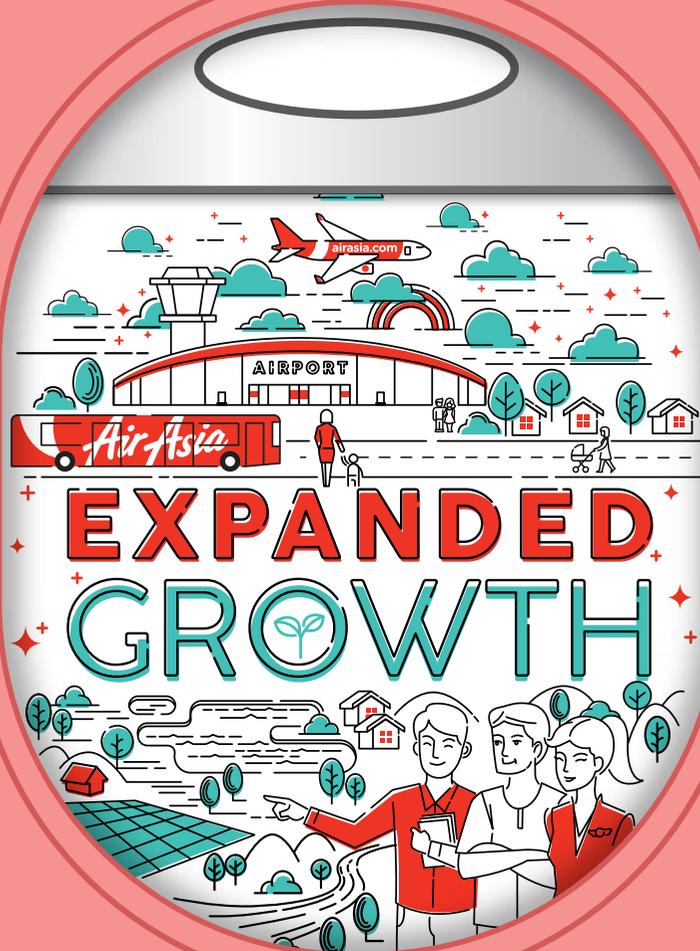


# ASIA AVIATION

Public Company Limited

*AirAsia*



**ANNUAL REPORT | 2018**  
**รายงานประจำปี | 2018**  
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

# คนเข้มงวด คนนี้แหละ ที่ใส่ใจผู้โดยสารทุกคน



## ใส่ใจมากกว่าที่เห็น เพราะทุกคนคือคนสำคัญ

INTERACTIVE PRINT



หนังสือเล่มนี้สามารถรับชมวิดีโอได้ผ่านแอปพลิเคชัน ROAR  
Download the app for that makes this book come alive.

1



Available on the  
App Store



ANDROID APP ON  
Google Play

ดาวน์โหลดแอปพลิเคชัน  
Download the free ROAR App

2



แตะที่ปุ่มสีฟ้าด้านล่างค้างไว้เพื่อสแกน  
Tap and hold for recognition

3



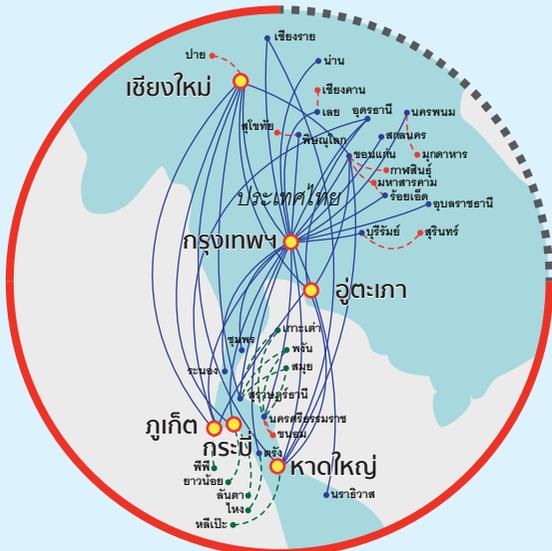
เริ่มรับชมวิดีโอ  
Discover interactive content

# เครือข่าย เส้นทางบิน

ขนส่งผู้โดยสาร  
**135**  
ล้านคน  
ตลอดระยะเวลา 15 ปี



## เส้นทางบินภายในประเทศและ บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ



## ฐานปฏิบัติการบินของไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
- ทำอากาศยานภูเก็ต
- ทำอากาศยานเชียงใหม่
- ทำอากาศยานนานาชาติกระบี่
- ทำอากาศยานนานาชาติอุตะเถา
- ทำอากาศยานหาดใหญ่
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ
- - - บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- - - บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

# จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน

อันดับ **1** สายการบิน ของประเทศไทย

ผู้โดยสาร **21.6** ล้านคน

อัตราขนส่ง **85** ร้อยละ

ตรงต่อเวลา **86** ร้อยละ

**62** ลำ

ระยะทางบินเฉลี่ย **991** กม. ต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบิน **12** ชั่วโมงบิน

ASK (ล้าน) **25,019**

พนักงาน **5,399** คน

รายได้เสริม **7,134** ล้านบาท

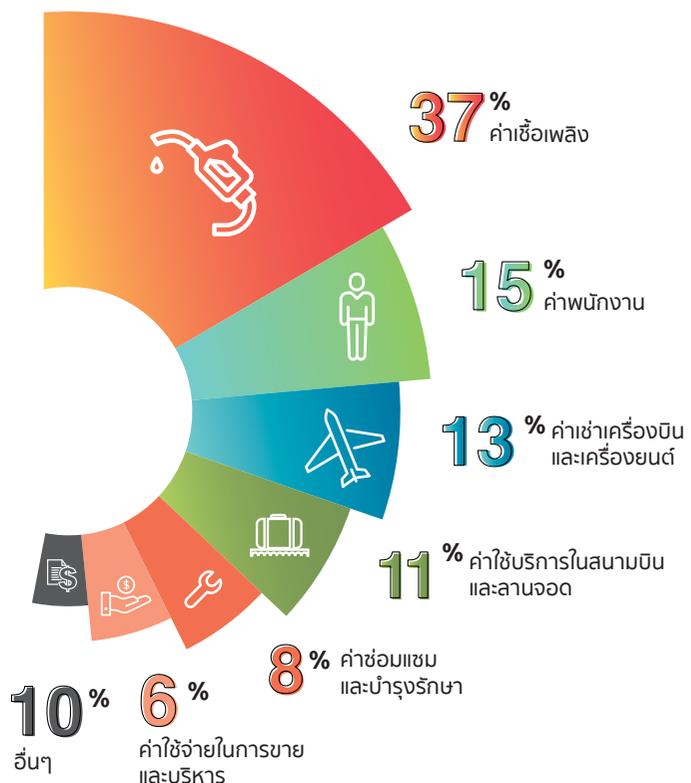
## รายละเอียดค่าใช้จ่ายปี 2561

ครอบคลุม

**14** ประเทศ

**66** เมือง

**97** เส้นทางบิน





## ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2559 <sup>(1)</sup>	2560 <sup>(1)</sup>	2561
<b>งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ</b>			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	32,428	36,003	38,905
กำไรสำหรับปี	3,398	2,685	127
กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,869	1,477	70
<b>งบแสดงฐานะการเงินรวม</b>			
สินทรัพย์รวม	56,599	62,774	61,747
หนี้สินรวม	26,479	31,321	33,124
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	21,270	22,006	20,455
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	30,120	31,453	28,623
<b>งบกระแสเงินสด</b>			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	4,382	5,105	2,869
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(2,786)	(2,819)	(1,733)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(3,098)	(1,563)	(2,288)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,502)	723	(1,152)
<b>อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ</b>			
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) <sup>(2)</sup>	5.8	4.1	0.2
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) <sup>(3)</sup>	3.4	2.5	0.1
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) <sup>(4)</sup>	9.0	6.8	0.3
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.3855	0.3046	0.0144

### หมายเหตุ

- จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่
- อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / รายได้การขายและการให้บริการ
- อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)
- อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท (เฉลี่ย)

## ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

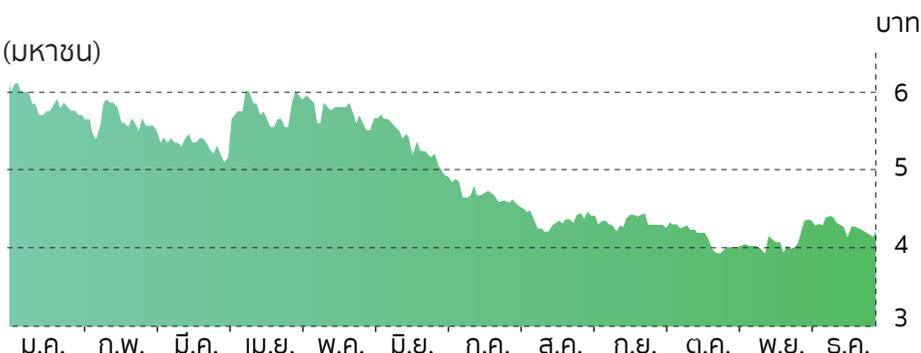
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

**4.20**

ราคา ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2561

**3.92-6.10**

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์





## ภาพรวมธุรกิจ

12

สารจากประธานกรรมการ

14

สารจากประธานกรรมการบริหาร

16

สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

18

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

24

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท  
ประจำปี 2561

26

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์  
ประจำปี 2561

28

นโยบายและภาพรวม  
การประกอบธุรกิจ

30

พัฒนาการที่สำคัญ

32

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

47

ปัจจัยความเสี่ยง

## การบริหารจัดการ

51

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

54

โครงสร้างการจัดการ

79

รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

## การกำกับดูแลกิจการ

98

การกำกับดูแลกิจการ

117

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

146

การควบคุมภายในและการบริหาร  
จัดการความเสี่ยง

148

รายการระหว่างกัน

167

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

## ข้อมูลทางการเงิน

168

รายงานความรับผิดชอบต่อ  
คณะกรรมการต่อรายงานการเงิน

169

คำอธิบายและการวิเคราะห์  
ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

175

งบการเงิน

225

ตารางการแสดงผลตามตัวชี้วัด GRI

# คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ



## OAG Punctuality League 2018

สายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาสูงสุด  
อันดับ 8 ของโลก



## World Travel Awards (WTA) 2018

รางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลก



## TTG Awards

รางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดใเอเชีย



## Asean Business Awards

รางวัลสนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจอาเซียน  
ประเภทธุรกิจสายการบิน



## Thailand Corporate Excellence Awards

รางวัลความเป็นเลิศทางการตลาด



## Zocial Awards

รางวัลยอดเยี่ยมแบรนด์สร้างสรรค์สื่อ  
บนสังคมออนไลน์ ประเภทธุรกิจการบิน



## Skytrax

รางวัลสายการบินราคาประหยัด  
ที่ดีที่สุดในโลก 10 ปีซ้อน (2552-2561)  
จากสถาบันสกายแทร็กซ์



## SET Awards 2018

รางวัลดีเด่นทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์

# จากชุมชน สู่สนามบิน

สร้างโอกาสใหม่ๆ พร้อมทำให้ทุกการเดินทาง  
เป็นเรื่องง่าย สะดวก คุ้มค่า **ใคร ใคร...ก็บินได้**  
ด้วยมาตรฐานยอมรับระดับสากล

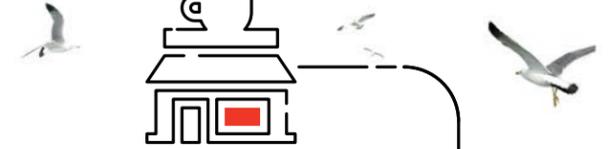


SCAN WITH  
LAYAR TO  
WATCH VIDEO



# จากสนามบิน สู่ชุมชน

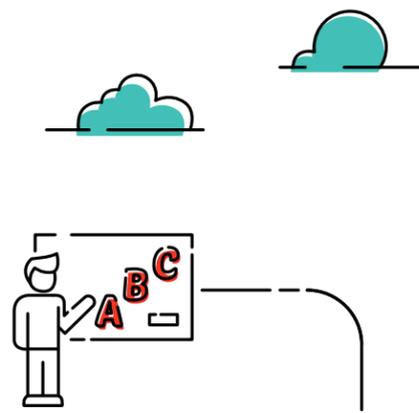
เชื่อมต่อความผูกพัน ใส่ใจมากกว่าที่เห็น  
พร้อมสินค้าบริการที่หลากหลาย  
สู่จุดหมายปลายทางของคุณ



SCAN WITH  
LAYAR TO  
WATCH VIDEO

# จากชุมชน สู่การเรียนรู้

พัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม  
อย่างรอบด้าน พร้อมสร้างการเรียนรู้ให้ชุมชน  
สนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน



ที่นี่... งามมี



SCAN WITH  
LAYAR TO  
WATCH VIDEO

# สารจากประธานกรรมการ

ปี 2561 โจทย์สำคัญของไทยแอร์เอเชียคือ “การสร้างความแข็งแกร่งที่ยั่งยืน” ถึงแม้บริษัทของเราจะเคยผ่านบทพิสูจน์มากมาย ในขณะที่เรารักษาความเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดที่เติบโต เป็นที่ยอมรับระดับนานาชาติได้ แต่เราต้องไม่ประมาท เพราะในอนาคตยังมีความท้าทายมากมายรออยู่ อาทิ การแข่งขันในธุรกิจสายการบิน ความผันผวนของเศรษฐกิจรูปแบบต่างๆ เพราะฉะนั้นการที่เรามีความแข็งแกร่งพร้อมรับทุกสถานการณ์ในทุกด้าน จะช่วยให้เราสร้างความเชื่อมั่นได้ ทั้งกับพนักงาน ผู้ใช้บริการ นักลงทุน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคน

สิ่งที่บริษัทของเราปลูกฝังและให้ความสำคัญมาตลอด คือ การเป็นสายการบินราคาประหยัด ที่มีมาตรฐานสากลระดับโลกควบคู่กัน ซึ่งนำภูมิปัญญาที่กลุ่มสายการบินแอร์เอเชียยังรักษาแชมป์การเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 10 สมัยซ้อนจากสกายแทร็กซ์ได้ รวมทั้งอีกหลากหลายรางวัล เช่น รางวัลดีเด่นทางด้านนักลงทุนสัมพันธ์ ในพิธีประกาศผลและมอบรางวัล SET Awards 2018 และรางวัลความเป็นเลิศทางการตลาด Marketing Excellence

Awards จากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) ทำให้เห็นว่าเรามุ่งมั่นพัฒนาในทุกมิติไปพร้อมๆ กัน

นอกจากนี้เรื่องคุณภาพบริการ ก็ยังเป็นส่วนสำคัญทำให้เราเป็นแบรนด์ที่ได้รับความไว้วางใจต่อเนื่อง เช่น การที่ไทยแอร์เอเชียได้รับจัดอันดับให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาที่เร็วที่สุดในโลก อันดับที่ 8 ซึ่งถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ดีอันดับสูงสุดในไทยรวมทั้งมาตรฐานการใส่ใจความปลอดภัยที่เราขยันยัดมัน เครื่องคิดเสมอมา สิ่งต่างๆ เหล่านี้ไม่ใช่สิ่งที่เราสามารถทำให้สำเร็จได้ในข้ามคืน แต่คือวัฒนธรรมที่ไทยแอร์เอเชียสืบสานกันมาอย่างดีให้กับผู้บริหารและพนักงานทุกๆ คน ซึ่งผมชื่นชมอย่างมาก

สำหรับปี 2561 ของไทยแอร์เอเชีย ยังเป็นปีที่พวกเราพอใจ เพราะแม้จะมีปัจจัยภายนอกส่งผลกระทบต่อธุรกิจโดยรวม แต่เราก็มียั่งยืนหยัดได้ มีผลประกอบการที่ดี สร้างโอกาสให้ธุรกิจตัวเองได้เสมอ ซึ่งสิ่งเหล่านี้คือสิ่งยืนยันว่าไทยแอร์เอเชียเดินทางมาถูกทาง และผมขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่ทำงานอย่างหนักเพื่อความสำเร็จร่วมกัน



โจทย์สำคัญของไทยแอร์เอเชียคือ “การสร้างความแข็งแกร่งที่ยั่งยืน” ถึงแม้บริษัทของเราจะเคยผ่านบทพิสูจน์มากมาย แต่ต้องไม่ประมาท เพราะในอนาคตยังมีความท้าทายมากมายรออยู่



นายวิเชฐ ดันติวานิช  
ประธานกรรมการ

# สารจากประธานกรรมการบริหาร



ปัจจุบันในการทำธุรกิจ  
หากเราคิดถึงเฉพาะตัวเอง  
ไม่พยายามขยายตลาดในภาพรวม  
ให้ใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ด้วย แม้เราจะเป็น  
ผู้นำอยู่ ไม่นานเราก็อาจอัมตัม  
และไม่รู้จะเติบโตไปทางไหน

  
นายรสพลฐ์ บูาเวิร์ด  
ประธานกรรมการบริหาร

การทำหน้าที่ “ประธานกรรมการบริหาร” ของบริษัท นับเป็นเรื่องที่ท้าทายของผม แต่ผมก็เชื่อมั่นและอุ่นใจสำหรับบริษัทของเรา ที่ได้ผู้บริหารยุคบุกเบิก ซึ่งเป็นเพื่อนคู่คิดอย่าง คุณสันติสุข คล่องใช้ยา ก้าวจากผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ มาดำรงตำแหน่ง “ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร” เพราะคุณสันติสุข คือนักบริหารที่มีความรู้และประสบการณ์มีอาชีพตัวจริง ส่วนผมก็ไม่ได้หายไปไหน เดินหน้าทำหน้าที่แสวงหาโอกาสใหม่ๆ ให้กับบริษัทในภาพรวม โดยเฉพาะการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย โดยผลักดันให้ประเทศไทยเป็นฐานปฏิบัติการสำคัญ

ผมมองว่าปัจจุบันในการทำธุรกิจ หากเราคิดถึงเฉพาะตัวเอง โดยไม่พยายามขยายตลาดในภาพรวมให้ใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ด้วย แม้เราจะเป็นผู้นำอยู่ ไม่นานก็อาจอัมตัมและไม่รู้จะเติบโตไปทางไหน ในอดีตเราอาจมองเพียงว่าเรามียอดนักท่องเที่ยวเดินทางที่จะเข้ามาใช้จ่ายสร้างรายได้เท่าไร แต่ตอนนี้เราต้องมองถึงแผนระยะยาวที่สร้างความแข็งแกร่งได้ยั่งยืนกว่า

ซึ่งได้แก่ การสร้างงาน สร้างโอกาส รวมทั้งองค์ความรู้ใหม่ๆ ให้กับคนไทยและธุรกิจการบินของเราให้แข่งขันกับระดับภูมิภาคและระดับโลกได้ โดยเฉพาะ ในหลายๆพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีศักยภาพทั่วประเทศ

โอกาสที่เราเห็นชัด สืบเนื่องจากนโยบายและแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย คือการพัฒนาขีดความสามารถในธุรกิจการบินของเราให้เป็นมากกว่าแค่จุดเชื่อมต่อการเดินทาง แต่เรามีศักยภาพพร้อมที่จะก้าวไปเป็นศูนย์กลางในมิติการลงทุนอื่นๆ เช่น การพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานระดับโลก การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน ผ่านการก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมระดับชาติ หรือแผนพัฒนาอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

วันนี้ภารกิจของไทยแอร์เอเชีย นอกเหนือจากการทำให้ธุรกิจของเราเติบโตตามเป้าหมายที่วางไว้แล้ว เรายังต่อยอดบทบาทในการร่วมขับเคลื่อนการเติบโตของธุรกิจการบินและเศรษฐกิจของประเทศไทยของเราด้วย ซึ่งผมมั่นใจว่าเป็นการลงทุนที่คุ้มค่าของบริษัทเราแน่นอน

# สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ไทยแอร์เอเชียคือผู้นำสายการบินราคาประหยัดตัวจริง เพราะฉะนั้นสิ่งที่อยู่ในสายเลือดตั้งแต่วันแรกที่เราเปิดให้บริการคือ การบริหารจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพสูงสุดและไม่หยุดพัฒนา เราเชื่อว่าถ้าเราคิดให้มากแบบรอบด้าน เราก็จะใช้ต้นทุนน้อยลง และถ้าเราปรับตัวธุรกิจด้วยการคิดใหม่ ทำใหม่ เราก็จะสร้างโอกาสใหม่ๆ ได้ไม่รู้จบ

ปี 2561 เราท้าทายตัวเองด้วยวิธีการสื่อสารการตลาดใหม่ๆ และหลากหลายยิ่งขึ้น โดยเฉพาะการให้ความสำคัญกับผู้ขับเคลื่อนองค์กรอย่าง “พนักงาน” เริ่มจากให้มีความสุขและมีพลังพร้อมในการทำงาน ซึ่งสิ่งที่เห็นชัดคือพนักงานของเรามีเอกลักษณ์และค่านิยมในทิศทางเดียวกัน ที่เรียกว่า 4ส ซึ่งได้แก่ สนุก สไตล์ สัมพันธ์ และสร้างสรรค์ยั่งยืน พร้อมเป็นสื่อภาพลักษณ์ที่ดีของบริษัท นำเสนอสินค้าและบริการที่ประทับใจ เข้าถึงผู้ใช้บริการมากขึ้น เมื่อเรามีต้นทุนคือ “พนักงาน” ที่มีศักยภาพแล้วก็จะนำไปสู่ความยั่งยืนของบริษัทตามเป้าหมายที่วางไว้

ด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ทำให้ผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทในปีนี้เป็นที่น่าพอใจ แม้เราพบกับความท้าทายมากมาย ทั้งสถานการณ์ราคาน้ำมันโลก

ที่ปรับตัวสูงขึ้น หรือตลาดนักท่องเที่ยวจีนเข้าประเทศไทยที่เติบโตในอัตราที่ลดลง เรากลับยังสามารถเพิ่มโอกาสใหม่ๆ กับนักท่องเที่ยวตลาดอินเดีย และภูมิภาค CLMV ได้ โดยตลอดปี 2561 ไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสาร 21.57 ล้านคน อัตราส่วนขนส่งผู้โดยสารเฉลี่ยร้อยละ 85 มีเครื่องบินประจำการฝูงบิน ณ สิ้นปีรวม 62 ลำ และเมื่อต้นปี 2562 เราเพิ่มเชิงราย เป็นฐานปฏิบัติการบินภายในประเทศ แห่งที่ 7 ต่อจากกรุงเทพฯ ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ อุตะเภ และหาดใหญ่ ที่สำคัญเราทุกคนยังมีพลังเต็มเปี่ยมในการร่วมกันผลักดันให้ไทยแอร์เอเชียเติบโตเต็มที่ในปีต่อไป

สำหรับปี 2562 ไทยแอร์เอเชียจะก้าวสู่ปีที่ 16 แล้วเรามั่นใจว่าทุกก้าวจะเป็นก้าวที่แข็งแกร่ง เราตรวจสอบสุขภาพธุรกิจตัวเองอยู่เสมอ และเปิดเผยข้อมูลรายงานเรื่องความยั่งยืนของบริษัทแล้ว ซึ่งทำให้เราพร้อมรับทุกสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ผมขอให้ทุกท่านมั่นใจได้ว่าไทยแอร์เอเชียจะยังคงเป็นบริษัทที่คุ้มค่ากับการลงทุนและเติบโตได้อย่างสดใส ขอขอบคุณที่ร่วมเดินทางมาด้วยกันครับ

แม้เราพบกับความท้าทาย ทั้งสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่ปรับตัวสูงขึ้น หรือตลาดนักท่องเที่ยวจีนเข้าประเทศไทยที่เติบโตในอัตราที่ลดลง เรากลับยังสามารถเพิ่มโอกาสใหม่ๆ กับนักท่องเที่ยวตลาดอินเดีย และภูมิภาค CLMV ได้



นายสันติสุข คล่องใช้ยา  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



# คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



- 1. นายวิเชฐ ตันติวานิช  
ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
- 2. นายณัฐวุฒิ เทาโบรมย์  
กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
- 3. นายวีรยุทธ โพธารามิก  
กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
- 4. นายธรรดพลฐ์ แบลเวิลด์  
กรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร
- 5. นาวาอากาศเอกกรณภัทร จามปลั่ง  
กรรมการ



- 6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา  
กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 7. นายปรัชญา รัตมีรานินทร์  
กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
- 8. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล  
กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
- 9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร  
กรรมการ
- 10. นายสันทัด สงวนดีกุล  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

# คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



1. นายวิษณุ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ

2. นายณัฐวุฒิ เทกาโบริมย์

กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ

3. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิร์ด

กรรมการ

4. นายโมฮัมหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน

กรรมการ

5. นายรอซแมน บิน โอมาร์

กรรมการ



6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา

กรรมการ

7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน

กรรมการ

8. นางภัทรา บุศราวงค์

กรรมการ

9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร

กรรมการ

# คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



**1. นายธรรสพลฐ์ แบลเวิลด์**

ประธานกรรมการบริหาร

**2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา**

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

**3. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์**

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

**4. หม่อมหลวงบวรเนวเทพ เทวกุล**

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

**5. นายสันกิตต์ สงวนดีกุล**

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

**6. นาวาอากาศเอกสุรพันธ์ ปทุมวัฒน์**

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

**7. นายบัญญัติ ทรรรถกุล**

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

**8. นางธีรภัฏ พันธุมจินดา**

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

**9. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง**

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

**10. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์**

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

**11. นายราตรี ชวัญสังข์**

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

**12. นายชัยวุฒิ อรรถกฤษณวรุฒ์**

ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

**13. นางสาวณัฐชิวดี ตะวันชูลี**

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

**14. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล**

ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

**15. นางสาวทอปิด ลุบรรณรักษ์**

ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร

**16. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ**

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น



# กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท 2561



## 10 ปีซ้อน! รางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุด ในโลก จากสกายแทร็กซ์ (2552-2561)

แอร์เอเชียคว้ารางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก คว้ารางวัลดีที่สุดในเอเชีย จากการจัดอันดับของสกายแทร็กซ์ และยังได้รับรางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลก เป็นปีที่ 6 ติดต่อกัน นอกจากนี้ยังได้รับรางวัลชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินสายการบินราคาประหยัดเป็นครั้งที่ 2 จากงาน World Travel Awards Grand Final 2018 (WTA) อีกด้วย



## เดินทางบุกตลาดเอเชียใต้ เปิด 4 เส้นทางใหม่ ตั้งนั้กท่องเที่ยวเข้าไทย

แอร์เอเชียบุกภูมิภาคเอเชียใต้อย่างต่อเนื่อง เพิ่มเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่ 4 เมืองใหม่ คือ คยา วิชาคาปักนัม และกวเนศวร ในประเทศอินเดีย และโคลัมโบ เมืองหลวงของประเทศศรีลังกา หวังกระตุ้นศักยภาพการท่องเที่ยว และสร้างลูกค้ากลุ่มใหม่ๆ ให้กับธุรกิจ เนื่องจากมองว่าเป็นตลาดใหญ่ที่มีการเติบโตที่ดีและมีกลุ่มนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางบินตรงเข้าประเทศไทยจำนวนมาก



## เสริมแกร่งฐานปฏิบัติการบินภูมิภาค ขยายเครือข่ายเส้นทางบินหลากหลาย

แอร์เอเชียรุกเสริมศักยภาพฐานปฏิบัติการบินนอกกรุงเทพฯ เพิ่มเส้นทางบินข้ามภาคกระตุ้นเศรษฐกิจ พร้อมสร้างโอกาสใหม่เชื่อมโยงเส้นทางระหว่างประเทศ โดยเฉพาะที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เพิ่มบินตรงสู่ไทเป ฮานอย และปักกิ่ง รวมทั้งเส้นทางจากฐานปฏิบัติการบินในภูมิภาคอื่นๆ เช่น ภูเก็ต-ฮ่องกง ภูเก็ต-คุนหมิง กระบี่-ฮ่องกง กระบี่-มาเก๊า และ ขอนแก่น-อุ่ตะเถา



## “สันติสุข คล่องใช้ยา” รับตำแหน่งซีอีโอคนใหม่ “รรคพลฐ์” นั่งเก้าอี้ประธานกรรมการบริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกาศแต่งตั้งตำแหน่งผู้บริหารใหม่ โดยนายธรรคพลฐ์ แบลเวลด์ ขึ้นรับตำแหน่งเป็นประธานกรรมการบริหาร ทำหน้าที่บริหารภาพรวมและมองหาโอกาสการขยายธุรกิจใหม่ๆ ให้กับบริษัท พร้อมแต่งตั้งให้นายสันติสุข คล่องใช้ยา ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ผู้บริหารที่ร่วมงานกับไทยแอร์เอเชียมาตั้งแต่ยุคบุกเบิกขึ้นเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) คนใหม่ เพื่อการบริหารที่คล่องตัว สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน



## แอร์เอเชีย Santan สร้างสีสันเมนูอร่อยลอยฟ้า

แอร์เอเชีย กูรูเมนูบนเครื่องบิน ร่วมมือกับ อาฟเตอร์ยู กูรูเบเกอรี่ ร่วมคิดค้นเมนูพิเศษ เพื่อเสิร์ฟความอร่อยบนเครื่องบินแก่ผู้โดยสาร โดยเมนูจะได้รับการเปลี่ยนในทุกไตรมาส เพื่อสร้างสีสันให้แกผู้โดยสารและกระตุ้นรายได้บริการเสริม โดยเมนูในปี 2561 ที่ได้รับความนิยมอย่างมาก ได้แก่ อาฟเตอร์ยู ฮอกไกโด ลาวา โทสต์และ แพนเค้กซูเฟล่



## เปิดตลาดนัดสร้างสรรค์ “บินคัม คุณภาพครบ”

แอร์เอเชียเปิดตลาดนัดแนวใหม่ “บินคัม คุณภาพครบ” แบบบูรณาการ สื่อสารแบรนด์ กระตุ้นยอดขาย พร้อมให้นักศึกษาแสดงผลงานและความคิดสร้างสรรค์ แนะนำอาชีพและโอกาสในการทำงาน ส่งเสริมโครงการ Journey D พัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนอย่างยั่งยืน โดยจัดที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ได้รับการตอบรับอย่างดี

## ฉลองความสำเร็จ! แอร์เอเชียให้บริการครบ 500 ล้านคน

ตลอดระยะเวลา 16 ปี กลุ่มสายการบินแอร์เอเชียให้บริการผู้โดยสารกว่า 500 ล้านคน เดินทางสู่จุดหมายปลายทางกว่า 140 แห่ง ในโอกาสพิเศษนี้ แอร์เอเชียได้มอบความสุขให้กับผู้โดยสารแทนคำขอบคุณที่ไว้วางใจ โดยจัดงานเฉลิมฉลองขึ้นที่ศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซ่าลาดพร้าว ประเทศไทย และมอบโปรม์ชั้นพิเศษ ซึ่งแอร์เอเชียมีความภูมิใจที่ได้เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอาเซียน เชื่อมโยงผู้คน ชุมชน และเสริมสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจ



# กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ 2561

**5 มกราคม 2561**

AAV OPEN HOUSE IN 2018  
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ  
กรุงเทพฯ

**9 มกราคม 2561**

DBS PULSE OF ASIA CONFERENCE  
ณ โรงแรม พูลเฮอร์ตัน ประเทศสิงคโปร์

**25 มกราคม 2561**

J.P. MORGAN THAILAND  
CEO-CFO CONFERENCE  
ณ โรงแรม เซนต์ รีจิส กรุงเทพฯ



**22  
กุมภาพันธ์  
2561**

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์  
ประจำปี 2560  
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท  
เอราวัณ กรุงเทพฯ

**6 กุมภาพันธ์ 2561**

LOCAL NON-DEAL ROADSHOW WITH  
BUALUANG SECURITIES  
ณ กรุงเทพฯ

**21 กุมภาพันธ์ 2561**

ประกาศผลการดำเนินงาน  
ประจำปี 2560

**9 เมษายน 2561**

NON-DEAL ROADSHOW WITH  
CITI SECURITIES  
ณ ประเทศสิงคโปร์

**24 เมษายน 2561**

การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น  
ประจำปี 2561  
ณ โรงแรม อมารี ดอนเมือง กรุงเทพฯ

**บุญออกหุ้นบร.จ.บ. 2561  
วีไอซีเอ็น จำกัด (มหาชน)  
พฤษภาคม 2561**



**11 พฤษภาคม 2561**

ประกาศผลการดำเนินงาน  
ประจำไตรมาส 1/2561

**14 พฤษภาคม 2561**

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์  
ประจำไตรมาส 1/2561  
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ  
กรุงเทพฯ

**15 พฤษภาคม 2561**

DBACCESS ASIA CONFERENCE  
ณ โรงแรม มารีน่าเบย์ แซนด์ส  
ประเทศสิงคโปร์



**17 พฤษภาคม 2561**

LOCAL FIXED INCOME INVESTORS  
NON-DEAL ROADSHOW  
ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ  
กรุงเทพฯ

**12** กรกฎาคม 2561

LOCAL NON-DEAL ROADSHOW WITH SCB SECURITIES ณ กรุงเทพฯ

**23** กรกฎาคม 2561

NON-DEAL ROADSHOW WITH DBS VICKERS SECURITIES ณ ฮองกง

**9** สิงหาคม 2561

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 2/2561

**10** สิงหาคม 2561

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ประจำไตรมาส 2/2561 ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

**30** สิงหาคม 2561

THAILAND FOCUS 2018 ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

**11** ตุลาคม 2561

THAI TOURISM DAY ณ โรงแรมอีสติน แกรนด์ สาทร กรุงเทพฯ



**28** กันยายน 2561

IR TALK#2 : HOW TO PREPARE FOR INTERNATIONAL ROADSHOWS ณ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

**12** พฤศจิกายน 2561

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ประจำไตรมาส 3/2561 ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

**22-23** พฤศจิกายน 2561

LOCAL NON-DEAL ROADSHOW WITH BUALUANG SECURITIES ณ กรุงเทพฯ

**18** ตุลาคม 2561

DEUTSCHE TISCO : THAILAND TRANSPORTATION CORPORATE DAY ณ บริษัทหลักทรัพย์ ทีเอสที จำกัด กรุงเทพฯ

**6** พฤศจิกายน 2561

คณะนักลงทุนสถาบันในประเทศ เข้าเยี่ยมชมการดำเนินงาน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

**9** พฤศจิกายน 2561

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 3/2561

**27** พฤศจิกายน 2561

SET AWARDS 2018 ณ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



# นโยบายและภาพรวม การประกอบธุรกิจ



## วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา



## พันธกิจ

- นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง
- ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ
- ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

## ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งยังมีพันธกิจที่จะนำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร...ก็บินได้” นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) และหาดใหญ่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาต่ำโดยสาย เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad “AAB” มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทเชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินประเภทเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาต่ำโดยสายที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

## ความเป็นมา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทย ซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ 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

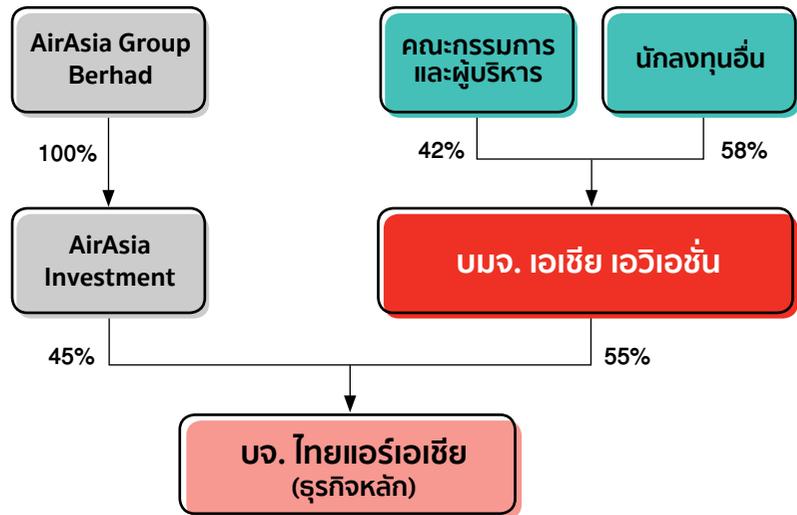
ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (Initial Public Offering - IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด 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 เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

ในวันที่ 16 เมษายน 2561 กลุ่มแอร์เอเชียปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดยจัดตั้ง AirAsia Group Berhad (“AAGB”) เพื่อเข้าถือหุ้นใน AAI โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 แทน AAB

## โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นดังนี้



## การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการค้าดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius “AAM” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้ง ให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุงการป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งและโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตาม อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอซื้อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ราย จากจำนวนกรรมการ 9 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น

# พัฒนาการที่สำคัญ

2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ รวมถึงเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศครั้งแรก ไปยังสิงคโปร์ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

2549

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

2550

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2552

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่า
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

2556

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556
- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

2558

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวรางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ "The Best of Airline" จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)

2559

- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่หกที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นี้ลำแรกของประเทศไทย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

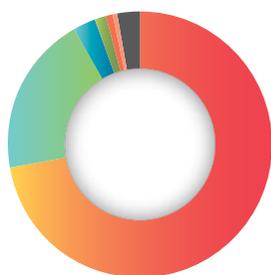
2561

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครัวรางวัลดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในงาน SET Awards 2018
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 62 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,384 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 66 จุดหมายปลายทาง

# ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 ถึง 2561 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



- 72.3% รายได้ค่าโดยสาร
- 19.5% รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น
- 2.7% รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ
- 1.5% รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน
- 0.7% รายได้ค่าธรรมเนียม
- 0.1% รายได้ค่าโฆษณา
- 0.6% กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
- 2.6% รายได้อื่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2559 <sup>(1)</sup>		2560 <sup>(1)</sup>		2561	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้จากการขายและให้บริการ</b>						
รายได้ค่าโดยสาร	24,993.6	75.5	26,622.9	71.4	29,072.9	72.3
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,828.8	14.6	6,993.7	18.8	7,853.1	19.5
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,963.3	5.9	1,615.2	4.3	1,064.7	2.7
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	403.1	1.2	469.8	1.3	606.7	1.5
รายได้ค่าธรรมเนียม	27.0	0.1	71.2	0.2	37.5	0.1
<b>รวมรายได้จากการขายและให้บริการ</b>	<b>32,427.6</b>	<b>97.9</b>	<b>36,002.8</b>	<b>96.5</b>	<b>38,904.8</b>	<b>96.8</b>
<b>รายได้อื่น</b>						
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	322.1	0.9	250.4	0.6
รายได้อื่น	702.0	2.1	1,026.5	2.6	1,044.2	2.6
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>702.0</b>	<b>2.1</b>	<b>1,348.6</b>	<b>3.5</b>	<b>1,294.6</b>	<b>3.2</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>33,129.6</b>	<b>100.0</b>	<b>37,280.2</b>	<b>100.0</b>	<b>40,199.4</b>	<b>100.0</b>

หมายเหตุ : <sup>(1)</sup> จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

## การประกอบธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

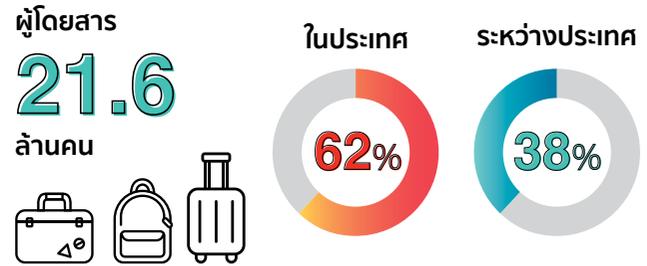
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)



## 1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเติมรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 86 ในปี 2561

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 21.6 ล้านคน โดยร้อยละ 62 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 38 ในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



### ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2559	2560	2561
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	20.5	22.7	25.2
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	17.2	19.8	21.6
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	84	87	85
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(2)</sup>	20,629	22,379	25,019
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(3)</sup>	17,285	19,523	21,243
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) <sup>(4)</sup>	1,565	1,500	1,477
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) <sup>(5)</sup>	1.57	1.61	1.56
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) <sup>(6)</sup>	1.42	1.52	1.58
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) <sup>(7)</sup>	1.02	1.05	1.00
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	51	56	62
จำนวนเที่ยวบิน	113,776	126,083	139,848
ระหว่างประเทศ	43,782	47,865	54,142
ภายในประเทศ	69,994	78,218	85,706
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(8)</sup>	1,007	986	991
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) <sup>(9)</sup>	11.7	11.9	12.0
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	5,556	6,315	7,134
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	323	319	331
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	3.86	4.21	4.57
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล) <sup>(10)</sup>	51.5	64.4	85.2
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) <sup>(11)</sup>	85	83	86

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมดคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) ค่าหน่วยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) ค่าหน่วยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) ค่าหน่วยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) ค่าหน่วยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดหนึ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) ค่าหน่วยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

### 1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 6 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (อู่ตะเภา) และหาดใหญ่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 66 เมือง ใน 14 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 43 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 62 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 35 เส้นทาง

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกค้านักบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 140 จุดหมายปลายทาง

ครอบคลุม 66 เมือง  
ใน 14 ประเทศ ของทวีปเอเชีย



เส้นทางบินภายในประเทศ  
**35** เส้นทาง

เส้นทางบินระหว่างประเทศ  
**62** เส้นทาง



### 1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง การแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้ หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

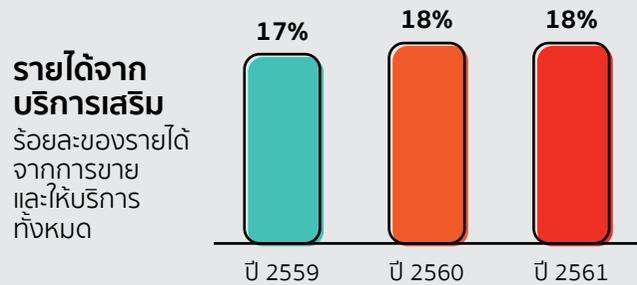
กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)	สู่ ระนอง ยะโฮร์ บารู (มาเลเซีย) เฉิงตู (จีน) ชุมพร โคตาคินาบาลู (มาเลเซีย) ภูวเนศวร (อินเดีย) วิชาคาบัทนัม (อินเดีย) คยา (อินเดีย) โคลัมโบ (ศรีลังกา)
ภูเก็ต	สู่ มาเก๊า คุนหมิง (จีน)
เชียงใหม่	สู่ อุดรธานี ย่างกุ้ง (เมียนมา) ไทเป (ไต้หวัน) ฮานอย (เวียดนาม) หานานชาง (จีน) ปักกิ่ง (จีน)
กระบี่	สู่ มาเก๊า ฮองกง ฉงชิ่ง (จีน)
พัทยา (อู่ตะเภา)	สู่ ขอนแก่น เฉิงตู (จีน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและในแถบอินโดจีน นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปลี่ยนเส้นทางบิน กรุงเทพฯสู่ หางโจว หนิงโป และหนานจิง จากเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ เป็นเที่ยวบินแบบประจำ อย่างไรก็ตาม เพื่อการบริหารการใช้เครื่องบินอย่างเหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน พัทยา (อู่ตะเภา) - หางโจว (จีน) กรุงเทพฯ - ตูร์จิบป์ลลิ (อินเดีย) พัทยา (อู่ตะเภา) - อุบลราชธานี และ เชียงใหม่ - อุบลราชธานี และอุดรธานี ในระหว่างปี 2561

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและรอง เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกรานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาลูกค้าในตลาดจีนโดยมีแผนเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

## 2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกหนึ่งทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ร้อยละ 18 และร้อยละ 18 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้



### 2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการเส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งที่อาจแตกต่างกันอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า



- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระ อุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย หรือ เคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต, เดบิต, หักบัญชีธนาคาร, ตู้เอทีเอ็ม (ATM), เคาน์เตอร์เซอร์วิส, พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว

- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิต และการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัททุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่องสัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมียาได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

## 2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน จัดการบุกกิ่ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมียาจากอาหาร

ที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลอง และเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยแจลลี่ สัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศผ่าน บริษัท คิงเพาเวอร์ มาเก๊า ดิง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

## 2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย พลัสพรีเมียม มาสเตอร์การ์ด ธนาकारกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสม แอร์เอเชียบีก เพื่อแลกเที่ยวบินฟรี และรับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก 3 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรที่เว็บไซต์ของแอร์เอเชีย เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากรธนาคาร
- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบิน อาทิ โฆษณานบนช่องเก็บสัมภาระ พื้นที่โฆษณาด้านหลังของโตะหน้าที่นั่ง พื้นที่โฆษณาในนิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย-จีน) พื้นที่โฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ

- **บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัทคาร์ทราเวลเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหาหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตัวเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าในราคาที่ย่อมเยาไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เขาหลัก สุโขทัย สุรินทร์ และขอนแก่น รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย



### 3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาดการแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ

โดยปกติ ที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันที โดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

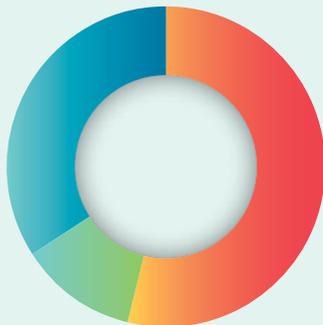
เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกซึ่งเป็นโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

### 4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์ และแอปพลิเคชัน AirAsia ที่ร้อยละ 54 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 12 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 34

#### สัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่าน

- 54% ทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน AirAsia
- 12% ทางขายตรง
- 34% ทางขายทางอ้อม



#### 4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชัน (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โมบายแอปพลิเคชัน (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขายและเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด, บัตรเครดิต, พร้อมเพย์ และ QR Code ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสด จุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น-อีเลฟเว่นทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน

### 4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents-OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์ OTA (Online Travel Agents)
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia):** แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอการท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก และ เอ็กซ์พีเดีย ในส่วนของค่าบริการโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพคเกจท่องเที่ยวหรือเที่ยวบินโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐ และ รัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่าย ตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่าน เคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ



### 5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตจาก AAB ให้ใช้ชื่อ “AirAsia” 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) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยาน จอแอลอีดีภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชั่นครั้งใหญ่ปีละ 3-4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ทำให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบริการโดยสารในช่วงเวลานี้ อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

### 6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสาร โดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้สามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันทีที่ และในปีนี้ได้นำเสนอเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง

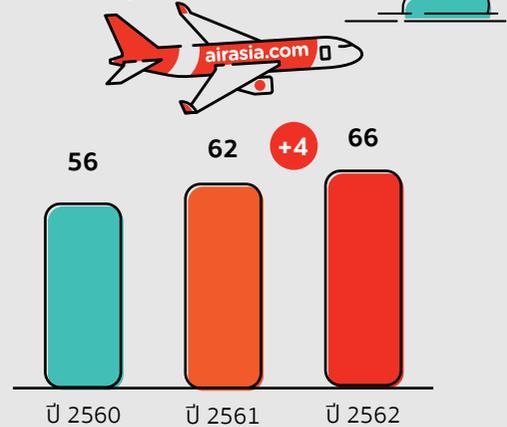
เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

## การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 62 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 59 ลำ และเก็บไว้สำรอง 3 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 17 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 24 ลำ รวมถึงในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 15 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 6 ลำ สำหรับปี 2562 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 เพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 4 ลำ

### จำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320



เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีควมน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม โดยปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 51 ลำ และ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ ประจำการในฝูงบิน ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 5.79 ปี และตลอดปี 2561 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการและส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 44 ลำ จาก 15 โครงการ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5-8 ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และโครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท โครงการที่ 10-15 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,351.4-1,430.0 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้

นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

### 2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 มีจำนวน 8,257.5 ล้านบาท 10,582.5 ล้านบาท และ 14,635.6 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 28 ร้อยละ 31 และร้อยละ 37 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อกำหนดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีที่สุด
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง:** ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงขึ้นมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียม น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลานบินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียม น้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

### 3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

### 4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2559 ปี 2560 และปี 2561 ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดการสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## 5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

### 5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่า C-Check) บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงใหญ่ (ตั้งแต่ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ในประเทศจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในประเทศมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

### 5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 576.3 ล้านบาท

## การดำเนินการอื่นๆ

### 1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

#### 1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัย ความปลอดภัย คือสิ่งสำคัญสูงสุดของเรา เราจัดให้ความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร เราให้คำมั่นและมีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา ปฏิบัติ และดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบระดับสูงสุดของอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศ ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้น กระบวนการเพื่อความปลอดภัยจึงถูกนำมาใช้สำหรับการปฏิบัติงานในทุกๆ วัน โดยพนักงานทุกคนในองค์กร ตั้งแต่นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้น วิศวกรอากาศยาน พนักงานในสำนักงานไปจนถึงผู้บริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหารทั้งหมดนี้เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ไร้กังวลใจได้ และมีความสะดวกสบาย



## พันธกิจของเราคือ

พวกเราเชื่อและมีความมุ่งมั่นว่าเราจะ :

- ปฏิบัติงานด้วยมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดเสมอ
- ปฏิบัติตามกฎหมาย, กฎระเบียบ, ข้อบังคับและมาตรฐานสากล
- สร้างและคงไว้ซึ่งสถานที่ปฏิบัติงานที่มีความปลอดภัยและการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัยของพนักงาน
- สนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอ
- ปรับปรุงและพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง ด้วยการฝึกฝนทักษะที่เกี่ยวข้องและจำเป็นต่อการปฏิบัติงาน
- ร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร โดยเริ่มจากการสร้างพฤติกรรมส่วนบุคคล เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในด้านความปลอดภัย

เพื่อการสนับสนุนความมุ่งมั่นด้านความปลอดภัยข้างต้น เรากำหนดให้ :

- ผู้บริหารของบริษัท มีหน้าที่รับผิดชอบเพื่อให้มั่นใจว่า นโยบาย, ขั้นตอนและระเบียบการปฏิบัติงานได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างเหมาะสมในทุกขั้นตอน
- พนักงานบริษัท ผู้รับเหมาและผู้ที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติงานตามขั้นตอนการปฏิบัติงานของบริษัทอย่างเคร่งครัด
- การจัดการด้านความปลอดภัยถือเป็นความรับผิดชอบหลักของทุกคนทั้งในและนอกเวลาปฏิบัติงาน
- เมื่อเกิดเหตุการณ์ความไม่ปลอดภัย หรือพบเห็นอันตราย พนักงานต้องรายงานข้อมูล เพื่อเข้าสู่กระบวนการสอบสวนหาสาเหตุที่แท้จริงและแนวทางการป้องกันแก้ไข
- การตัดสินใจความเป็นธรรมตามวัฒนธรรมความปลอดภัย คือคำนิยมขององค์กรซึ่งถูกพัฒนาโดยมีรากฐานมาจากความไว้วางใจ และการรายงานข้อมูลด้านความปลอดภัยอย่างเปิดเผย
- พฤติกรรมที่เป็นการฝ่าฝืนกฎระเบียบและข้อบังคับของบริษัทเท่านั้นที่จะมีผลทางวินัย
- พนักงานทุกคนต้องให้ความร่วมมือในการกำจัดสภาวะการณและการกระทำที่ไม่ปลอดภัยออกไปจากการปฏิบัติงาน
- ข้อมูลด้านความปลอดภัยจะถูกสื่อสารออกไปยังผู้เกี่ยวข้องอย่างทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ
- ทุกคนที่อยู่ภายใต้การสนับสนุนของบริษัท จำเป็นต้องได้รับความรู้และทักษะในการปฏิบัติงาน
- มีระบบการศึกษาและการอบรมให้เข้าใจถึงพื้นฐานด้านความปลอดภัยและลักษณะของความเสี่ยง
- เป้าหมาย การวัดผลและกลยุทธ์ ถูกเฝ้าติดตามเพื่อนำไปพัฒนาผลด้านความปลอดภัย

นโยบายนี้ จะถูกนำไปใช้กับพนักงานบริษัท ผู้รับเหมาและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## 1.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

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

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

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

## 2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัยโดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (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 ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

### 3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรถจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าสนามบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองมาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงพัฒนาด้านการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ KIOSK และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อประสิทธิภาพที่มากขึ้นและยังเป็นการลดการทำงานของเจ้าหน้าที่ภาคพื้นดินอีกด้วย ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับปรุงและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ

### 4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบโดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ/ ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อความสูญเสียแต่ละเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดชอบของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อความสูญเสียในแต่ละครั้ง และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตาม จำนวนความเสียหายรวมทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียถูกจำกัดที่ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ ที่ระบุไว้ในช้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินที่กำหนดไว้ในแบบฟอร์มกรมธรรม์ LSW55D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองเป็นไปตามเงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับ AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์

## ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

### 1. แนวโน้มเศรษฐกิจและภาวะอุตสาหกรรม

ในเดือนมกราคม 2562 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2562 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน จากความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของสงครามการค้า ความเปราะบางทางเศรษฐกิจของรายประเทศ และภาวะการเงินโลกที่มีแนวโน้มตึงตัวต่อเนื่อง อาทิ เศรษฐกิจจีนมีแนวโน้มขยายตัวลดลงเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว เนื่องจากจีนยังคงเผชิญความเสี่ยงสงครามการค้ากับสหรัฐฯ ที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น ขณะที่ เศรษฐกิจยูโรโซน (EU) คาดว่าจะเติบโตอย่างค่อยเป็นค่อยไป เนื่องด้วยการชะลอตัวของการบริโภคและการลงทุนจากนโยบายการเงินที่เข้มงวดมากขึ้น ในทางตรงข้ามเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังเติบโตอย่างแข็งแกร่ง นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัด คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2562 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 75 - 80 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล ปรับลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน เนื่องจากความเสี่ยงจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ อาจกระทบต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกและความต้องการใช้น้ำมันที่ลดลงในอนาคตได้ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลก ถึงแม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ได้ประชุมและมีมติปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมัน ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกแห่งสหประชาชาติ

คาดการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2562 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0 - 4.0 จากอุปสงค์การเดินทางระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศเกิดใหม่ และการขยายเครือข่ายการบิน อย่างไรก็ตามความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ภูมิศาสตร์การเมืองและสงครามการค้าที่ตึงเครียด รวมถึงการผันผวนของราคาน้ำมันดิบเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2562 จะขยายตัวเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.0 ชะลอตัวเล็กน้อยจากปี 2561 ที่เติบโตร้อยละ 4.1 หนุนโดยการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกแรงขับเคลื่อนจากการลงทุนของภาครัฐ และภาคเอกชน รวมถึงอัตราการจ้างงานและฐานรายได้ของประชาชนในระบบเศรษฐกิจที่ปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ภาคการท่องเที่ยวและส่งออกยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี อย่างไรก็ตามการเติบโตยังคงมีความเสี่ยงจากผลกระทบของมาตรการกีดกันทางการค้าของประเทศสหรัฐ และมาตรการตอบโต้ของประเทศคู่ค้า ซึ่งอาจส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกและไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2562 จะอยู่ที่ 3.3 ล้านล้านบาท เติบโตกว่าร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2.2 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 1.1 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 10

และร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้าตามลำดับ โดยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2562 จะเติบโตกว่า 41.1 ล้านคน เมื่อเทียบกับปี 2561 ที่จำนวน 38.3 ล้านคน ในขณะที่ คาดการณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยตลาดในประเทศอยู่ที่ 166 ล้านคน - ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน ทั้งนี้สนับสนุนให้มีการกระจายรายได้สู่ภูมิภาคต่างๆ โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เชื่อมโยงกับเมืองหลัก รวมถึงผลักดันการท่องเที่ยวช่วงนอกฤดูกาล ทั้งยังออกมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival-VOA) เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ ควบคู่ไปกับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย นอกจากนี้ในปี 2562 ภาครัฐฯ ได้มีแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยมีโครงการพัฒนาสนามบินนานาชาติอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก อีกทั้งขยายอาคารผู้โดยสารรวมถึงลานจอดในท่าอากาศยานจังหวัดต่างๆ อาทิ นครศรีธรรมราช ตรัง กระบี่ ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี และเลย รวมถึงสร้างห้องบังคับการบินอู่ตะเภา ณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในระยะยาว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและฐานปฏิบัติการบิน รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

## 2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

- การบินไทย จัดตั้งเมื่อปี 2503 เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมนั่งสบายไมล์และ ห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทยได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยมีแผนขยายเส้นทางบินไปยังจีนและอินเดียเพิ่ม นอกจากนี้ การบินไทยถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ในสัดส่วนร้อยละ 21.8 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาโดยสายการบินยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะ

เส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง จากศูนย์ปฏิบัติการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย อีกทั้งในอนาคตอันใกล้นี้ สายการบินมีโครงการขยายกิจการสนามบินไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก

- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชุกกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นที่จะเพิ่มเส้นทางบินและส่วนแบ่งของตลาดต่างประเทศมากขึ้น
- สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559
- สายการบินนิวเจน แอร์เวย์ส มุ่งเน้นการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำไปยังจุดหมายปลายทางหลายแห่งในประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีฐานปฏิบัติการบินหลัก ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต นอกจากนี้สายการบินวางแผนที่จะจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายในครึ่งปีแรกของปี 2562

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความสำเร็จของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หาค่าราคาต่ำโดยสารถลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2561 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลัก จากทั้งสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อรักษากการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่ง ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคาต่ำโดยสารถในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ กระบี่ - ฮองกง และ พัทยา (อุตะเภ) - ขอนแก่น เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น กรุงเทพฯ - ภูเก็ต (อินเดีย) และ กรุงเทพฯ - ชุมพร นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในเครือของสายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ประเทศมาเลเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



ที่มา: บริษัท, Centre for Aviation (CAPA)

## 2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) นกสก็๊ต (5) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (6) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ (7) โกแอร์ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ เช่น (1) นิวเจน แอร์เวย์ส

## 2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

## กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบิน เรา “ใส่ใจมากกว่าที่เห็นเพราะทุกคนคือคนสำคัญ” นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือการทำหน้าที่เป็นส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงขยายฝูงบินอย่างต่อเนื่องและยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มเส้นทางใหม่ในการเดินทางทางอากาศ โดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพโดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอเชียใต้ และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น ในปี 2562 คาดว่าปริมาณที่นั่งของตลาดในประเทศจะหดตัวประมาณร้อยละ 1-2 ในขณะที่ความต้องการการเดินทางในประเทศยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวในเมืองรองของภาครัฐ ตามที่กล่าวข้างต้น คาดจะส่งผลดีต่อผลประกอบการในปี 2562 นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าโดยสารแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือเพื่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

ตอนเดินทาง..อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา  
ทำประกันภัยการเดินทาง Tune Protect ไว้อุ่นใจกว่า



ซื้อง่าย คลิกเดียว เคลมง่าย หายห่วง คุ้มครองตลอดทริป

- คุ้มครองค่ารักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วย
- คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินส่วนตัว

ช่องทางการซื้อประกัน



ซื้อพร้อมบัตรโดยสาร  
ที่ AirAsia.com



ผ่านทาง AirAsia  
Mobile App



ผ่านทางเว็บไซต์  
[www.tuneprotect.com/airasia](http://www.tuneprotect.com/airasia)



ผ่านมมูจิดการบูคกิง  
หรือขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์

หมายเหตุ \*Tune Protect รับประกันโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัย โดย บริษัท เกรท ฟอรัณ ไบรเกอร์ จำกัด ใบอนุญาตเลขที่ ๖๐๐๐๑๘/๒๕๕๙

\*\*ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่ซื้อ เงื่อนไขไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์ โทร. 02 203 9798 อีเมล: [enquiry.th@tuneprotect.com](mailto:enquiry.th@tuneprotect.com)



บินเที่ยวมั่นใจ ดูแลให้ตลอดทริป



SEE FAH

SINCE 1936

ข้าวหน้าไก่ราชวงศ์ไข่ดาว



พะหมี่แห้งอัศวิน



เป็ดย่างหมูแดง



ก๋วยเตี๋ยวราดหน้าปลากระพง



หมูสะเต๊ะ



ขนมจีบ



อย่าลืม  
สีฟ้า  
เวลาหิว

[www.seefah.com](http://www.seefah.com)

# ปัจจัยความเสี่ยง



สภาวะอากาศ



น้ำมันเชื้อเพลิง



อัตราแลกเปลี่ยน



อัตราดอกเบี้ย

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาสอบทานปีละ 2 ครั้ง

บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งเราไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่เราพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

## ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลาย และสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เทียบวันต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลากำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีนี้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลากำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นจึงมีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย และมีการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด (Safety Management System - SMS) เพื่อนำไปพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย SMS เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน และเป็นกระบวนการที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการกับด้านการเงิน และด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย

นอกจากนี้บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมียุติประสงค์เพื่อ

ให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดิน ในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

## 2. ธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 37 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2561 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราความเสี่ยงของเชื้อเพลิงเครื่องบินใน ส่วนการปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 16 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

## 3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศ หลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้ นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากขึ้น โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วย

เครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่า บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

## 4. บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 9 ต่อ 91

## ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### 1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกลูกทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดย ข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่กำหนดได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทร่วมกัน ได้แก่



- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (2) กระทรวง ทบวง หรือหน่วยงานของรัฐ
- (3) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานของรัฐ ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
- (4) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทย ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ หุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือให้นับเป็นหุ้นของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย
- (5) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (6) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย
- (7) นิติบุคคลอื่น ตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (3) (4) (5) (6) หรือ (7) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรและในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้น จะต้องถือหุ้นเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อนี้ด้วย

ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียนหรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยหรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทจะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลี้่นสถานภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-Designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 58 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 42 ถือโดยคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทและการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## 2. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุน โดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทและการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงทีหากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

### 3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าและการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2568 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (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 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุงการป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

### 4. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 54 ในปี 2561 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA Master Card American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ต อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

### 5. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 62 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยม เชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

# ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

## หลักทรัพย์

### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

### บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

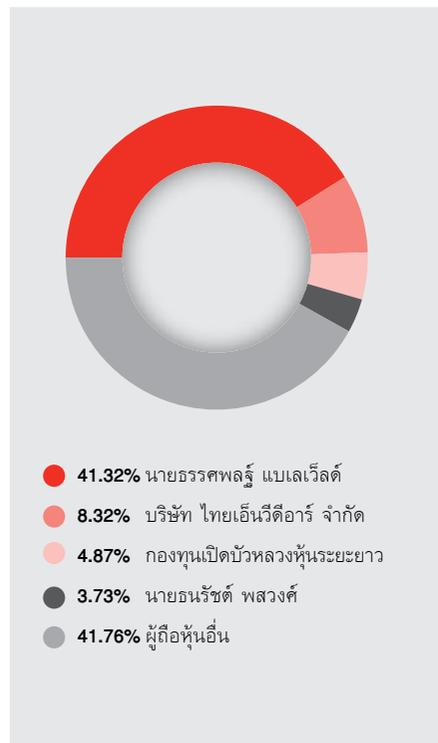
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

## ผู้ถือหุ้น

### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายบรรตพลฐ์ แบลเวิลด์	2,004,088,286	41.32
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	403,665,359	8.32
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	236,196,100	4.87
4. นายธนรัชต์ พสงวศ์	180,860,800	3.73
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	102,828,300	2.12
6. กองทุนเปิดกรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล	66,747,000	1.38
7. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซ์อิเบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ	60,025,700	1.24
8. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	47,714,800	0.98
9. กองทุนเปิดบัวแก้ว	39,294,700	0.81
10. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	37,677,900	0.78



## บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. <sup>1,2</sup>	19,600,000	45.00
3. นายบรรคพลฐ์ แบลเวลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปริญญา รัตมีอาณินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องไช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิถิก	1	0
<b>รวม</b>	<b>43,555,560</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ

1. AirAsia Investment (“AAI”) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100
2. AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

## AirAsia Group Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Group Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd. <sup>1</sup>	559,000,000	16.73	-	-
Tune Air Sdn. Bhd. <sup>2</sup>	516,485,082	15.45	-	-
Employees Provident Fund Board <sup>3</sup>	188,294,149	5.63	-	-
นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส <sup>4</sup>	1,600,000	0.05	1,075,485,082 <sup>6</sup>	32.18
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน <sup>5</sup>	2,000,000	0.06	1,075,485,082 <sup>6</sup>	32.18

หมายเหตุ

1. Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
2. Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
3. Employees Provident Fund Board ภายใต้การถือหุ้นโดย Citigroup Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
4. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
6. ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ.2559 ,Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd และ Tune Air Sdn. Bhd.

## นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

### นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

ทั้งนี้ ในปี 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 4/2561 เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 ได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากผลประกอบการงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 14 พฤษภาคม 2561 และกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.20 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 970,000,000 บาท โดยกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นเพื่อสิทธิในการรับเงินปันผลในวันที่ 28 พฤษภาคม 2561 และกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 8 มิถุนายน 2561

ครั้งที่ 2 มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 6/2561 เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561 ได้มีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากกำไรสะสม ในอัตราหุ้นละ 0.135 บาท คิดเป็นจำนวนเงิน 654,750,000 บาท โดยกำหนดรายชื่อผู้ถือหุ้นเพื่อสิทธิในการรับเงินปันผลในวันที่ 26 กันยายน 2561 และกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 9 ตุลาคม 2561

## 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

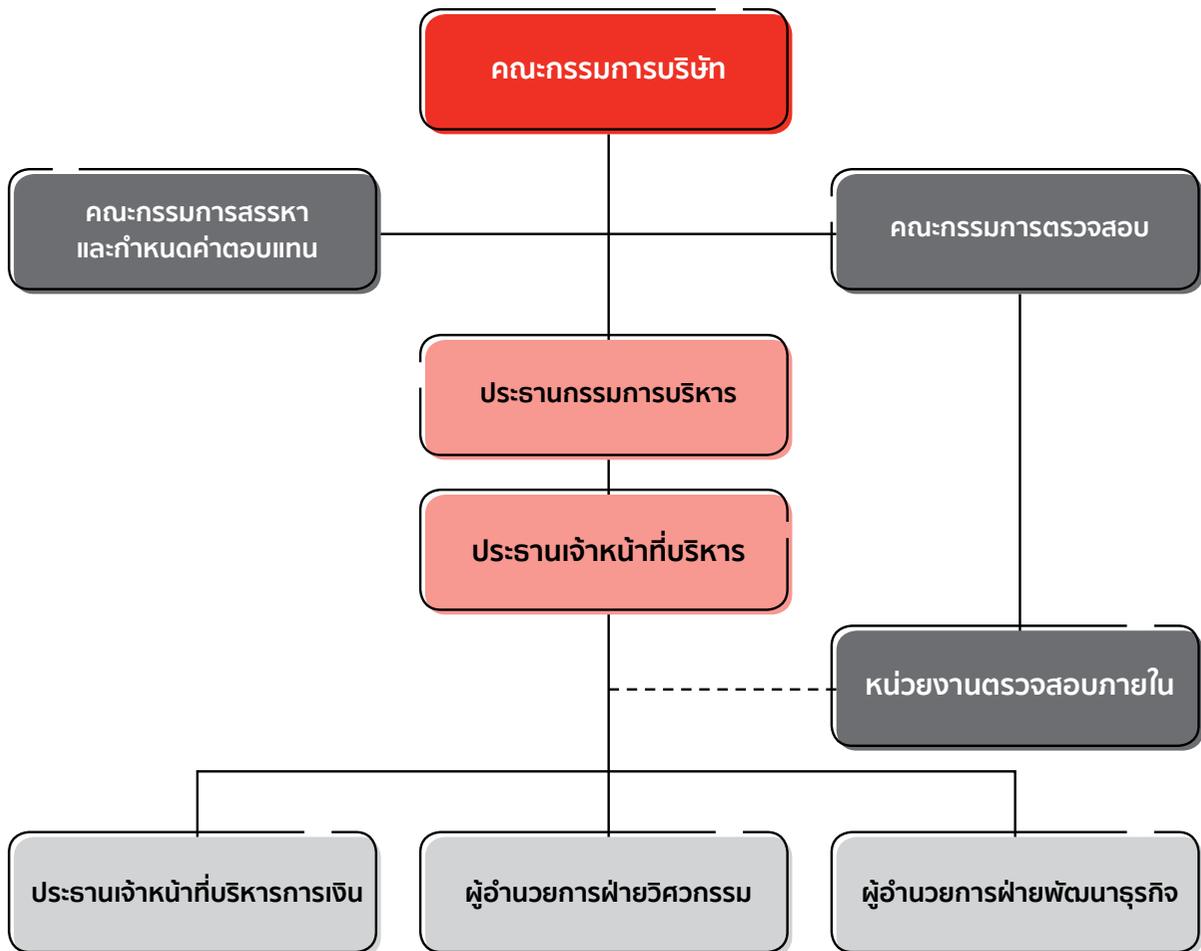
ทั้งนี้ ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจำนวน 2 ครั้ง ดังนี้

ครั้งที่ 1 มติที่ประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 3/2561 เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากผลประกอบการงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 มีนาคม 2561 ในอัตรา 41.00 บาทต่อหุ้น (บริษัทถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 23,955,553 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55) คิดเป็นเงินปันผลจำนวน 982,177,673 บาท และมีกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 14 พฤษภาคม 2561

ครั้งที่ 2 มติที่ประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 5/2561 เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561 มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลเป็นเงินสดจากกำไรสะสม ในอัตรา 27.40 บาทต่อหุ้น (บริษัทถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 23,955,553 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 55) คิดเป็นเงินปันผลจำนวน 656,382,152.20 บาท และมีกำหนดจ่ายเงินปันผลในวันที่ 12 กันยายน 2561

# โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



## โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

## คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช*	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก*	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
4. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ
7. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ
8. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร	กรรมการ

\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 3/2561 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 มีมติแต่งตั้ง นายวิเชฐ ตันติวานิช ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ที่ลาออกจากตำแหน่ง และแต่งตั้งนายวีรยุทธ โพธารามิก ดำรงตำแหน่ง กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบและกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ ทั้งนี้วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ และมีผลวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

### กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกับนายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท

2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดการทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารหรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด 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 และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงิน และผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใด

กับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

### การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช*	3/7
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	6/7
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก*	4/7
4. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	7/7
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	7/7
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	6/7
7. นายปรัชญา รัศมีอานันท์	5/7
8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	7/7
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	7/7

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2561

### คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวินันท์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

### วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

### การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช*	3/4
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/4
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก*	3/4

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 2/2561

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร เข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวน ผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้



- (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
  - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
  - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
  - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
  - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
  - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (charter)
  - (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
  - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
  - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

## คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันทัต สงวนตีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. นายปรีชญา รัตมีอาณินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
5. หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสายแรก นับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้จัดการตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไป หรือเทียบเท่า

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมาย ในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร ทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัท ในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

## 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. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
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 เจริญต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

## เลขานุการบริษัท

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

## คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

## วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

## การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	1/1
2. นายวิเชษฐ ตันติวานิช*	0/1
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก*	0/1

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลับกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัทโดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

## การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศ

คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

## การประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix)

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการค้าเงินธุรกิจของบริษัท ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัท โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุดของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

	หลักเกณฑ์	จำนวนกรรมการ
อายุ	35 - 50 ปี	2
	51 - 60 ปี	6
	มากกว่า 60 ปี	1
เพศ	ชาย	9
	หญิง	0
จริยธรรม	ความเป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม	9
ความรู้ความสามารถและประสบการณ์ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	3
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	6
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	6
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
	ความรู้ด้านวิศวกรรม	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน	4

## การพัฒนาความรู้กรรมการ และผู้บริหาร

บริษัทเห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท รวมทั้งบริษัทย่อยให้เข้าร่วมสัมมนาจากสถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2561 กรรมการบริษัทที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายวิเชฐ ตันติวานิช เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Executive Education and Enrichment Institute (in partnership with SAID Business School,

Oxford University) นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย และนายวิรัชยุทธ โพธารามิก เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program รุ่นที่ 264/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

## 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 จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดอย่างน้อยเพียงใดไม่ได้
  - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้งที่ ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ยื่นใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทน

ดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

## องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

## การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ โดยนำเสนอบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง

ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากันกรอง และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

## นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

### 1. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย และจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

### ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2561 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

### ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือ คณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และ คณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเงินไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

### ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชด้อย

## โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการประจำปี 2561

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
<b>คณะกรรมการ</b>			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	0.5% ของ
- กรรมการ	80,000	80,000	เงินปันผลจ่าย
<b>คณะกรรมการตรวจสอบ</b>			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	80,000	-	-
<b>คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน</b>			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 5 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 14.76 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัส ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	3,455,713	1,000,000	-	4,455,713
นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์ (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	4,067,917	960,000	40,000	5,067,917
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	3,275,713	800,000	-	4,075,713
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์*	400,000	200,000	40,000	640,000
นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์*	320,000	160,000	40,000	520,000

\* ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท ถึงวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

อนึ่งนโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2561 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2560

## 2. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

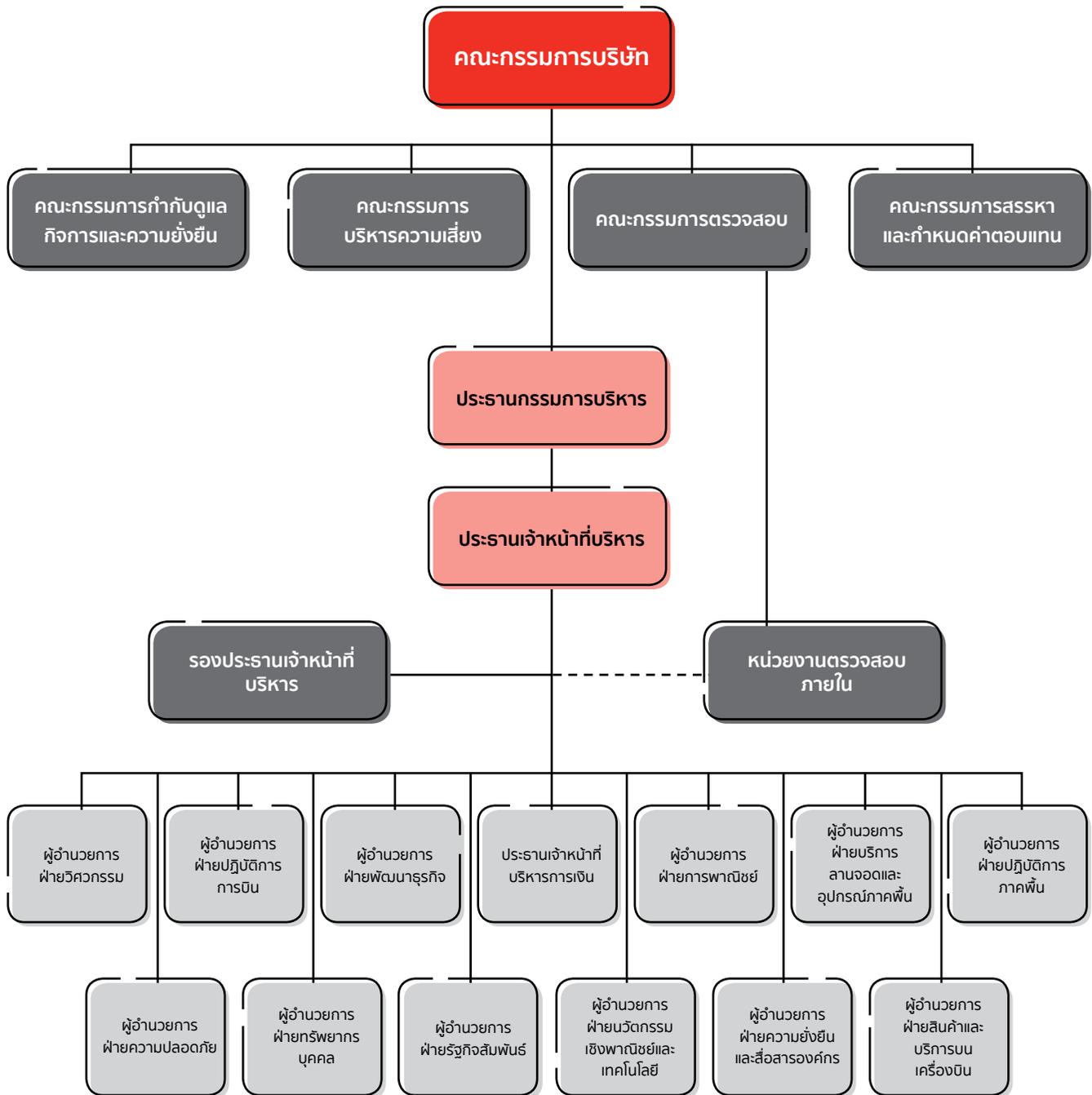
ในปี 2561 บริษัทฯ ได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

## รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2561

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 10 ม.ค. 61	จำนวนหุ้น ณ 28 ธ.ค. 61	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช *	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก *	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายบรรณพลล์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร	2,004,088,286	2,004,088,286	-	41.32
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	1,200,082	600,082	(600,000)	0.012
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	700,000	700,000	-	0.014
7. นายปรีชญา รัชมีธานินทร์	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	19,000,000	19,000,000	-	0.39
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. หม่อมหลวงบรณวเทพ เทวกุล	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	17,351,977	17,351,977	-	0.36
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ	200,000	200,000	-	0.0041
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันทัต สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	780,000	780,000	-	0.016

หมายเหตุ \* รายงานการถือครองหลักทรัพย์ ณ วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง 22 กุมภาพันธ์ 2561

## โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



## โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

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



## คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วย กรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช*	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์	กรรมการ
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ
6. นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการ
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์ **	กรรมการ
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ

\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 2/2561 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 มีมติแต่งตั้งนายวิเชฐ ตันติวานิช เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน แทนนายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว ทั้งนี้ วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ และมีผลวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

\*\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2561 วันที่ 11 พฤษภาคม 2561 มีมติแต่งตั้งนายรอซแมน บิน โอมาร์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว ทั้งนี้ วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ และมีผลวันที่ 11 พฤษภาคม 2561

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ กรรมการสองในสามคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายคามารุดิน บินเมอรานัน หรือ นายรอซแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์

ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในช่วงเวลาหนึ่งของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนองหลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิดชอบ ค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท

13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความเสี่ยงผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัท ที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

### การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด	ปี 2561
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช *	3/6	
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6	
3. นายธรรตพลล์ แบลเวลด์	6/6	
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6	
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2/6	
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	5/6	
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์ **	3/6	
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	6/6	
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	6/6	

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 3/2561

\*\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 11 พฤษภาคม 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2561

### คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

### วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับมาใหม่ได้

### การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
นายวิเชฐ ตันติวานิช*	3/4
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 2/2561

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

### คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 3/2561 วันที่ 11 พฤษภาคม 2561 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2. นายธรรตพลล์ แบลเวลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4. นายปรีชญา รัตมีอาพันธ์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

โดยมี นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

## การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	1/1
2. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	1/1
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1/1
4. นายปรีชญา รัตมีธารินทร์	1/1

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

- พิจารณาและกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน และงบประมาณ เพื่อการดำเนินกิจการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่จะเกิดกับผู้มีส่วนได้เสีย
- พิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
- กำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างความยั่งยืน
- ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

## คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2561 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

## คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลธ์ แบลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายปรัชญา รัศมีวานินทร์	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
5. นายสันทัต สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
6. นาวาอากาศเอกสุรพันธ์ ปทุมวัฒน์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
7. นายบัญญัติ หาราชกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
8. นางธิลฎี พันธุ์จินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
9. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
10. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
11. นายธাত্রี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
12. นายชัยวุฒิ อรรถเวทยรรวุฒิ	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
13. นางสาวณัฐริณี ตะวันชูลี	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด
14. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
15. นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
16. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

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

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแล การดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแล การดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสถานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงลดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
- พิจารณา เจริญต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
- มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

## คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

## วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

## การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2561 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช*	2/4
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	4/4

\* เริ่มดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561 ซึ่งเข้าร่วมประชุมครั้งแรกในการประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ครั้งที่ 3/2561

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลับกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือกลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือกลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำการประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix) ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสมบูรณ์ครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่นและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

### การประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

	หลักเกณฑ์	จำนวนกรรมการ
อายุ	35 - 50 ปี	2
	51 - 60 ปี	6
	มากกว่า 60 ปี	1
เพศ	ชาย	8
	หญิง	1
จริยธรรม	ความเป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม	9
ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	7
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	8
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	2
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
	ความรู้ด้านวิศวกรรม	0
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5

### การพัฒนาความรู้กรรมการ และผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เข้าร่วมสัมมนาจากสถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2561 กรรมการบริษัทที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายวิเชฐ ตันติวณิช เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Executive Education and Enrichment Institute (in partnership with SAID Business School, Oxford University) และนายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร Director Certification Program รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย

## องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้
    - (1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”) \*
    - (2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”) \*\*
- \* กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AirAsia Investment และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
- \*\* กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ
2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้น

## องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบโดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

## การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีความสามารถและมีการพัฒนาความสามารถ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประโยชน์ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง เพื่อกำหนดค่าตอบแทนก่อนนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

## นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

### 1. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอเข้าสู่ที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

### ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2561 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2561 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย ดังนี้

#### ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชด้อย

## โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2561

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)	
	รายเดือน	เบี้ยประชุม
<b>คณะกรรมการ</b>		
- ประธานกรรมการ	-	100,000
- กรรมการ	-	80,000
<b>คณะกรรมการตรวจสอบ</b>		
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000
<b>คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน</b>		
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000



กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)	
	รายเดือน	เบี้ยประชุม
<b>คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน</b>		
- ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000
- กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 4 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.94 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)				
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	รวม
นายวิเชฐ ตันตวานิช (ประธานกรรมการบริษัท ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน)	300,000	300,000	80,000	40,000	720,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ (กรรมการบริษัท กรรมการตรวจสอบ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	320,000	320,000	120,000	-	760,000
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	320,000	-	-	-	320,000
นายอารักษ์ ชลธารินนท์*	-	100,000	40,000	-	140,000

\* ดำรงตำแหน่งตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2561 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2560

## 2. นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมิน โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวะการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง มีดังนี้

- 1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting)** การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงานเพื่อให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา และวางแผนงานที่เป็นเป้าหมายในปีปัจจุบันที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัท โดยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานจะประกอบไปด้วย ดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางการเงิน ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และดัชนีชี้วัดคุณภาพจากปัจจัยภายนอก ในการประเมินผล โดยแบ่งเป็น 3 หมวดหมู่ได้แก่
  - เป้าหมายระดับบริษัท (Company Wide Goal) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมขององค์กรที่ทางผู้บริหารระดับสูงทุกท่านต้องถือรับผิดชอบร่วมกัน เช่น อัตราการเติบโตของรายได้และยอดขาย อัตราส่วน EBITDA Margin รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้า (Customer NPS) รวมไปถึงค่าใช้จ่าย ค่าความเสียหาย และงบประมาณต่างด้านผู้โดยสาร ที่อาจเกิดขึ้น
  - เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับผิดชอบดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น
  - เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal) คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ภารกิจส่วนตัว งานที่ได้รับมอบหมาย และการพัฒนาตนเอง เป็นต้น
- 2. การประเมินกลางปี (Mid-Year Review)** เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในครึ่งปีแรกและติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมในการสรุปผลการปฏิบัติงานในช่วงปลายปี

- 3. การประเมินผลสิ้นปี (End Year Review)** ขั้นตอนการประเมินผลปฏิบัติงานประจำปี เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนน สอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณา ค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 16 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 158.91 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

## บุคลากรและการฝึกอบรม

### ข้อมูลทั่วไป

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

#### บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 5,399 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2561 (คน)
นักบินและนักบินผู้ช่วย	647
ลูกเรือ	1,188
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,208
วิศวกรรม	496
การตลาด	316
สำนักงานใหญ่	163
อื่นๆ	381
<b>รวม</b>	<b>5,399</b>

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2561 (คน)
กรุงเทพฯ	3,902
ภูเก็ต	336
เชียงใหม่	418
หาดใหญ่	153
กระบี่	144
อุตะภา	151
อื่นๆ	295
<b>รวม</b>	<b>5,399</b>

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

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงานและยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

## ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

## คำตอบแทนบุคลากร

### คำตอบแทนรวมของพนักงาน

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

#### บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 5,782.49 ล้านบาท

#### กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

## นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

### การฝึกอบรม

#### นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ (“BAC”) ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรมโดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี

นักบินที่ได้รับการสรรหาใหม่ของ 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 องค์กรประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

### พนักงานภาคพื้นดิน

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

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด 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 เดือนและการทดสอบภายหลัง โดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการบินของบริษัทใน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ หาดใหญ่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)



# TRANSFORMING THE WORLD OF AVIATION TOGETHER

**Shell Aviation.  
Together, We Fuel Growth**



MOVING FORWARD  
TO THE GREATER  
SUCCESS

**Triple i**  
LOGISTICS

**Triple i Logistics Public Company Limited**

**“The Leading Thai Logistics Group  
with Sustainable Growth in Southeast Asia”**



... the **RIGHT** solution, the **RIGHT** partner ...

[www.iii-logistics.com](http://www.iii-logistics.com)

# รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

## นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ /  
ประธานกรรมการตรวจสอบ /  
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

### วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 58

### สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

- ไม่มี -

### ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>

- ไม่มี -

## คุณวุฒิทางการศึกษา

- MBA (Finance and Marketing), University of Hartford, Connecticut, U.S.A.
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตรการเงินและการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56/2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการลาดตะกุน (วตท.) รุ่นที่ 1/2548 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 2/2000 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Executive Education and Enrichment Institute (in partnership with SAID Business School, Oxford University)

## ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน / ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและ ความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ	บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แปรนด์
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	มูลนิธิศาลเยาวชนและครอบครัว จังหวัดเชียงใหม่
2560 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. หลักทรัพย์ จีเอ็ม โอ-แซด คอม (ประเทศไทย)
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโพลีซิสติกส์
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. ชาร์ป แร็บบิส
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. ขายความคิด
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. เฟิร์ม
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บมจ. ภัทรลิสซิ่ง
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหารศูนย์ C asean	บจ. ซี เอ ซี
2553 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ สถาบันวิทยาการลาดตะกุน (วตท.)	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. เวอร์ติเคิล ลิงค์
2561	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA)
2560 - 2561	ประธานคณะกรรมการด้านการตลาด และประชาสัมพันธ์และกรรมการอิสระ	การนิคมอุตสาหกรรม
2558 - 2560	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพาณิชย์
2558 - 2560	กรรมการอิสระ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย (ธสน)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2556 - 2560	อนุกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	สำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2555 - 2560	กรรมการ	สมาคมนักวางแผนการเงินไทย (TFPA)
2555 - 2560	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บมจ. ไทยเบฟเวอเรจ
2557 - 2558	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บจ. ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์
2556 - 2558	กรรมการที่ปรึกษาด้านงานวิจัย และการกำกับดูแลกิจการ	สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD)
2555 - 2558	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. เอ็ม พิคเจอร์ส เอ็นเตอร์เทนเมนท์

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

#### กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์
- บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง
- บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์
- บมจ. ภัทรลิสซิ่ง

#### กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แปรนด์
- มูลนิธิศาลเยาวชนและครอบครัวจังหวัดเชียงใหม่
- บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
- บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี
- บจ. หลักทรัพย์ จีเอ็ม โอ-แซด คอม  
(ประเทศไทย)
- บจ. ชาร์ป แร็บบิส
- บจ. ขายความคิด
- บจ. เฟอร์ม
- บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์
- บจ. ซี เอ ซี
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บจ. เวอร์ติเคิล ลิงค์

#### การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -



# นายณัฐวุฒิ ภาโบรมย์

กรรมการ /  
กรรมการตรวจสอบ /  
ประธานกรรมการสรรหาและ  
กำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 55

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

## คุณวุฒิทางการศึกษา

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

## ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เบค ซีส ทาร์ต
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามโคเคอ อเวนิว
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เฟิร์ส โคราช วินด์
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วาว แฟคเตอร์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ฟู๊ด แคปปิตอล
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วัฒนะแบก วินด์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น เอนเนอจี โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เคทีเอ็น เซลท์แคร์
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอจี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคทีเอ็น ไซเนิส อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคทีเอ็น ทิวเตอร์ริง
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคทีเอ็น มิวสิค
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์นควีซี (ประเทศไทย)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็นแอนด์แอสโซซิเอตส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคเคอ
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. สปอร์ต โซไซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี. อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล
ปัจจุบัน	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู นื่อง
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น-เคปเปล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค19)
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น-เคปเปล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค28)
2559 - 2561	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2559 - 2561	กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคทีเอ็น แลนด์

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2558 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
2552 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
2539 - 2561	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2557 - 2560	กรรมการ / รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง อะคาเดมี่
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิชั่น
2553 - 2560	กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ	บมจ. แมทซิง แมกซิไมซ์ โซลูชั่น
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2557 - 2558	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2551 - 2557	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเชส
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดิง
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. สยามขอนแก่น
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดิง

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

#### กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. ฟินันซ่า
- บมจ. ฟู้ด แคปปิตอล

#### กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เบค ซีส ทาร์ต
- บจ. สยามโคย์ อเวนิว
- บจ. เฟิร์ส โคราซ วินด์
- บจ. วาว แพคเตอร์
- บจ. วะตะแบก วินด์
- บจ. เคพีเอ็น เอนเนอจี โฮลดิ้ง
- บจ. วินด์ เอนเนอจี โฮลดิ้ง
- บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น ไซเนิส อะคาเดมี่
- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง
- บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
- บจ. อีสเทิร์นควีซี (ประเทศไทย)
- บจ. เคเอ็นแอนด์แอลโซซิเอทส์
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
- บจ. สยามโคย์
- บจ. สปอร์ต โซไซตี้
- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
- บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
- บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
- บจ. ดู ดู นื่อง

#### การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

# นายวีรยุทธ ไพโรรามิก

กรรมการ /  
กรรมการตรวจสอบ /  
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 49

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

## คุณวุฒิทางการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 264/2018  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

## ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ	บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์
2560 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายขายและธุรกิจองค์กร	บมจ. โมโน เทคโนโลยี
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. วี.บี. คอร์ปอเรชั่น
2554 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการประจำสำนักประธานผู้บริหาร	บมจ. จัสมิน อินเทอร์เน็ต
2552 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายประสานงานราชการ	บมจ. อาเรีย พรอพเพอร์ตี้
2554 - 2560	ผู้จัดการทีมฟุตบอล BFCU	Big Bang Chula United Football Club

## การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์
- บมจ. จัสมิน อินเทอร์เน็ต
- บมจ. โมโน เทคโนโลยี
- บมจ. อาเรีย พรอพเพอร์ตี้

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. วี.บี. คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

## นายธรรศพลฐ์ ใบเลวีลด์

กรรมการ /  
ประธานกรรมการบริหาร  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
21 มิถุนายน 2550

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง  
ประธานกรรมการบริหาร  
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
41.32

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

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

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร / กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ทูน มั่นนี้
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เร็ด เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วันเตอร์เฮลธ์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูนประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทวอรี่ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2561	ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทริซิกตี้ไฟว์
2553 - 2561	กรรมการ	บจ. เว็ลธ์ เวเนเจอร์ส
2550 - 2561	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - 2561	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. แอคเซลเลนซ์ (ประเทศไทย)
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. แอมเบิ้ล เว็ลธ์
2558	กรรมการ	บจ. ซี ทู
2557 - 2559	กรรมการ	บจ. แฟชั่น เอเชีย
2554 - 2557	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราขาว

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- |                                 |                           |                             |
|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| - บจ. ไทยแอร์เอเชีย             | - บจ. วันเตอร์เฮลธ์       | - บมจ. ทูนประกันภัย         |
| - บจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ | - บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น | - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ |
| - บจ. ทูน มั่นนี้               | - บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์   | - บจ. ไทวอรี่ คอฟฟี่        |
| - บจ. เร็ด เอวิเอชั่น           | - บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น | - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท   |

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

## นายสันติสุข คลองไชยา

กรรมการ /  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
13 ธันวาคม 2554

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง  
ประธานกรรมการบริหาร  
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 53

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.20

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- 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	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร / กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2554 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท  
- ไม่มี -

## นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

กรรมการ  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 62

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0268

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222)
- ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce
- ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.)  
นายทหารนรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน นักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5  
และนักบินกองทัพอากาศ
- 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
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - 2559	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2559	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2546 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท  
- ไม่มี -

## นายปรัชญา รัศมีรานินทร์

กรรมการ /  
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

**วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ**  
28 ธันวาคม 2560

**อายุ (ปี)** 60

**สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>**  
0.3918

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**  
- ไม่มี -

### 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
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2559	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท  
- ไม่มี -

## หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล

กรรมการ /  
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

**วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ**  
27 ธันวาคม 2560

**อายุ (ปี)** 58

**สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>**  
0.3578

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**  
- 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
ธ.ค. 2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อีโคโนลอดจ์
2547 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2554 - ส.ค. 2560	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. อีโคโนลอดจ์  
- บจ. เดลวี โฮลดิ้ง

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท  
- ไม่มี -

## นายไพรัช พรพัฒน์นางกูร

กรรมการ  
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน  
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 44

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0041

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ San Diego State University
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 254/2018  
สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แคนซ์ พับลิชซิ่ง
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แคนซ์ แอคทีฟ
2560	กรรมการ	บจ. อิน พับลิชซิ่ง
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. ทรี แคนซ์ โฮลดิ้งส์
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. อิมเมจ พับลิชซิ่ง
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

## นายสันศักดิ์ สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ  
6 กรกฎาคม 2559

อายุ (ปี) 55

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0161

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- 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

### การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง  
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

<sup>1</sup> รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

<sup>2</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

# รายละเอียดกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

## นายวิเชฐ ตันติวาณิช

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561

## นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560

## นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2554

## นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560

## นายธรรมศพลฐ์ แบลเวิลด์

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## นายคามารุดิน บิน เมอร์รานัน

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
ผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

12 พฤศจิกายน 2546

อายุ (ปี) 57

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>

- ไม่มี -

### 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.
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	AirAsia Group Berhad
2544 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	AirAsia Berhad
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Philippines, Inc.
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Philippines AirAsia, Inc.
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	RedBeat Ventures Sdn. Bhd.
2560 - ปัจจุบัน	Commissioner	PT. Airasia Indonesia TBK
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Pte. Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	GCG Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epik Shop Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม 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	Biglife Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Big Loyalty Sdn. Bhd. และ Think Big Digital Sdn. Bhd.)



ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CJS Aviation Pte. Ltd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn. Bhd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	Non Independent Non-Executive Director	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. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
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	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. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Corporate Services Limited
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.
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. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BigPay Malaysia Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tpaay Asia Sdn. Bhd.)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent Non-Executive Director	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	All Agile Industries Sdn. Bhd.
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Limited
2548 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn. Bhd. (S308(4))
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	Nescorp Resources Sdn. Bhd.
2534 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Music Works Sdn. Bhd.
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia, Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2557 - 2561	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2559 - 2561	กรรมการ	Tune Capital Limited
2554 - 2561	กรรมการ	CJ Aviation Holdings Pte. Ltd.
2554 - 2560	กรรมการ	Ultimate Skyline Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Caterhamjet Malaysia Sdn. Bhd.)
2557 - 2559	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2556 - 2559	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd. (Dissolved)
2554 - 2559	กรรมการ	Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
2552 - 2559	กรรมการ	Due Voci LLC (Dissolved)
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn. Bhd.
2557 - 2558	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd. (จดทะเบียนเลิกบริษัท)
2553 - 2558	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2555 - 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn. Bhd.
2554 - 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.

# นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 ธันวาคม 2559

อายุ (ปี) 62

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>

- 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
2561 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	AirAsia Group Berhad
2561 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Chairman	Bonia Corporation Berhad
2558 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.
2556 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Sona Petroleum Berhad (in Members' Voluntary Liquidation)
2548 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	MKM Resources Sdn. Bhd.
2545 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Fernrite Sdn. Bhd.
2559 - 2561	Independent Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2556 - 2560	กรรมการอิสระ	Ideate Media Sdn. Bhd.
2554 - 2560	Non-Independent Non-Executive Director	Astro Malaysia Holdings Berhad
2554 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro Overseas Ltd.
2546 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro All Asia Networks Limited
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Securities (Thailand) Plc.
2554 - 2559	กรรมการ	RHB Bank Berhad
2552 - 2559	ประธานบริษัท	RHB Capital Berhad

## นายรอชแมน บิน โอมาร์

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
ผูกพันตามหนังสือรับรอง)

**วันที่ได้รับการแต่งตั้ง**  
11 พฤษภาคม 2561

**อายุ (ปี)** 56

**สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>**  
- ไม่มี -

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- Accountancy, The Association of Chartered Certified Accountants

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	AirAsia Investment Ltd.
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Group (IHQ) Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Regenscience Sdn. Bhd.
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Cellsafe International Sdn. Bhd.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Notes Limited (in the process of dissolution)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)
2547 - 2560	Deputy Group CEO	AirAsia Berhad

## นางภัทรา บุศราวาศ์

กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม  
ผูกพันตามหนังสือรับรอง)

**วันที่ได้รับการแต่งตั้ง**  
9 พฤศจิกายน 2560

**อายุ (ปี)** 49

**สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>**  
0.0066

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

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

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว)
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. กราวนด์ทีมแวร์ โฮลดิ้งส์ จำกัด
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แซทส์ กราวนด์ เซอร์วิส สิงคโปร์ จำกัด
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกลุ่มเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน	กลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.
2561	กรรมการ	บจ. เร็ดคาร์โก้ โลจิสติกส์ จำกัด
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. บิ๊กเพย์ (สิงคโปร์) จำกัด
2558 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจคนตรี	บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์

<sup>1</sup> รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

<sup>2</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

# รายละเอียดผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

## นายรรศพลฐ์ แบลเวิร์ด

ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561

## นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561

## นายปรัชญา รัศมีรานินทร์

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

## หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2561

## นายสันกัฏ สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ได้รับการแต่งตั้ง

เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2559

รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 59

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

0.0042

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>

- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ
- โรงเรียนนายทหารนรภัยการบิน
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2548 - ปัจจุบัน	ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## นายบัญญัติ KSSชกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 51

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0008

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

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

## นางริลฎี พันธุจินดา

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 45

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### 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

## นางสาววิชชุณี กันตะเพ็ง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0024

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตรการจัดการธุรกิจการบินสำหรับผู้บริหาร

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

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

## นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรม  
เชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 42

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์ และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2557	ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์ และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## นายราตรี ขวัญสังข์

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
9 พฤศจิกายน 2559

อายุ (ปี) 51

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0022

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

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

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2549 - 2559	ครูการบินและผู้จัดการแผนกความ ปลอดภัย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## นายชัยวุฒิ อรรถเวทกยวรรวุฒิ

ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
15 มีนาคม 2561

อายุ (ปี) 45

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
0.0003

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- M.Sc. Electronics System & Engineering Management, University of Paderborn, Germany and Bolton Institute of Higher Education, England, scholarship funded by the German Federal Ministry of Education and Research
- วศ.บ. เกียรตินิยม สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. ทีปรีक्षा เกรทเตอร์
2554 - 2559	ผู้จัดการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์	กลุ่มบริษัท SCG-Dow

## นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

**วันที่ได้รับการแต่งตั้ง**

1 กรกฎาคม 2561

**อายุ (ปี)** 44

**สัดส่วนการถือหุ้นใน**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

- ไม่มี -

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**

- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัย Exeter ประเทศอังกฤษ
- ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2554 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายการตลาด	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการ  
บนเครื่องบิน

**วันที่ได้รับการแต่งตั้ง**

9 สิงหาคม 2561

**อายุ (ปี)** 45

**สัดส่วนการถือหุ้นใน**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

0.0016

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**

- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทการจัดการต่างประเทศ สาขาการตลาดต่างประเทศ Thunderbird, The American Graduate School of International Management, Glendale AZ, USA
- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ สาขาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบน เครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2552 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายสินค้าและบริการบน เครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## นางสาวทอปิด สุบรรณรักษ์

ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืน  
และสื่อสารองค์กร

**วันที่ได้รับการแต่งตั้ง**

9 สิงหาคม 2561

**อายุ (ปี)** 36

**สัดส่วนการถือหุ้นใน**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>

- ไม่มี -

**ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>**

- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท การสื่อสารการตลาดและการโฆษณา มหาวิทยาลัยบอร์นมัธ สหราชอาณาจักร
- ปริญญาตรี วารสารศาสตร์บัณฑิต (หนังสือพิมพ์) คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืน และสื่อสารองค์กร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2552 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย



## นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอด  
และอุปกรณ์ภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง  
9 พฤศจิกายน 2561

อายุ (ปี) 41

สัดส่วนการถือหุ้นใน  
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)<sup>1</sup>  
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ  
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น<sup>2</sup>  
- ไม่มี -

### คุณวุฒิทางการศึกษา

- อนุปริญญา สาขาช่างซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน

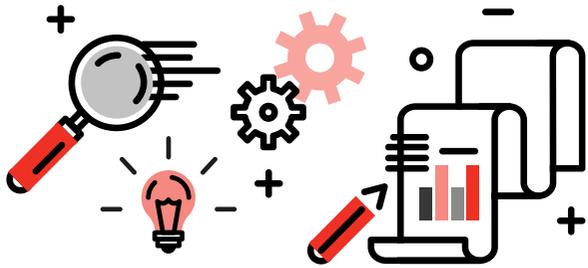
### ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
พ.ย. 2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
พ.ค. - พ.ย. 2561	ผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอด และอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - พ.ค. 2561	ผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุง ฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

<sup>1</sup> รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

<sup>2</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

# การกำกับดูแลกิจการ



## นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัต์ให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูล และความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

สำหรับในปี 2561 คณะกรรมการบริษัท ได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน โดยสามารถเปิดเผยข้อมูลให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการในแต่ละหมวดได้ ดังนี้

## หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ 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 เพื่อรักษาสีทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอาคารแสดมภ์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

## หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานกรรมการ ล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน โดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

### การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่ยูกันด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน 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 รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่ยูกันด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะ

พิจารณาalongโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงาน การเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

- ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขาย ซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำได้เพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริง เช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

### การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น พิจารณานุมัติ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือ ตลาดหลักทรัพย์ ที่เกี่ยวข้อง

### หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

#### ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้น และการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

#### ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลិតสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้าโดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้า ปี 2561 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

#### คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้ อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้ อย่างชัดเจน

#### เจ้าหน้าที่

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด บริหารเงินก็ยอมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้

ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในสถานะทางการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญห

### คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

### สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินงานนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2561 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

### พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

### นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่อง รองรับ การเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการ อยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการ ผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัว เดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบที่เลี้ยงส่งงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

### การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แด้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัวร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรครุนแรงร้ายแรง ดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- สวัสดิการค่าอาหารกลางวันพนักงาน

### การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ ความสามารถ ตำแหน่งงาน และประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอก และบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรม เดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

### กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนไปถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- **กิจกรรมเพื่อสังคม** พนักงานเป็นอาสาสมัครในกิจกรรมต่างๆ อาทิ เช่น กิจกรรม Allstars Do Good เพื่อจัดทำอุปกรณ์ส่งเสริมพัฒนาการและสวัสดิภาพสัตว์ป่าจากสายยางดับเพลิงที่หมดอายุแล้ว ฌมูลนิธิเพื่อนสัตว์ป่า จังหวัดเพชรบุรี (Wildlife Friends Foundation Thailand - WFFT) กิจกรรมสอนน้องแยกขยะ ณ โรงเรียนวัดฉางจังหวัดปทุมธานี รวมทั้งการเป็นอาสาสมัครบริจาคโลหิตร่วมกับสภาอากาศไทย เป็นต้น
- **กิจกรรมครบรอบวันเกิดบริษัท** ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ
- **กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน** พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกาย โดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน และกลุ่มกอล์ฟ เป็นต้น
- **การแข่งขันกีฬาสัมพันธ์** บริษัทได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งในสำนักงานและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศและต่างประเทศ ได้มีโอกาสพบปะ สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดจนไปถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสายการบินแอร์เอเชีย อาทิเช่น Allstars Thailand Football League 2018 ณ สนาม Future Arena และการแข่งขันกอล์ฟภายในของพนักงาน เป็นต้น

### 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

### หลักสูตรพัฒนาทักษะความเป็นผู้นำ

- Self-Mastery for Ramp Agent
- Self-Mastery for Student Pilot
- Leading in you Program for Senior cabin crew
- 7 Service wonders for Guest services
- Celebrating diversity
- Paradigm shift

## ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของ พนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบ การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมี ฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการ ความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่ง รายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหาร จัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการ ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝัง วัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เรา เรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบาย ค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัย เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของ ทุกคน”
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety) โดยการลงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรม ที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยง จะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผล การปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรม ความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรม ความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 และผลของคะแนน พฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 98.62 ซึ่งเกินจาก เป้าหมายที่ตั้งไว้
- กิจกรรมวันความปลอดภัย (One AirAsia Safety Day) เป็นกิจกรรม ส่งเสริมความปลอดภัย โดยการจัดนิทรรศกาลความปลอดภัย ให้ พนักงานทุกหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วมในการเยี่ยมชม เล่นเกมส์ ตอบคำถาม แข่งขันด้านความปลอดภัยต่างๆ อาทิ เช่น ประกวด VDO ความปลอดภัย ประกวดบุคคลตัวอย่างด้านความปลอดภัย เป็นต้น
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความ ปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วม ของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงาน จากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยผ่าน

ช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการรายงาน ด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า CORUSON ซึ่งพนักงานสามารถ รายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์ อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตราย ดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือ สถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้ การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไป อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละ สถานะ ทั้งสถานะภายในประเทศและสถานะต่างประเทศ เพื่อใช้เป็น แนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับ แต่ละสถานะ
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อ เป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและ ญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้าน กายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ บริหาร (จป.บริหาร) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ เทคนิค (จป.เทคนิค) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ หัวหน้างาน (จป.หัวหน้างาน) และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ให้กับพนักงาน อย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM) สำหรับ นักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure (SEP) สำหรับ นักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan (ERP) สำหรับ พนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับ พนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับ พนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) สำหรับ พนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้น (Basic Fire Fighting) สำหรับพนักงาน ทุกคน

- การฝึกอบรมการช่วยเหลือหรือเคลื่อนย้ายผู้โดยสารที่มีความบกพร่องทางร่างกายอย่างปลอดภัย
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise Dose Monitoring) ที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2561 อยู่ที่ 0.49 ต่อ 1,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งมีแนวโน้มคงที่จากปีที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าบริษัทจะเติบโตมากขึ้นก็ตาม และคาดว่าในปีต่อไปสถิติอุบัติเหตุจะลดลงและเป็นไปตามเป้าหมาย

### นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2561 ที่ผ่านมามีบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

### การปฏิบัติต่อพนักงาน

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

### การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

### นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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



## การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัท และบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: [taa\\_auditcommittee@airasia.com](mailto:taa_auditcommittee@airasia.com) และ [thaiwhistleblower@airasia.com](mailto:thaiwhistleblower@airasia.com)

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com) ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “การแจ้งเบาะแส” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสดังกล่าวจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

## หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัท จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายใน เพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณา

ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตน และบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัท ซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

**โทรศัพท์** 02 562 5700

**โทรสาร** 02 562 5705

**Email:** [taa\\_investorrelations@airasia.com](mailto:taa_investorrelations@airasia.com)

**Website:** [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2560 - 2561 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2560 (จำนวนครั้ง)	ปี 2561 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	4	4
การพบนักลงทุนในประเทศ	5	9
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	19	15
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ และหน่วยงานอื่นๆ	3	2

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ฯ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าว ต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

## หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

### โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

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

### คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

- กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด
- กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
- กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่มีการรวมกันใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

### คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นำรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียน ตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้วิจารณ์อย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็น ผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทาง ธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน 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 ซึ่งรวมถึงการให้บริการ เป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการ เกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัย กับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นผู้ถือหุ้นส่วนที่มีนัยในหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกิน ร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัย กับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

### การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนนี้อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

### บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

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

## การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่ใช่บุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

### โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

- 1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นการละเมิดขอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคนให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
- 2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
- 3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
- 4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ

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. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 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 ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ 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”

## รายงานของคณะกรรมการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน ซึ่งประชุมโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2561 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อย ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของ 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 จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

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 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณาถ่วงดุลและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสิทธิภาพระดับหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประโยชน์ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษารายการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนคณะกรรมการ”

## การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เออีเอช

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

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

### การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ และหาข้อสรุปเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ต่อไป

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย มีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2561 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท / คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงานของ คณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	85	90
คณะกรรมการตรวจสอบ	92	93
คณะกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	84	93

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2561 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท / คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	87	88
คณะกรรมการตรวจสอบ	100	93
คณะกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	91	93
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน	88	93

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการประเมินตนเองของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

### การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น การประเมินผลการปฏิบัติงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

- หมวดที่ 1** ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย
- หมวดที่ 2** การวัดผลการปฏิบัติงาน
- ความเป็นผู้นำ
  - การกำหนดกลยุทธ์

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

### หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

## แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีคุณสมบัติสำหรับการวางแผนพัฒนา ฝึกอบรม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อม สำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งที่สำคัญในกรณีลาออกหรือ พ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่น ให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่อ อย่างทัน่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวน แผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร รายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและ สืบทอดตำแหน่งงาน

## นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะจัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็น หลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผย รายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการ ข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

## หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code)

สำหรับในปี 2561 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการ กำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ที่ออก โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์มาใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญ แก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่าย นำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่ กิจการอย่างยั่งยืน รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทยังจัดให้มีการทบทวน หลักปฏิบัติตาม CG Code เป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติงาน ที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติดังกล่าวตามความเหมาะสมของธุรกิจของ บริษัท โดยให้บันทึกไว้เป็นส่วนหนึ่งของมติกรรมการ

## จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐาน จริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและทำหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและ พนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบ และยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผย หลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการ ที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

## การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการ และนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงาน ที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย ระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขา ในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น หลักสูตรเกี่ยวกับข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงาน ทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ

รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาที่ตกลงงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบในหลักสูตรดังต่อไปนี้

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

บริษัทมีการติดตาม และประเมินผลการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจของพนักงาน ผู้บริหาร และคณะกรรมการบริษัท โดยหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นผู้รับผิดชอบ และรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

## นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

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

### คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใด โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกรอง หรือรับ ซึ่งเงินทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลหน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัท โดยเฉพาะหรือเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

## นโยบายภาพรวม

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

## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

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

## แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม
2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถาม



ให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้

3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน โดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistle Blowing Policy
4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
5. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูง การเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

#### การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใด อันเนื่องมาการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้หรือกัยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

#### การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัท และบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

#### การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของก้านัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้น การให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

#### เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส และถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบถาม การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตาม เพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์ และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

#### การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน ในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อม การควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2561 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจ เพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการ ในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

### การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

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

### การรายงานการมีส่วนได้เสีย

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

### การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้องรักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

### การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหาร

ความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการทำงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

### คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2561 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 5.40 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของ บริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.40 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทไม่ได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

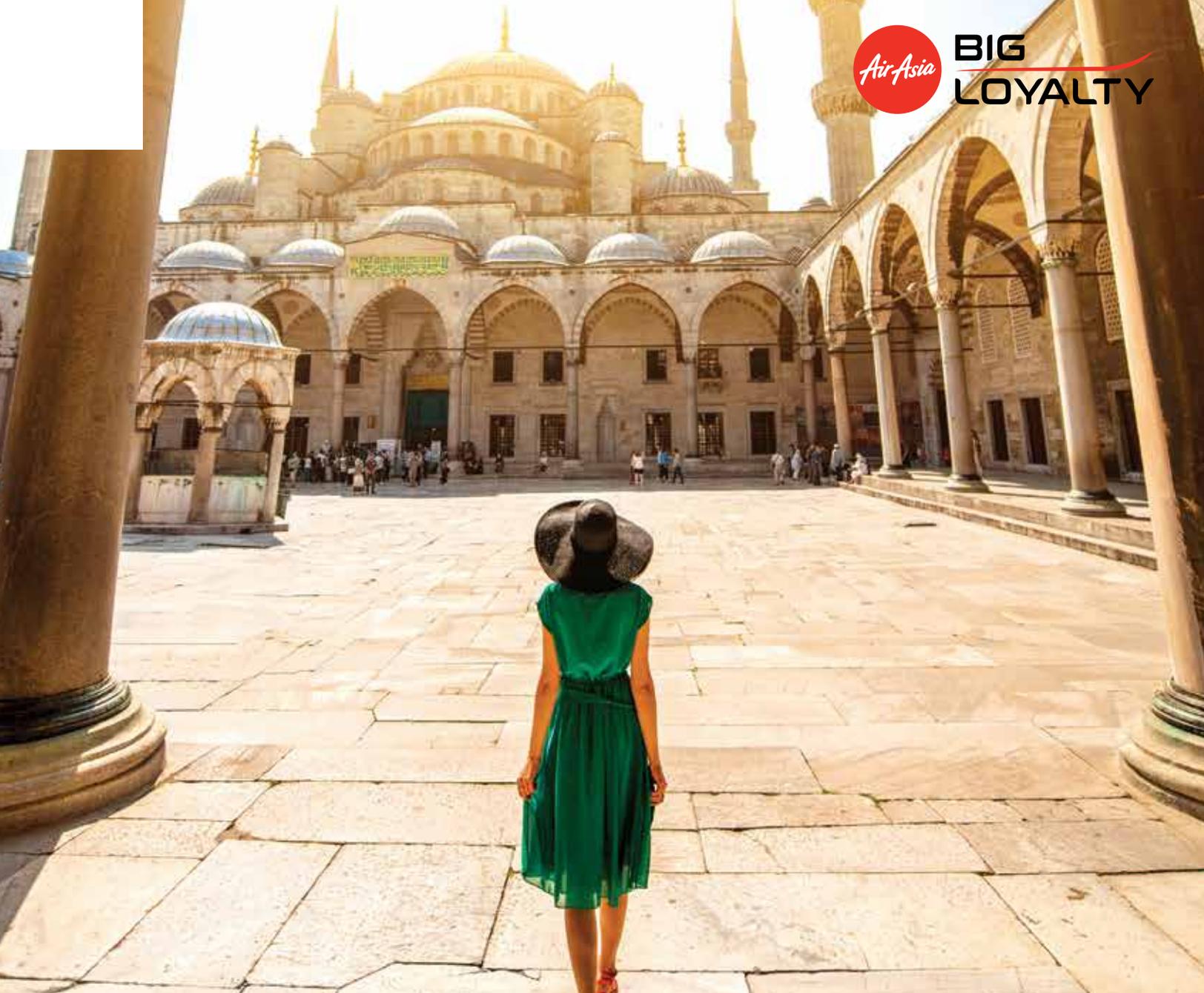
#### ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในภาคอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

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



**BIG**  
**LOYALTY**



See the world in a **BIG** way



แลกเที่ยวบิน  
ด้วย **BIG Points**



ประหยัดยิ่งขึ้น เมื่อใช้  
**BIG Points** จ่ายเป็น  
ส่วนลดค่าเที่ยวบิน



จองเที่ยวบินไปโรมัน  
ของแอร้อเซีย  
24 ชั่วโมงก่อนใคร

PLATINUM

รับสิทธิพิเศษเช็คอิน,  
ขึ้นเครื่อง และบริการเบา  
ก่อนใคร สำหรับสมาชิก  
ระดับ **Platinum** และ **Black**



กว่า **160** พันรมิตร  
ท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์



**รับสิทธิพิเศษ และออกไปเที่ยวทั่วโลกด้วย AirAsia BIG Points!**

แค่เป็นสมาชิก BIG ก็ได้รับสิทธิพิเศษเหนือใคร ให้คุณเริ่มสะสมคะแนน BIG Points แล้วแลกเที่ยวบิน  
สู่กว่า 130 จุดหมายปลายทางทั่วโลกด้วยแอปพลิเคชัน AirAsia BIG ที่ได้รับรางวัลมาแล้วมากมาย  
มากไปกว่านั้น ยังมีข้อเสนอพิเศษอีกมากมายจากกว่า 160 พันรมิตรท่องเที่ยว และไลฟ์สไตล์อีกด้วย  
BIG มีสมาชิกมากกว่า 20 ล้านคนทั่วโลก - แล้วคุณล่ะ: พร้อมจะ: BIG แล้วหรือยัง?

*AirAsia* BIG  
LOYALTY

# รู้ใจ คนบินได้



ดูคะแนนสะสม ได้ง่ายๆ  
แค่เพิ่มสมาชิก



ใน **K+** ได้แล้ววันนี้

# รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน



ขอต้อนรับทุกท่านสู่ “เที่ยวบินแห่งความยั่งยืน” ของแอร์เอเชีย ที่กำลังบินอยู่บนน่านฟ้า ผ่านสถานการณ์การแข่งขันที่เข้มข้น การเปลี่ยนแปลงต่างๆ ในประเด็นสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

วิธีปฏิบัติการบินในเที่ยวบินแห่งความยั่งยืนนี้ จะต้องตระหนักรู้ เพื่อจัดการประเด็นความเสี่ยงต่างๆ พร้อมมองหาโอกาสใหม่ๆ เพื่อส่งเสริมให้ธุรกิจเติบโตได้อย่างแข็งแกร่งต่อเนื่อง ทั้งหมดนี้ต้องดำเนินการภายใต้ระบบการบริหารจัดการที่ดี เริ่มจากพนักงานที่ต้องทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ในฐานะฟันเฟืองสำคัญต่อความยั่งยืนของบริษัท และส่งต่อไปยังสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมได้

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เพียงแต่ส่งมอบบริการที่มีคุณภาพและปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และสร้างประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเท่านั้น เรายังดำรงบทบาทเพื่อรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างสุดความสามารถ โดยเฉพาะการขับเคลื่อนวิถีการพัฒนาแบบยั่งยืน อันจะสร้างผลลัพธ์ที่ดีให้กับชุมชนพร้อมทำโลกใบนี้ให้น่าอยู่ขึ้น เติบโตโดยที่ไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง



## การกำกับดูแลความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการกำกับดูแลความยั่งยืนจึงกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยแต่งตั้ง “คณะกรรมการ” ซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการและคณะบริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ นายวิเชษฐ ตันตวิณิช ประธานกรรมการ นายบรรณพลฐ์ แบลเวลด์ กรรมการ/ประธานกรรมการบริหาร นายสันติสุข คล่องใช้ยา กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และนายปรัชญา รัศมีธานินทร์ รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร โดยมี นางสาวทอปด์ สุบรรณรักษ์ ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร เป็นเลขานุการคณะกรรมการ นอกจากนี้ยังมี “คณะทำงาน” ด้านความยั่งยืน ซึ่งประกอบด้วย ผู้อำนวยการของแต่ละแผนก มีหน้าที่รับนโยบายด้านความยั่งยืนที่เป็นประเด็นที่มีนัยสำคัญทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปผนวกในแผนกลยุทธ์ และปฏิบัติงาน พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายและวัดผลการทำงานดังกล่าว

สำหรับขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนนั้นมีรายละเอียดสำคัญดังต่อไปนี้

- 1. พิจารณาและกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน และงบประมาณ** เพื่อกำหนดกิจกรรมด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่เกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงพิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
- 2. กำหนดประเด็นสำคัญ ที่มีผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท** เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม และนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน
- 3. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินงาน** ตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาที่ยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้

### 4. รายงานผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาที่ยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนที่จัดตั้งขึ้น จะประชุม

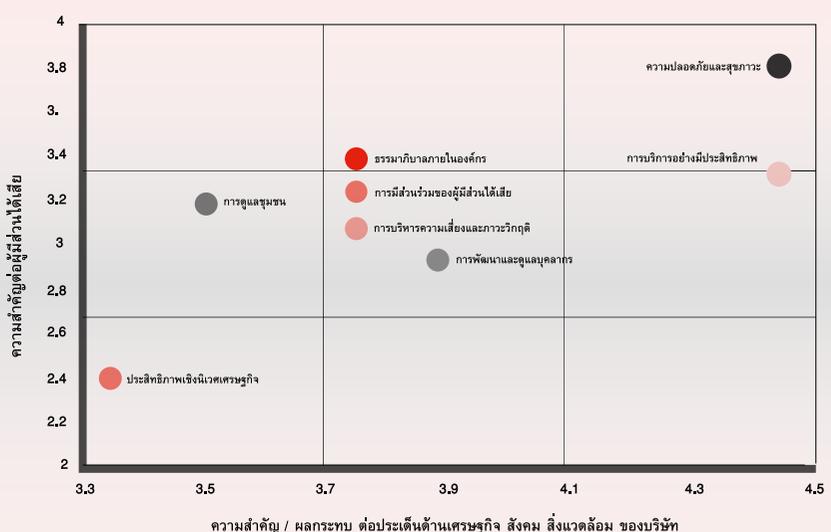
ร่วมกันทุกไตรมาส เพื่อรายงานผลการดำเนินงานและติดตามความคืบหน้า ก่อนจะนำเสนอรายงานผลทั้งหมดต่อคณะกรรมการบริษัทปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าแผนการกำกับดูแลความยั่งยืนของบริษัทดังกล่าว ลุล่วงตามเป้าหมายที่กำหนด

## การกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2561

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีกระบวนการเพื่อระบุประเด็นด้านความยั่งยืน ด้วยการรวบรวมและจัดลำดับความสำคัญของประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท และประเด็นที่ผู้มีส่วนได้เสียให้ความสำคัญ โดยเทียบเคียงกับมาตรฐานด้านความยั่งยืนระดับโลก ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินที่สายการบินชั้นนำระดับโลกให้ความสำคัญ รวมถึงประเด็นที่มีนัยสำคัญทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ผนวกกับการประเมินความเสี่ยงทั้งในปัจจุบันและ ความเสี่ยงที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัท

ทั้งนี้ กระบวนการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการเพื่อระบุประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของบริษัท เป็นกระบวนการที่ได้รับการกำหนดทิศทางโดยคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารสายงาน รวมทั้งความเห็นจากพนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มของแอร์เอเชียอย่างรอบด้าน หลังจากนั้นได้มีการทบทวนตรวจสอบอีกครั้งหนึ่งเพื่อเป็นการกำหนดประเด็นเหล่านี้มีความถูกต้องและสนับสนุนการดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อย่างแท้จริง

จากการประเมินดังกล่าว สามารถระบุประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจได้ 8 ประการ ดังนี้





## ความปลอดภัยและสุขภาวะ

“ความปลอดภัย” คือสิ่งสำคัญสูงสุดของธุรกิจสายการบิน เพราะในธุรกิจการบินนั้นหากเกิดความผิดพลาดขึ้น จะก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร ลูกค้า และพนักงาน รวมทั้งส่งผลต่อภาพลักษณ์ และความเชื่อมั่นที่มีต่อบริษัทด้วย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงานเป็นอย่างยิ่ง ทุกขั้นตอนในการปฏิบัติงานของทุกส่วนงาน ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนปฏิบัติการบิน หรือการปฏิบัติงานภาคพื้นดิน ถูกกำหนด ดูแล ควบคุมด้วย “ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย” (Safety Management System : SMS) ที่ออกแบบให้สอดคล้องเป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินอย่างเคร่งครัด เพื่อให้ผู้ใช้บริการมั่นใจในความปลอดภัย เรามุ่งมั่นที่จะพัฒนา ดำเนินการ ดำรงสถานะ และปรับปรุงกลยุทธ์ โดยมีกระบวนการดูแลความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้ระดับความปลอดภัยสูงสุด และเป็นไปตามมาตรฐานระดับชาติและนานาชาติ ในขณะเดียวกันก็ให้คำมั่นสัญญากับผู้โดยสาร สำหรับการให้บริการเที่ยวบินราคาอย่างอมเยา ไร้กังวลใจได้ รวมทั้งการบริการให้ความสะดวกสบาย

### ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

ขั้นตอนการดูแลความปลอดภัยทั้งหมดนั้นเป็นไปตามคำชี้แจงจากระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ที่ครอบคลุมถึงอันตรายและการบริหารความเสี่ยงตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO : The International Civil Aviation Organization) ในเดือนมีนาคม 2561 ที่ผ่านมา ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) นี้ได้ถูกเสริมความแข็งแกร่ง เพิ่มความรัดกุมมากยิ่งขึ้นด้วยระบบการจัดการความปลอดภัยและคุณภาพแบบดิจิทัลของ Ideagen Coruson ซึ่งรวบรวมอันตรายและความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทั้งหมดไว้ในรูปแบบเดียว ทำให้สามารถผนวกรวมกับกระบวนการตรวจสอบและการจัดการความเสี่ยงได้อย่างราบรื่น ไม่ติดขัด

### ขอบเขตในการดำเนินงานของระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

ประกอบด้วย 4 องค์ประกอบหลัก



## นโยบายและวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย

- ปฏิบัติงานด้วยมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุดตลอดเวลา โดยให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ และมาตรฐานสากล
- สร้างสิ่งแวดล้อมและสถานที่ปฏิบัติงานตลอดจนกระบวนการปฏิบัติงานให้มีความปลอดภัยอยู่เสมอ
- พร้อมสนับสนุนและจัดหาทรัพยากรที่จำเป็นในการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย
- ปรับปรุงและพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องด้วยการฝึกฝนทักษะที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน
- ร่วมกันสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยภายในองค์กร โดยเริ่มจากการสร้างพฤติกรรมส่วนบุคคล เพื่อก่อให้เกิดจิตสำนึกที่ตระหนักถึงความปลอดภัย

## การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

เพื่อสามารถควบคุมความเสี่ยงและจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้นั้น จะมี 2 ขั้นตอนด้วยกัน คือ

1. **ชี้บ่งอันตราย** เพื่อค้นหาและจำแนกลักษณะขั้นตอน สาเหตุ และองค์ประกอบของสภาวะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และมีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ มีการเผยแพร่ผลการวิเคราะห์ภาวะอันตรายนั้นอย่างเป็นระบบ
2. **ประเมินและลดความเสี่ยง** นำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยงว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ (Safety Risk Assessment) หากอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สามารถยอมรับได้ก็จะนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกัน หรือลดความเสี่ยงนั้น (Mitigation) ต่อไป

## การประกันด้านความปลอดภัย

สร้างระบบเพื่อนำมาใช้ควบคุมความเสี่ยง และมีความมั่นใจว่าระบบมีความต่อเนื่องที่จะสามารถป้องกันความเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย

1. **ติดตามและประเมินความปลอดภัย** ติดตามการดำเนินการด้านความปลอดภัย และประเมินมาตรการในการควบคุมความเสี่ยงต่างๆ โดยระบบการรายงาน ระบบการตรวจสอบ ระบบการศึกษา วิเคราะห์ หรือระบบการสำรวจ เป็นต้น
2. **บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง** ประเมินความเสี่ยงที่อาจจะเกิดจากการเปลี่ยนแปลง และกำหนดมาตรการในการควบคุมความเสี่ยงนั้น
3. **ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการอย่างต่อเนื่อง** ปรับระบบให้ทันต่อกฎระเบียบและเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป เพื่อพัฒนาให้ระบบทันสมัยอยู่เสมอ

## การส่งเสริมด้านความปลอดภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักดีว่าการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยต้องสร้างเสริมและปลูกฝังให้มั่นคง แนบแน่น ให้เป็นวัฒนธรรมองค์กร ดังนั้น จึงมุ่งเน้นสร้างจิตสำนึกให้พนักงานทุกคน ตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงจนถึงพนักงานระดับปฏิบัติงานได้เข้าใจบทบาทของตนเอง และมีความกระตือรือร้นในการทำให้เกิดความปลอดภัยอยู่เสมอ โดยผ่านกิจกรรมต่างๆ ดังต่อไปนี้

1. **ฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ตามกฎหมายกำหนด** เพื่อให้พนักงานทุกคนมีความรู้ มีความชำนาญที่สามารถปฏิบัติหน้าที่เกี่ยวกับระบบการจัดการด้านความปลอดภัยได้อย่างมืออาชีพ
2. **สื่อสารและประชาสัมพันธ์ด้านความปลอดภัย** จัดกิจกรรมเพื่อสื่อสารและเผยแพร่ข้อมูลความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย เพื่อทำความเข้าใจและส่งเสริมให้ทุกคนตระหนักถึงความปลอดภัยร่วมกัน

## กิจกรรมสร้างเสริมความปลอดภัย

ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและจัดกิจกรรมด้านความปลอดภัยในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- **อบรมส่งเสริมความรู้แก่พนักงาน** โดยกำหนดหลักสูตรด้านความปลอดภัยลงในความจำเป็นในการฝึกอบรม (Training Need) รายบุคคลของพนักงานทุกคน เช่น หลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) หลักสูตร Safety Management System & Emergency Response Plan (SMS&ERP) หลักสูตรอบรมปัจจัยมนุษย์ (Human Factors) สำหรับพนักงานปฏิบัติการลานจอด พนักงนภาคพื้น และหลักสูตรการอบรมดับเพลิงขั้นต้น (Basic Firefighting)
- **อบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยสำหรับนักบินและลูกเรือ** ซึ่งเป็นไปตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เช่น หลักสูตรการฝึกเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและการปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน (SEP: Safety Emergency Procedures) เช่น การฝึกซ้อมดับเพลิงเมื่อเกิดเหตุการณ์ไฟไหม้ในเครื่องบิน (Evacuation Drill) การฝึกซ้อมเพื่อเปิดประตูทางเข้าหลักและประตูฉุกเฉินในกรณีปกติและกรณีฉุกเฉิน (Door Drill) การฝึกกู้ภัยและช่วยชีวิตในกรณีเครื่องจอดฉุกเฉินบนผิวน้ำ (Water / Ditching Drill) การซ้อมออกจากเครื่องบินโดยใช้สไลด์ (Slide Drill)

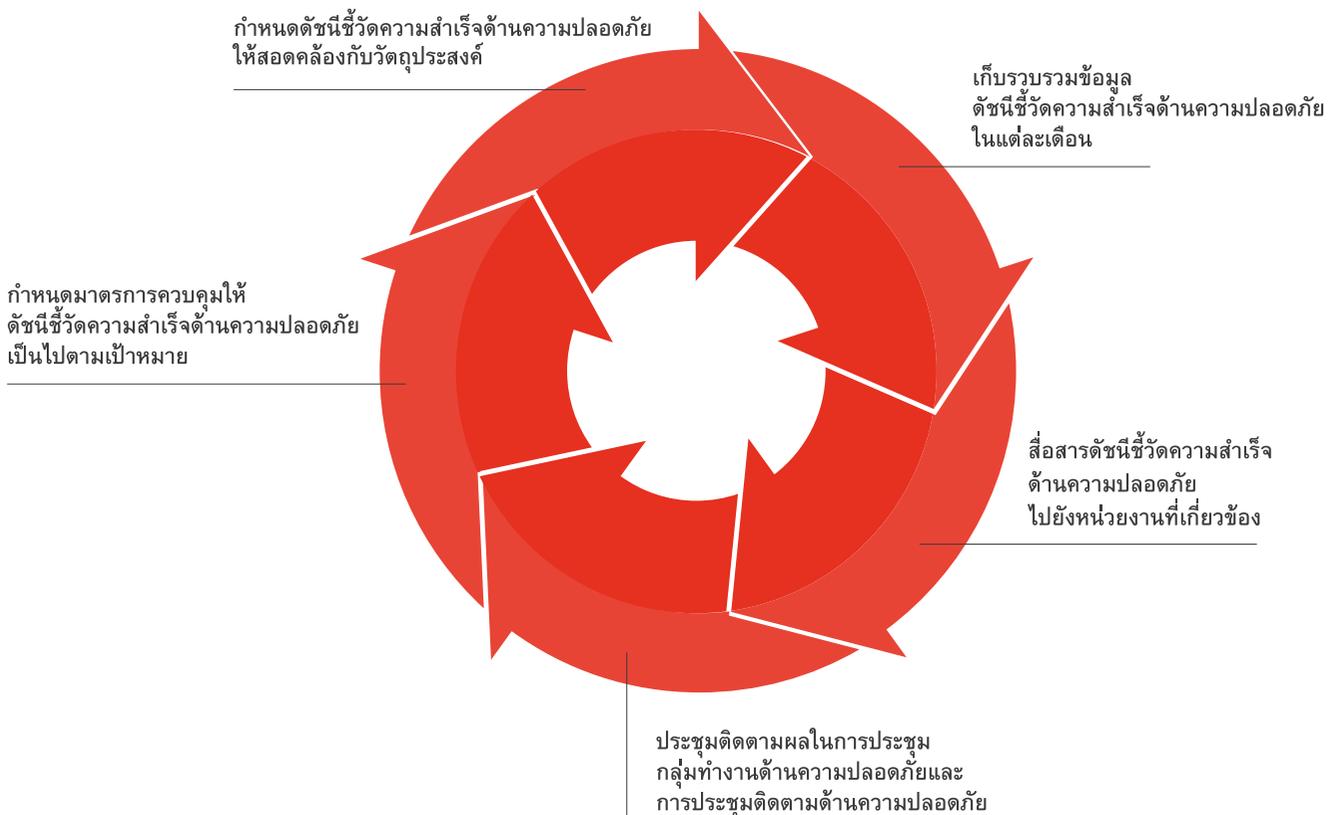


นอกจากนี้ยังฝึกอบรมตามข้อกำหนดของ ICAO อีกด้วย อาทิ

- **โครงการเฝ้าระวังอุบัติเหตุ** เป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร ซึ่งจะมีการสังเกตการปฏิบัติงานทุกวัน ส่งรายงานผลการสังเกตให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และมอบรางวัลให้ทีมที่ได้คะแนน ร้อยละ 100 ในทุกๆ ไตรมาส
- **กิจกรรมการรายงานอันตราย** เน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุง แก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก
- **ฝึกซ้อมเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉิน** ร่วมกับสนามบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน
- **ฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ** เพื่อเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน
- **จัดทำบันทึกสถิติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย** โดยมีกระบวนการตรวจสอบความสำเร็จด้านความปลอดภัย “AirAsia Safety Performance Monitoring Process” เป็นหลักในการทำงาน ทั้งนี้ได้กำหนดดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators : SPI) เพื่อการติดตามและปรับปรุงกระบวนการในการเสริมสร้างความปลอดภัยและสภาวะใน

การทำงานให้ดียิ่งขึ้น และติดตามผ่านการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) และประชุมติดตามด้านความปลอดภัยโดยผู้บริหาร (Safety Review Board) โดยกำหนดส่งบันทึกสถิติที่เกี่ยวข้องกับสภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และติดตามดำเนินการแก้ไข ผ่านการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยเดือนละ 1 ครั้ง แต่หากมีข้อบ่งชี้ปัญหาเพิ่มขึ้นจากค่าเปรียบเทียบว่ามีนัยสำคัญ หรือมีแนวโน้มที่จะเกิดอันตรายหรือความเสี่ยงได้ จะนำปัญหานั้นเข้าประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยทันที

## กระบวนการเฝ้าติดตามประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย



## ระบบการป้องกันของสายการบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบการป้องกันด้านความปลอดภัยที่มีกระบวนการทำงานร่วมกัน 3 ระบบอย่างมีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายเพื่อลดความเสียหายและบาดเจ็บที่เกิดจากการทำงาน เพื่อให้พนักงาน ผู้โดยสาร มั่นใจด้านความปลอดภัยได้อย่างเต็มที่



### ระบบการจัดการคุณภาพ

ทำให้มั่นใจ เพราะปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างมีประสิทธิภาพ

### ระบบการจัดการความปลอดภัย

ป้องกันอากาศยานอุบัติเหตุ และเหตุการณ์โดยการควบคุมความเสี่ยง

### ระบบการรักษาความปลอดภัย

ปกป้องการกระทำของผิดกฎหมายหรือรบกวนผู้โดยสาร

ผลที่ได้คือ

“ความปลอดภัย  
และ  
มีประสิทธิภาพ”

## การจัดการคุณภาพ

มุ่งเน้นการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องตามกฎระเบียบที่กำหนดเอาไว้ เพื่อตอบสนองความคาดหวังของผู้โดยสาร รวมถึงระบุความต้องการในการปฏิบัติงานและอันตรายที่จะเกิดขึ้นในขณะปฏิบัติงาน ทั้งนี้การจัดการคุณภาพ มุ่งเน้นการพัฒนาการดำเนินงานที่สอดคล้องตามระเบียบ และมีการควบคุมให้ตรงกับความต้องการ

## การประกันคุณภาพ

มุ่งเน้นคุณภาพก่อนการให้บริการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กระบวนการพัฒนา
2. การตรวจสอบทรัพยากร
3. การตรวจสอบการเพื่อประกันความปลอดภัย โดยเฉพาะประสิทธิภาพของการควบคุมความเสี่ยงด้านความปลอดภัย
4. การทดสอบความสามารถของบุคลากร (รวมถึงผู้ให้บริการภายนอก)
5. การทดสอบการปฏิบัติตามข้อกำหนดของกฎระเบียบ

## กระบวนการประกันความปลอดภัย

มุ่งเน้นส่งเสริมการประกันคุณภาพ เพื่อวิเคราะห์ ควบคุมเอกสาร การตรวจสอบ และการจัดการการตรวจสอบ เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด ในขณะที่การจัดการความปลอดภัย (Safety Management) มุ่งเน้นไปที่ประสิทธิภาพความปลอดภัย วัตถุประสงค์ของการจัดการความปลอดภัยคือสามารถระบุนอันตรายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ประเมินความเสี่ยง และดำเนินการควบคุมความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเหตุการณ์

การจัดการความปลอดภัย รวมถึงการประกันความปลอดภัยเช่นเดียวกับการประกันคุณภาพ โดยมีข้อกำหนดดังนี้

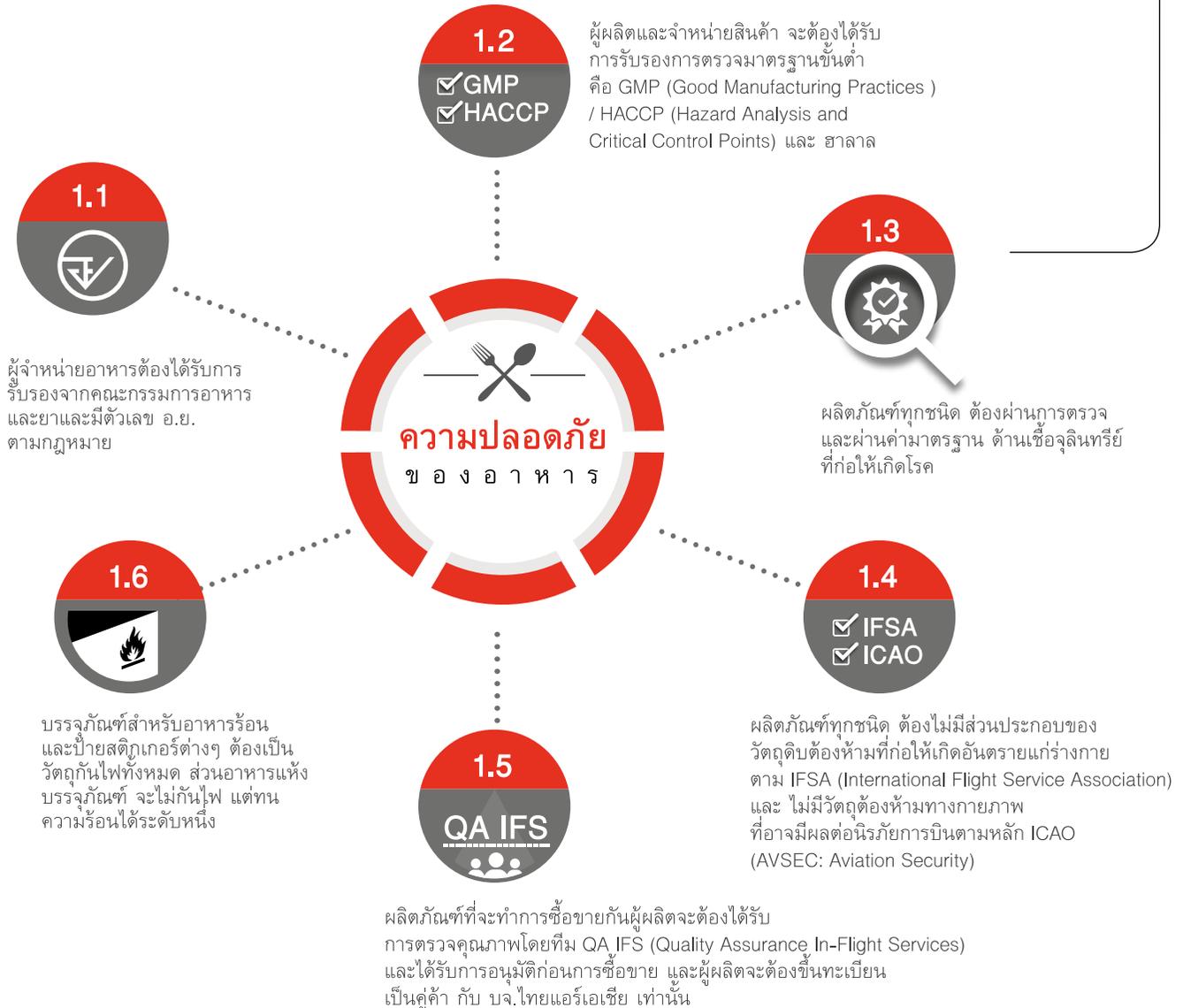
1. ควบคุมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ
2. ระบุความต้องการในการปฏิบัติงาน ปรับปรุง แก้ไขพื้นที่อันตราย และระบบความปลอดภัย รวมถึงการจัดการเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน

## การรักษาความปลอดภัย

เพื่อปกป้องความมั่นคงด้านการบินพลเรือน ให้มีมาตรฐานความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยจัดให้มีการป้องกันการกระทำอันเป็นการแทรกแซง โดยมีขอบด้วยกฎหมาย โดยที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาและแก้ไข ปรับปรุงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานและข้อแนะนำทั้ง ปฏิบัติตามข้อกำหนดสากล โดยมีการประเมินความเสี่ยงด้านการรักษา ความปลอดภัย และนำมากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยเพื่อลด ความเสี่ยง โดยการสำรวจ ตรวจสอบและตรวจสอบทั้งระบบ ของมาตรการรักษาความปลอดภัยการบินและขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่าง ละเอียด โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับแผนควบคุมคุณภาพการรักษาความ ปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ และทำให้มั่นใจว่ามีการแก้ไขปรับปรุง ข้อบกพร่องต่างๆ ที่ระบุไว้อย่างรวดเร็ว

## ความปลอดภัยในอาหาร

อาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบินแอร์เอเชีย นอกจากมีจุดเด่นที่รสชาติอาหาร อร่อยถูกปากคนไทย ถูกใจผู้โดยสารทุกชาติแล้ว สิ่งสำคัญ คือ “ความสะอาด ปลอดภัยของอาหาร” ที่ต้องได้มาตรฐานตามกฎหมายกำหนด รวมถึง มีนโยบายด้านการแพ้อาหารเป็นแนวทางในการปฏิบัติ เนื่องจากความ ปลอดภัยในอาหารส่งผลต่อผู้โดยสารและพนักงานของเราโดยตรง ซึ่งหาก ผู้โดยสารได้รับอาหารที่ไม่ได้คุณภาพ หรือแพ้อาหาร อาจเกิดอันตราย ถึงชีวิตได้ และผลกระทบนี้ก็จะย้อนสะท้อนกลับมาที่บริษัทของเรา เราจึงใส่ใจ ในทุกรายละเอียด เริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการเลือกสรรอาหารขึ้นไปจำหน่าย บนเครื่องบิน ต้องมีข้อกำหนดดังต่อไปนี้



ในตลอดปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ  
จำหน่ายอาหารบนเครื่องบินและได้รับการตอบรับ  
จากผู้โดยสารเป็นอย่างดี ทั้งเมนูใหม่ๆ ที่สร้างสีสัน  
และความอร่อยตลอดการเดินทางบนเครื่องบิน  
จึงทำให้ผู้โดยสารเกิดความพึงพอใจ ส่งผลให้มี  
ข้อร้องเรียนจากผู้โดยสารอยู่ในเกณฑ์ที่กำหนด

### กลยุทธ์ประกันคุณภาพอาหาร

กลยุทธ์ในการประกันคุณภาพอาหารที่ดีที่สุดสำหรับการเจริญเติบโตไปข้างหน้า คือ “ดีที่สุด  
ให้พร้อมเสมอ” โดยเริ่มต้นจากพื้นฐานระบบการผลิตและการจัดการเรื่องความปลอดภัยของอาหาร  
ที่ดีก่อน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องสุขลักษณะและอนามัยของพนักงาน อาคร สังก่อสร้างที่ถูกออกแบบมา  
โดยเฉพาะ รวมถึงการประยุกต์ใช้มาตรฐานความปลอดภัยในการผลิตอาหาร ถ้าสิ่งที่เป็นพื้นฐาน  
เหล่านี้ทำได้อย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จะสามารถต่อยอดกระบวนการผลิต กระบวนการจัดการ  
อาหาร ให้ดียิ่งขึ้นไปเรื่อยๆ และเพิ่มความปลอดภัยของอาหารให้กับผู้บริโภคได้สูงขึ้น ลดการ  
ร้องเรียนที่จะเกิดขึ้นได้ และสุดท้ายนำข้อกำหนดต่างๆ ด้านความปลอดภัยของอาหารมาประยุกต์ใช้



## ยุทธศาสตร์ งานประกันคุณภาพ ส่วนงานสินค้าและบริการบนเครื่องบิน





## การบริการอย่างมีประสิทธิภาพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยมีเป้าหมายคือ การทำให้สินค้า ซึ่งก็คือเส้นทางบิน ตารางเวลา สินค้าเพิ่มเติม และบริการต่างๆ ของเราในทุกส่วน สามารถตอบสนองความพึงพอใจของผู้โดยสารได้ และเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้น จุดเริ่มต้นของการสร้างบริการที่ดี คือ การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลในบริษัทให้มีเป้าหมายไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ หากผู้โดยสารพึงพอใจก็มีโอกาสกลับมาใช้บริการซ้ำ ในทางกลับกัน หากเรานำเสนอบริการที่ไม่เป็นไปตามคาดหวัง นอกจากเราจะเสียฐานความนิยมจากผู้โดยสารแล้ว ยังเสียชื่อเสียง รวมทั้งลดโอกาสการดึงดูดผู้โดยสารกลุ่มใหม่เข้ามาอีกด้วย ด้วยเหตุนี้ เราจึงให้ความสำคัญในการพัฒนาการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ ดังจะเห็นได้จากกลยุทธ์ในการทำงานของแผนกต่างๆ ต่อไปนี้

### แผนกลูกเรือ

ลูกเรือถือเป็นตำแหน่งสำคัญที่มีโอกาสใกล้ชิดกับผู้โดยสารมากที่สุด ซึ่งปัจจุบันแผนกลูกเรือของแอร์เอเชียได้สร้างมาตรฐานของการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Cabin Crew Safety Training) และการให้บริการที่โดดเด่นและเป็นเอกลักษณ์ของกลุ่ม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยหลักการบริการ “Five Service Touch Points”

## “การบริการแบบจับใจ 5 ข้อ” คือการบริการด้วยหัวใจ ให้โดนใจผู้โดยสาร

### การบริการแบบจับใจ 5 ข้อ

#### เสิร์ฟด้วยใจแบบมือโปร

คือการเสิร์ฟอาหารและเครื่องดื่มที่จัดให้อาหารอยู่ตรงกลาง ช้อนส้อมอยู่ทางซ้ายมือ และเครื่องดื่มอยู่ทางขวามือด้านบน โดยให้ชื่อเมนูอาหารและตราสัญลักษณ์เห็นเข้าหาผู้โดยสาร

#### ใส่ใจบริการแบบเข้าถึง

คือการให้บริการสุดพิเศษ เช่น สบสายตาในขณะที่พูดคุยกับผู้โดยสาร บริการให้เด็กและผู้สูงอายุก่อน

#### บริการจากใจแบบไม่ต้องร้องขอ

คือการใส่ใจในรายละเอียด พร้อมให้บริการในสิ่งที่ผู้โดยสารต้องการ โดยไม่ต้องร้องขอ

#### พูดคุยด้วยถ้อยคำกินใจ

คือการเลือกใช้ถ้อยคำสุภาพกับผู้โดยสารเช่น ขอความกรุณา ขออนุญาต ขอภัย ขอขอบพระคุณ รวมถึงถ้อยคำที่สร้างความประทับใจ

#### ขอบคุณด้วยรอยยิ้มพิมพ์ใจ

คือการแสดงออกด้วยการออกไปยืนไหว้ขอบคุณผู้โดยสารก่อนที่จะนำเครื่องลง รวมถึงไหว้ขอบคุณขณะที่ผู้โดยสารออกจากเครื่องบิน

## การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย สำหรับลูกเรือ

ความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงาน คือ สิ่งที่เราให้ความสำคัญสูงสุด ทุกขั้นตอนการฝึกอบรมทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอยู่ภายใต้กฎของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ควบคุมโดยครูผู้ฝึกสอน (Cabin Crew Instructor) และครูผู้ตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Examiner) ที่มากด้วยประสบการณ์ ซึ่งได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง และอุปกรณ์ที่ใช้ในการฝึกปฏิบัติจริงนั้นได้รับมาตรฐานจากองค์กรสากล

ลูกเรือผู้เข้ารับการฝึกอบรมทุกคนจำเป็นต้องสอบผ่านด้วยคะแนน 90 คะแนน จาก 100 คะแนนเต็ม ในแต่ละรายวิชา เพื่อให้มั่นใจได้ว่าลูกเรือมีความรู้ ความสามารถและความแม่นยำในการช่วยเหลือผู้โดยสารหากเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน อาทิ เช่น การเตรียมความพร้อมในห้องโดยสาร กรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Cabin Preparation), การอพยพออกจากเครื่องบินในกรณีที่ไม่สามารถเตรียมการได้ล่วงหน้า (Unprepared Emergency Evacuation), การปฏิบัติหน้าที่หลังการเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน (Post Impact Duties), ตลอดจนไปถึงการปฐมพยาบาลผู้โดยสาร (First Aid) ในอาการต่างๆ ก่อนที่จะทำการส่งถึงบุคลากรทางการแพทย์เพื่อเป็นการบรรเทาและเพิ่มโอกาสในการฟื้นฟูอย่างสูงสุด ฯลฯ

การฝึกอบรมลูกเรือของกลุ่มแอร์เอเชียเน้นยึดวิธีการที่ถูกต้องในการปฏิบัติและผลของการปฏิบัติเป็นหลัก และลูกเรือจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมทบทวนและทำการสอบทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติทุกๆ 12 เดือน เพื่อทบทวนความรู้และเพิ่มเติมความรู้ใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

## การรักษาคุณภาพบริการให้ดียิ่งเสมอ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบการตรวจสอบการทำงานของลูกเรือเพื่อรักษามาตรฐานการให้บริการและภาพลักษณ์ ด้วยการให้ผู้ตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการบนเครื่องบิน จากทั้งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์การบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นผู้ตรวจสอบ โดยจะนั่งเป็นผู้โดยสาร และสังเกตการทำงานของลูกเรือ การแต่งตัว บุคลิก การวางตัว และประสิทธิภาพของการให้บริการ โดยใช้หลัก 5 Service Touch Points เป็นเกณฑ์ และจะรายงานผลพร้อมข้อเสนอแนะในการพัฒนาการบริการให้ต้นสังกัดได้รับทราบ

## แผนกพนักงานปฏิบัติการภาคพื้น

การปฏิบัติการภาคพื้น ได้จัดให้มีการอบรมวิชา Service Excellence ก่อนเริ่มงาน เพื่อให้พนักงานได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการ เป็นแนวทางในการสร้างทัศนคติ ความเข้าใจในการให้บริการ ตั้งแต่ขั้นตอนการต้อนรับผู้โดยสาร สร้างความประทับใจที่เหนือกว่าความคาดหวังในการเดินทาง เพื่อให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง โดยเน้นให้พนักงานมีความยืดหยุ่นในการทำงาน หากไม่ขัดต่อกฎด้านความปลอดภัย ชื่อเสียงของบริษัท และกฎหมาย

คะแนนความพึงพอใจของลูกค้า ตามปกติต้องได้อย่างน้อย 8.5 คะแนน ซึ่งในปี 2560 เราได้มากกว่าที่ตั้งไว้ ร้อยละ 30 ในปี 2561 เราได้มากกว่า ร้อยละ 33 และในปี 2561 เราได้มากกว่า ร้อยละ 54 ส่วนข้อร้องเรียนที่ผ่านมาเราได้ไม่เกิน ร้อยละ 0.02

## เพื่อความสะดวก เดินทางสบาย

แอร์เอเชียถือเป็นสายการบินราคาประหยัดสายการบินแรกๆ ที่นำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยกระบวนการทำงาน และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร เนื่องจากเราตระหนักถึงความเสี่ยงที่เกิดจากการที่ผู้โดยสารจำนวนมากต้องมาต่อแถวรอรับบริการ หรือผู้โดยสารที่มีปัญหาและต้องการติดต่อโดยตรงถึงแอร์เอเชีย ซึ่งด้วยจำนวนผู้ใช้บริการจำนวนมาก ทำให้ผู้โดยสารหรือผู้ติดต่อหน้าอาจจะไม่ได้รับความสะดวก เราจึงคิดค้นวิธีการและจัดการเทคโนโลยีเพื่อที่จะแก้ปัญหาเหล่านี้ อาทิ

 <p>ตู้เช็คอินอัตโนมัติ</p> <h3>KIOSK</h3> <p>ผู้โดยสารสามารถเช็คอินได้ด้วยตนเองตลอดเวลาในการต่อแถวเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินลงไปได้</p>	<p>เว็บเช็คอิน</p> <h3>Web Check in</h3> <p>เพิ่มความสะดวกให้ผู้โดยสารเช็คอินผ่านเว็บไซต์หรือผ่านมือถือได้จากที่บ้านลดเวลาที่จำเป็นต้องมารอที่สนามบิน</p>	 <p>แอปพลิเคชันในมือถือ</p> <h3>Mobile Application</h3> <p>จองตั๋ว เช็คอิน ได้จากปลายนิ้วผ่านแอปพลิเคชันในมือถือ</p>
<p>ตู้รับสัมภาระอัตโนมัติ</p> <h3>Self Bag Drop</h3> <p>สะดวกและง่ายขึ้น เมื่อผู้โดยสารพิมพ์ป้ายติดกระเป๋าและมาที่เคาน์เตอร์โหลดกระเป๋าอัตโนมัติ การต่อคิวที่หน้าเคาน์เตอร์เช็คอินได้</p>	 <p>AVA พร้อมตอบ</p> <p>AirAsia Virtual Allstar</p> <p>“เอวา” ผู้ช่วยอัจฉริยะของแอร์เอเชีย AI ที่สามารถตอบกลับการสนทนาผ่านตัวอักษรแบบอัตโนมัติ ทำหน้าที่ตอบคำถามของผู้โดยสารแทนพนักงานของแอร์เอเชียตลอด 24 ชั่วโมงความสามารถในการตอบของเอวาจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆเมื่อมีคำถามบันทึกมากขึ้น</p>	

จะเห็นได้ว่านวัตกรรมการเช็คอินด้วยตัวเองนี้ ได้ช่วยอำนวยความสะดวกในการใช้บริการได้อย่างมาก ดังจะเห็นได้จากตัวเลขจำนวนผู้ใช้บริการที่เพิ่มขึ้นในปี 2561 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2560

ผู้โดยสาร บจ. ไทยแอร์เอเชีย	2560 (ล้านคน)	2561 (ล้านคน)	อัตราการเจริญเติบโต (ร้อยละ)
จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด	19.7	21.6	9.64
จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดที่ใช้ นวัตกรรมการเช็คอินด้วยตัวเอง (คน)	9.65	10.66	10.47
เช็คอินด้วยโทรศัพท์เคลื่อนที่	2.17	2.49	14.75
เช็คอินด้วยตู้เช็คอินอัตโนมัติ	3.32	3.62	9.04
เช็คอินด้วยเว็บ	4.16	4.55	9.38

ทั้งนี้พบว่าในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารตลอดทั้งปีจำนวน 19.7 ล้านคน โดยมีผู้ใช้ นวัตกรรมการเช็คอินด้วยตัวเองทั้งหมด 9.65 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 49.82 ในขณะที่ปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารตลอดทั้งปีจำนวน 21.6 ล้านคน โดยมีผู้ใช้ นวัตกรรมการเช็คอิน ด้วยตัวเองทั้งหมด 10.66 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 50.16 ทำให้เห็นว่าผู้โดยสารของเรารับรู้และ เข้าใจเกี่ยวกับนวัตกรรมเช็คอินด้วยตนเองอย่างดี ด้วยทางเลือกบริการที่หลากหลาย ซึ่งบริษัทตั้งเป้า ผลักดันการส่งเสริมนวัตกรรมต่างๆ อย่างต่อเนื่องต่อไป

## การบริการของแอร์เอเชียจะไม่ทิ้งใครไว้ข้างหลัง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมสร้างหลักสูตรกับศูนย์เวชศาสตร์ สภาอากาศไทย เพื่อจัดการฝึกอบรม และทำงาน ร่วมกับทีมงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาการบริการผู้โดยสารที่มีความบกพร่องทางการเคลื่อนไหว ให้ได้ รับการบริการที่เหมาะสมตามหลักวิชาการภายในเวลาที่เหมาะสม อันจะเกิดประสิทธิภาพในการบริการ โดยแบ่งการฝึกอบรมตามลักษณะการปฏิบัติงานของแต่ละแผนกที่เกี่ยวข้อง ในการจัดหลักสูตรดังกล่าว เป็นการดำเนินงานต่อเนื่องจากโครงการอารยสถาปัตย์ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งโครงการที่ช่วยอำนวยความสะดวก ให้กับผู้โดยสารที่มีความบกพร่องทางการเคลื่อนไหว เป็นการยืนยันว่า 'ใคร ใคร... ก็บินได้' อย่างแท้จริง

## ความพึงพอใจของผู้โดยสาร

เพื่อการปรับปรุงบริการให้มีประสิทธิภาพที่อยู่เสมอ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สำรวจความพึงพอใจของ ลูกค้าหรือผู้โดยสารในทุกๆ ไตรมาส โดยเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารของแอร์เอเชียที่เดินทางมาถึงอาคาร ผู้โดยสารขาเข้า ในท่าอากาศยานหลัก 5 แห่งด้วยกัน คือ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยาน นานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานนานาชาติ เชียงใหม่ จากจำนวนตัวอย่าง 570-580 คน ในช่วงตลอดปี 2560 และปี 2561

โดยพบว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบความสำเร็จในการเพิ่มสัดส่วนของความรู้จัก 'ดีกว่าที่คาดหวัง / ค่อนข้างดีกว่าที่คาด' ในปี 2561 สูงกว่าเดิม (ร้อยละ 39 -> ร้อยละ 43) และสูงกว่าช่วงเวลาเดียวกัน ของปี 2560 อย่างมีนัยสำคัญ (ร้อยละ 35 -> ร้อยละ 43) ซึ่งปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความคาดหวัง ของลูกค้า (ในทางบวก) ก็คือการตรงต่อเวลา การบริการอย่างกระตือรือร้นของพนักงาน ความสุภาพ การดูแลผู้โดยสาร ทั้งระดับบนหุ่ยสัมพันธ์ที่ดี การขึ้นและลงจอดที่ราบรื่น โดยที่ผู้โดยสารให้น้ำหนัก ความสำคัญของแต่ละกระบวนการ (ตั้งแต่มากไปน้อย) ดังนี้ คือ ขั้นตอนการเช็คอิน ขั้นตอนการจองตั๋ว การบริการบนเที่ยวบิน การเรียกขึ้นเครื่อง การจัดการในการนำผู้โดยสารลงจากเครื่องและ การจัดการสัมภาระของผู้โดยสาร

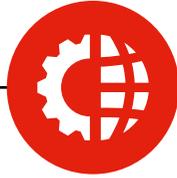
ผลจากการสำรวจความพึงพอใจในผู้โดยสาร ภายในประเทศปี 2561 เปรียบเทียบกับปี 2560 พบว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับปรุงและพัฒนา ในทุกกระบวนการ ยกเว้นกระบวนการจองตั๋ว

	ปี 2561	ปี 2560
คะแนนชี้วัดความพึงพอใจ 1-10	8.72	8.60
อัตราส่วนความพึงพอใจระดับปานกลาง	90	87
อัตราส่วนความพึงพอใจระดับสูงสุด	63	57

## การสื่อสารทางการตลาด “ใส่ใจมากกว่าที่เห็น เพราะทุกคนคือคนสำคัญ”

นอกจากความมุ่งมั่นตั้งใจที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบสินค้าและบริการที่คุ้มค่า มีประสิทธิภาพให้กับลูกค้าของเราด้วยกระบวนการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง พร้อมกับการสำรวจความพึงพอใจของ ลูกค้าอย่างต่อเนื่องแล้ว เพื่อให้ทุกคนเข้าใจ วัตถุประสงค์และการให้บริการของสายการบิน ครอบคลุมทุกแง่มุมมากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงสื่อสารการตลาดในแนวคิด “ใส่ใจมากกว่าที่เห็น เพราะทุกคนคือคนสำคัญ” โดยสื่อสารและอธิบาย ลักษณะการให้บริการของเราที่อาจดูเข้มงวด และมีกฎระเบียบต่างๆ นั้นให้ลูกค้าได้เข้าใจว่า อันที่จริงแล้วคือความตั้งใจในการให้บริการที่มี คุณภาพ ทั้งความปลอดภัย ความตรงเวลา และการให้บริการลูกค้าทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน ในขณะเดียวกันเราก็สื่อสารกับพนักงานถึงความ คาดหวังของลูกค้าอยู่ตลอดเวลาด้วย เพื่อให้เราสามารถบริการทุกคนอย่างดีที่สุด สมความตั้งใจ อันดี

ทั้งนี้ เห็นได้ว่าทั้งหมดนี้เป็นกระบวนการที่รอบ ด้าน ทั้งการพัฒนาการให้บริการ การประเมินผล การทำงานและการสื่อสารเพื่อช่วยให้งาน ดีขึ้น เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีและความภักดีกับ แปรนตร์ของเราอย่างยั่งยืน



## ประสิทธิภาพเชิงนิเวศเศรษฐกิจ

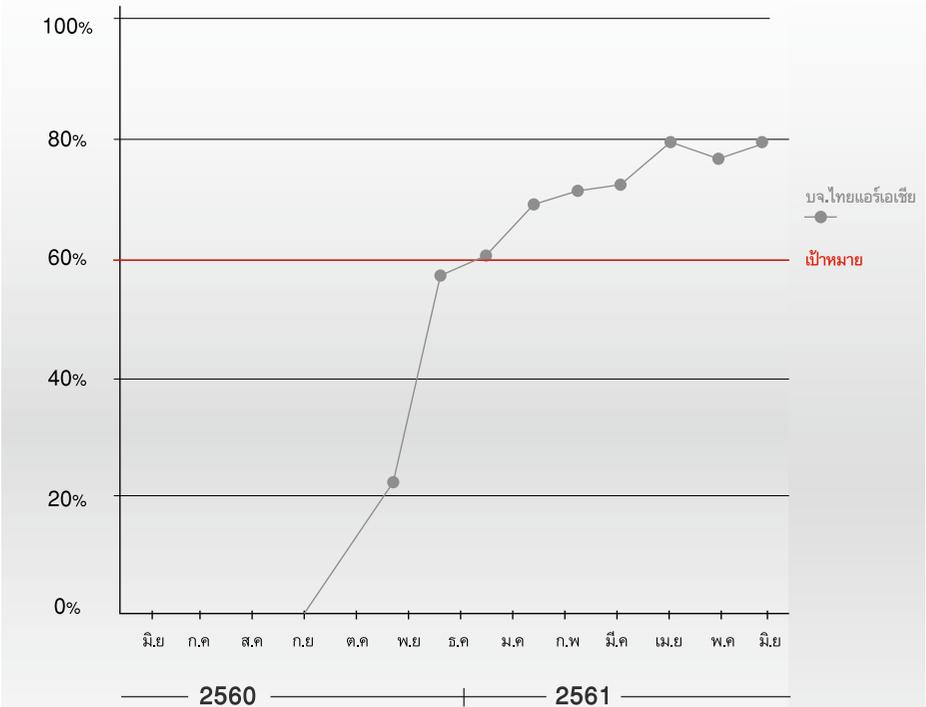
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักดีว่าธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจหนึ่งที่ต้องสร้างปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศ ด้วยการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงของเครื่องบิน อันเป็นส่วนหนึ่งซึ่งสร้างปรากฏการณ์เรือนกระจก หรือ สภาวะโลกร้อน ด้วยเหตุนี้ฝ่ายปฏิบัติการการบิน (Flight operations) จึงได้รณรงค์ให้นักบินปฏิบัติตามการบินด้วยแนวคิดการประหยัดพลังงานทุกขั้นตอน ซึ่งวิธีปฏิบัติงานการบินดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่าเป็นการบินที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดและประเมินความเสี่ยงก่อนและหลังโครงการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าทุกขั้นตอนในโครงการปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด รวมทั้งได้บรรจุวิธีการปฏิบัติการบินเข้าไปในระเบียบปฏิบัติ นอกจากนี้จะช่วยลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แล้ว ยังช่วยประหยัดต้นทุนน้ำมัน และยังสอดคล้องกับแนวทางของ “โครงการลดปริมาณคาร์บอนในอากาศ” หรือ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) อีกด้วย

### โครงการลดการใช้น้ำมันและพลังงาน

ด้วยปริมาณเที่ยวบินมากกว่า 10,000 เที่ยวบิน/เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชียตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม จึงได้ริเริ่มโครงการลดการใช้น้ำมันและพลังงานในหลายมิติ รวมถึงการลดมลพิษทางเสียงในการปฏิบัติการบิน เราพยายามอย่างต่อเนื่องในการพัฒนาโครงการลดการใช้น้ำมันด้วยการใช้ระเบียบปฏิบัติต่างๆ รวมถึงการเก็บข้อมูลอย่างใกล้ชิด ดังตัวอย่างต่อไปนี้

#### • การขับเคลื่อนเครื่องบินด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการบินขึ้น :

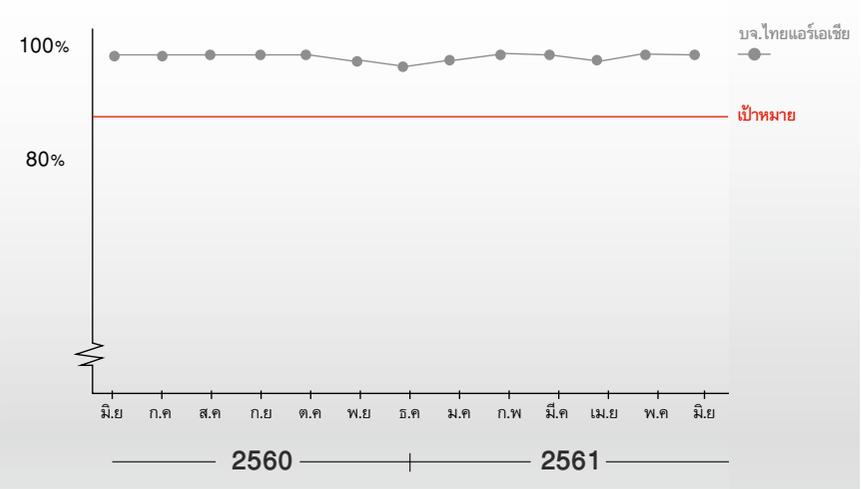
ด้วยการจราจรทางอากาศที่หนาแน่นทำให้บางครั้งเครื่องบินต้องขับเคลื่อนไปรอวิ่งขึ้นเป็นเวลานาน เกิดการใช้น้ำมันและสร้างมลพิษโดยไม่จำเป็น ด้วยการขับเคลื่อนเครื่องบินด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอเครื่องขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันได้ถึง 7 ลิตร/นาที่ ระหว่างที่เครื่องบินรอวิ่งขึ้นสายการบินไทยแอร์เอเชียเริ่มใช้วิธีการปฏิบัตินี้ เมื่อเดือนกันยายน 2560 โดยมีตัวชี้วัดความสำเร็จ (KPI) ในช่วงแรกอยู่ที่



สถิติของเดือนล่าสุด (มิถุนายน 2561)	การเติบโตของสถิติเทียบกับปีก่อนหน้า	สถิติสูงสุดในรอบ 12 เดือน	สถิติต่ำสุดในรอบ 12 เดือน	ปริมาณน้ำมันและจำนวนเงินที่ลดไป ปี 2561		การสูญเสียโอกาสในการลดการใช้น้ำมัน (เทียบกับค่า KPI) ปี 2561	
				ร้อยละ	ร้อยละ	กิโลกรัม	ดอลลาร์สหรัฐ
ร้อยละ 79	>100	ร้อยละ 79	ร้อยละ 0	565,726	449,938	0	0

ที่ร้อยละ 60 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด โดยปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถทำได้สำเร็จถึง ร้อยละ 80 โดยถือเป็นอันดับต้นๆ ของโลก ทั้งนี้ในครึ่งปีแรกของปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถประหยัดน้ำมันจากวิธีการปฏิบัตินี้ได้ 565,726 กิโลกรัม





**AirAsia** การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสม

สถิติของเดือนล่าสุด (มิถุนายน 2561)	การเติบโตของสถิติเทียบกับปีก่อนหน้า	สถิติสูงสุดในรอบ 12 เดือน	สถิติต่ำสุดในรอบ 12 เดือน	ปริมาณน้ำมันและจำนวนเงินที่ลงไป ปี 2561		การสูญเสียโอกาสในการลดการใช้น้ำมัน (เทียบกับค่า KPI) ปี 2561	
				กิโลกรัม	ดอลลาร์สหรัฐ	กิโลกรัม	ดอลลาร์สหรัฐ
ร้อยละ 98	ร้อยละ 0	ร้อยละ 98	ร้อยละ 96	710,419	562,713	0	0

**• การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสม:**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรจุวิธีปฏิบัติในการใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสมไว้ในระเบียบปฏิบัติมาตรฐานของนักบิน เพื่อเป็นการลดการใช้น้ำมัน และเป็นการลดเสียงรบกวนจากการลงสนามบิน ด้วยวิธีการปฏิบัตินี้สามารถลดการใช้น้ำมันได้ 7.85 กิโลกรัมต่อการลงสนามบินหนึ่งครั้ง

ในปี 2561 ที่ผ่านมา ได้ตั้งเป้าหมายการปฏิบัติการบินในการใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินให้ลดลงและเหมาะสมอยู่ที่ ร้อยละ 88 โดยในครึ่งปีแรกสามารถทำได้ถึง ร้อยละ 98 และลดการใช้น้ำมันไป 710,419 กิโลกรัม

**• การใช้ระบบการผันลมกลับด้านให้เหมาะสมเพื่อใช้สำหรับชะลอความเร็ว**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรจุการใช้ระบบการผันลมกลับด้านให้เหมาะสม เพื่อใช้สำหรับชะลอความเร็วในระเบียบปฏิบัติมาตรฐานของนักบิน ถือเป็นการลดมลพิษทางเสียงที่ไม่จำเป็น โดยตั้งเป้าหมายของปี 2561 ไว้ที่ ร้อยละ 95 ซึ่งจากผลปฏิบัติการบินนั้นประสบความสำเร็จเป็นอย่างดี โดยค่าเฉลี่ยที่ทำได้อยู่ที่ ร้อยละ 98

**ฝูงบินแอร์บัส A320 นีโอ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

เครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ (NEO: New Engine Option) ลำแรก ได้ถูกส่งมอบให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2559 ถือว่าเป็นสายการบินลำดับแรกๆ ในโลก ณ สิ้นปี 2561 มีอากาศยานทั้งหมด 62 ลำ

เครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ในฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ติดตั้งเครื่องยนต์ของ CFM International รุ่น LEAP-1A ซึ่งเป็นเทคโนโลยีใหม่ ลดการใช้พลังงานได้มากถึง ร้อยละ 15 รวมไปถึงการลดมลภาวะทางเสียงเมื่อเทียบกับอากาศยานแบบเดิม

**เครื่องบิน A320 เครื่องยนต์ใหม่ แอร์บัส A320 นีโอ**



- เครื่องยนต์ที่มีประสิทธิภาพ
- ริงทอปเฟรนส์ ปลายปีกแบบสามเหลี่ยมแนวตั้ง

- ประสิทธิภาพเครื่องยนต์สูงขึ้น
- ชาร์จเล็ท ปลายปีกแบบครีปปลาฉลาม

**แอร์บัส A320 นีโอ**  
มีส่วนประกอบอื่นๆ ทั้งโครงสร้างและอุปกรณ์ส่วนใหญ่  
ใกล้เคียงกับรุ่น A320

**ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง**  
ได้ถึงร้อยละ **15**  
และบินได้ไกลกว่า

## การบริหารจัดการเพื่อป้องกันหรือลดมลพิษและของเสียที่เกิดจากกระบวนการธุรกิจหรือเครื่องยนต์ผลิตพลังงานสำรอง (APU: Auxiliary Power Units)

APU เป็นเครื่องยนต์ชนิดหนึ่งคล้ายกับที่ติดตั้งที่ปีกของเครื่องบิน แต่มีขนาดเล็กกว่ามาก โดยจะถูกติดตั้งอยู่บริเวณส่วนหางของเครื่องบิน มีหน้าที่หลักคือสร้างพลังงานไฟฟ้า และสร้างอากาศแรงดันสูง ซึ่งถูกใช้สำหรับระบบปรับอากาศในห้องโดยสาร ขณะที่เครื่องบินอยู่บนพื้นเมื่อเครื่องยนต์หลักไม่ได้ถูกใช้งาน และทำหน้าที่ในการสตาร์ทเครื่องยนต์หลักของเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะลดต้นทุนที่เกิดจากการใช้งาน APU ลดการปล่อยมลพิษทางอากาศในเขตสนามบิน และประหยัดเชื้อเพลิง โดยมีวิธีการดังนี้



ลดการใช้งาน APU ขณะเครื่องบินจอด เพื่อทำการซ่อมบำรุงหรือจอดรอผู้โดยสาร ด้วยการใช้งานอุปกรณ์ภาคพื้นอื่น ๆ มาทดแทนด้วยการกำหนด KPI การใช้งาน APU ไม่เกิน 190 ชั่วโมงต่อลำ

ใช้งาน APU ในช่วง 45 นาที ก่อนเครื่องออก แทนขั้นตอนเดิมคือ 60 นาที

การลดการใช้ APU สำหรับเครื่องบินที่มีการจอดรอผู้โดยสารระหว่างไฟล์ทบินนานเกินกว่า 75 นาที โดยใช้อุปกรณ์ผลิตกระแสไฟฟ้าหรือเครื่องปั่นไฟ (Ground Power Unit) และอุปกรณ์ปรับอากาศหรือเครื่องสำหรับผลิตแอร์ (Air Conditioning Unit) มาทดแทน

# APU

### ผลการปฏิบัติ

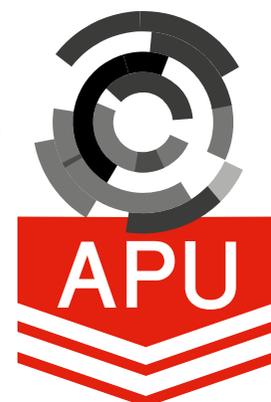
ม.ค. - พ.ย.



2561

### แผนงานอนาคต

การใช้เทคโนโลยีในการจัดสรรอุปกรณ์ภาคพื้นให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดการใช้งาน APU ได้อย่างถาวร



ค่าเฉลี่ยเดือน ม.ค.-พ.ย. 2561 เป็น 195 ชั่วโมงต่อลำ (KPI ไม่เกิน 190 ชั่วโมงต่อลำ) จากเริ่มต้นเดือน ม.ค. 202 ชั่วโมงต่อลำ



**การจำหน่ายน้ำมันที่ใช้แล้ว และการนำไปรีไซเคิล**

น้ำมันที่นำไปจำหน่ายและรีไซเคิล ได้แก่ น้ำมันหล่อลื่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันเกียร์ น้ำมันไฮดรอลิก ที่ใช้ในการหล่อลื่น บำรุงรักษาเครื่องบินและอุปกรณ์ภาคพื้น ซึ่งมีอายุการใช้งานเมื่อครบกำหนดแล้วจะต้องจำหน่ายทิ้ง ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เห็นว่าสามารถนำไปรีไซเคิลหรือจำหน่ายเพื่อลดปัญหาขยะได้ จึงนำน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วนั้นจำหน่ายให้กับผู้รับเหมา



## กระบวนการรีไซเคิลน้ำมัน

หมายเหตุ : ผู้รับเหมา หรือผู้รับซื้อน้ำมันเป็นการดำเนินการกระบวนการรีไซเคิล

## การกำจัดขยะอากาศยานและการนำไปรีไซเคิล

ขยะมูลฝอยที่เก็บจากอากาศยานนั้น ได้แก่ กล่องใส่อาหาร เศษอาหารที่จำหน่ายบนเครื่อง เก็บบรรจุถุงมิดชิด (เฉลี่ยจำนวนถุงขยะในแต่ละเที่ยวบิน 2.5 ถุง) จากนั้นจะมีรถขนขยะมูลฝอยมากับและนำออกจากพื้นที่เขตลานจอดอากาศยาน (ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง) ระหว่างเวลา 06.00-22.00 น. พร้อมยื่นหนังสือขอนำขยะออกนอกพื้นที่ที่ผ่านการเซ็นรับรองจากเจ้าหน้าที่สายการบิน แก่เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำช่องทาง จากนั้นจึงนำขยะเข้าสู่กระบวนการคัดแยก ขยะดี

และขยะเสียโดยบริษัทรับซื้อขยะ ทั้งนี้ขยะดี ได้แก่ กระป๋องน้ำอัดลม ถาดอาหาร ขวดน้ำดื่ม กระดาษลัง เป็นต้น จะนำบรรจุถุงแยกเพื่อนำไปรีไซเคิล โดยส่วนมากจะเป็นการหลอมเพื่อนำไปคืนสู่สภาพที่เป็นมา เช่น ขวดน้ำดื่ม (พลาสติก) ก็จะนำไปหลอมและขึ้นรูปเป็นขวดดั่งเดิม ส่วนขยะเสีย ได้แก่ เปลือกผลไม้ เศษอาหาร กระดาษเปียก เป็นต้น จะบรรจุถุงแยกเพื่อนำไปกำจัด โดยการเผาทำลายหรือฝังกลบโดยบริษัทที่ได้รับรองจากหน่วยงานของรัฐ



## พนักงาน: ทรัพยากรสำคัญสู่ความสำเร็จ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง การแต่งตั้งและการโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีความตั้งใจ ที่จะสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีจึงมีนโยบายพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ และเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน โดยได้รับความร่วมมือในการเข้าร่วมอบรม ดังนี้

จำนวนพนักงานที่ได้รับการอบรมทั้งหมด  
**3,591 คน**

จำนวนพนักงาน  
(เพศหญิง)  
**1,300 คน**



จำนวนพนักงาน  
(เพศชาย)  
**2,291 คน**



**ร้อยละ 36**

**ร้อยละ 64**

จำนวนชั่วโมงเรียน  
**722.5 ชั่วโมง**

จำนวนนักเรียนในห้องอบรม  
(นับซ้ำ)  
**3,825 คน**



จำนวนชั่วโมงเรียนเฉลี่ยต่อคน  
**6 ชั่วโมง**

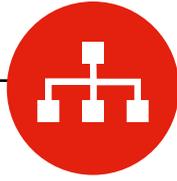
# วงจรการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์



## การเรียนรู้และพัฒนาตนเอง

ส่งเสริมให้เกิดการเรียนรู้และพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง ตามแผนฝึกอบรมและพัฒนา ทั้งสมรรถนะหลักและสมรรถนะเฉพาะของแต่ละสายงานผ่านการเรียนรู้ในการปฏิบัติงานในสัดส่วนร้อยละ 70 การสอนงานร้อยละ 20 และการฝึกอบรมร้อยละ 10

นอกจากนี้ยังจัดให้เกิดการวางแผนทดแทนตำแหน่ง (Succession Planning) เพื่อพัฒนาบุคลากร ให้สามารถก้าวขึ้นสู่ตำแหน่งสำคัญได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องตามสมรรถนะจริงและความต้องการขององค์กร



## การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 6 กลุ่มหลักคือ หน่วยงานภาครัฐ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) ชุมชน พนักงาน (Allstars) นักลงทุน/สถาบันการเงิน และพันธมิตรธุรกิจ ทำให้บริษัทต้องศึกษาการรับรู้ ทัศนคติ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจให้ตอบสนองเท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันได้ในระยะยาว

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<b>1. หน่วยงานภาครัฐ</b> 	ร่วมประชุมหารือกับผู้บริหารฝ่ายปกครองและองค์กรผู้กำกับดูแล	อย่างน้อย 5 ครั้ง	หน่วยงานภาครัฐเป็นหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตและทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจ
	การรายงานผลให้กับหน่วยงานราชการ	ทุกเดือน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อให้การดำเนินงานเกิดความสอดคล้อง
	การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของหน่วยงานของราชการ	ทุกเดือน	ของระเบียบหลักเกณฑ์ของภาครัฐ และการทำธุรกิจสายการบิน จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจประเด็นเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
ทำงานสอดรับกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	อย่างน้อย 3 โครงการ	ความร่วมมือในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐสามารถช่วยกระตุ้นตัวเลขนักท่องเที่ยวและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรได้ โดยองค์กรการท่องเที่ยวนั้นคาดหวังให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการเพื่อสร้างความต้องการในการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ	
			ความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานของรัฐในแต่ละจังหวัดที่เป็นจุดหมายปลายทาง ช่วยให้การติดต่อประสานงานและการทำงานร่วมกันเป็นไปอย่างราบรื่น ซึ่งมีความคาดหวังของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีต่อเราคือ การร่วมสนับสนุนกิจกรรมในรูปแบบต่างๆ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p><b>2. ลูกค้า (ผู้โดยสาร)</b></p> 	<p>รับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผ่านการสำรวจ ความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction survey )</p> <p>การร้องเรียนผ่านช่องทางรับเรื่องต่างๆ เช่น ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ Live Chat, Twitter (Ask AirAsia)</p> <p>การพบปะลูกค้าผ่านสำนักงานขาย และศูนย์บริการการท่องเที่ยว แอร์เอเชีย</p>	<p>สำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ทุกไตรมาส</p> <p>เวลาทำการของทุกวัน และตลอด 24 ชั่วโมง สำหรับ Live Chat</p> <p>เวลาทำการของทุกวัน</p>	<p>องค์กรธุรกิจจำเป็นต้องทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้า เพื่อดำเนินการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และเมื่อลูกค้าพอใจจะกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสำหรับลูกค้าของ บล. ไทยแอร์เอเชีย จะมีความคาดหวังให้การเดินทางไปถึงจุดหมาย ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และขั้นตอนในการใช้บริการที่ สะดวกสบาย สามารถติดต่อสอบถามได้ เมื่อต้องการข้อมูลเพิ่มเติม</p>
<p><b>3. ชุมชน</b></p> 	<p>การลงพื้นที่ต่อเนื่องในการพัฒนา และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชน ในโครงการ Journey D</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมเรื่องความเท่าเทียมในการเดินทาง โดยเครื่องบิน ผ่านโครงการแอร์เอเชียอารยสถาปัตยกรรม (AirAsia friendly design)</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อชุมชนและสังคมผ่านงานแอร์เอเชีย “ตลาดนัดบินคั้ม คุณภาพครบ”</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพให้กับชุมชน ผ่านโครงการ AirAsia Fly To Dreams Tennis Tournament มอบอุปกรณ์กีฬา สนามฟุตบอล สนามบาสให้กับชุมชน และการสนับสนุนสโมสรฟุตบอลต่างๆ รวมถึงจัดคลินิกฟุตบอล นานักฟุตบอล ทีมชาติไปสอนฟุตบอลให้กับเยาวชนในชุมชนต่างๆ</p>	<p>จำนวน 4 ชุมชน ประชุมรายเดือนทุกเดือน การลงพื้นที่เพื่อพัฒนาตลอดปี เวิร์กช็อป 6 ครั้ง ต่อชุมชน</p> <p>ทริปทดสอบ 6 ครั้ง ต่อชุมชน รวมทั้งหมด 24 ทริป</p> <p>จำนวน 3 ครั้ง เพื่อสร้างการตระหนักรู้ในการเข้าถึงได้ทุกที่ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อทุกคน ทุกวัย ทุกสถานะ</p> <p>จำนวน 3 ครั้ง มกราคม : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพฯ กุมภาพันธ์ : เชียงราย เมษายน : ภูเก็ต</p> <p>เฉลี่ยเดือนละ 1 ครั้ง</p>	<p>การมีส่วนร่วมของ บล. ไทยแอร์เอเชีย ในการเป็นส่วนหนึ่งเพื่อสนับสนุนให้ชุมชนมีความแข็งแรงและยั่งยืน</p> <p>การสร้างความสัมพันธ์ที่ดี เพื่อให้เกิดคุณค่าร่วมกันในระยะยาว สร้างความผูกพันไว้เนื้อเชื่อใจจากชุมชน ถือเป็น การสร้างภูมิคุ้มกันให้แบรนด์ด้วย</p>

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p><b>สื่อมวลชน</b></p> 	<p>กิจกรรมสื่อสารและเข้าถึงสื่อมวลชน เช่น งานแถลงข่าว สัมภาษณ์กลุ่ม ฯลฯ</p> <p>ข่าวประชาสัมพันธ์</p> <p>เที่ยวบินปฐมฤกษ์</p> <p>ทริปสื่อมวลชน</p> <p>เยี่ยมเยียนสื่อมวลชน</p>	<p>20 ครั้ง</p> <p>(ต่างประเทศ 12 ครั้ง</p> <p>กรุงเทพฯ 5 ครั้ง ภูมิภาค 3 ครั้ง)</p> <p>79 ครั้ง</p> <p>21 ครั้ง</p> <p>17 ครั้ง</p> <p>5 ครั้ง</p> <p>(แบ่งเป็น กรุงเทพฯ 1 ครั้ง</p> <p>และภูมิภาค 4 ครั้ง)</p>	<p>สื่อมวลชน เป็นตัวกลางการสื่อสารทางการตลาดและภาพลักษณ์ระหว่าง บริษัท และผู้มีส่วนได้เสีย</p> <p>ในวงกว้างทุกคน ผ่านข้อมูลข่าวสารและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท</p> <p>รวมไปถึงการสื่อสารในภาวะวิกฤต ซึ่งสื่อมวลชนจะมีบทบาทสำคัญ</p> <p>ในการกำหนดทิศทางของข่าวที่เกิดขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ</p>
<p><b>4. พนักงาน (ออลสตาร์)</b></p> 	<p>การสื่อสารข่าวสารผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ระบบ Workplace by Facebook</p> <p>การประเมินศักยภาพของพนักงานภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>การประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้บริหาร</p> <p>การประชุมตัวแทนหน่วยงานเพื่อแจ้งข่าวสาร หรือหารือแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน (Operation meeting)</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อสานสัมพันธ์พนักงานผ่าน Allstars Do Good ส่งเสริมให้พนักงานทำงานจิตอาสาตามที่แต่ละคนถนัด</p> <p>การจัดพื้นที่ให้พนักงานมีโอกาสในการแสดงความสามารถตามความถนัด เช่น ชมรมกีฬา</p> <p>ผู้บริหารเยี่ยมเยียนพนักงานเดือนละครั้ง (Family Visit)</p> <p>งานเลี้ยงอาหารค่ำพนักงานประจำปี (Annual Dinner Party)</p>	<p>ทุกวัน</p> <p>ทุก 6 เดือน</p> <p>ทุกสัปดาห์</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>เดือนละครั้ง</p> <p>ปีละครั้ง</p>	<p>พนักงาน คือหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยพนักงานเป็นส่วนสำคัญในการส่งมอบคุณค่าให้กับลูกค้า จึงจำเป็นต้องทำ</p> <p>ความเข้าใจถึงความต้องการ ความท้าทายและแรงบันดาลใจ และริเริ่มโครงการหรือกิจกรรมให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร</p> <p>ทั้งนี้พนักงานมีความคาดหวังให้องค์กรรับฟังความคิดเห็น</p> <p>ซึ่งชมผลงานอันเป็นที่ประจักษ์</p> <p>ให้การประเมินผลและผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม และมีการพัฒนาศักยภาพให้กับพนักงาน</p> <p>อย่างไม่หยุดยั้ง</p>



กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<b>5. นักลงทุน</b> 	<p>ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน โดยผู้บริหารระดับสูง</p> <p>การพบนักลงทุนในประเทศ และนักลงทุนต่างประเทศ</p> <p>ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น</p> <p>เยี่ยมชมกิจการ</p> <p>เว็บไซต์บริษัท</p>	<p>ทุกไตรมาส</p> <p>13 ครั้ง</p> <p>ทุกปี</p> <p>ทุกปี</p> <p>ตลอดเวลา</p>	<p>นักลงทุนส่วนใหญ่ต้องการเข้าถึง ข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ สม่ำเสมอ ตรงเวลาและทันเหตุการณ์ โดยเปิดเผยอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และเสมอภาคในการเข้าถึงข้อมูล เพื่อใช้ในการตัดสินใจลงทุน</p>
<b>สถาบันทางการเงิน</b> 	<p>พบปะ ประชุม พูดคุย เกี่ยวกับ ผลประกอบการและโครงการต่างๆ ของบริษัท</p> <p>ติดต่อประสานงาน เกี่ยวกับการทำธุรกรรมต่างๆ</p> <p>แจ้งและจัดส่งข้อมูลและรายงาน การทำธุรกรรมต่างๆ</p> <p>สัมมนาและประชุมเชิงวิชาการ เกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจ ตลาดเงิน และตลาดทุน</p>	<p>2 ครั้งต่อปี</p> <p>ตลอดปี</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p>	<p>การสนับสนุนจากสถาบันการเงินต่างๆ ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจ ทำให้สามารถสั่งซื้อเครื่องบินได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยความคาดหวังของกลุ่มสถาบันการเงินคือ การเติบโตของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย และมีวินัยทางการเงินที่ดี</p>
<b>6. พันธมิตรทางธุรกิจ เช่น ผู้ผลิตเครื่องบิน ผู้ผลิตเครื่องยนต์ ศูนย์ซ่อมเครื่องบิน</b> 	<p>การพบปะ การประชุม โทรศัพท์ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การติดต่อผ่านตัวแทนของบริษัท</p> <p>ประชุมทางไกลกับบริษัทผู้ผลิต เพื่อรับข้อมูลอัปเดตต่างๆ</p> <p>บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ เยี่ยมชมฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p> <p>ประชุมหาหรือกับบริษัทผู้ผลิต เครื่องบินและเครื่องยนต์</p> <p>แชนแนล 24 ชั่วโมง ที่มีทีมงาน วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และทีมวิศวกรของบริษัทผู้ผลิต</p>	<p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>2 ครั้งต่อปี</p> <p>ทุกปี</p> <p>ตลอดเวลา</p>	<p>เราต้องทำงานร่วมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน บริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ และศูนย์ซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ซึ่งนอกจากจะเป็นคู่ค้าผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ให้เรานำมาใช้ประกอบธุรกิจแล้ว ยังคอยสนับสนุนการปฏิบัติงาน เช่น การตรวจสอบประจำวัน หรือในวาระต่างๆ โดยจะให้คำแนะนำในการซ่อมบำรุง เพื่อให้เครื่องบินสามารถให้บริการได้อย่างราบรื่น พร้อมรับฟังข้อแนะนำจากบริษัท เพื่อการปรับปรุงผลิตภัณฑ์ให้ดียิ่งขึ้น และเผยแพร่วิธีการซ่อมบำรุงให้กับสายการบินอื่น นับเป็นประโยชน์ในภาพรวม</p>



## เป้าหมาย 3 ด้านของการดำเนินโครงการพัฒนา และส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

# ความยั่งยืน



### สังคม

- ให้คนในชุมชนได้มีส่วนร่วมกับการท่องเที่ยว
- ทำงานประสานกัน สร้างความสัมพันธ์ที่ดีในชุมชน
- ก่อประโยชน์ซึ่งกันและกัน
- รักษาภูมิปัญญาของชุมชน
- มีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างชุมชน

### เศรษฐกิจ

เกิดการกระจายรายได้ที่เป็นธรรม  
ไม่ผูกขาดหรือรวมเฉพาะกลุ่ม  
คนในชุมชนมีความมั่นคงมากขึ้น  
มีโอกาสในการหารายได้มากขึ้น

### สิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ  
สามารถรักษาความสมบูรณ์ของธรรมชาติ  
ไม่สร้างมลภาวะ เช่น ลดใช้พลาสติกและโฟม  
ไม่ปล่อยน้ำเสีย ช่วยฟื้นฟูธรรมชาติ

สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น  
สามารถรักษาและคงสภาพความสวยงาม  
ของพื้นที่ไว้ได้ เช่น บ้านเรือนและอาคาร  
ที่ยังคงความเป็นท้องถิ่นเรียนรู้ระหว่างชุมชน

ผลการประเมินผลกระทบ / ผลการดำเนินการพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชน  
โครงการ Journey D 2561

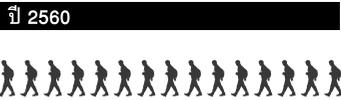
สรุปผลการดำเนินงาน  
ชุมชนพรหมโลก  
จ.นครศรีธรรมราช  
ปี 2560-2561



	รายได้	จำนวนนักท่องเที่ยว	โฮมสเตย์
ปี 2560	<u>2.6</u> ล้าน บาท / ปี	1,568 คน / ปี	10 แห่ง
ปี 2561	<u>3.4</u> ล้าน บาท / ปี	2,820 คน / ปี	15 แห่ง

กลุ่มสมาชิกชมรมนักท่องเที่ยว

15 คน ▶ 35 คน



สรุปผลการดำเนินงาน  
ชุมชนโคกเมือง  
จังหวัดบุรีรัมย์  
ปี 2560-2561



	รายได้	จำนวนนักท่องเที่ยว
ปี 2560	<u>2.3</u> ล้าน บาท / ปี	1,850 คน / ปี
ปี 2561	<u>4.6</u> ล้าน บาท / ปี	2,488 คน / ปี

กลุ่มสมาชิกชมรมนักท่องเที่ยว

ปี 2560 15 คน / ปี



ปี 2561 35 คน / ปี



สรุปผลการดำเนินงาน  
ชุมชนเกาะกลาง  
จังหวัดกระบี่  
ปี 2560-2561



2561

รายได้กลุ่มที่พัก	จำนวนนักท่องเที่ยว
<b>60,000</b> บาท / เดือน	<b>1,240</b> คน / เดือน

กลุ่มสมาชิกชมรมการท่องเที่ยว

รายได้กลุ่มรถสามล้อ คน / บาท / เดือน	<b>10,500</b>
รายได้ของกลุ่มเรือโดยสาร คน / บาท / เดือน	<b>30,000</b>
รายได้กลุ่มผ้ามัธยมสตรีธรรมชาติ คน / บาท / เดือน	<b>26,000</b>

สรุปผลการดำเนินงาน  
ชุมชนพามี่  
จังหวัดเชียงราย  
ปี 2560-2561

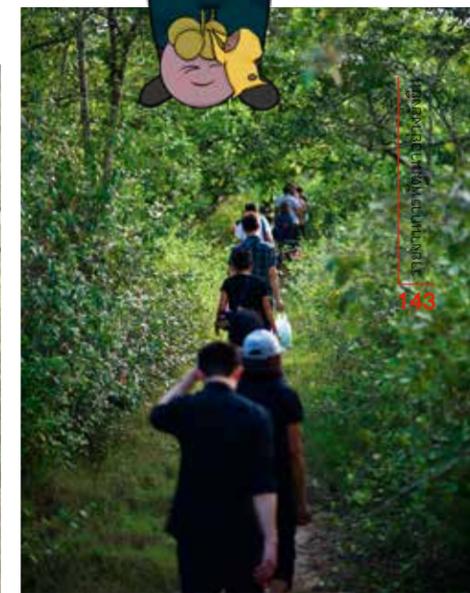


**โฮมสเตย์**

<b>0</b> ปี 2560	➔ <b>4</b> ปี 2561	จำนวนโฮมสเตย์ / แห่ง
	➔ <b>60</b> ปี 2561	จำนวนรองรับ / คน / คืน

ร้านกาแฟชุมชน

<b>2</b> ปี 2560	➔ <b>7</b> ปี 2561	ร้านกาแฟชุมชน แห่ง
<b>20,000</b>		รายได้ร้านกาแฟ บาท / วัน / ร้าน



## แอร์เอเชียใส่ใจและไม่ละทิ้งใครไว้ข้างหลัง

จากผลการสำรวจความพิการ ปี 2561 โดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ พบว่าประเทศไทยมีผู้พิการทั้งสิ้น จำนวน 3.7 ล้านคน และข้อมูลจากกรมกิจการผู้สูงอายุ พบว่า ในปี 2561 มีผู้สูงอายุกว่า 10.2 ล้านคน ซึ่งกลุ่มคนเหล่านี้ต้องการความช่วยเหลือพิเศษในการเดินทาง รวมถึงต้องการสิทธิในการเดินทางและเข้าถึงในทุกสถานที่อย่างเท่าเทียมกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าใจและเห็นถึงความสำคัญในการให้บริการผู้โดยสารทุกกลุ่มเสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยการดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการเดินทาง โดยเครื่องบิน การเปิดโอกาสให้บุคคลทุกกลุ่มได้เข้าถึงการบริการการเดินทาง จึงถือเป็นเรื่องสำคัญภายใต้แนวคิด “การท่องเที่ยวเพื่อคนทั้งมวล” (Tourism for all) และ “การเข้าถึงการเดินทางอย่างเท่าเทียม” (Accessibility to All) ที่สอดคล้องกับแนวคิดในการดำเนินธุรกิจของเราที่ทำให้ ใคร ใคร... ก็บินได้ โดยเรามีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการการเดินทางโดยเครื่องบินแก่ผู้โดยสารทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียมกัน ซึ่งต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและกฎข้อบังคับทางการบินเป็นอันดับแรกเสมอ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีความตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการให้บริการของเรา และช่วยส่งเสริมผลักดันให้สังคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องนี้ผ่านการดำเนินโครงการ อารยสถาปัตยกรรม (AirAsia Friendly Design) โดยมีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

### 1. พัฒนาการให้บริการของบุคลากรของแอร์เอเชีย

การจัดการฝึกอบรม PRM Service Training สำหรับพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.1 เพื่อพัฒนาทักษะของพนักงาน ให้เข้าใจในการให้บริการตามแบบปฏิบัติสากล เพื่อพัฒนากระบวนการบริการผู้โดยสารที่มีความบกพร่องในการเคลื่อนไหว ให้ถูกต้องเหมาะสมและปลอดภัยตามคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญศูนย์เวชศาสตร์ฟื้นฟู สภาอากาศไทย

1.2 เพื่อเป็นการพัฒนาและกระตุ้นเตือนพนักงานขององค์กรให้เกิดความตระหนัก และเข้าใจในความเท่าเทียมกันของผู้โดยสารที่มีความบกพร่องทางการเคลื่อนไหว

กลุ่มเป้าหมายที่ได้รับการฝึกอบรม คือ ลูกเรือ พนักงานภาคพื้น พนักงานปฏิบัติงานลานจอด โดยจัดเนื้อหาในการฝึกอบรมตามความจำเป็นในการปฏิบัติงาน ในปี 2561 ได้มีการจัดฝึกอบรมพนักงานประมาณ 1,268 คน แบ่งเป็นผู้ที่ได้รับการฝึกอบรมโดยผู้เชี่ยวชาญจากศูนย์เวชศาสตร์ฟื้นฟู สภาอากาศไทย และได้รับวุฒิบัตรรับรองการฝึกอบรมทั้งสิ้น 246 คน และจากการฝึกอบรมภายใน โดยพนักงานที่มีทักษะในการฝึกอบรมประมาณ 1,022 คน



## 2. กิจกรรมร่วมส่งเสริมโครงการอารยสถาปัตย์

2.1 ส่งเสริมสร้างความตระหนัก เรื่องความเท่าเทียมกันในการเดินทางร่วมกับมูลนิธิอารยสถาปัตย์ นำโดย คุณกฤษณะ ละไล ประธานมูลนิธิฯ โดยการเดินทางไปยังจังหวัดต่างๆ เพื่อพบปะหารือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ในการพัฒนาปรับปรุงอาคารและสถานที่ให้เป็นมิตรกับบุคคลทุกกลุ่ม

2.2 โครงการการจ้างงาน ตามมาตรา 35 พระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ที่เปิดโอกาสให้สถานประกอบการสามารถจ้างเหมาบริการคนพิการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงร่วมกับมูลนิธิอารยสถาปัตย์ สนับสนุนการทำงานของเครือข่าย โดยเฉพาะด้านการขับเคลื่อนอารยสถาปัตย์ โดยปี 2561 ทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชียและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ได้จ้างงานรวมแล้วกว่า 64 คน

2.3 โครงการ Youth Co : Lab 2018 ร่วมกับ Thailand Social Innovation Platform โดยโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (United Nations Development Programme : UNDP) บจ. ไทยแอร์เอเชียได้นำเสนอหัวข้อ 'Disability and Social Inclusion' สังคมที่เข้าถึงทุกคน ไม่ทอดทิ้งกลุ่มคนใด เพื่อให้เป็นโจทย์ในการเปิดโอกาสให้เยาวชนได้ส่งผลงานนวัตกรรมทางสังคม เพื่อส่งเสริมการใช้ชีวิตที่สะดวกยิ่งขึ้นสำหรับผู้พิการ โดยในปี 2561 มีเยาวชนและผู้ประกอบการเพื่อสังคม ส่งผลงานกว่า 100 โครงการ จากทั่วประเทศ โดยผู้ที่ได้รับคัดเลือกผลงานจำนวน 3 ทีม จะมีโอกาสได้เดินทางไปศึกษาดูงานด้านความยั่งยืนที่ประเทศญี่ปุ่น ในปี 2562 อีกด้วย



## 3. To Indonesia / Laos with Love

แอร์เอเชียช่วยเหลือผู้ประสบภัย

- จากความเสียหายอันเนื่องมาจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว และสึนามิครั้งใหญ่ที่ชายฝั่งของเกาะสุลาเวสี ประเทศอินโดนีเซีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินโครงการพิเศษ เชิญชวนผู้โดยสารที่เดินทางกับแอร์เอเชียร่วมบริจาคเงินเพื่อช่วยเหลือเยียวยาความเสียหาย และซ่อมแซมที่พักอาศัยให้กับผู้ประสบภัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบ โดยเงินที่ได้รับบริจาคทั้งหมดถูกนำไปสมทบทุนกับมูลนิธิแอร์เอเชีย และส่งต่อไปยังมูลนิธิ Arkom Indonesia โดยตลอดการรับบริจาคระหว่างวันที่ 12-31 ตุลาคม 2561 ทางโครงการฯ ได้รับเงินบริจาคกว่า 3.8 ล้านบาท



- จากเหตุการณ์เขื่อนเซเปียน-เซินน้ำน้อยแตก เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2561 ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมครั้งใหญ่ในแขวงอัตตะปือ ห่างจากเมืองปากเซ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ประมาณ 80 กิโลเมตร สร้างความเสียหายให้กับชีวิตและทรัพย์สินในบริเวณดังกล่าวจำนวนมาก เพื่อเป็นการช่วยเหลือบรรเทาทุกข์ผู้ประสบภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงดำเนินโครงการ "To Laos with Love" เพื่อเป็นศูนย์กลางในการขนส่งสิ่งของบรรเทาทุกข์จากหน่วยงานราชการ ภาครัฐและเอกชน





# การควบคุมภายในและการบริหาร จัดการความเสี่ยง

## การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2562 เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2561 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

## หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายใน

## หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท

## ผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชี และผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชีของบริษัท (สมุหบัญชี)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2559 ได้มีมติแต่งตั้ง นายสันหัต สวงวดีกุล ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2559 และเมื่อวันที่ 6 ธันวาคม 2559 ได้แต่งตั้งนายนิติรัฐ ผลละศิริ ตำแหน่งผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน ให้เป็นผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย (สมุหบัญชี) โดยบุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด

## การบริหารความเสี่ยง

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

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

### หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร โดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

### กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้
  - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้างสภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
  - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ
  - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
  - หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง
2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
  3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

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

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหายหรือที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ
2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ
3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจุบันความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

# รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สามารถสรุปได้ดังนี้

## 1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชียหรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 57 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<b>1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - AAB	8,025,838,343	6,834,057,135	<p><b>การกำหนดราคา:</b> ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง เป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	<b>1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - IAA	275,344,836	369,561,196	
(4) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารูติน บิน เมอรานัน	<b>1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - AAI	31,761,715	24,912,635	
		<b>1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - AAX	22,860,397	3,702,148	
		<b>1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - TAAX	482,029,236	337,426,938	
		<b>1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> ลูกหนี้รับแทน - PAAI	1,825,815,550	1,362,100,050	
			134,434,122	85,848,705	
			13,859,126	8,214,326	
			15,784,860	23,628,403	
			6,967,851	1,247,444	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(5) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมการร่วมกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ท่าน คือ นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร และนางภัทรา บุศราวังศ์ โดยนายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 46	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAAX	5,274,914	6,733,378	
		1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAJ	778,954	4,014,697	
(6) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน - AAB	2,082,447,371	1,464,220,783	
			245,393,288	198,240,438	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่สัว์ไกลในประเทศอินโดนีเซีย	1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน - IAA	212,457,061	201,883,997	
			216,518,479	69,830,772	
(8) AirAsia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 33 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น	1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน - AAX	266,578,624	338,193,557	
		1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	1,575,747,046	1,312,145,947	
			2,013,835,834	1,516,384,588	
		1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAAI เจ้าหนี้รับแทน - PAAI	159,685,843	148,692,093	
			266,768,677	78,275,992	
		1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI เจ้าหนี้รับแทน - AAI	52,726,077	6,948,034	
			1,927,421	(1,407,694)	
		1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX เจ้าหนี้รับแทน - IAAX	2,280,305	263,752	
	50,391,547	70,621,161			
	566,033	23,117,702			
	421,323	60,783			
	242,776	14,766			

## 2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชียที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคาร สนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญา กับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 57 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย				
(3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	483,532,307 388,876,867	437,120,062 311,809,578	<b>การกำหนดราคา:</b> การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
(4) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ท่าน คือ นายบรรตพลฐ์ แบเลเวลด์ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร และนางภัทรา บุศราวาศ์ โดยนายบรรตพลฐ์ แบเลเวลด์ เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 46	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA 2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX 2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAAX 2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAAI 2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAI 2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAAX 2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAJ 2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAE ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAE	21,781,200 22,568,311 1,554,689 22,818,958 710,762,766 82,618,696 50,328,481 39,075,363 432,539 392,924 836,668 203,487 154,427 990 637,441 -	16,381,767 8,414,744 4,326,060 21,404,066 130,498,928 70,547,753 1,407,067 428,807 715,598 36,315 614,917 220,149 72,626 - 2,332,887 500,000	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(5) AirAsia Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	<b>2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - TIMB	130,596	710,048	
		<b>2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THT</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - THT	1,274,138	710,048	
(6) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	<b>2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน THSB</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - THSB	-	-	
			-	252,278	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย	<b>2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - TTSB	2,243,486	-	
		<b>2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAPL</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AAPL	560,996	-	
(8) AirAsia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 33 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น	<b>2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - GFB	103,242	1,101,170	
			-	41,717	
(9) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทาง สำรองที่พักหรือบริการหรือดำเนินธุรกิจกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง	<b>2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - IHQ	2,806,183	266,375	
			2,927,505	266,375	
		<b>2.17 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AGZ	224,058	-	
(10) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมกรรร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3	<b>2.18 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TBD</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - TBD	224,058	-	
			21,507,235	-	
(11) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co., Ltd. (THT)	Tune Group Sdn Bhd มีกรรมกรรร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn Bhd เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน THT, THSB, TTSB	<b>2.19 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAB	1,512,062	-	
		<b>2.20 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	21,585,025	-	
			2,942,591	-	
	<b>2.21 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</b> เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAI	735,196,098	1,185,029,144		
		66,469,843	57,597,611		
		44,942,835	29,304,585		
		46,827,593	12,045,931		
		2,111,421	15,214,937		
		2,832,440	1,153,447		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(12) Tune Hotels Regional Services Sdn. Bhd. (THSB)		2.22 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAX	16,749,496	9,955,493	
			56,759,176	53,747,305	
(13) Tune Talk Sdn. Bhd. (TTSB)		2.23 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - TAAX	13,075,651	4,708,513	
			76,392	-	
(14) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)	AAPL เป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน AirAsia Investment Limited ร้อยละ 100 ดำเนินธุรกิจให้บริการลูกค้าและให้บริการภาคพื้นดินที่สถานีสิงคโปร์แก่บริษัทในเครือแอร์เอเชีย	2.24 PAAL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - PAAL	155,314	19,120	
			61,676	-	
(15) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance PLC ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย Tune Protect Group Berhad ซึ่งมีกรรมการร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2.25 IAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - IAAX	79,269	158,562	
			-	137,009	
(16) AirAsia (IHQ) Limited (IHQ)	IHQ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และมีกรรมการร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรคพลร์ แบลเวิลด์ นายรอซแมน บิน โอมาร์ และนางกัทรา บุศราวังศ์	2.26 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAE	36,666,800	1,455,353	
			2,408,422	-	
(17) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ มีผู้ถือหุ้นใหญ่ร่วมกัน คือ AirAsia Investment Limited โดย AirAsia Investment Limited ถือหุ้นใน AGZ ร้อยละ 100 และถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 45	2.27 AAPL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAPL	696,080	24,310,052	
			-	2,414,826	
(18) Big Loyalty Sdn. Bhd. (TBD)	IHQ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และมีกรรมการร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรคพลร์ แบลเวิลด์ นายรอซแมน บิน โอมาร์ และนางกัทรา บุศราวังศ์	2.28 AGZ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AGZ	103,787,862	-	
			17,520,617	-	
(19) Asia Aviation Capital Limited (AAC)	AAC เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 100	2.29 AAC ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAC	1,630,740	-	
			1,630,740	-	

### 3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีของบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกรรร่วมกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	<p><b>3.1 ดอกเบี้ยรับ</b> : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด</p> <p><b>3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAI</b> ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI</p> <p><b>3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAX</b> ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX</p>	166,773 - 322,505	2,841,089 - 151,099	<p><b>อัตราดอกเบี้ย:</b> อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2560 และปี 2561</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> - รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>



## 4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดย AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบิน รวมทั้งสิ้น 17 ลำ และ 30 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560) และ เครื่องยนต์เครื่องบินรวมทั้งสิ้น 2 เครื่อง (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		<b>ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</b>	3,314,226,271	4,343,894,681	<b>การกำหนดอัตราค่าเช่า:</b> ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	377,679,384	(29,168,314)	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	364,818,240	657,120,066	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

## 5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดย AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
(2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</b> เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	1,349,813,746	1,777,115,719	<b>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:</b> ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาค่าตลาดในอุตสาหกรรม
		<b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</b>	152,055,020	140,920,180	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
		<b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB</b>	808,378,984	334,841,288	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	233,816,940	24,753,799	
		เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	4,532,740,844	3,652,264,201	

## 6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB  <b>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</b> เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	162,700,023  12,034,810	177,717,742  15,577,589	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p><b>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:</b> อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

## 7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน บางประเภท เป็นต้น จาก AAB  <b>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์</b> เจ้าหน้าที่สินค้าและอุปกรณ์ - AAB	60,628,026  16,184,661	24,813,993  2,375,670	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน บางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

## 8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB  <b>ค่าบริหารจัดการ</b> เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB	15,500,406 1,291,392	14,955,656 1,300,584	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน  <b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

## 9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน  <b>ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</b> เจ้าหน้าที่ ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB  สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	(254,765,405) 22,848,087 16,142,400	(628,711,602) (137,831,766) 16,257,300	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่  <b>การปันส่วนขาดทุน (กำไร):</b> กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

## 10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) Asian Aviation Centre of Excellence Sdn. Bhd. (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE และ BAC			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินการธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาศิษย์การบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่นักบินฝึกหัด
(2) บจ. บางกอก เอวิเอชันเซ็นเตอร์ (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่กรรมการและประธานกรรมการบริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือนายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ถือหุ้นร้อยละ 50	<p><b>ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE</b> เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE</p> <p><b>ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC</b> เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC</p>	- -	82,828,284 26,528,738	<p><b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการศึกษา</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			3,838,162 58,162	6,048,000 470,963	

## 11. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB			AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		<b>ค่าเครื่องหมายการค้า</b> เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	594,567,535 146,173,206	548,113,485 151,804,009	<p><b>การกำหนดราคา:</b> ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

## 12. รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมกร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure ผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
		<b>12.1 รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB</b>			<b>การกำหนดราคา:</b> ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
		ค่าเบี้ยประกันภัย	13,813,376	11,602,010	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
(2) Great Fortune Broker Co., Ltd.	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance PLC ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย Tune Protect Group Berhad ซึ่งมีกรรมกร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	3,453,344 (72,923)	2,900,503 2,457,375	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		<b>12.2 รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ GFB</b>			
		ค่าเบี้ยประกันภัย	220,681,094	212,215,489	
		รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	36,692,069 319,069	35,402,020 -	
		ลูกหนี้ค่าบริการจัดการ	3,601,972	-	

## 13. ค่าบริการจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน
		<b>ค่าบริการจัดการ</b>			<b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
		เจ้าหนี้ค่าบริการจัดการ - AAV	31,250,000	25,000,000	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
			-	-	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

#### 14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100	AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย			AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
(2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา			<p><b>การกำหนดราคา:</b> ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
		<b>14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS</b>	39,615,010	34,399,796	
		เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS	9,614,896	8,463,723	
		<b>14.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB</b>	30,986,626	38,205,935	
		เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านจัดการสารสนเทศ - AAB	2,156,651	2,104,375	

## 15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) Big Loyalty Sdn. Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 80	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย
		<b>ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า</b>	51,127,335	55,609,886	<b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - TBD	57,730,848	47,246,533	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
		<b>รายได้ค่าตัวโดยสาร</b>	83,889,649	19,975,376	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	86,047,932	13,466,921	

## 16. รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ (KPM)	ครอบครัวศรีวิวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับค่าคอมมิชชั่นรายเดือนจาก KPM สำหรับการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้สิทธิ KPM ดำเนินการบริหารจัดการการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งดำเนินการขายโดยลูกเรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินในเที่ยวบินต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย KPM จะจ่ายค่าคอมมิชชั่นรายเดือนให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		<b>รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร</b>	-	16,353,146	<b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าคอมมิชชั่นเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		ลูกหนี้ค่านายหน้า - KPM	-	-	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
					<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวิวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรตพลล์ แบลเวิลด์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

## 17. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชันแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวิวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตีและโครงการ Leicester City International Academy  <b>ค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี</b> เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี	-	39,858,330	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตีและโครงการ Leicester City International Academy ในการคัดสรรนักเตะฟุตบอลเยาวชนไทย เข้าร่วมโครงการเพื่อพัฒนาฝีเท้าและฝึกฝนทักษะกีฬาฟุตบอลที่สโมสรเลสเตอร์ซิตี ประเทศอังกฤษ  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการนี้เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวิวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายอรรถพลฐ์ แบบเลเวิลด์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

## 18. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	Tune Group Sdn Bhd มีกรรมการร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายตามารูติน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn Bhd เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) Limited ผ่าน Tune Talk International Sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่งถือหุ้นใน Tune Talk (Thailand) Limited ร้อยละ 48	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>ซื้อสินค้า</b> เจ้าหน้าที่สินค้า Tune Talk	4,708,000	6,355,800	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป



## 19. รายได้ค่าโดยสาร

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ที่เป็นสมาชิกในการซื้อตั๋วโดยสารกับสายการบินแอร์เอเชีย ได้แก่	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์
(1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล		<b>รายได้ค่าโดยสาร</b> ลูกหนี้กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์	-	13,008,949	<b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
(2) บจ. คิง เพาเวอร์ ดิวตี้ฟรี จำกัด			-	-	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
(3) บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี จำกัด					<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่ม คิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรตพลฐ์ แบลเวสต์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป
(4) บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด					
(5) บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด					

## 20. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนมูลนิธิคิง เพาเวอร์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) มูลนิธิ คิง เพาเวอร์	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนโครงการ “พาน้องกราบพ่อ” โครงการ “พาน้องกราบพ่อ”			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนโครงการ “พาน้องกราบพ่อ” เพื่อเป็นการเปิดโอกาสให้เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลสามารถเดินทางมาร่วมถวายความอาลัย ด้วยการทำดอกไม้ธูปเทียน บูชาพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ณ บริเวณหน้าพระบรมโกศ ณ พระที่นั่งดุสิตมหาปราสาท ในพระบรมมหาราชวัง ระหว่างวันที่ 28 พฤศจิกายน - 29 ธันวาคม 2559
		<b>เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนมูลนิธิ คิง เพาเวอร์</b> เจ้าหนี้มูลนิธิ คิง เพาเวอร์	-	5,000,000	<b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
			-	-	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
					<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าว เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่ม คิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายธรรตพลฐ์ แบลเวสต์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

## 21. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) สโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย	นายวิชัย ศรีวัฒนประภา ประธานกรรมการกลุ่มคิง เพาเวอร์ เป็นผู้จัดตั้งสโมสร และครอบครัวศรีวัฒนประภาเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนแก่สโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย  <b>เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุน สโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย</b> เจ้าหน้าที่สโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย	-	2,500,000	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนแก่สโมสรมาโปโลแห่งประเทศไทย เนื่องจากตรงกับวัตถุประสงค์ของ บจ. ที่ต้องการสนับสนุนกิจกรรมด้านการกีฬา  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าว เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบแต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายบรรณพล เบลเวิลด์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

## 22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์  <b>รายได้ค่าโฆษณา</b> ลูกหนี้กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์	-	55,968,526	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ แต่ไม่ถือเป็นรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2560 เป็นต้นไป เมื่อครอบครัวศรีวัฒนประภา ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท และเป็นผู้บริหารกลุ่มคิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นรายเดิม นายบรรณพล เบลเวิลด์ ซึ่งมีสถานะเป็นผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว มีผลทำให้รายการระหว่างบริษัทและกลุ่มบริษัทคิง เพาเวอร์ ไม่เป็นรายการที่เกี่ยวข้องอีกต่อไป

## 23. งานบริการด้านความปลอดภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินสนามบินโคชิน (COK) แบนกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน (MAA) ภูวเนศวร (BBI) และ วิชาคาบัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI  งานบริการด้านความปลอดภัย เจ้าหน้าที่งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI	12,193,730 12,546,546	11,239,307 675,511	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ AirAsia (India) Limited เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย ซึ่ง AAI จะให้บริการการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) แบนกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน (MAA) ภูวเนศวร (BBI) และ วิชาคาบัทนัม (VTZ)  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

## 24. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นกรรมการและประธานกรรมการบริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ นายบรรณพลส์ แบลเวลด์ ถือหุ้นร้อยละ 66.44	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพมหานคร มักกะสัน  ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ เจ้าหน้าที่ บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส	1,056,105 76,576	435,852 -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพมหานคร มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

## 25. เงินปันผลจ่าย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55	การจ่ายเงินปันผลให้ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย			ณ 30 มิถุนายน 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มียอดกำไรสะสมก่อนจัดสรร จำนวน 7,039,007,375 บาท ซึ่งหากพิจารณาจากยอดกำไรสะสมแล้วเห็นว่าเพียงพอที่จะจ่ายเงินปันผล ที่ประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงอนุมัติจ่ายปันผลอัตราหุ้นละ 27.40 บาทให้กับผู้ถือหุ้นจำนวน 43,555,560 หุ้น แบ่งเป็นส่วนของ AAV จำนวน 23,955,553 หุ้น คิดเป็นมูลค่า 656,382,152.20 บาท และเป็นส่วน
		<b>25.1 เงินปันผลจ่าย - AAV</b>	1,638,559,825	730,644,367	ของ AirAsia Investment Limited จำนวน 19,600,000 หุ้น คิดเป็นมูลค่า 537,040,000 บาท ซึ่ง
(2) AirAsia Investment Limited	AirAsia Investment Limited เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 45	เจ้าหนี้เงินปันผลจ่าย - AAV	-	-	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ชำระเงินปันผลดังกล่าวเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561
		<b>25.2 เงินปันผลจ่าย - AirAsia Investment Limited</b>	1,340,640,000	597,800,000	ณ 31 มีนาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มียอดกำไรสะสมก่อนจัดสรร จำนวน 9,348,748,733 บาท ซึ่งหากพิจารณาจากยอดกำไรสะสมแล้วเห็นว่าเพียงพอที่จะจ่ายเงินปันผล ที่ประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงอนุมัติจ่ายปันผลอัตราหุ้นละ 41.00 บาทให้กับผู้ถือหุ้นจำนวน 43,555,560 หุ้น แบ่งเป็นส่วนของ AAV จำนวน 23,955,553 หุ้น คิดเป็นมูลค่า 982,177,673 บาท และเป็นส่วน
		เจ้าหนี้เงินปันผลจ่าย - AirAsia Investment Limited	-	-	ของ AirAsia Investment Limited จำนวน 19,600,000 หุ้น คิดเป็นมูลค่า 803,600,000 บาท ซึ่ง
					บจ. ไทยแอร์เอเชีย ชำระเงินปันผลดังกล่าวเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561
					เงินปันผลจ่ายทั้งหมดจ่ายจากกำไรที่ได้รับยกเว้นภาษี จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

## 26. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2561	ปี 2560	
(1) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ มีผู้ถือหุ้นใหญ่ร่วมกัน คือ AirAsia Investment Limited โดย AirAsia Investment Limited ถือหุ้นใน AGZ ร้อยละ 100 และถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 45	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดจาก AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดจาก AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน
		<b>ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด</b>	146,406,573	-	<b>การกำหนดราคา:</b>
		เจ้าหนี้ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	69,447,640	-	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส
					<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
					<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b>
					รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

## ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

## มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

## นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

# รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

## เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วย คณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายวิเชษฐ ตันติวานิช เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์ และ นายวีรยุทธ โพธารามิก เป็นกรรมการตรวจสอบ และมีหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบ ครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้มี การประชุมจำนวน 4 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุม ครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 3 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงาน ผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติ หน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2561 ร่วมกับ ผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. ประเมินและสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุม ภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของ บริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาบททวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของ หน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมา ครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้ง พิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2561 และ ติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการ ตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและ เกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2561 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงาน ผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อ

คณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของ หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน

6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมี ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตาม ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน คณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดย พิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของ ค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปี บัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 คณะกรรมการตรวจสอบได้ คัดเลือกและเสนอชื่อ นายเติมพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขที่ 4501 นางสาวมณี รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และนางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมา เป็นอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับดูแลที่ดี โดยประสานงาน กับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติตามดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2561 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐาน บัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วน และเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและ การบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตาม กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกัน ด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่ สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และ เชื่อถือได้



(นายวิเชษฐ ตันติวานิช)  
ประธานกรรมการตรวจสอบ

# รายงานความรับผิดชอบต่อกรรมการ คณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

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

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังกล่าวอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวมอยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายวิเชฐ ตันติวานิช)  
ประธานกรรมการ



(นายสันติสุข คล่องไชยา)  
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

# คำอธิบายและการวิเคราะห์ ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

## บทสรุปผู้บริหาร

ในเดือนมกราคม 2562 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2561 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.7 ซึ่งได้รับปัจจัยสนับสนุนหลักจากตลาดแรงงานที่แข็งแกร่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง การค้าโลกที่ขยายตัวอยู่ในเกณฑ์ดีและนโยบายการเงินที่ผ่อนคลายขึ้น นำโดยเศรษฐกิจสหรัฐฯที่มีการเติบโตสูงเกินศักยภาพ ในขณะที่เศรษฐกิจกลุ่มยุโรป ญี่ปุ่นและจีนเติบโตในอัตราที่ชะลอตัวลง ส่งผลให้เห็นสัญญาณการขยายตัวของเศรษฐกิจที่ไม่สอดคล้องกันในหลายภูมิภาค นอกจากนี้สงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ รวมถึงนโยบายการเงินของธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ที่มีแนวโน้มตึงตัวต่อเนื่องจากส่งผลกระทบต่ออัตราดอกเบี้ยและการเคลื่อนย้ายเงินทุนของกลุ่มประเทศเกิดใหม่ ทั้งนี้ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2561 อยู่ที่ร้อยละ 4.1 ปรับตัวดีขึ้นจากการขยายตัวร้อยละ 4.0 ในปี 2560 โดยมีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการบริโภคภาคเอกชน การลงทุนภาคเอกชน และการปรับตัวดีขึ้นของการส่งออก สินค้าและบริการ ในขณะที่การใช้จ่ายของรัฐบาลชะลอตัว

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยตลอดปี 2561 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มีจำนวนทั้งสิ้น 38.3 ล้านคน โดยส่วนใหญ่มาจากจีน อาเซียน และยุโรป ทั้งนี้ภูมิภาคอาเซียนมีอัตราการเติบโตสูงที่สุดที่ร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยในไตรมาส 4 ปี 2561 มีจำนวน 9.7 ล้านคน เติบโตอย่างชะลอตัวที่ร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักจากการหดตัวของนักท่องเที่ยวจีน อย่างไรก็ตามมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival-VOA) ของภาครัฐ เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติในเดือนพฤศจิกายนส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป และในตลอดปี 2561 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมอยู่ที่ 21.6 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ประกอบด้วยเส้นทางบินที่บินออกจาก กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่วะนอง ยะโฮร์ บาห์รู (มาเลเซีย) ฉะเชิงเทรา (จีน) ชุมพร โคตาคินาบาลู (มาเลเซีย) ภูเก็ต (อินเดีย) วิชาคาบัทนัม (อินเดีย) คยา (อินเดีย) โคลัมโบ (ศรีลังกา) จากภูเก็ตสู่อเมริกา คุณหมิง (จีน) จากเชียงใหม่สู่อุตรธานี

ย่างกุ้ง (เมียนมา) ไทเป (ไต้หวัน) ฮานอย (เวียดนาม) หนานชาง (จีน) บักกิง (จีน) จากกระบี่สู่อเมริกา ฮองกง ฉงชิ่ง (จีน) และ จากพัทยา (อุตะเภ) สู่ออนแกลง (จีน)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปลี่ยนเส้นทางบิน กรุงเทพฯ สู่วังจิว หนิงโป และหนานจิง จากเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำเป็นเที่ยวบินแบบประจำ อย่างไรก็ตาม เพื่อบริหารการใช้เครื่องบินอย่างเหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน พัทยา (อุตะเภ) - หนองจิว (จีน) กรุงเทพฯ - ติร์จิบร์ปัลลี (อินเดีย) พัทยา (อุตะเภ) - อุบลราชธานี และ เชียงใหม่ - อุบลราชธานี และอุตรธานี ในระหว่างปี 2561 ทั้งนี้ บริษัทรับเครื่องบินรวมเป็นจำนวน 6 ลำ ส่งผลให้มีฝูงบินจำนวนทั้งสิ้น 62 ลำ ณ สิ้นปี 2561

ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีรายได้รวมจำนวน 40,200.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,917.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 127.4 ล้านบาท ลดลงจากปี 2560 ที่มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 2,684.8 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นตามราคาตลาดโลก กอปรกับการหดตัวของนักท่องเที่ยวโดยเฉพาะชาวจีนในช่วงครึ่งปีหลัง

## สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2561 เป็นไปดังนี้:

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 40,200.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,917.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 660.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 80 จากช่วงเดียวกันของ



ปีก่อน ส่งผลให้ปี 2561 มีกำไรสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 70.0 ล้านบาท ลดลง 1,407.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 95 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 0.2 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.0144 บาท ทั้งนี้ กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 74.2 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 9.6 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 1.9 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์มีจำนวน 61,746.7 ล้านบาท ลดลง 1,026.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เทียบจากสิ้นปีก่อน และมีอัตราผลตอบแทนสินทรัพย์อยู่ที่ร้อยละ 0.1 ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 2,683.5 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,215.3 ล้านบาท โดยหลักจากเงินปันผลจ่ายระหว่างกาล สำหรับปี 2561 และเงินฝากประจำครบกำหนดจำนวน 1,489.0 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,656.6 ล้านบาท มาจากเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 712.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรม ขณะที่เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 880.5 ล้านบาท ตามข้อปฏิบัติการปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินมีจำนวน 33,123.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,803.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 112.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 165.9 ล้านบาท เนื่องจากเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,691.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 28,622.8 ล้านบาท ลดลง 2,830.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 9 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561 ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 และ 12 กันยายน 2561 ในอัตราหุ้นละ 0.20 บาท และ 0.135 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 970.0 ล้านบาท และ 654.7 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวน 20,455.4 ล้านบาท และ 8,167.4 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 0.3

## งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,869.3 ล้านบาท โดยรายการหลักที่ทำให้กระแสเงินสดเปลี่ยนแปลงมาจากผลการดำเนินงานสำหรับปี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,733.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเป็นการซื้อเครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามข้อปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,288.3 ล้านบาท โดยหลักการจ่ายเงินปันผลและจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อปิดสัญญาเงินกู้จำนวน 2 ฉบับ แม้ว่ามีเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,152.3 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 4,122.6 ล้านบาท

## ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2561 เป็นไปดังนี้:

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมทั้งสิ้น 40,199.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จาก ปี 2560 ที่เท่ากับ 37,280.1 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 38,904.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จาก ปี 2560 ที่เท่ากับ 36,002.8 ล้านบาท หนุนด้วยปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 มาอยู่ที่ 21.6 ล้านคน ในปี 2561 โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 ลดลง 2 จุด จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการเติบโตอย่างชะลอตัวของนักท่องเที่ยวจีนและการเพิ่มปริมาณที่นั่งในระหว่างปี ในขณะที่รายได้ของส่วนงานการบินเช่าเหมาลำอยู่ที่ 1,064.7 ล้านบาท ลดลง 550.5 ล้านบาท เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากการลดจำนวนเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ส่งผลให้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยสำหรับปี 2561 ลดลงร้อยละ 2 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,477 บาทต่อคน

รายได้บริการเสริมสำหรับปี 2561 มีจำนวน 7,134.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 6,315.5 ล้านบาท ซึ่งเติบโตมากกว่าการขายตั๋วของจำนวนผู้โดยสารตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้รายได้เสริมต่อคนอยู่ที่ 331 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยการปรับโครงสร้างค่าธรรมเนียมและบริการเสริมแพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack) หนุนให้ค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งและค่าธรรมเนียมอื่นๆ รวมถึงรายได้จากการขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 39,539.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 33,972.5 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายหลักมาจากต้นทุนขายและการบริการจำนวน 36,424.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากปี 2560 ที่เท่ากับ 31,023.5 ล้านบาท ซึ่งมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวน 14,635.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงสำหรับปี 2561 อยู่ที่ 85.2 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 32 จาก 64.3 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรลสำหรับปี 2560 นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าซ่อมแซม พนักงาน ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นตามฝูงบินที่ขยายตัว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาสำหรับปี 2561 เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 86 จากร้อยละ 83 เมื่อเทียบกับปีก่อน อีกทั้งการบริหารการใช้เครื่องบินอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน จาก 11.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2560

สำหรับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรที่เกิดขึ้นจริงจากอัตราแลกเปลี่ยนสุทธิจำนวน 250.4 ล้านบาท จากค่าเงินบาทที่แข็งค่าเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว และมีอัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่า (EBITDAR Margin) ที่ร้อยละ 19 นอกจากนี้บริษัทได้ใช้ขาดทุนสะสมทางภาษียกมา ไปหักเป็นค่าใช้จ่ายในการคำนวณกำไรขาดทุนทางภาษี ส่งผลให้ภาษีนิติบุคคลลดลง ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสุทธิสำหรับปี 2561 จำนวน 127.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 95 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2561 จำนวน 135.2 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 9.6 ล้านบาท และภาษีเงินได้ของรายการที่จะไม่จัดประเภทรายการใหม่เข้าไปไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจำนวน 1.9 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 สินทรัพย์มีจำนวน 37,917.9 ล้านบาท ลดลง 984.4 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 2,641.1 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,173.6 ล้านบาท โดยหลักจากเงินปันผลจ่ายระหว่างกาลสำหรับปี 2561 และเงินฝากประจำครบกำหนดจำนวน 1,489.0 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,656.6 ล้านบาท มาจากเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ เพิ่มขึ้นจำนวน 712.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากการซื้อที่ดินเพื่อก่อสร้างศูนย์ฝึกอบรม ขณะที่เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 880.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 หนี้สินมีจำนวน 30,139.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,859.5 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 168.2 ล้านบาท โดยหลักจากรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 165.9 ล้านบาท เนื่องจากเข้าสู่ช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,691.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 7,778.1 ล้านบาท ลดลง 2,844.0 ล้านบาท เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561 ตามที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้อนุมัติเมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 และ 12 กันยายน 2561 ในอัตราหุ้นละ 41.00 บาท และ 27.40 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,785.8 ล้านบาท และ 1,193.4 ล้านบาท ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เท่ากับ 3.36 เท่า และ 2.16 เท่า ตามลำดับ

### งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 2,925.0 ล้านบาท โดยรายการหลักที่ทำให้กระแสเงินสดเปลี่ยนแปลงมาจากผลการดำเนินงานสำหรับปี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย รวมถึงค่าใช้จ่ายทางการเงิน ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,733.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการซื้อเครื่องบินและเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงปฏิบัติการบินที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,302.1 ล้านบาท โดยหลักการจ่ายเงินปันผลและจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อปิดสัญญาเงินกู้จำนวน 2 ฉบับ แม้ว่ามีเงินสดรับจากการออกหุ้นกู้จำนวน 2,500.0 ล้านบาท เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,110.6 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 4,037.0 ล้านบาท

## ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในเดือนมกราคม 2562 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2562 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.5 ลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน จากความเสี่ยงที่เพิ่มขึ้นของสงครามการค้า ความเปราะบางทางเศรษฐกิจของรายประเทศ และภาวะการเงินโลกที่มีแนวโน้มตึงตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามความผันผวนของเศรษฐกิจโลก ภูมิศาสตร์การเมืองและสงครามการค้าที่ตึงเครียด รวมถึงการผันผวนของราคาน้ำมันดิบเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- (1) **ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย:** เศรษฐกิจสหรัฐฯ คาดจะเติบโตอย่างต่อเนื่องในอัตราที่ชะลอตัวลง และธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแผนปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย โดยตลาดคาดว่าจะมีการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอย่างค่อยเป็นค่อยไปในระหว่างปี ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจา สัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 9 ต่อ 91
- (2) **ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ:** บริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ทั้งนี้บริษัทได้นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม
- (3) **ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บริษัทคาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2562 ปรับลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 75 - 80 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากความเสี่ยงจากสงครามการค้าระหว่างจีนและสหรัฐฯ อาจกระทบต่อการเติบโตของเศรษฐกิจโลกและความต้องการใช้น้ำมันที่ลดลงในอนาคตได้ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลก ถึงแม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ได้ประชุมและมีมติปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน โดยมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวนในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 52 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับปี 2562 ที่ราคาถัวเฉลี่ย 79 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2562

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2562 จะเติบโตอย่างชะลอตัวโดยเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 4.0 ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ที่ขยายตัวที่ร้อยละ 4.1 หนุนโดยการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก แรงขับเคลื่อนจากการลงทุนของภาครัฐ และการลงทุนภาคเอกชนที่ปรับตัวดีขึ้น รวมถึงอัตราการจ้างงานและฐานรายได้ของประชาชนในระบบเศรษฐกิจที่ปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น ภาคการท่องเที่ยวและส่งออกยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี อย่างไรก็ตามการเติบโตยังคงมีความเสี่ยงจากผลกระทบของมาตรการกีดกันทางการค้าของประเทศไทย และมาตรการตอบโต้ของประเทศคู่ค้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเติบโตของเศรษฐกิจโลกและไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2562 จะอยู่ที่ 3.3 ล้านล้านบาท เติบโตกว่าร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 2.2 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 1.1 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 10 และร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้าตามลำดับ โดยคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2562 จะเติบโตกว่า 41.1 ล้านคน เมื่อเทียบกับปี 2561 ที่จำนวน 38.3 ล้านคน ในขณะที่คาดการณ์นักท่องเที่ยวชาวไทยตลาดในประเทศอยู่ที่ 166 ล้านคน/ครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน ทั้งนี้ ภาครัฐฯ ได้สนับสนุนให้มีการกระจายรายได้สู่ภูมิภาคต่างๆ โดยการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เชื่อมโยงกับเมืองหลัก รวมถึงผลักดันการท่องเที่ยวช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยวออกมาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival-VOA) เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ ควบคู่ไปกับการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย นอกจากนี้ในปี 2562 ภาครัฐฯ มีแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน อาทิ โครงการพัฒนาสนามบิน และขยายอาคารผู้โดยสาร เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในระยะยาว

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ 23.15 ล้านคน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารแข็งแรงแย่งอยู่ที่ร้อยละ 86 และมีแผนรับเครื่องบินในระหว่างปีเป็นจำนวน 4 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 66 ลำ นอกจากนี้ บริษัทได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรูดฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอินโดจีนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษารฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

# บัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ



ทางลัดอัฟเพรดสู่สถานะสมาชิก AirAsia BIG  
ระดับ **Platinum** และ BIG Points **X10\***



1 ม.ค 62 - 31 ธ.ค 62

**บัตรสำหรับคนชอบบิน** ที่ให้คุณสะสมคะแนนได้สูงสุด 10 เท่า  
จากการเป็นสมาชิกระดับ Platinum ของ Airasia BIG Loyalty และสิทธิประโยชน์อีกเพียบ

**สิทธิพิเศษ ▶**



เช็คอินก่อนใคร



ขึ้นเครื่องก่อนใคร



รับกระเป๋าก่อนใคร

**ฟรี! ในปีแรก ▶**



ที่นั่ง Hot Seat  
4 ครั้งต่อปี



เครื่องดื่มบนเครื่อง



โหลดกระเป๋า  
4 ครั้งต่อปี



**airasia.com**  
ใคร ใคร... ก็บินได้



สมัครบัตรเครดิต/สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา โทร. 0 2638 4000

\*รับคะแนน BIG Points สูงสุดถึง 10 เท่าจากการใช้บัตรเครดิตแอร์เอเชีย แพลทินัม ธนาคารกรุงเทพพร้อมบัตรโดยสารแอร์เอเชียประเภท Premium Flex หรือ Premium Flatbed ที่ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ตามจำนวนจำนวนบัตรโดยสาร หรือ AirAsia Call Center โดยแบ่งเป็นคะแนนสะสมที่ได้รับจากบัตรเครดิตฯ 3 เท่า และคะแนนสะสมเพิ่มขึ้นที่ได้รับจากการเป็นสมาชิกระดับ Platinum ของ AirAsia BIG Loyalty 7 เท่า/เดือนขึ้นไปตามเงื่อนไขการสะสม และรับทำหน้า โบนัสกิจกรรมสะสมเพิ่มพิเศษที่ [www.bangkokbank.com/creditcard](http://www.bangkokbank.com/creditcard)



**ptt**  
Group





# รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

## เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน)

### ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน) (บริษัท) และบริษัทย่อย ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐาน การรายงานทางการเงิน

### เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากบริษัท และบริษัทย่อยตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนด โดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

### เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องนี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องนี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องนี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

### การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเสริม

รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเสริมมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 92 ของรายได้รวมซึ่งเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ซึ่งงบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเสริมสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมาก ผ่านหลากหลายช่องทาง การจองตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้อง และการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและค่าบริการเสริมของบริษัทย่อยโดยการ

- ตรวจสอบผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของ ผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและค่าบริการเสริม และการรับรู้รายได้ ค่าโดยสาร และค่าบริการเสริม

- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชี โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่บริษัทย่อยออกแบบไว้
- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

## เรื่องอื่น

งบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีท่านอื่น ซึ่งแสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขตามรายงานลงวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2561

## ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต้องการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

## ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกบริษัทฯ และบริษัทย่อยหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

## ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อการดำเนินการอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้



ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพพลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดออกแบบและปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิดการปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพหรือผลของการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีคามไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญเกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในบริษัทฯ และบริษัทย่อยเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติตามตรวจสอบบริษัทฯ และบริษัทย่อย ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่าไม่มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีส่วนที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



เต็มพงษ์ โอปนพันธุ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4501

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ : 27 กุมภาพันธ์ 2562

# งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2561	2560	2561	2560	
<b>สินทรัพย์</b>					
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	4,122,623,007	5,337,959,662	85,647,164	127,336,885
เงินลงทุนชั่วคราว	8	-	1,489,009,499	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	492,723,479	455,766,761	450,000	1,350,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	872,366,691	944,932,121	150,000	119,558
สินค้าคงเหลือ		188,318,274	148,800,537	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		423,904,907	370,337,031	811,830	857,959
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		265,546,525	302,163,135	3,312,247	3,110,216
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>		<b>6,365,482,883</b>	<b>9,048,968,746</b>	<b>90,371,241</b>	<b>132,774,618</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>					
เงินลงทุนระยะยาว	10	12,593,900	11,883,900	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	6, 12	4,532,740,844	3,652,264,201	-	-
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	13	26,185,182,438	25,472,747,919	4,501	8,801
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	14,882,989,798	14,889,077,519	1	1
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	25	-	-	343,738	470,578
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	6, 16	942,903,352	873,796,859	-	-
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>		<b>55,381,236,135</b>	<b>53,724,596,201</b>	<b>3,067,462,610</b>	<b>3,067,593,750</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>		<b>61,746,719,018</b>	<b>62,773,564,947</b>	<b>3,157,833,851</b>	<b>3,200,368,368</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>				
เจ้าหนี้การค้า	159,682,816	310,666,172	-	-
เจ้าหนี้อื่น	393,233,357	478,322,743	520,000	581,512
เจ้าหนี้อีกกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6 699,189,680	170,092,214	-	-
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	17 650,000,000	-	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18 213,772,250	1,348,080,475	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20 1,300,075,453	1,299,335,216	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	4,986,934,947	4,820,988,435	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,561,641,516	2,376,044,919	754,250	3,035,000
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	57,632,270	106,606,078	443,561	54,298,865
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>11,022,162,289</b>	<b>10,910,136,252</b>	<b>1,717,811</b>	<b>57,915,377</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18 2,624,156,110	1,984,335,988	-	-
หุ้นกู้	19 4,095,126,167	1,598,005,612	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20 11,919,246,970	13,231,620,700	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	21 422,548,659	346,675,403	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	25 3,040,684,341	3,249,688,989	-	-
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>22,101,762,247</b>	<b>20,410,326,692</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>33,123,924,536</b>	<b>31,320,462,944</b>	<b>1,717,811</b>	<b>57,915,377</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว				
หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274
กำไรสะสม				
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	22	48,500,000	48,500,000	48,500,000
ยังไม่ได้จัดสรร		17,322,056,067	18,872,576,491	22,807,766
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		20,455,364,341	22,005,884,765	3,156,116,040
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทฯย่อย		8,167,430,141	9,447,217,238	-
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		28,622,794,482	31,453,102,003	3,156,116,040
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>		61,746,719,018	62,773,564,947	3,157,833,851
				3,142,452,991
				3,200,368,368

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2561	2560	2561	2560	
<b>กำไรหรือขาดทุน:</b>					
<b>รายได้</b>					
รายได้จากการขายและบริการ	23	38,904,847,688	36,002,787,665	31,250,000	25,000,000
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		250,401,861	322,049,042	-	200
เงินปันผลรับ	11	-	-	1,638,559,825	730,644,367
รายได้อื่น		1,044,957,237	957,481,644	789,019	2,176,087
<b>รวมรายได้</b>		40,200,206,786	37,282,318,351	1,670,598,844	757,820,654
<b>ค่าใช้จ่าย</b>					
ต้นทุนขายและบริการ		36,423,955,628	31,028,717,048	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		1,627,575,370	1,559,994,508	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,488,534,680	1,389,731,370	32,083,956	24,748,536
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	10,575	-
<b>รวมค่าใช้จ่าย</b>		39,540,065,678	33,978,442,926	32,094,531	24,748,536
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้</b>		660,141,108	3,303,875,425	1,638,504,313	733,072,118
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(743,708,995)	(653,183,898)	-	-
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>		(83,567,887)	2,650,691,527	1,638,504,313	733,072,118
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	25	210,926,772	34,071,994	(126,840)	(496,369)
<b>กำไรสำหรับปี</b>		127,358,885	2,684,763,521	1,638,377,473	732,575,749
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:</b>					
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	21	9,610,620	(33,285,539)	-	-
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	25	(1,922,124)	6,657,108	-	-
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี</b>		7,688,496	(26,628,431)	-	-
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>		135,047,381	2,658,135,090	1,638,377,473	732,575,749
<b>การแบ่งปันกำไร</b>					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		69,965,327	1,477,489,058	1,638,377,473	732,575,749
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		57,393,558	1,207,274,463		
		127,358,885	2,684,763,521		
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		74,194,000	1,462,843,421	1,638,377,473	732,575,749
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		60,853,381	1,195,291,669		
		135,047,381	2,658,135,090		
<b>กำไรต่อหุ้น</b>	27				
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไรส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (บาท)		0.0144	0.3046	0.3378	0.1510
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม						
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ						
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระ แล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มี ส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
จัดสรรแล้ว			ยังไม่ได้จัดสรร				
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,137,211,185	21,270,519,459	8,849,725,783	30,120,245,242
กำไรสำหรับปี	-	-	-	1,477,489,058	1,477,489,058	1,207,274,463	2,684,763,521
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	(14,645,637)	(14,645,637)	(11,982,794)	(26,628,431)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,462,843,421	1,462,843,421	1,195,291,669	2,658,135,090
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 30)	-	-	-	(727,478,115)	(727,478,115)	(597,800,214)	(1,325,278,329)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,872,576,491	22,005,884,765	9,447,217,238	31,453,102,003
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	18,872,576,491	22,005,884,765	9,447,217,238	31,453,102,003
กำไรสำหรับปี	-	-	-	69,965,327	69,965,327	57,393,558	127,358,885
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	4,228,673	4,228,673	3,459,823	7,688,496
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	74,194,000	74,194,000	60,853,381	135,047,381
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 30)	-	-	-	(1,624,714,424)	(1,624,714,424)	(1,340,640,478)	(2,965,354,902)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	17,322,056,067	20,455,364,341	8,167,430,141	28,622,794,482

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
			จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2560</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	4,047,083	3,137,355,357
กำไรสำหรับปี	-	-	-	732,575,749	732,575,749
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	732,575,749	732,575,749
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 30)	-	-	-	(727,478,115)	(727,478,115)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	9,144,717	3,142,452,991
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	9,144,717	3,142,452,991
กำไรสำหรับปี	-	-	-	1,638,377,473	1,638,377,473
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	1,638,377,473	1,638,377,473
เงินปันผลจ่าย (หมายเหตุ 30)	-	-	-	(1,624,714,424)	(1,624,714,424)
<b>ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561</b>	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	22,807,766	3,156,116,040

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(83,567,887)	2,650,691,527	1,638,504,313	733,072,118
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	2,239,192	3,042,202	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,666,752,866	1,450,988,889	4,300	4,300
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(359,467)	(243,201)	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	85,483,876	64,864,270	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	1,584,040	(416,755,828)	-	(200)
ดอกเบี้ยรับ	(58,709,864)	(55,989,402)	(189,018)	(269,885)
เงินปันผลรับ	-	-	(1,638,559,825)	(730,644,367)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	743,708,995	653,183,898	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	2,357,131,751	4,349,782,355	(240,230)	2,161,966
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(47,515,228)	(11,324,013)	900,000	(480,000)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	75,213,791	(133,491,105)	(30,442)	6,567,942
สินค้าคงเหลือ	(39,517,737)	(30,624,179)	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(52,607,986)	(47,256,086)	1,006,019	60,427
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	43,773,118	42,844,951	(202,031)	(45,018)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(69,106,493)	166,901,323	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(150,983,356)	(178,294,253)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(85,089,386)	137,466,127	(61,512)	(11,611)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	529,097,466	(267,376,771)	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	165,946,512	582,842,823	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	200,033,277	492,994,968	(2,280,750)	824,120
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(48,973,808)	17,001,862	(53,855,304)	3,656,237
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	-	(6,425,000)	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไป) ใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,877,401,921	5,115,043,002	(54,764,250)	12,734,063
จ่ายภาษีเงินได้	(8,116,398)	(10,193,172)	(959,890)	(959,699)
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไป) ใน) กิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>2,869,285,523</b>	<b>5,104,849,830</b>	<b>(55,724,140)</b>	<b>11,774,364</b>

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



# งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค่าประกันลดลง	-	1,636,140	-	-
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	1,493,248,063	486,342,968	-	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(710,000)	(35,400)	-	-
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องปั้น	(880,476,643)	(986,720,548)	-	-
ซื้อที่ดิน เครื่องปั้น ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(2,406,628,375)	(2,425,061,385)	-	-
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(4,164,654)	(27,332,282)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	64,007,428	49,627,423	189,018	269,885
เงินปันผลรับ	-	-	1,638,559,825	730,644,367
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	1,402,174	82,962,224	-	-
<b>เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>(1,733,322,007)</b>	<b>(2,818,580,860)</b>	<b>1,638,748,843</b>	<b>730,914,252</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>				
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	650,000,000	-	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,226,187,000	3,510,000,000	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาว	-	(1,800,000)	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(1,721,805,103)	(2,009,352,070)	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้	2,500,000,000	1,600,000,000	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	(4,000,717)	(2,369,874)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลากำหนด	-	(1,602,541,542)	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,291,551,592)	(1,116,483,886)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(681,760,565)	(615,548,394)	-	-
เงินปันผลจ่าย	(2,965,354,903)	(1,325,278,329)	(1,624,714,424)	(727,478,115)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(2,288,285,880)</b>	<b>(1,563,374,095)</b>	<b>(1,624,714,424)</b>	<b>(727,478,115)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>(1,152,322,364)</b>	<b>722,894,875</b>	<b>(41,689,721)</b>	<b>15,210,501</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	5,337,959,662	4,661,352,232	127,336,885	112,126,184
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63,014,291)	(46,287,445)	-	200
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 7)</b>	<b>4,122,623,007</b>	<b>5,337,959,662</b>	<b>85,647,164</b>	<b>127,336,885</b>
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
เจ้าหนี้อื่นจากการซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น (ลดลง)	(36,650,659)	27,940,481	-	-
ซื้อเครื่องปั้นจากการทำสัญญาเช่าการเงิน	-	4,173,977,431	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

# หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561

## 1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัท คือการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียนของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

## 2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้าลงวันที่ 11 ตุลาคม 2559 ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่บริษัทฯ ใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้ งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัท”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “บริษัทย่อย”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2561	2560
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	55	55

ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจการที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับของ บริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อย รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของ บริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

## 3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

### 3.1 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2560) จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2561 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการปรับปรุงและอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลในหมายเหตุประกอบงบการเงิน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงินของ บริษัทฯ และบริษัทย่อย

### 3.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเชื่อว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงดังกล่าวส่วนใหญ่จะไม่มีผลกระทบต่ออย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินเมื่อนำมาถือปฏิบัติ อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญสามารถสรุปได้ดังนี้

#### มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 เรื่อง รายได้จากสัญญาที่ทำกับลูกค้า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชีและการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้องต่อไปนี้

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 11 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาก่อสร้าง
มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้
การตีความมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 31 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง รายได้ - รายการแลกเปลี่ยนเกี่ยวกับบริการโฆษณา
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง โปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง สัญญาสำหรับการก่อสร้างอสังหาริมทรัพย์
การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 18 (ปรับปรุง 2560)	เรื่อง การโอนสินทรัพย์จากลูกค้า

กิจการต้องใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 กับสัญญาที่ทำกับลูกค้าทุกสัญญา ยกเว้นสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของมาตรฐานการบัญชีฉบับอื่น มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการ 5 ขั้นตอนสำหรับการรับรู้รายได้ที่เกิดขึ้นจากสัญญาที่ทำกับลูกค้า โดยกิจการจะรับรู้รายได้ในจำนวนเงินที่สะท้อนถึงสิ่งตอบแทนที่กิจการคาดว่าจะมีสิทธิได้รับจากการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการที่ได้ส่งมอบให้แก่ลูกค้า และกำหนดให้กิจการต้องใช้ดุลยพินิจและพิจารณาข้อเท็จจริงและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในการพิจารณาตามหลักการในแต่ละขั้นตอน

ฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยคาดว่า การนำมาตรฐานฉบับนี้มาใช้ จะส่งผลให้เกิดรายการปรับปรุงที่สำคัญจากค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อและเปลี่ยนตัวเครื่องบิน ซึ่งบริษัทย่อยพิจารณาว่าค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการการบินซึ่งเป็นการที่ต้องปฏิบัติตามสัญญา จึงต้องรับรู้รายได้ค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าวตลอดระยะเวลาของการให้บริการการบิน จากเดิมที่รับรู้รายได้ดังกล่าวเมื่อผู้โดยสารทำรายการซื้อหรือเปลี่ยนตัวเครื่องบิน

### 3.3 มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

ในระหว่างปีปัจจุบัน สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 32	การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 16	การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ
ฉบับที่ 19	การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้ จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

## 4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

### 4.1 การรับรู้รายได้

*รายได้ค่าโดยสารและบริการเกี่ยวเนื่อง*

รายได้ค่าโดยสารและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่หนึ่งซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

*ขายสินค้า*

รายได้จากการขายสินค้านับรับรู้เมื่อบริษัทย่อยได้โอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่มีนัยสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้าให้กับผู้ซื้อแล้ว รายได้จากการขายแสดงมูลค่าตามราคาในใบกำกับสินค้าโดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม สำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากหักส่วนลดแล้ว

*ดอกเบียร์รับ*

ดอกเบียร์รับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

*เงินปันผลรับ*

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯ มีสิทธิในการรับเงินปันผล

### 4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา

### 4.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ บริษัทย่อยบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

### 4.4 สินค้าคงเหลือ

อาหาร เครื่องดื่มและของที่ระลึกแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาตลาดจะต่ำกว่า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาตลาดจะต่ำกว่า

ราคาทุนของสินค้าประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลดและเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย บริษัทย่อยบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมสภาพตามที่สมควร

#### 4.5 เงินลงทุน

- ก) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถึงจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทย่อย ตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับ ดอกเบี้ยรับ
- ข) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)
- ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

#### 4.6 ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้น จะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่บริษัท และบริษัทย่อย และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของ ชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

บริษัทย่อยจะโอนเงินสำหรับบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนเครื่องบินและเครื่องยนต์ เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ ซึ่งเกิดขึ้นโดยประมาณทุก 6 ปี โดยบริษัทย่อยจะตัดจำหน่ายต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานหลังการซ่อมบำรุง ไม่เกิน 6 ปี ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือของค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่าย ในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่ทั้งจำนวน

ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	- 5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	- 10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	- 5 และ 10 ปี
คอมพิวเตอร์	- 5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	- 5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	- 5 ปี
ยานพาหนะ	- 5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง

บริษัท และบริษัทย่อยตัดรายการที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับ ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ จะรับรู้ในส่วนของ กำไรหรือขาดทุนเมื่อบริษัท และบริษัทย่อยตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

#### 4.7 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

บริษัท บันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจตามมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์นั้น ณ วันที่ซื้อธุรกิจ ส่วนสินทรัพย์ ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการอื่น บริษัท และบริษัทย่อยจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์นั้นตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

บริษัท และบริษัทย่อยตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า บริษัท และบริษัทย่อยจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

บริษัท ไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว บริษัท จะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

#### 4.8 ค่าความนิยม

บริษัท บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่าดีธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่าดีธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัท จะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัท แสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม และจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัท จะบันทึกส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด (หรือกลุ่มของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) ที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัท จะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ (หรือกลุ่มของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัท จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน และบริษัท ไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต ทั้งนี้ มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมคำนวณในกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการขายกิจการ

#### 4.9 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท หรือถูกบริษัท ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัท

#### 4.10 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่า ถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่าดีธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า หรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะต่ำกว่า

สัญญาเช่าที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของการกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

#### 4.11 เงินตราต่างประเทศ

บริษัทฯ แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย  
รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ใน  
สกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน  
กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

#### 4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์  
หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของบริษัทฯ และบริษัทย่อยหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของ  
ค่าความนิยมและสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนเป็นรายปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อ  
มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรม  
หักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์บริษัทฯ และ  
บริษัทย่อยจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลด  
ก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์  
ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย บริษัทฯ และบริษัทย่อยใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสม  
กับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อ  
กับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

#### 4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

##### ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

บริษัทย่อยรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

##### ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน

###### โครงการสมทบเงิน

บริษัทย่อยและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่บริษัทย่อยจ่ายสมทบให้เป็น  
รายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของบริษัทย่อย เงินที่บริษัทย่อยจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึก  
เป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

###### โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน

บริษัทย่อยมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งบริษัทย่อยถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็น  
โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน

บริษัทย่อยคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit  
Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันที  
ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

#### 4.14 ประมาณการหนี้สิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้  
ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และบริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถ  
ประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

#### 4.15 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

##### ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

##### ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษี ในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

#### 4.16 ตราสารอนุพันธ์

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่บริษัทฯ ใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เครื่องมือดังกล่าวไม่รับรู้ในงบการเงินรวมในวันเริ่มแรก แต่เปิดเผยข้อมูลของเครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

#### 4.17 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า บริษัทฯ และบริษัทย่อยใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มียุติธรรมที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

- ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
- ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
- ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้อง ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ



## 5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

### ค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือ หน่วยงานของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

### สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้นๆ ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่าบริษัทฯ และบริษัทย่อยควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

### ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราภาระ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

## 6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่สำคัญ มีดังนี้

- คุณธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และครอบครัวแบลเวลด์
- ครอบครัวศรีวิวัฒนประภา และกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ (สิ้นสุดการเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 เนื่องจากครอบครัวศรีวิวัฒนประภา ซึ่งเดิมเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และเป็นผู้บริหารกลุ่ม คิง เพาเวอร์ ได้ขายหุ้นจำนวน 1,761,588,286 หุ้นของบริษัทฯ ให้แก่คุณธรรตพลฐ์ แบลเวลด์)
- กลุ่มบริษัท AirAsia Berhad ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัทย่อย
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างบริษัทฯ และบริษัทย่อยและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2561	2560	2561	2560	
<b>รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย</b>					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	31	25	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินปันผลรับ	-	-	1,639	731	ตามที่ประกาศจ่าย

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2561	2560	2561	2560	
<b>รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>					
รายได้ค่าโดยสาร	-	13	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าโฆษณา	-	56	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ผิดนัดชำระ	3	5	-	-	- อัตราร้อยละ 6 ต่อปี
รายได้ค่าบริการจัดการอื่น	40	38	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่านายหน้าสำหรับรายการสิทธิพิเศษ แก่ลูกค้า	51	56	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้า ปลอดอากร	-	16	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ส่วนแบ่งกำไรจากสัญญาแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน	255	629	-	-	- บันทึตามสัดส่วนที่ใช้
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการ ทางบัญชีและอื่นๆ	71	73	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	3,314	4,344	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	2,158	2,112	-	-	- ราคาตลาด
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	61	25	-	-	- ราคาตลาด
ค่าบริการจัดการจ่าย	16	15	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	163	178	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าฝึกอบรมนักบิน	4	89	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้า	595	548	-	-	- อัตราร้อยละ 1.5 ของรายได้ จากการประกอบกิจการ การบิน
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	51	56	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสร ฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี	-	40	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนมูลนิธิ คิง เพาเวอร์	-	5	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรม้าโปโล แห่งประเทศไทย	-	3	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการภาคพื้นจ่าย	108	44	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการด้านความปลอดภัย	12	11	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ	1	-	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	146	-	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินปันผลจ่าย	1,341	598	-	-	- ตามที่ประกาศจ่าย

ยอดคงค้างระหว่างบริษัทฯ บริษัทย่อยและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	872,366,691	944,932,121	150,000	119,558
รวม	872,366,691	944,932,121	150,000	119,558
<b>เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 12)</b>				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	4,532,740,844	3,652,264,201	-	-
รวม	4,532,740,844	3,652,264,201	-	-
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 16)</b>				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	364,818,240	657,120,066	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	16,142,400	16,257,300	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000,000	-	-	-
รวม	400,960,640	673,377,366	-	-
<b>เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน</b>				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	699,189,680	170,092,214	-	-
รวม	699,189,680	170,092,214	-	-

#### คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ผลประโยชน์ระยะสั้น	160,538,668	142,343,195	14,939,343	11,617,500
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	13,312,749	6,373,889	-	-
รวม	173,851,417	148,717,084	14,939,343	11,617,500

## 7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินสด	32,307,459	8,567,450	-	-
เงินฝากธนาคาร	3,479,315,548	4,952,792,212	85,647,164	127,336,885
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคากระยะสั้น	611,000,000	376,600,000	-	-
รวม	4,122,623,007	5,337,959,662	85,647,164	127,336,885

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.25 ถึง 3.05 ต่อปี (2560: ร้อยละ 0.10 ถึง 3.20 ต่อปี)

เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคากระยะสั้น คือ เงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัททยอยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก๊บบริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

## 8. เงินลงทุนชั่วคราว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 เงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 1.20 ถึง 1.70 ต่อปี (2561: ไม่มี)

## 9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>ลูกหนี้การค้า</b>				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	381,408,490	333,443,037	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	36,615,849	42,465,551	-	-
3 - 6 เดือน	17,720,138	3,936,934	-	-
6 - 12 เดือน	6,708,364	108,784	-	-
มากกว่า 12 เดือน	286,611	1,786,035	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	442,739,452	381,740,341	-	-
<b>ลูกหนี้อื่น</b>				
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	5,063,889	16,886,607	-	-
รายได้ค้างรับ	2,011,695	14,578,906	450,000	1,350,000
อื่นๆ	42,908,443	42,560,907	-	-
รวมลูกหนี้อื่น	49,984,027	74,026,420	450,000	1,350,000
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	492,723,479	455,766,761	450,000	1,350,000

## 10. เงินลงทุนระยะยาว

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

## 11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

11.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลที่บริษัท รับประทานปี	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	435,555,600	435,555,600	55	55	3,067,114,370	3,067,114,370	1,638,559,825	730,644,367

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) บริษัท AirAsia Berhad และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้ง บริษัทฯ ว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

11.2 รายละเอียดของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ

(หน่วย: บาท)

บริษัท	สัดส่วนที่ถือโดยส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยสะสม		กำไรที่แบ่งให้กับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยในระหว่างปี		เงินปันผลจ่ายให้กับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในระหว่างปี	
	2561	2560	2561	2560	2561	2560	2561	2560
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)						
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	45	45	8,167,430,141	9,447,217,238	57,393,558	1,207,274,463	1,340,640,478	597,800,214

11.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งเป็นข้อมูลก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
สินทรัพย์หมุนเวียน	6,275,111,642	8,916,194,126
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,642,781,568	29,986,137,335
หนี้สินหมุนเวียน	(11,020,444,478)	(10,852,220,875)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(19,119,381,132)	(17,428,072,417)

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
รายได้	40,199,428,343	37,280,142,064
กำไร	127,541,239	2,687,750,599
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	7,688,496	(26,628,431)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	135,229,735	2,661,122,168

สรุปรายการกระแสเงินสด

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2561	2560
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,925,009,663	5,093,075,465
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,733,511,025)	(2,818,850,745)
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,302,131,281)	(1,566,540,346)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,110,632,643)	707,684,374
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	5,210,622,777	4,549,226,048
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(63,014,291)	(46,287,645)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	4,036,975,843	5,210,622,777

## 12. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับบริษัทย่อยภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทย่อยจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง AirAsia Berhad จะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งบริษัทย่อยจะบันทึกโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปเป็นต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	3,652,264,201	2,665,543,653
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	880,476,643	986,720,548
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,532,740,844	3,652,264,201



(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	อุปกรณ์สำนักงาน
<b>ราคาทุน</b>	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	62,187
<b>ค่าเสื่อมราคาสะสม</b>	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2560	49,086
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,300
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	53,386
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,300
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	57,686
<b>มูลค่าสุทธิตามบัญชี</b>	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560	8,801
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	4,501
<b>ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี</b>	
2560 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	4,300
2561 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	4,300

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยมียอดคงเหลือของเครื่องบินซึ่งได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเป็นจำนวนเงิน 17,467 ล้านบาท (2560: 18,515 ล้านบาท)

บริษัทย่อยได้นำเครื่องบินจำนวน 2 ลำ (2560: 2 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 2,808 ล้านบาท (2560: 2,476 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 18



## 14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สิทธิในการนำ เครื่องบิลงจอต	โปรแกรม คอมพิวเตอร์	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561:					
ราคาทุน	14,856,000,000	90,294,873	-	14,946,294,873	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(63,305,075)	-	(63,305,075)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	26,989,798	-	14,882,989,798	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560:					
ราคาทุน	14,856,000,000	84,980,084	1,222,230	14,942,202,314	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(53,124,795)	-	(53,124,795)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	31,855,289	1,222,230	14,889,077,519	1

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2561 และ 2560 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	14,889,077,519	14,871,536,619	1	1
ซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์	4,164,654	27,332,282	-	-
ตัดจำหน่าย - มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ตัดจำหน่าย	(5)	(3)	-	-
ค่าตัดจำหน่าย	(10,252,370)	(9,791,379)	-	-
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	14,882,989,798	14,889,077,519	1	1

สิทธิในการนำเครื่องบิลงจอตได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน ในหมายเหตุ 15

## 15. ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วนร้อยละ 51 ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทฯ ถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมและได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทฯ มีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกบันทึกไว้ให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2561	2560
ค่าความนิยม	8,824,825,803	8,824,825,803
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000,000	14,856,000,000
	23,680,825,803	23,680,825,803

ฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดไม่เกิดการด้อยค่า

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดพิจารณาจากการคำนวณมูลค่าจากการใช้การคำนวณดังกล่าวใช้ประมาณการกระแสเงินสดก่อนภาษีซึ่งอ้างอิงจากงบประมาณทางการเงินครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากผู้บริหารกระแสเงินสดหลังจากปีที่ 5 ใช้ประมาณการของอัตราเติบโตดังกล่าวในตารางข้างล่าง อัตราเติบโตดังกล่าวไม่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยของธุรกิจที่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้นดำเนินงานอยู่

สมมติฐานที่สำคัญในการคำนวณมูลค่าจากการใช้สรุปได้ดังนี้

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ
อัตราการเติบโต <sup>1</sup>	ร้อยละ 0.0
อัตราคัดลด <sup>2</sup>	ร้อยละ 8.4

<sup>1</sup> อัตราการเติบโตเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพื่อใช้ในการประมาณกระแสเงินสดสำหรับรอบระยะเวลาหลังจากประมาณการกระแสเงินสดตามระยะเวลาในงบประมาณ

<sup>2</sup> อัตราคัดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสด

ฝ่ายบริหารพิจารณากำไรจากงบประมาณโดยอ้างอิงจากผลประกอบการในอดีตที่ผ่านมาประกอบกับการคาดการณ์การเติบโตของตลาด อัตราการเติบโตถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้สอดคล้องกับการคาดการณ์อัตราการเติบโตที่รวมอยู่ในรายงานของอุตสาหกรรม อัตราคัดลดที่ใช้เป็นอัตราก่อนหักภาษีที่สะท้อนถึงความเสี่ยง ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับส่วนงานนั้น

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจะเท่ากับมูลค่าตามบัญชี หากข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้เปลี่ยนแปลงเป็นดังนี้

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ
อัตราคัดลด	ร้อยละ 14.4

## 16. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกัน	364,818,240	657,120,066
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	343,998,289	10,545,395
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน	34,600,000	34,600,000
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	16,142,400	16,257,300
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	53,372,086	49,815,219
เงินมัดจำอื่น	129,972,337	105,458,879
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	942,903,352	873,796,859

## 17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตัวสัญญาใช้เงิน มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.40 และ 3.25 ต่อปี (2560: ไม่มี)

## 18. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	214,682,250	1,349,210,475
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(910,000)	(1,130,000)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	213,772,250	1,348,080,475
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	1,277,581,216	1,051,435,653
เกินกว่า 5 ปี	1,347,699,813	934,935,254
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(1,124,919)	(2,034,919)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	2,624,156,110	1,984,335,988
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,837,928,360	3,332,416,463

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย สัญญาเงินกู้ระยะยาวมีระยะเวลา 6 และ 12 ปี (2560: 3, 5, 6 และ 12 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และแบบลอยตัวร้อยละ 3.10 ถึงร้อยละ 3.95 ต่อปี (2560: ร้อยละ 2.76 ถึงร้อยละ 3.13 ต่อปี)

เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวประกันด้วยเครื่องบินของบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 13

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

มูลค่ายุติธรรมของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 2,838 ล้านบาท (2560: 3,332 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 บริษัทย่อยมีวงเงินกู้ยืมระยะยาวตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวน 800 ล้านบาท (2561: ไม่มี)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2561 และ 2560 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	3,332,416,463	1,832,753,453
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	1,226,187,000	3,510,000,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	-	(1,800,000)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	1,130,000	815,080
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(1,721,805,103)	(2,009,352,070)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,837,928,360	3,332,416,463

ในระหว่างปี 2560 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินภายในประเทศหลายแห่งด้วยอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อใช้เป็นกระแสเงินสดในการดำเนินงาน และชำระหนี้สินให้แก่สถาบันการเงินรายเดิมสำหรับการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนดของเครื่องบินจำนวน 1 ลำ ทั้งนี้เพื่อลดภาระดอกเบี้ยและป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคต โดยสัญญากู้ยืมดังกล่าวมีระยะเวลา 5 ปี และ 6 ปี นอกจากนี้บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินด้วยอัตราดอกเบี้ยลอยตัว เพื่อใช้จัดหาเครื่องบินลำใหม่ โดยสัญญากู้ยืมเงินนี้ มีระยะเวลา 12 ปี เงินกู้ยืมดังกล่าวเป็นสกุลเงินบาท

เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2561 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 1,226 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่เพื่อใช้ในการจัดหาเครื่องบินลำใหม่ และบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินดังกล่าวเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2561 สัญญาเงินกู้ยืมมีระยะเวลา 12 ปี โดยบริษัทย่อยได้ใช้เครื่องบินลำใหม่ที่จัดหาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญาเงินกู้

## 19. หุ้นกู้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 หุ้นกู้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	งบการเงินรวม				มูลค่าตามบัญชี	
			จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้ ต่อหน่วย	อัตราดอกเบี้ย	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	2561	2560
			(ล้านหน่วย)	(บาท)	(ร้อยละต่อปี)			
1/2560	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 (3 ปี)	1.0	1,000	2.65	ทุกครึ่งปี	1,000,000,000	1,000,000,000
1/2560	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 (5 ปี)	0.6	1,000	3.28	ทุกครึ่งปี	600,000,000	600,000,000
1/2561	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2564 (3 ปี)	1.5	1,000	2.56	ทุกครึ่งปี	1,500,000,000	-
1/2561	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2566 (5 ปี)	1.0	1,000	2.95	ทุกครึ่งปี	1,000,000,000	-
รวม							4,100,000,000	1,600,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอดัดบัญชี							(4,873,833)	(1,994,388)
หุ้นกู้ - สุทธิ							4,095,126,167	1,598,005,612

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและมีอัตราดอกเบี้ยคงที่โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 เป็นจำนวน 4,091 ล้านบาท (2560: 1,625 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้สำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	1,598,005,612	-
ออกหุ้นกู้ในระหว่างปี	2,500,000,000	1,600,000,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	(4,000,717)	(2,369,874)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	1,121,272	375,486
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,095,126,167	1,598,005,612

เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2560 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2560 ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันและไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทจำนวน 2 ชุด โดยบริษัทย่อยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้จ่ายคืนเงินกู้ และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2561 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2561 ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันในสกุลเงินบาทจำนวน 2 ชุด โดยบริษัทย่อยมีวัตถุประสงค์ที่จะนำเงินที่ได้รับจากการออกหุ้นกู้ครั้งนี้เพื่อลงทุนในกิจการทั่วไป และ/หรือ ใช้จ่ายคืนเงินกู้ และ/หรือ ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ

## 20. หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	15,926,223,225	17,421,346,538
หัก: ดอกเบี่ยรอกการตัดบัญชี	(2,706,900,802)	(2,890,390,622)
รวม	13,219,322,423	14,530,955,916
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(1,300,075,453)	(1,299,335,216)
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	11,919,246,970	13,231,620,700

บริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าการเงินเพื่อเช่าเครื่องบินใช้ในการดำเนินงานของกิจการโดยมีกำหนดชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนและรายไตรมาส อายุของสัญญา มีระยะเวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 11 ถึง 12 ปี

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าเช่าขั้นต่ำตามสัญญาเช่าการเงินดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2561			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,833,298,943	7,333,195,771	6,759,728,511	15,926,223,225
ดอกเบี่ยรอกการตัดบัญชี	(533,223,490)	(1,557,562,734)	(616,114,578)	(2,706,900,802)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,300,075,453	5,775,633,037	6,143,613,933	13,219,322,423

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2560			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,812,725,383	7,250,901,531	8,357,719,624	17,421,346,538
ดอกเบี่ยรอกการตัดบัญชี	(513,390,167)	(1,569,571,181)	(807,429,274)	(2,890,390,622)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,299,335,216	5,681,330,350	7,550,290,350	14,530,955,916

## 21. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
<b>สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี</b>	346,675,403	254,950,594
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:		
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	75,742,456	56,986,494
ต้นทุนดอกเบี้ย	9,741,420	7,877,776
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:		
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย		
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	15,923,770
ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(6,687,462)	17,364,365
ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(2,923,158)	(2,596)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	-	(6,425,000)
<b>สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี</b>	422,548,659	346,675,403

ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานรับรู้ในรายการต่อไปนี้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
ต้นทุนขายและบริการ	70,755,528	53,615,285
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย	1,747,601	2,726,438
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	12,980,747	8,522,547
รวมค่าใช้จ่ายที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	85,483,876	64,864,270

บริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 2 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อยประมาณ 15 ปี (2560: 15 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
อัตราคิดลด	2.92	2.81
อัตราการขึ้นเงินเดือน	5.59 - 10.00	5.59 - 10.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 10.00	0.00 - 10.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2561		2560	
	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(54,807,587)	66,385,623	(45,637,241)	55,484,498
อัตราการขึ้นเงินเดือน	63,023,235	(53,302,727)	52,027,083	(43,806,102)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(59,137,788)	51,155,593	(49,217,494)	43,208,968

เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้มีมติผ่านร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่ ซึ่งกฎหมายดังกล่าวอยู่ในระหว่างรอประกาศในราชกิจจานุเบกษา พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานฉบับใหม่นี้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้าง สำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้าย 400 วันสุดท้าย การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบให้บริษัทย่อยมีหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 111 ล้านบาท บริษัทย่อยจะบันทึกผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในกำไรหรือขาดทุนของงวดที่กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้

## 22. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทฯ ต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนสำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ ในปัจจุบัน บริษัทฯ ได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

## 23. รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
รายได้ค่าโดยสาร	29,072,863,090	26,622,872,171	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	7,853,071,515	6,993,722,079	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,064,717,911	1,615,185,222	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	606,671,457	469,781,529	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	270,000,000	230,000,000	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	37,523,715	71,226,664	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	31,250,000	25,000,000
รวมรายได้	38,904,847,688	36,002,787,665	31,250,000	25,000,000



## 24. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	5,783,967,129	5,464,551,283	1,476,000	5,495,267
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,666,752,866	1,450,988,889	4,300	4,300
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	14,635,577,794	10,582,509,529	-	-
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,314,226,271	4,343,894,681	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น	1,833,630,036	645,283,314	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	3,207,765,104	2,904,050,794	-	-
ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอด	4,487,472,051	4,317,966,060	-	-

## 25. ภาษีเงินได้

(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:</b>				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-	-	-
<b>ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:</b>				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	(210,926,772)	(34,071,994)	126,840	496,369
<b>(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ</b>	<b>(210,926,772)</b>	<b>(34,071,994)</b>	<b>126,840</b>	<b>496,369</b>

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2561 และ 2560 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับผล (กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,922,124)	6,657,108	-	-
	(1,922,124)	6,657,108	-	-

รายการกระทบยอดระหว่างกำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีกับ (รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(83,567,887)	2,650,691,527	1,638,504,313	733,072,118
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	(16,713,577)	530,138,305	327,700,863	146,614,424
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 26)	(207,192,769)	(572,986,011)	-	-
รายได้ที่ได้รับการยกเว้นภาษี	-	-	(327,711,965)	(146,128,875)
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	3,179,640	1,260,733	137,942	10,820
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	9,799,934	7,514,979	-	-
รวม	(194,213,195)	(564,210,299)	(327,574,023)	(146,118,055)
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(210,926,772)	(34,071,994)	126,840	496,369

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2561	2560	2561	2560
<b>สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	81,557,793	66,344,386	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	483,563,326	288,606,421	343,738	470,578
รวม	565,121,119	354,950,807	343,738	470,578
<b>หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี</b>				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,982,724,852)	(2,982,724,852)	-	-
สัญญาเช่าการเงิน	(623,080,608)	(621,914,944)	-	-
รวม	(3,605,805,460)	(3,604,639,796)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	(3,040,684,341)	(3,249,688,989)	343,738	470,578

ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้มีจำนวนเงิน 484 ล้านบาท (2560: 289 ล้านบาท) (งบการเงินเฉพาะกิจการ: 0.3 ล้านบาท 2560: 0.5 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2566 (2560: ปี 2565)

## 26. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 15 บัตร (2560: 12 บัตร) สำหรับเครื่องบินจำนวน 44 ลำ (2560: 38 ลำ) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 และ 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินแล้วจำนวน 43 ลำ (2560: 37 ลำ) ซึ่งอยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

## 27. กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกในระหว่างปี

## 28. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน บริษัทฯ และบริษัทย่อยจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัทย่อย และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกบันทึกในส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถบันทึกส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร (ขาดทุน) ของส่วนงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยสำหรับงวดปี 2561 และ 2560 มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบิน ประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการ ระหว่างกัน	รวม
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561</b>						
<b>รายได้</b>						
รายได้จากการขายและบริการให้ ลูกค้าภายนอก	37,840,129,777	1,064,717,911	-	38,904,847,688	-	38,904,847,688
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	31,250,000	31,250,000	(31,250,000)	-
<b>รวมรายได้</b>	<b>37,840,129,777</b>	<b>1,064,717,911</b>	<b>31,250,000</b>	<b>38,936,097,688</b>	<b>(31,250,000)</b>	<b>38,904,847,688</b>
<b>ผลการดำเนินงาน</b>						
<b>ขาดทุนของส่วนงาน</b>	<b>(599,089,396)</b>	<b>(35,294,637)</b>	<b>(833,957)</b>	<b>(635,217,990)</b>	<b>-</b>	<b>(635,217,990)</b>
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน						250,401,861
รายได้อื่น						1,044,957,237
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(743,708,995)
<b>ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้</b>						<b>(83,567,887)</b>
รายได้ภาษีเงินได้						210,926,772
<b>กำไรสำหรับปี</b>						<b>127,358,885</b>
<b>สินทรัพย์รวม</b>						<b>61,746,719,018</b>

(หน่วย: บาท)

	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบิน ประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการ ระหว่างกัน	รวม
<b>สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560</b>						
<b>รายได้</b>						
รายได้จากการขายและบริการ ให้ลูกค้าภายนอก	34,387,602,443	1,615,185,222	-	36,002,787,665	-	36,002,787,665
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000,000	25,000,000	(25,000,000)	-
<b>รวมรายได้</b>	<b>34,387,602,443</b>	<b>1,615,185,222</b>	<b>25,000,000</b>	<b>36,027,787,665</b>	<b>(25,000,000)</b>	<b>36,002,787,665</b>
<b>ผลการดำเนินงาน</b>						
<b>กำไรของส่วนงาน</b>	<b>1,915,283,996</b>	<b>114,957,353</b>	<b>251,465</b>	<b>2,030,492,814</b>	<b>-</b>	<b>2,030,492,814</b>
ต้นทุนที่ไม่ได้ปันส่วน						(6,148,075)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน						322,049,042
รายได้อื่น						957,481,644
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(653,183,898)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>						<b>2,650,691,527</b>
รายได้ภาษีเงินได้						34,071,994
<b>กำไรสำหรับปี</b>						<b>2,684,763,521</b>
<b>สินทรัพย์รวม</b>						<b>62,773,564,947</b>

**ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์**

บริษัทฯ และบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

**ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่**

ในปี 2561 และ 2560 บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

**29. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ**

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อยในระหว่างปี 2561 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 124 ล้านบาท (2560: 115 ล้านบาท)

### 30. เงินปันผลจ่าย

บริษัทฯ

(หน่วย: บาท)

เงินปันผล	อนุมัติจ่าย	เงินปันผลจ่าย	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2560	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560	727,478,115	0.150
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2560		727,478,115	0.150
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561	969,984,780	0.200
	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561	654,729,644	0.135
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2561		1,624,714,424	0.335

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด (บริษัทย่อย)

(หน่วย: บาท)

เงินปันผล	อนุมัติจ่าย	เงินปันผลจ่าย	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2560	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2560	1,328,444,580	30.50
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2560		1,328,444,580	30.50
เงินปันผลระหว่างกาลสำหรับปี 2561	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 11 พฤษภาคม 2561	1,785,777,960	41.00
	ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2561	1,193,422,344	27.40
รวมเงินปันผลสำหรับปี 2561		2,979,200,304	68.40

## 31. การผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

### 31.1 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่างบริษัทย่อยกับ AirAsia (Mauritius) Limited ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และผู้ให้เช่ารายอื่นรวมถึงสัญญาประกันภัยของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานที่บอกเลิกไม่ได้ ดังนี้

(หน่วย: ดอลลาร์สหรัฐ)

	งบการเงินรวม			
	2561		2560	
	สัญญาเช่า	สัญญาประกันภัย	สัญญาเช่า	สัญญาประกันภัย
จ่ายชำระ				
ภายใน 1 ปี	165,455,844	2,186,958	146,254,409	1,731,785
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	447,783,158	-	450,960,870	-
มากกว่า 5 ปี	231,310,984	-	154,582,432	-
รวม	844,549,986	2,186,958	751,797,711	1,731,785
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	27,544,828,874	71,327,213	24,694,449,773	56,884,288

### 31.2 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินระหว่างบริษัทย่อยกับ AirAsia Berhad และ AirAsia (Mauritius) Limited ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และผู้ให้เช่าเครื่องบินรายอื่น โดยบริษัทย่อยตกลงจ่ายค่าบริการบำรุงรักษาเครื่องบินตามอัตราในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งผันแปรตามจำนวนชั่วโมงและอายุของเครื่องบินแต่ละลำ

### 31.3 การผูกพันเกี่ยวกับสัญญาเช่าดำเนินงานอื่นๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าพื้นที่ สำนักงาน อุปกรณ์สำนักงานและอุปกรณ์ภาคพื้น ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานที่บอกเลิกไม่ได้ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2561	2560
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	196,314,881	143,864,226
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	320,217,553	6,483,665
มากกว่า 5 ปี	82,390,295	-
รวม	598,922,729	150,347,891

### 31.4 การค้าประกัน

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยมีภาระค้าประกันเงินกู้ยืมธนาคารของนักบินฝึกหัดเพื่อใช้ในการศึกษาในหลักสูตรนักบินพาณิชย์เป็นจำนวน 65 ล้านบาท (2560: 86 ล้านบาท) เป็นระยะเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มต้นของสัญญาเงินกู้แต่ละฉบับ
- 2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากการค้าประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม										
	2561					2560					
	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	มาเลเซียริงกิต	ดอลลาร์สิงคโปร์	ยูโร	อินเดียรูปี	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	มาเลเซียริงกิต	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี
หนังสือค้าประกันสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน	9.40	0.74	1.00	1.81	-	81.82	7.90	0.60	1.00	1.81	83.36
หนังสือค้าประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	50.18	-	-	-	-	-	42.23	-	-	-
เลตเตอร์ออฟเครดิตสำหรับจัดหาอุปกรณ์ดำเนินงาน	-	-	-	-	0.19	-	-	-	-	-	-
รวม	9.40	50.92	1.00	1.81	0.19	81.82	7.90	42.83	1.00	1.81	83.36
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	9.40	1,660.75	7.91	43.49	7.12	40.53	7.90	1,406.85	8.17	44.76	45.45

### 32. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และสกุลเงินบาท ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2561		2560	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท
<b>สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	164,574,209	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	129,165,612	-	95,847,815	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	15,727,820	-	-	-



	งบการเงินรวม			
	2561		2560	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท
<b>หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม</b>				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	995,910,971	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	43,893,249	-	65,881,468
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	247,666,883	-	233,934,268	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	86,753,139	-	79,991,180	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	2,837,928,360	-	3,332,416,463
หุ้นกู้	-	4,091,474,283	-	1,624,836,995
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	-	13,219,322,423	-	14,530,955,916

ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี 2561 และ 2560

### 33. เครื่องมือทางการเงิน

#### 33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของบริษัทฯ และบริษัทย่อยตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงผลการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

##### ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับบริษัทย่อย

##### ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้น บริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

## ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินลงทุนชั่วคราว เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มีดอกเบี้ย สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน บริษัทฯ ย่อยได้ตกลงทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ยได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	2561				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	233	1,870	2,020	4,123	0.25 - 3.05
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	493	493	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	872	-	-	872	6.00
	1,105	1,870	2,513	5,488	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>					
เจ้าหนี้การค้า	-	-	160	160	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	393	393	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	699	-	-	699	6.00
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	650	-	-	650	2.40 - 3.25
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,600	1,238	-	2,838	3.10 - 3.95
หุ้นกู้	4,095	-	-	4,095	2.56 - 3.28
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	5,647	7,572	-	13,219	3.46 - 6.00
	12,691	8,810	553	22,054	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	2560		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	743	1,783	2,812	5,338	0.10 - 3.20	
เงินลงทุนชั่วคราว	1,489	-	-	1,489	1.20 - 1.70	
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	456	456	-	
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	945	-	-	945	6.00	
	3,177	1,783	3,268	8,228		
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>						
เจ้าหนี้การค้า	-	-	311	311	-	
เจ้าหนี้อื่น	-	-	478	478	-	
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	170	-	-	170	6.00	
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,982	1,350	-	3,332	2.76 - 3.13	
หุ้นกู้	1,598	-	-	1,598	2.65 - 3.28	
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	6,099	8,432	-	14,531	2.31 - 4.95	
	9,849	9,782	789	20,420		

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	2561		
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	31	55	86	0.37 - 0.38	
	-	31	55	86		
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>						
เจ้าหนี้อื่น	-	-	1	1	-	
	-	-	1	1		

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	2560				
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
<b>สินทรัพย์ทางการเงิน</b>					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	72	55	127	0.37 - 0.38
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	1	1	-
	-	72	56	128	
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>					
เจ้าหนี้อื่น	-	-	1	1	-
	-	-	1	1	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทฯ ย่อยมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม				
2561				
สกุลเงิน	จำนวนเงิน ตามสัญญา (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย		วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่ (ร้อยละ)	ลอยตัว (ร้อยละ)	
บาท	2,702	4.66 - 5.09	THB FIX1M + 1.98 - 2.20, THB FIX6M + 2.25	10 ก.ค. 62 - 10 มิ.ย. 69
ดอลลาร์สหรัฐ	104	2.24 - 4.21	USD LIBOR3M + 0.56 - 3.00	9 พ.ย. 67 - 20 ม.ค. 70

งบการเงินรวม				
2560				
สกุลเงิน	จำนวนเงิน ตามสัญญา (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย		วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่ (ร้อยละ)	ลอยตัว (ร้อยละ)	
บาท	2,941	4.66 - 5.09	THB FIX1M + 1.98 - 2.20, THB FIX6M + 2.25	10 ก.ค. 62 - 10 มิ.ย. 69
ดอลลาร์สหรัฐ	117	2.24 - 4.21	USD LIBOR3M + 0.56 - 3.00	9 พ.ย. 67 - 20 ม.ค. 70

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

## ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทย่อยมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นสกุลเงินต่างประเทศหลักจำนวนเงิน 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 210 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ (2560: 105 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และ 203 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามลำดับ) นอกจากนี้ บริษัทย่อยยังมียอดคงเหลือในสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นๆ ได้แก่ หยวน ดอลลาร์สิงคโปร์ รูปีอินเดีย ปาทากา มาเก๊า ริงกิตมาเลเซีย ดองเวียดนาม ฯลฯ

บริษัทย่อยมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural Hedge) นอกจากนี้ บริษัทย่อยใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทย่อยมีสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม					
2561					
อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ					
สกุลเงิน	จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	วันครบกำหนดตามสัญญา
	(ล้าน)	(ล้าน)	(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)		
ดอลลาร์สหรัฐ	150	-	30.60 - 33.73	-	3 มิ.ย. 62 - 20 ม.ค. 70

งบการเงินรวม					
2560					
อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ					
สกุลเงิน	จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	วันครบกำหนดตามสัญญา
	(ล้าน)	(ล้าน)	(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)		
ดอลลาร์สหรัฐ	203	-	33.12 - 33.73	-	29 ม.ค. 61 - 20 ม.ค. 70

นอกจากนี้ บริษัทย่อยได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 บริษัทย่อยมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม					
2561					
สกุลเงิน	จำนวนเงินตามสัญญา	อัตราดอกเบี้ย			วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่	ลอยตัว		
		(ร้อยละ)	(ร้อยละ)		
ดอลลาร์สหรัฐ	54	2.64 และ 3.74	USD LIBOR3M + 0.70 และ 1.95		10 พ.ย. 68 และ 30 ก.ย. 71

งบการเงินรวม				
2560				
สกุลเงิน	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย		วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่ (ร้อยละ)	ลอยตัว (ร้อยละ)	
ดอลลาร์สหรัฐ	59	2.64 และ 3.74	USD LIBOR3M + 0.70 และ 1.95	10 พ.ย. 68 และ 30 ก.ย. 71

### 33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่บริษัท และบริษัทย่อยประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนชั่วคราว ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นารสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2561		2560	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
<b>หนี้สินทางการเงิน</b>				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,837,928,360	2,837,928,360	3,332,416,463	3,332,416,463
หุ้นกู้	4,095,126,167	4,091,474,283	1,598,005,612	1,624,836,995
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	13,219,322,423	13,219,322,423	14,530,955,916	14,530,955,916

บริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2560 ที่ได้แสดงไว้ในหมายเหตุ 32 คำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ เส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย และเส้นราคาล่วงหน้าของสินค้าโภคภัณฑ์ เป็นต้น บริษัทย่อยได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

## 34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน บริษัทฯ และบริษัทย่อยอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี บริษัทย่อยยังคงต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

## 35. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปีปัจจุบันดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	ตามการจัดประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
รายได้จากการขายและบริการ	36,002,787,665	35,931,561,001
รายได้อื่น	957,481,644	1,028,708,308

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	ตามการจัดประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
เงินปันผลรับ	730,644,367	-
รายได้อื่น	2,176,087	732,820,454

การจัดประเภทรายการบัญชีดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไว้

## 36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2562

# ตารางการแสดงผลข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
<b>General Disclosures</b>				
GRI 102: General Disclosures 2016 (Organisational Profile)	102-1 Name of the organisation	28, 229	-	-
	102-2 Activities, brands, products, and services	32-42	-	-
	102-3 Location of headquarters	229	-	-
	102-4 Location of operations	229	-	-
	102-5 Ownership and legal form	28-29, 51-52	-	-
	102-6 Markets served	34	-	-
	102-7 Scale of the organisation	1-3, 32-42	-	-
	102-8 Information on employees and other workers	2, 132	Remark: No significant variation in employment numbers and changes during the reporting year.	-
	102-9 Supply Chain	39-40	-	-
	102-10 Significant changes to the organization and its supply chain	This page	Remark: No significant changes (i.e. location, operation, share capital structure, supply chain, etc.) during the reporting year.	-
	102-11 Precautionary principle or approach	47-50	-	-
	102-12 External Initiatives	128-129, 145	-	-
	102-13 Membership or associations		Omission: Thai AirAsia is under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
GRI 102: General Disclosures 2016 (Strategy)	102-14 Statement from senior decision- maker	12-17	-	-
	102-15 Key impacts, risks, and opportunities	12-17, 42-44, 47-50	-	-
GRI 102: General Disclosures 2016 (Ethics and Integrity)	102-16 Values, principles, standards, and norms of behaviour	41, 103-104	-	-
	102-17 Mechanisms for advice and concerns about ethics	105	-	-
GRI 102: General Disclosures 2016 (Governance)	102-18 Governance structure	64-65	-	-
	102-31 Review of economic, environmental, and social topics	118	-	-
	102-32 Highest governance body's role in sustainability reporting	118	-	-
GRI 102: General Disclosures 2016 (Stakeholder Engagement)	102-40 List of stakeholder groups	134-137	-	-
	102-41 Collective bargaining agreements	This page	Remark: Thai national legislation does not require the companies to have labour union. However, AirAsia has Welfare Committee that articulates voices and needs of employees.	-
	102-42 Identifying and selecting stakeholders	134-137	-	-
	102-43 Approach to stakeholder engagement	134-137	-	-
	102-44 Key topics and concerns raised	134-137	-	-



GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
GRI 102: General Disclosures 2016 (Reporting Practice)	102-45 Entities included in the consolidated financial statements	51-53, 229	-	-
	102-46 Defining report content and topic Boundaries	118	-	-
	102-47 List of material topics	118	-	-
	102-48 Restatements of information	This page	Remark: No restatement in 2018	-
	102-49 Changes in reporting	This page	Remark: No significant changes in scope and boundary from previous reporting periods.	-
	102-50 Reporting period	This page	The information disclosed in this report covers the period from 1 January 2018 - 31 December 2018	-
	102-51 Date of most recent report	This page	Remark: Most recent previous report is Annual Report and Sustainability Report 2017.	-
	102-52 Reporting cycle	This page	Remark: Thai AirAsia publishes Sustainability Report annually.	-
	102-53 Contact point for questions regarding the report	229	-	-
	102-54 Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	This page	This report has been prepared in accordance with the GRI Standards: Core option	-
	102-55 GRI content index	225-228	-	-
	102-56 External assurance	This page	Remark: No external assurance in AirAsia Sustainability Report 2018	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
<b>Materials Topics</b>				
<b>Corporate Governance</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	146-147	-	-
	103-2 The management approach and its components	146-147	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	146-147	-	-
Topic specific indicator	102-16 Values, principles, standards, and norms of behaviour	41, 103-104	-	-
<b>Risk and Crisis Management</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	47	-	-
	103-2 The management approach and its components	47	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	114	-	-
Topic specific indicator	102-30 Effectiveness of risk management processes	146-147	-	-
<b>Stakeholder Engagement</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	138-139	-	-
	103-2 The management approach and its components	138-139	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	140-145	-	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
<b>Safety and Health</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	119-120	-	-
	103-2 The management approach and its components	119-120	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	121	-	-
GRI 403: Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	119-123	-	-
	403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	119-123	-	-
	403-3 Occupational health services	119-123	-	-
	403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	119-123	-	-
	403-5 Worker training on occupational health and safety	119-123	-	-
	403-6 Promotion of worker health	119-123	-	-
	403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	119-123	-	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
<b>Service Efficiency</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	125	-	-
	103-2 The management approach and its components	125-127	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	127	-	-
AirAsia's Own Indicator	Passenger Satisfaction Score	127	-	-
	Percentage of food waste	-	Omission: Thai AirAsia have set KPI(s) on this topic. We are currently under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-
<b>Operational Efficiency (Energy Consumption &amp; Fuel Management)</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	128-129	-	-
	103-2 The management approach and its components	128-129	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	128-131	-	-
GRI 305: Emissions 2016	305-1 Direct (Scope 1) GHG emissions	-	Omission: Thai AirAsia is under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-
	305-2 Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	-	Omission: Thai AirAsia is under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-
	305-4 GHG emissions intensity	-	Omission: Thai AirAsia is under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
GRI 302: Energy2016	302-1 Energy consumption within the organisation	-	Omission: Thai AirAsia is under process of data collection and will disclose the information in the future report.	-
AirAsia's Own Indicator	Percentage of flights that implement One Engine Taxi Departure Procedure	128	-	-
	Percentage of flights with Reduce Flap Landing	129	-	-
	Percentage of flights with Idle Reverse Landing	129	-	-
	Hours of Auxiliary Power Units usage per fleet	130	-	-
	<b>Talent Attraction and Retention</b>			
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	132-133	-	-
	103-2 The management approach and its components	132-133	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	132-133	-	-
GRI 404: Training and Education 2016	404-1 Average hours of training per year per employee	132	-	-
AirAsia's Own Indicator	No. of trained employee by position and geographical location	132	-	-

GRI Standard	Disclosure	Page number (s) and/or URL (s)	Omissions/ Remark	External Verification
<b>Community Investment</b>				
GRI 103: Management Approach 2016	103-1 Explanation of the material topic and its Boundary	138-139	-	-
	103-2 The management approach and its components	138-139	-	-
	103-3 Evaluation of the management approach	138-139	-	-
AirAsia's Own Indicator	Increased revenues for locals	140-141	-	-
	Increased tourists for locals	140-141	-	-

# ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

## ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV")
ประเภทธุรกิจ	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ดีมาก 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
เว็บไซต์	www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

## ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	ร้อยละ 55.0

## ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

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 สำนักงาน ฮิวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลอครีดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110 โทรศัพท์: 02-264-9090 โทรสาร: 02-264-0789-90 เว็บไซต์: www.ey.com

อนึ่ง ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทที่แสดงไว้ใน [www.sec.or.th](http://www.sec.or.th) หรือ [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

# General and Other Information

## General Information

Company name	Asia Aviation Public Company Limited (AAV)
Type of business	A holding company investing in business of low-fare airline or relevant business in relation to airline operation
CG Scoring	Very Good
Head office	222, Don Mueang International Airport, 3 <sup>rd</sup> Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, 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 31 December 2018	Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 amounted Baht 485,000,000

## Subsidiary's General Information

Subsidiary name	Thai AirAsia Company Limited
Type of business	A low-fare airline or relevant business in relation to airline operation
Head office	222, Don Mueang International Airport, 3 <sup>rd</sup> Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705
Authorised and paid-up capital as at 31 December 2018	Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 amounted Baht 435,555,600
Shareholding	55.0%

## References

Registrar	Thailand Securities Depository Company Limited 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	EY Office Limited 33 <sup>rd</sup> Floor, Lake Rajada Office Complex 193/136-137 Rajadapisek Road, Klongtoey, Bangkok 10110 Tel: 02-264-9090 Fax: 02-264-0789-90 Website: www.ey.com

Investors can study more information from the company's annual registration statement (Form 56-1) from [www.sec.or.th](http://www.sec.or.th) or [www.aavplc.com](http://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,  
3<sup>rd</sup> Floor, Room 3200, Vibhavadee Rangsit Road,  
Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210  
Tel : 02-562-5700  
Fax : 02-562-5705

**WWW.AAVPLC.COM**

