





ถึงเป็นแม่
ก็ไม่มีข้อแม่
เพราะเราแค่ทุกๆ คน

ที่ต้องขจัดใจ
แม่จะเสียนใหญ่
เพราะเราใส่ใจทุกๆ คน



กระเป๋านักก็เอา
กระเป๋ามาเราก็สู้
จะไบนไหนก็ใส่ใจเหมือนกัน



airasia.com
ใคร ใคร... ก็บินได้

ใส่ใจมากกว่าที่เห็น
เพราะทุกคนคือคนสำคัญ

WHAT'S INSIDE สารบัญ

ภาพรวมธุรกิจ

14

สารจากประธานกรรมการ

16

สารจากประธานกรรมการบริหาร

18

สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

20

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

26

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท
ประจำปี 2562

28

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์
ประจำปี 2562

30

นโยบายและภาพรวม
การประกอบธุรกิจ

32

พัฒนาการที่สำคัญ

34

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

49

ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารการจัดการ

53

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

56

โครงสร้างการจัดการ

81

รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

การกำกับดูแลกิจการ

100

การกำกับดูแลกิจการ

119

รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน

158

การควบคุมภายในและ
การบริหารจัดการความเสี่ยง

160

รายการระหว่างกัน

179

รายงานคณะกรรมการ
ตรวจสอบ

ข้อมูลทางการเงิน

180

รายงานความรับผิดชอบของ
คณะกรรมการต่อรายงานการเงิน

181

คำอธิบายและการวิเคราะห์
ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ


187

งบการเงิน

241

ตารางการแสดงผลตามตัวชี้วัด GRI



ผู้โดยสาร
22.1
ล้านคน 

อันดับ

1

สายการบินของประเทศไทย

63 
ลำ

พนักงาน 
5,974
คน

จุดเด่น
ด้านการเงิน
และการดำเนินงาน
(GRI 102-6, 102-7, 102-8)

อัตราขนส่ง
85 
ร้อยละ

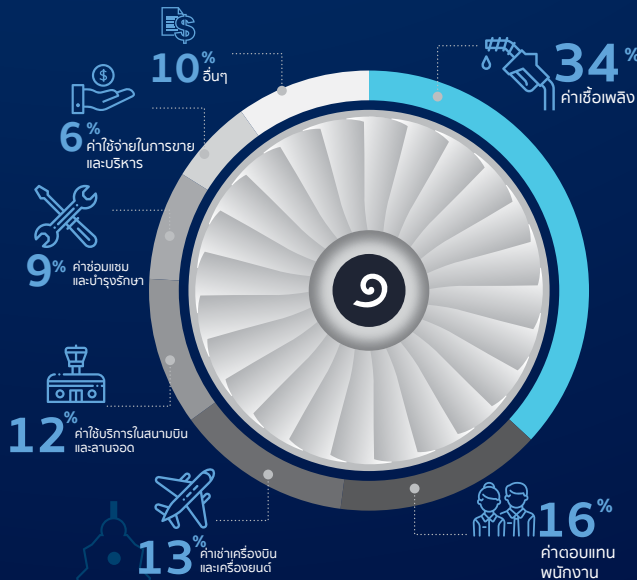
ระยะทางบินเฉลี่ย
1,033 กม.
ต่อเที่ยวบิน 



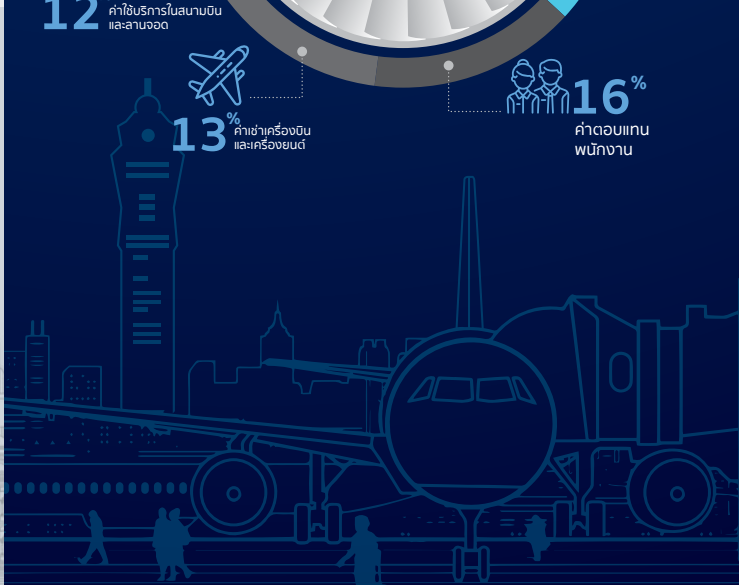
รายละเอียดค่าใช้จ่ายปี 2562

ตรงต่อเวลา 
86 ร้อยละ

อัตราการใช้เครื่องบิน
12.3 
ชั่วโมงต่อวัน



รายได้เสริม 
7,511
ล้านบาท



รายได้รวม	ขาดทุนสำหรับปี	สินทรัพย์รวม	หนี้สินรวม	ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม
41,553 ล้านบาท	474 ล้านบาท	62,903 ล้านบาท	35,214 ล้านบาท	27,689 ล้านบาท

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2560 ⁽¹⁾	2561	2562
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	36,003	38,905	40,181
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี	2,685	127	(866)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	1,477	70	(474)
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	62,774	61,747	62,903
หนี้สินรวม	31,321	33,124	35,214
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	22,006	20,455	19,944
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	31,453	28,623	27,689
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	5,105	2,869	966
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(2,819)	(1,733)	(1,794)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(1,563)	(2,288)	829
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	723	(1,152)	1
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ร้อยละ) ⁽²⁾	4.1	0.2	(1.2)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) ⁽³⁾	2.5	0.1	(0.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) ⁽⁴⁾	6.8	0.3	(2.3)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.3046	0.0144	(0.0977)

หมายเหตุ

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

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

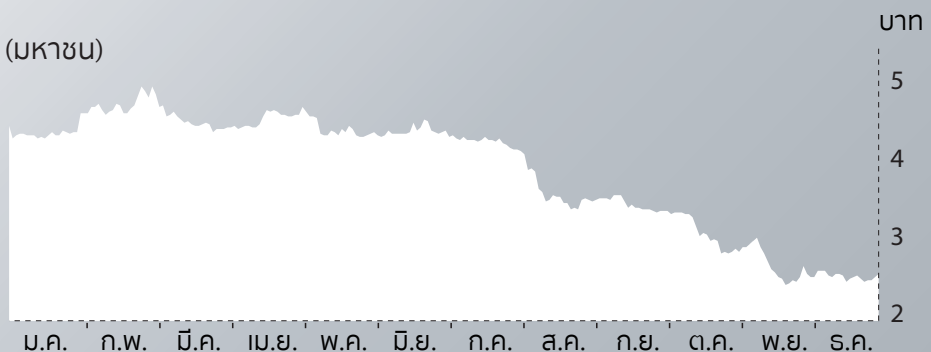
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

2.24

ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2562

2.08-4.76

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์



คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ (GRI 102-12, 102-13)



Thailand Sustainable Investment (THSI) 2019

AAV ตัดรายซื้อหุ้นยั่งยืนประจำปี 2562



IR Magazine Awards 2019

รางวัลดีเยี่ยมด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ ระดับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Marketeer No.1 Brand Thailand 2018-2019

รางวัล No.1 Brand Thailand ประเภทธุรกิจสายการบิน



Skytrax

รางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 11 ปีซ้อน (2552-2562) จากสถาบันสกายแทร็กซ์



Marketing Association of Thailand (MAT) Awards

โครงการ Journey D ได้รับรางวัลเหรียญเงิน ประเภท CSR



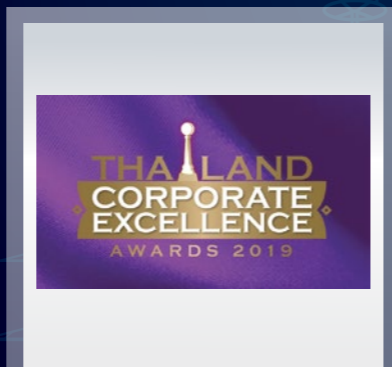
World Travel Awards (WTA) 2019

รางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลก 7 ปีซ้อน (2556-2562)



HR Asia Awards

รางวัลบริษัทที่น่าร่วมงานด้วยมากที่สุด ปี 2562 ในกลุ่มอุตสาหกรรมการบิน ประจำปีประเทศไทย



Thailand Corporate Excellence Awards 2019

รางวัลความเป็นเลิศด้านนวัตกรรมและการสร้างสรรค์สิ่งใหม่



Adman Awards 2019

แคมเปญโฆษณาของไทยแอร์เอเชียคว้า 3 เหรียญทอง 3 เหรียญเงิน 9 เหรียญทองแดง และได้เป็นผู้เข้าชิงในอีก 3 ประเภท



OAG On-Time-Performance 2019

สายการบินที่ตรงเวลาสูงสุด 10 อันดับแรกของโลก จากการจัดอันดับโดย "โอเอจี เอวิเอชั่น เวิลด์ไวด์"



Zocial Awards

รางวัลยอดเยี่ยมแบรนด์สร้างสรรค์สื่อบนสังคมออนไลน์ ประเภทธุรกิจการบิน



Airbus **A321**neo | บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

CO₂

นอกจากจะช่วยลดการปล่อย
ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์แล้ว
ยังช่วยประหยัดต้นทุนน้ำมัน

ใส่ใจ มากกว่าที่เห็น
เพราะทุกคนคือคนสำคัญ



ใส่ใจ ความปลอดภัย
พร้อมบินสู่จุดหมายอย่าง **ตรงเวลา**

ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินเดียวในไทย
ที่ติด 10 อันดับแรกสายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลก
และเป็นอันดับที่ 3 ของโลกในประเภทสายการบิน
ราคาประหยัด จากการประกาศของ OAG ประจำปี 2562



ลงทุนทางสังคม...
เพื่อการ **เติบโตอย่างยั่งยืน** ร่วมกัน



บริหารจัดการอย่างมี **ประสิทธิภาพ**
ควบคู่พัฒนานวัตกรรมสู่อนาคต

ไทยแอร์เอเชีย ทอยรับเครื่องบินใหม่ แอร์บัส A321neo
ประจำการฝูงบิน ซึ่งประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง
ร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับรุ่น A320



neo

Take off

สารจากประธานกรรมการ

(GRI 102-14)



“ขอให้อายุมันขยับยืน” คือ คำอวยพรที่เราคุ้นชิน มีความหมายคือ สุขภาพแข็งแรง อายุยืนยาว และมีจิตใจที่เข้มแข็ง ซึ่งในมุมมองของผม คำอวยพรนี้ คือ ความหมายที่แท้จริงของคำว่า “ความขยับยืน”

นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ

ในมุมมองของบริษัทก็ไม่ต่างกัน เราต้องการทำให้อุตสาหกรรมเติบโต แข็งแรง และอยู่ต่อไปได้เรื่อยๆ โดยพร้อมรับทุกสถานการณ์ ไม่ว่าจะมีความเสี่ยงหรือสิ่งแวดล้อมภายนอกเข้ามาส่งผลกระทบต่อเรา เราอาจเปลี่ยนแผนมาเดินช้าๆ บ้าง แต่ด้วยการดูแลสุขภาพพื้นฐานมาอย่างดี มีวินัยมาตลอด เราก็จะฟันตัวได้ไม่ยากเมื่อถึงเวลาที่เหมาะสม ซึ่งการทำงานด้านความยั่งยืนนั้นต้องอาศัยแรงผลักดันจากหลายภาคส่วน ขาดส่วนใดส่วนหนึ่งไม่ได้ นั่นคือ ตัวบริษัทเอง ต้องสนใจผลประโยชน์ และรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมไปพร้อมๆ กัน หรือจะมุ่งประโยชน์แต่การดูแลสังคมก็ไม่ได้ กฎกติกาจากหน่วยงานกำกับดูแลก็ต้องเข้ามาช่วยโอบรับ เพราะฉะนั้นเราจำเป็นต้องสร้างความแข็งแกร่งให้เกิดขึ้นในทุกมิติ ทั้งเพื่อผลประโยชน์ของบริษัท และเพื่อสังคม ซึ่งจะสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีให้กับบริษัทได้ในทุกสถานการณ์

หัวใจของการทำงานด้านความยั่งยืน คือองค์กรต้องเป็นคนเก่งและคนดี ‘เก่ง’ คือ ต้องร่วมมือกันทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่หยุดพัฒนา สร้างผลงานเป็นเลิศ ส่วนการเป็น ‘คนดี’ ก็เริ่มจากการที่องค์กรให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงาน รวมไปถึงผู้มี

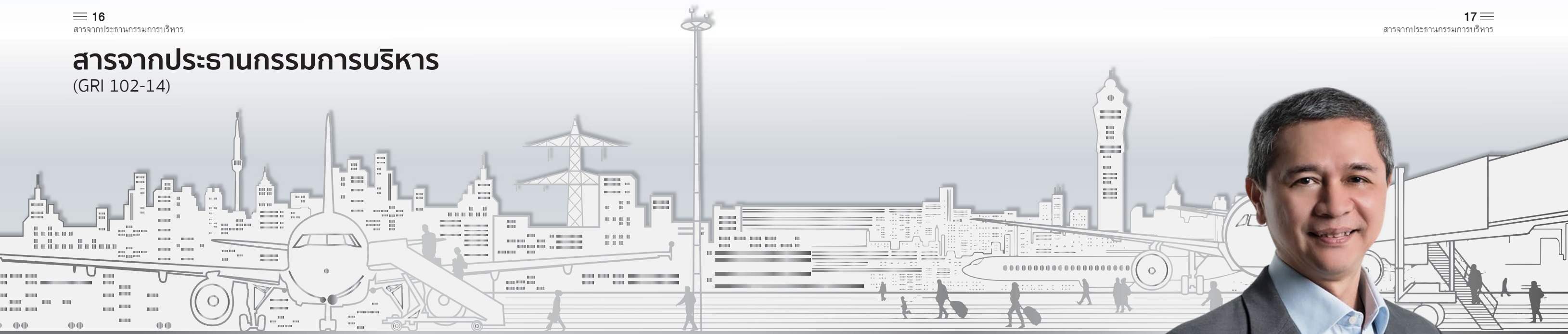
ส่วนได้เสียภายนอกองค์กร ควบคู่การดำเนินธุรกิจอย่างรับผิดชอบ ทั้งการมีธรรมาภิบาล ใส่ใจสิ่งแวดล้อมห่วงใยสังคม และคำนึงถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจของเรา การส่งต่อความยั่งยืนจึงจำเป็นต้องอาศัยการสร้างความยั่งยืนภายในและภายนอกองค์กรคู่ขนานกันไป

“การที่อายุจะมันได้ ต้องทำให้ขยับยืนก่อน” กรรมการผู้บริหาร และพนักงานทุกคนรู้ว่า เรากำลังบินผ่านสภาพอากาศที่แปรปรวน ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยภายนอกที่เกินความควบคุมของเรา เทียบกับของเราก็คงเหมือนเครื่องบินที่บินไปบ้าง แต่ขอให้เชื่อมั่นในการควบคุมของกัปตันและลูกเรือ ว่าเราผ่านมันไปได้ ด้วยการดูแลทุกปัจจัยภายในที่เราควบคุมได้ โดยไม่เสียขวัญกำลังใจ เราทำขวัญของเราให้ยืนหนึ่งไว้ เราจะร่วมมือร่วมใจกันบินผ่านคลื่นลมแรงนี้ไปได้ในไม่ช้า

ผมขอขอบคุณคณะผู้บริหาร พนักงาน นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียทุกคนที่ทำให้เราผ่านปีนี้ไปด้วยกันได้อย่างดีที่สุด ขอให้เชื่อมั่นว่าบริษัทของเรายังเป็นบริษัทที่นักลงทุนและพร้อมเติบโตต่อเมื่อโอกาสกลับมาถึงแน่นอนครับ



สารจากประธานกรรมการบริหาร (GRI 102-14)



ปี 2562 เป็นปีที่ท้าทายมากสำหรับภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวโดยรวม เราต้องเผชิญกับปัจจัยมากมายที่เข้ามาท้าทาย ทั้งราคาน้ำมันในตลาดโลกที่สูงขึ้น ความเชื่อมั่นและบรรยากาศการท่องเที่ยวที่ยังไม่กลับมามีชีวิตตามเป้าหมายที่วางไว้ การแข่งขันด้านราคา และค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง โชคดีที่เรา มีรากฐานที่แข็งแกร่งจากการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี และเราไม่หยุดในการแสวงหาโอกาส ช่องทาง และพันธมิตรใหม่ๆ โดยไม่ยึดติดกับวิธีการทำงานเดิมๆ เพื่อสร้างเสถียรภาพให้กับบริษัทมากที่สุด

ปีที่ผ่านมา บริษัทได้เดินหน้าผลักดันเชิงนโยบายกับภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ทั้งเพื่อสนับสนุนบริษัท และภาพรวมของการท่องเที่ยว เพื่อให้เติบโตไปพร้อมกันและอยู่ในทิศทางที่ควรจะเป็น อาทิ การเข้าร่วมแผนและโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก การขอสนับสนุนต่อกองทัพเรือในการลดค่าธรรมเนียมต่างๆ ของสนามบินอู่ตะเภา ซึ่งได้รับอนุมัติส่วนลดค่าบริการผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ (PSC) ถือเป็นครั้งแรก

ที่มีมาตรการนี้ นับตั้งแต่สนามบินอู่ตะเภาเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ รวมทั้งการร่วมกับสายการบินต่างๆ ขอลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ ซึ่งจะสามารถช่วยลดต้นทุนสายการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เห็นได้ว่า ทิศทางและการกำหนดนโยบายเพื่อการเติบโตของบริษัทในยุคนี้ เรามองแค่ตัวเองอย่างเดียวไม่ได้แล้ว ต้องรู้จัก “ร่วมมือเพื่อเติบโตและแข่งขันไปพร้อมๆ กัน” ซึ่งผมก็ใช้แนวทางนี้ให้ทุกฝ่ายทุกแผนกเป็นกลยุทธ์ในการทำงานเช่นกัน

แม้ปี 2562 ไม่ได้เป็นปีที่สวยงามด้านผลประกอบการ แต่ผมมองว่าเป็นปีที่เราได้เรียนรู้และก้าวข้ามความเชื่อเดิมๆ ได้หลายอย่าง ต้องขอบคุณทีมพนักงานในการทำงานอย่างหนักร่วมกันในปีนี้ รวมทั้งข้อเสนอแนะความคิดเห็น และความเชื่อมั่นจากผู้มีส่วนได้เสียทุกคน

AAV และไทยแอร์เอเชียยังเดินหน้าต่ออย่างเต็มพลังแน่นอนครับ

การเติบโตของบริษัทในยุคนี้
เรามองแค่ตัวเองอย่างเดียวไม่ได้แล้ว
ต้องรู้จัก “ร่วมมือเพื่อเติบโตและ
แข่งขันไปพร้อมๆ กัน”

นายธรรสพลฐ์ แบลเวิลด์
ประธานกรรมการบริหาร



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(GRI 102-14)



“พัฒนาภาพลักษณ์ให้แข็งแกร่งผ่านแคมเปญการตลาดและสื่อสารมากมาย เพื่อแสดงถึงความ “ใส่ใจ” ในแบบฉบับของเรา อาทิ การสื่อสารผ่านเพลงลูกทุ่งของ “นิลุบล คนหน้าเหิน” ให้ทุกคนเข้าใจเกี่ยวกับความใส่ใจในมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางแต่ละครั้ง หรือโฆษณา “นี่แม่เนะ” ที่สื่อถึงความใส่ใจผู้ใช้บริการทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน หรือการเปิดรับบริจาคความเห็น เพื่อนำมาพัฒนาคุณภาพบริการให้ดียิ่งขึ้น”

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

16 ปีที่เติบโตมา วันนี้ไทยแอร์เอเชียเหมือนเด็กวัยรุ่นโตเร็วที่โตมาพร้อมกับ “โอกาส” เปิดมุมมองและทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่าย โอกาสในการสร้างงานและชุมชน ด้วยวัฒนธรรมความเป็นครอบครัวไทยแอร์เอเชียก็ยังคงอยู่ ทุกคน “สนุก” กับการใช้ชีวิตและการทำงาน มี “สไตล์” คือ ยอมรับในความแตกต่างซึ่งกันและกัน มีความ “สัมพันธ์” เหมือนเป็นคนในครอบครัวเดียวกัน และต้องคิดอย่าง “สร้างสรรค์” เพื่อความเติบโตอย่าง “ยั่งยืน” คือ ไม่หยุดคิด หาวิธีการทำงานให้ดีขึ้น นำเสนอสินค้าและบริการใหม่ๆ กล้าคิดเปลี่ยนแปลง ลองผิดลองถูก แต่ในขณะเดียวกันยิ่งโตขึ้นเราก็ยังต้องพิจารณาให้รอบด้านมากขึ้น

ในปี 2562 ที่ผ่านมามีอะไรที่ท้าทายของเศรษฐกิจทำให้เราไม่สามารถบุกไปข้างหน้าได้อย่างเต็มที่ แต่เราก็ยังเห็นโอกาสในการกลับมาดูแลตัวเอง พัฒนาภาพลักษณ์ให้แข็งแกร่งผ่านแคมเปญการตลาดและสื่อสารมากมาย เพื่อแสดงถึงความ “ใส่ใจ” ในแบบฉบับของเรา อาทิ การสื่อสารผ่านเพลงลูกทุ่งของ “นิลุบล คนหน้าเหิน” ให้ทุกคนเข้าใจเกี่ยวกับความใส่ใจในมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางแต่ละครั้ง หรือโฆษณา “นี่แม่เนะ” ที่สื่อถึงความใส่ใจผู้ใช้บริการทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน หรือการเปิดรับบริจาคความเห็น เพื่อนำมาพัฒนาคุณภาพบริการให้ดียิ่งขึ้น ควบคู่การหานวัตกรรมและวิธีการทำงานใหม่ๆ เพื่อบริหารจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพทุกด้านให้ดีที่สุด

นอกจากนี้ ยังเป็นความภูมิใจของไทยแอร์เอเชียที่ได้รับจัดอันดับเป็นสายการบินเดียวในไทยที่มีสถิติ

ตรงเวลาสูงสุด ติด 10 อันดับแรกจากทุกสายการบินทั่วโลก และเป็นอันดับ 3 ในประเภทสายการบินราคาประหยัด จากการประกาศโดย www.oag.com นับเป็นความร่วมมือร่วมใจที่วัดผลสำเร็จได้ เพื่อการให้บริการที่ดีที่สุดสำหรับผู้โดยสารของเรา ตอกย้ำให้เห็นว่า “ความตรงต่อเวลา” คือหัวใจสำคัญสูงสุดไม่ต่างกับมาตรฐานความปลอดภัยที่เรายึดถือมาตลอด

สำหรับปี 2562 AAV ยังเป็นสายการบินเดียวที่ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน THSI จากรายชื่อทั้งหมด 98 รายชื่อในปี นี้ นับเป็นความสำเร็จก้าวที่สำคัญสะท้อนให้เห็นถึงความมุ่งมั่นที่จะ “เติบโต ต่อเนื่อง และยั่งยืน” ภายใต้หลักบรรษัทภิบาล มีความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม สังคม และพัฒนาความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้เสียควบคู่ไปกับการดูแลผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายอย่างเท่าเทียม มุ่งเน้นพัฒนานวัตกรรมอยู่เสมอ รวมทั้งมีความตั้งใจในการยกระดับห่วงโซ่คุณค่าและแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ส่งผลทำให้แอร์เอเชียสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน นับเป็นอีกทางเลือกให้กับผู้ลงทุนที่ต้องการลงทุนในธุรกิจที่มีความสำคัญกับ ESG

ก้าวต่อไป เรายังมุ่งมั่นเป็นสายการบินที่นำเสนอนวัตกรรมสำหรับทุกคน พร้อมทำให้ธุรกิจเติบโตได้ทั้งทางเศรษฐกิจ คือ การบริหารต้นทุนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น ความสามารถในการขายมากขึ้น และรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมไปด้วยกัน พร้อมการยืนหยัดขับเคลื่อนธุรกิจด้วยวัฒนธรรมองค์กรของเราต่อไป... สนุก สไตล์ สัมพันธ์ สร้างสรรค์ยั่งยืน

คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



1



2

- 6. นาวาอากาศเอกกรภัทร จามปลั่ง
กรรมการ
- 7. นายปรัชญา รัศมีรานินทร์
กรรมการ
- 8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
- 9. นายไพรัชส์ พรพัฒน์นางกูร
กรรมการ
- 10. นายสันกัฏ สงวนดีกุล
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน



6

- 1. นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
- 2. นายธรรมพลฐ์ แบลเวิร์ด
กรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร
- 3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 4. นายณัฐวุฒิ เทกาโบรมย์
กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
- 5. นายวีรยุทธ โพธารามิก
กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ



3



7



8



4



5



9



10

คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1. นายวิเชฐ ตันติวาณิช
ประธานกรรมการ / ประธานกรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
2. นายธรรมศพลฐ์ แบลเวิร์ด
กรรมการ
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ
4. นายณัฐวุฒิ เทกาโบรมย์
กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ / กรรมการอิสระ
5. นายโมฮัมหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน
กรรมการ



6. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ
7. นายรอกแมน บิน โอมาร์
กรรมการ
8. นางกัทรา บุศราวงศ์
กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร
กรรมการ



คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



1



2



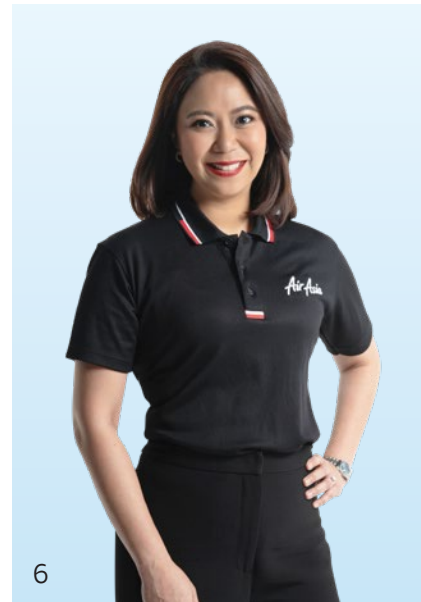
3



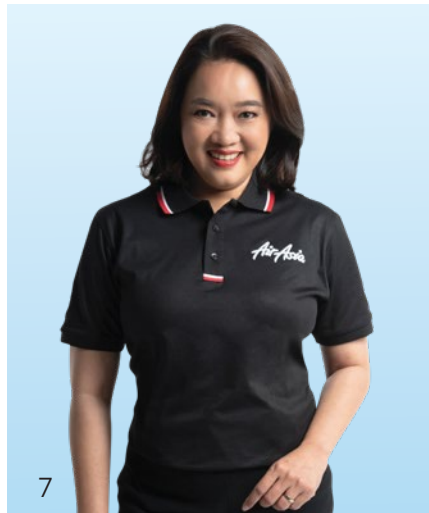
4



5



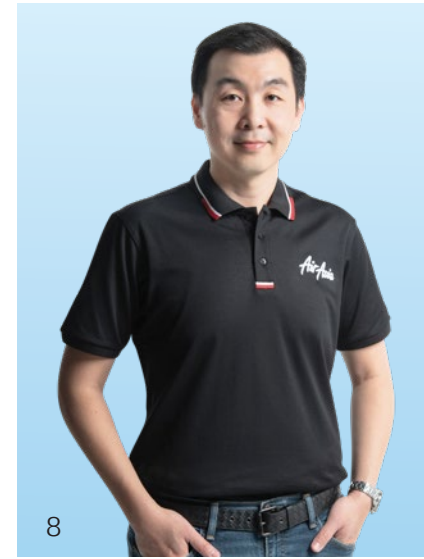
6



7

- 1. นายรตนา สรวงวิรัตน์
ประธานกรรมการบริหาร
- 2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 3. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- 4. นายสันกิต สงวนดีกุล
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

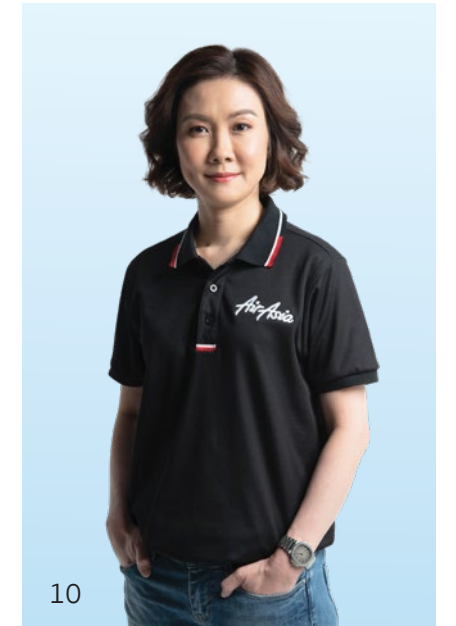
- 5. นายบัญญัติ หรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
- 6. นางธีลภี พันธุมจินดา
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
- 7. นางสาววิชชุดา กันตะเพ็ญ
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น



8



9



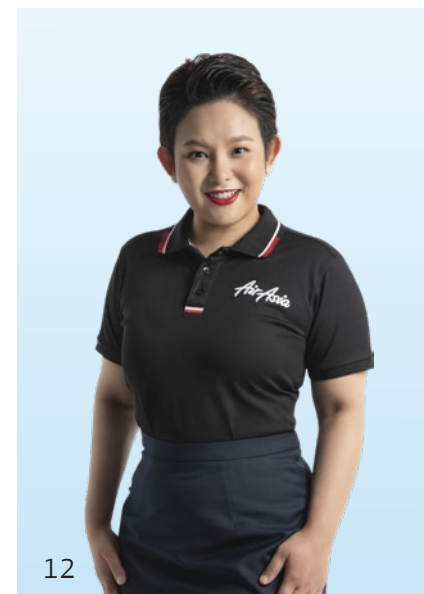
10



11

- 8. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
- 9. นายราตรี ชวัญสังข์
ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
- 10. นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
- 11. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล
ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

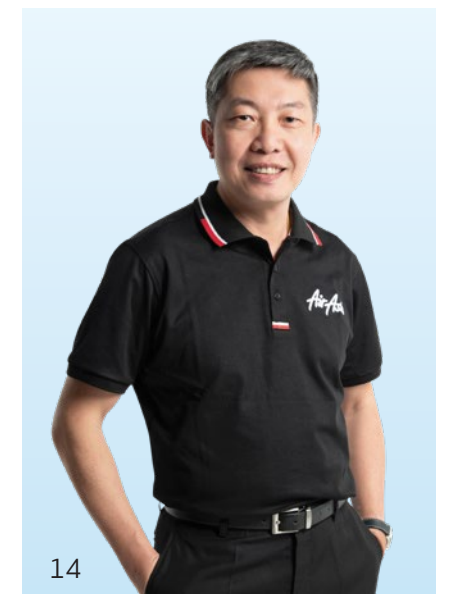
- 12. นางสาวกอบิด สุบรรณรักษ์
ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
- 13. นายจตุพงษ์ หงษ์วีเศษ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
- 14. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสณัฒพัฒน์กุล
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน



12



13



14

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัท 2562



“อินเดีย-อินโดจีน” ตลาดบินกลยุทธ์ใหม่ เสริมแกร่งสู่อากาศ

แอร์เอเชียขยายเส้นทางสู่ประเทศในภูมิภาคอินโดจีน และอินเดียต่อเนื่อง บินตรงจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่อินโดนีเซียและจาการ์ จากเชียงใหม่ (ดอนเมือง) สู่อินโดนีเซีย และจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่อินโดนีเซีย ประเทศกัมพูชา รวมทั้ง อาห์เมดอับดุล ประเทศอินโดนีเซีย เพิ่มประสบการณ์ใหม่ให้ผู้โดยสาร และเสริมความแข็งแกร่งให้กับเครือข่ายเส้นทางบิน ต่อยอดกลยุทธ์สู่การเติบโตที่ยั่งยืนด้วยการสร้างช่องทางเพิ่มรายได้และลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาดตลาดใดตลาดหนึ่ง

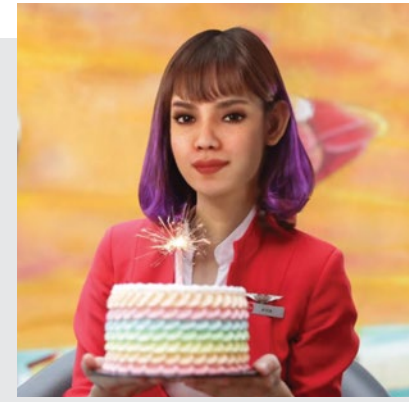


บินคอมเมนต์ เป็นความ “ใส่ใจ” ที่มากกว่าเดิม

โฆษณา “นี่แม่นะ” ของไทยแอร์เอเชียกลายเป็น talk of the town เมื่อตัวละครที่เป็นพนักงานบริการภาคพื้นต้องบอกให้แม่ของตัวเองโหลดสัมภาระขึ้นเครื่องเพราะหากถือขึ้นไปอาจกินที่ผู้โดยสารคนอื่น บ่งบอกถึงความใส่ใจที่แอร์เอเชียมอบให้ผู้โดยสารทุกคนอย่างเท่าเทียมกัน แอร์เอเชียต่อยอดด้วยการปล่อยแคมเปญ “แอร์เอเชียก้าวไกล ใส่ใจทุกคอมเมนต์” เปิดรับบริจาคความคิดเห็นผ่านช่องทาง QR code ในสนามบินทั่วประเทศ โดยตั้งใจนำข้อเสนอแนะมาพัฒนาความใส่ใจและการบริการให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น

เครื่องบินใหม่ ลาย “Sustainable Asean” ส่งเสริมการท่องเที่ยวยั่งยืน

แอร์เอเชียเปิดตัวลายเครื่องบินใหม่ในแนวคิด “Sustainable Asean” (อาเซียนยั่งยืน) บนเครื่องบินแอร์บัส A320 เพื่อเฉลิมฉลองวันสถาปนาประชาคมอาเซียน เสริมแกร่งความสัมพันธ์ระหว่างประเทศสมาชิก และแสดงเจตจำนงในการผลักดันให้แบรนด์อาเซียนเป็นที่รู้จักในระดับโลก ทั้งนี้ ลายดังกล่าวประกอบด้วยสัญลักษณ์สื่อถึงประเทศไทยในฐานะประธานอาเซียน และจุดเด่นที่เป็นสัญลักษณ์การท่องเที่ยวของแต่ละประเทศสมาชิก



สวัสดิ์ค้ะ: จันคือ AVA พนักงานอัจฉริยะเสมือนจริงของแอร์เอเชีย

แอร์เอเชียมุ่งสู่การก้าวเป็นสายการบินแห่งดิจิทัลและนวัตกรรมเต็มตัว ริเริ่มใช้เทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริการให้รวดเร็วและแม่นยำขึ้น ในเดือนพฤศจิกายน 2562 จึงย้ายระบบการบริการลูกค้าในรูปแบบคอลเซ็นเตอร์ทั้งหมด เปลี่ยนมาให้บริการผ่านช่องทางดิจิทัล AVA Live Chat เต็มรูปแบบ โดย AVA (เอวา) หรือย่อมาจาก AirAsia Virtual Allstar เป็นระบบถามตอบอัตโนมัติ แชนทอปปัญหาประดิษฐ์ที่สื่อสารได้มากกว่า 11 ภาษา บริการลูกค้าผ่านช่องทางออนไลน์ได้ 24 ชั่วโมง ทั้งทาง www.airasia.com และแอร์เอเชียโมบาย แอปพลิเคชัน



11 ปี ช้อน สายการบินราคาประหยัด ที่ดีที่สุดในโลก

แอร์เอเชียคว้ารางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 11 ปีติดต่อกัน (2552-2562) จาก Skytrax World Airline Awards 2019 ซึ่งใช้เป็นมาตรฐานระดับสากลในการวัดคุณภาพและประสิทธิภาพของธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ ได้คว้ารางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัดระดับโลก เป็นปีที่ 7 ติดต่อกัน จากงาน World Travel Awards Grand Final 2019 (WTA) อีกด้วย



ครั้งแรก! AAV ถัดรายชื้อหุ้นยั่งยืน THSI 2562

ไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินเพียงรายเดียว ที่บริษัทผู้ถือหุ้นหลัก บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ถัดรายชื้อหุ้นยั่งยืน 'Thailand Sustainability Investment (THSI)' จากการประเมินของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยในปี 2562 โดยมีหลักเกณฑ์สำคัญในการให้คะแนนและคัดเลือกคือบริษัทต้องดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย การดำเนินการดำเนินงานอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงความยั่งยืน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านสังคม และด้านบรรษัทภิบาล

“ซานมไข่มุก” เมนูใหม่ ยอดขายทำลายสถิติ

SANTAN ครีเอทเมนูสร้างสรรค์ ประจำไตรมาส สร้างรายได้ พลิกเกณฑ์เสริม

ซานมไข่มุกขายได้เฉลี่ย **26,000** แก้วต่อเดือน (ไตรมาส 3 ปี 2562)

ยอดขายเพิ่มขึ้น 550% เมื่อเทียบกับเครื่องดื่มทั่วไป

แอร์เอเชียผลักดันนวัตกรรมอาหารเครื่องดื่ม นำเสนอเมนูแปลกใหม่สร้างสีสันให้กับการเดินทางทุกไตรมาส พร้อมกระตุ้นรายได้ โดย “ซานมไข่มุก” และ “ซาไทยไข่มุก” ถือเป็นเมนูยอดฮิตที่ถูกพูดถึงไปทั่วบ้านทั่วเมืองจนต้องเปิดให้สั่งจองก่อนเดินทาง นอกจากนี้แล้วยังมีเมนูยอดนิยมอื่นๆ เช่น ขนมปังนมเย็นนมสด ชีสเค้กหน้าใหม่ และขนมปังสังขยาไข่เค็มและช็อกโกแลต รวมถึงอาหารเครื่องดื่มสุดพิเศษอื่นๆ เช่น Red Burger เบอร์เกอร์สีแดงใส่ไข่ไก่ นำพริกหนุ่มมาโย กุ้งอบวุ้นเส้นน้ำจิ้มซีฟู้ด ผัดไทยสูตรโบราณห่อไข่ น้ำค็อกเทลเซอร์วี เป็นต้น



กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ 2562

21 มกราคม 62

A BIG STEP FORWARD WITH FINANSIA

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

27 กุมภาพันธ์ 62

ประกาศผล การดำเนินงาน ประจำปี 2561

28 กุมภาพันธ์ 62

ประชุมนักวิเคราะห์ หลักทรัพย์ ประจำปี 2561

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

12-13 มีนาคม 62

PRE TOUR & CLSA ASEAN FORUM 2019

ณ ซอนแท่น และโรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



การประชุมสามัญ ผู้ถือหุ้นประจำปี 2562

ณ โรงแรม อมารี ดอนเมือง กรุงเทพฯ



24 เมษายน 62

10 พฤษภาคม 62

ประกาศผล การดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 1/2562

13 พฤษภาคม 62

ประชุมนักวิเคราะห์ หลักทรัพย์ ประจำปีไตรมาส 1/2562

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

28 พฤษภาคม 62

NOMURA INVESTMENT FORUM ASIA 2019

ณ ประเทศสิงคโปร์

26 มิถุนายน 62

ASEAN C-SUITE INVESTOR CONFERENCE 2019 BY CITI

ณ ประเทศสิงคโปร์



9 สิงหาคม 62

ประกาศผล การดำเนินงาน ประจำปีไตรมาส 2/2562

13 สิงหาคม 62

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ประจำไตรมาส 2/2562

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



25 สิงหาคม 62

LOCAL NON-DEAL ROADSHOW BY SCB SECURITIES

ณ กรุงเทพฯ

29 สิงหาคม 62

THAILAND FOCUS 2019

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

4 กันยายน 62



เยี่ยมชมกิจการบริษัท โดยสมาชิกชมรมอาสาพิทักษ์ สิทธิผู้ถือหุ้นจากสมาคม ส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)

ณ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง กรุงเทพฯ

17 กันยายน 62

ONEASEAN CONFERENCE 2019 BY UBS SECURITIES

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

11 พฤศจิกายน 62

ประกาศผลการดำเนินงานประจำปี ไตรมาส 3/2562

12 พฤศจิกายน 62

ประชุมนักวิเคราะห์ หลักทรัพย์ประจำ ไตรมาส 3/2562

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

15 พฤศจิกายน 62

บริษัทจดทะเบียน พบผู้ลงทุน ในงาน SET IN THE CITY

ณ รอยัล พารากอน ฮอลล์ 1 กรุงเทพฯ

3 ธันวาคม 62



IR MAGAZINE FORUM & AWARDS 2019

ณ ตลาดหลักทรัพย์สิงคโปร์ (SGX)



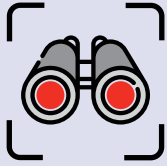
26 พฤศจิกายน 62

LOCAL NON-DEAL ROADSHOW BY BUALUANG SECURITIES

ณ กรุงเทพฯ

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ (GRI 102-1, 102-16)

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท



วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา



พันธกิจ

- นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง
- ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ
- ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธกิจที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลาย เส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียสามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีนและญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad “AAB” มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทเชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินประเภทเดียว ผูกบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินตระกูลเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้า และการตลาดที่แข็งแกร่งของ 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 จากนายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

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

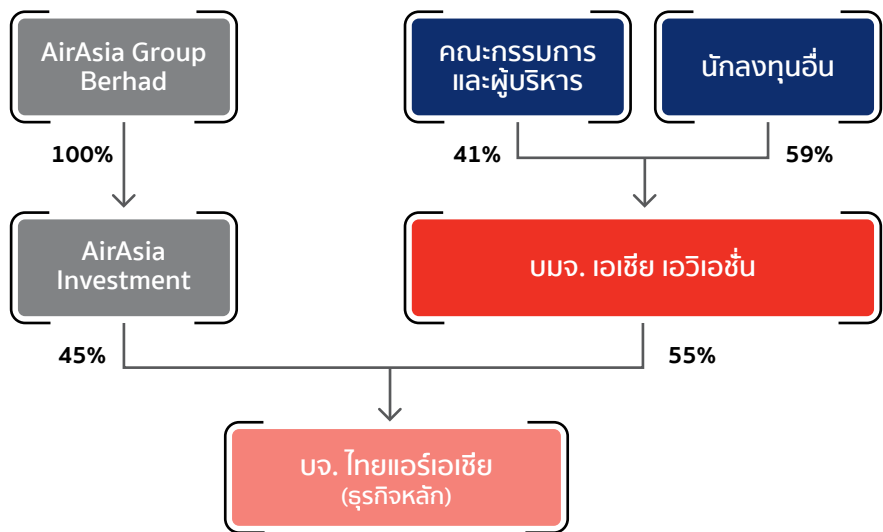
สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ AirAsia Investment “AAI” ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เพิ่มทุนจดทะเบียน

เป็นจำนวน 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 (GRI 102-5)

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นดังนี้



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

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

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งและโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

พัฒนาการที่สำคัญ

2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ รวมถึงเริ่มให้บริการเที่ยวบิน ระหว่างประเทศครั้งแรก ไปยังสิงคโปร์ด้วย เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่า
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มายังท่าอากาศยานดอนเมือง

2549

จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้น ร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2550

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2552

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2556

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สาม ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่ำแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556
- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สี่ ที่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

2558

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

2559

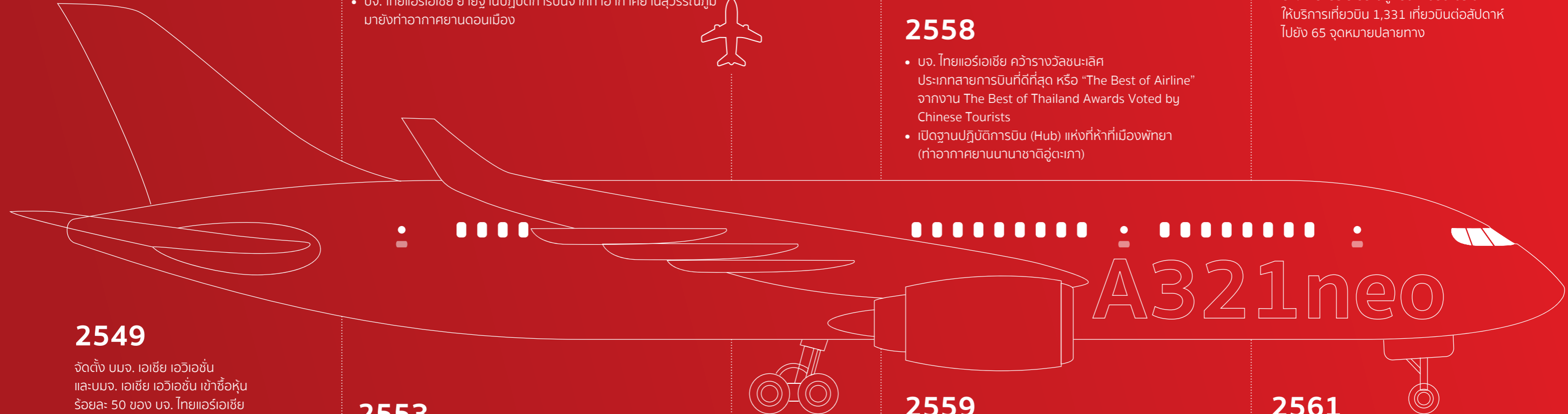
บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นี้อีลแรก ของประเทศไทย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทย ที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

2562

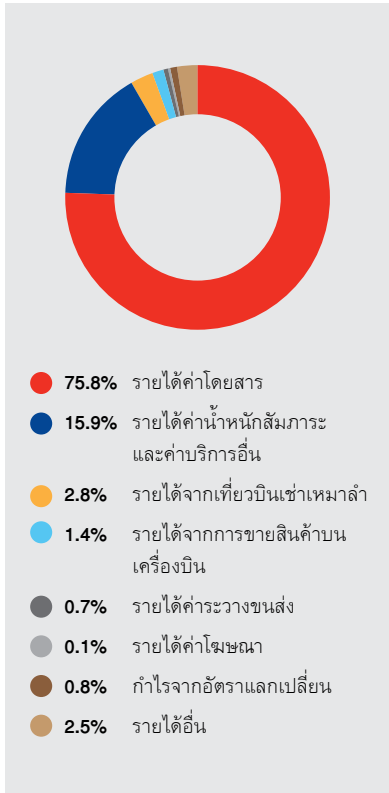
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว่ำรางวัลยอดเยี่ยม ด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ระดับภูมิภาค
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นี้อีลแรกของประเทศไทย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 63 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,331 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 65 จุดหมายปลายทาง



ลักษณะการประกอบธุรกิจ (GRI 102-2)

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 2560 ถึง 2562 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2560 ⁽¹⁾		2561		2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	26,622.9	71.4	29,072.8	72.3	31,506.4	75.8
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	6,993.7	18.7	7,853.1	19.5	6,599.4	15.9
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,615.2	4.3	1,064.7	2.7	1,174.8	2.8
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	469.8	1.3	606.7	1.5	589.0	1.4
รายได้ค่าธรรมเนียม	230.0	0.6	270.0	0.7	286.8	0.7
รายได้ค่าโฆษณา	71.2	0.2	37.5	0.1	24.2	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	36,002.8	96.5	38,904.8	96.8	40,180.6	96.7
รายได้อื่น						
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.1	0.9	250.4	0.6	350.5	0.8
รายได้อื่น	955.3	2.6	1,044.2	2.6	1,020.2	2.5
รวมรายได้อื่น	1,277.4	3.5	1,294.6	3.2	1,370.7	3.3
รวมรายได้	37,280.2	100.0	40,199.4	100.0	41,551.3	100.0

⁽¹⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

การประกอบธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

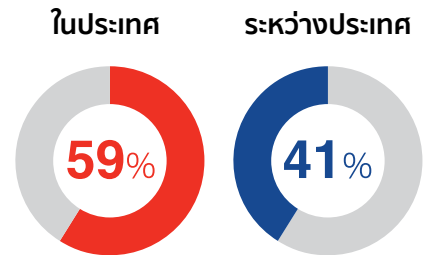
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 86 ในปี 2562 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกในอันดับที่ 10 จาก โอเอจี เอวิเอชัน เวิลด์ไวด์ ประจำปี 2562

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 22.1 ล้านคน โดยร้อยละ 59 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 41 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2560	2561	2562
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	22.7	25.2	26.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	19.8	21.6	22.1
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	87	85	85
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	22,379	25,019	26,940
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	19,523	21,243	22,670
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,500	1,477	1,478
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) ⁽⁵⁾	1.61	1.56	1.49
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) ⁽⁶⁾	1.52	1.58	1.55
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	1.05	1.00	1.03
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	56	62	63
จำนวนเที่ยวบิน	126,083	139,848	144,421
ระหว่างประเทศ	47,865	54,142	61,406
ภายในประเทศ	78,218	85,706	83,015
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	986	991	1,033
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	11.9	12.0	12.3
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	6,315	7,134	7,511
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	319	331	339
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	4.21	4.57	4.94
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	64.4	85.2	77.1
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	83	86	86

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมดคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) ค่าเฉลี่ยโดยรายได้ค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) ค่าเฉลี่ยโดยรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) ค่าเฉลี่ยโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) ค่าเฉลี่ยโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) ค่าเฉลี่ยโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่ลิงคิปรี MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 5 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และพัทยา (อู่ตะเภา)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 65 เมืองในทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 42 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 59 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 35 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 94 เส้นทางบิน

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



1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6 - 8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่ เกิ่นเทอ (เวียดนาม) ญาจาง (เวียดนาม) อาห์เมตดาบัต (อินเดีย) และสีหนุวิลล์ (กัมพูชา), ภูเก็ตสู่อพนมเปญ (กัมพูชา), เชียงใหม่สู่อานัง (เวียดนาม) และเซินเจิ้น (จีน), เชียงรายสู่อเซินเจิ้น (จีน) และหางโจว (จีน) อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและในแถบอินโดจีน อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินในระหว่างปีประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่อูเวนครู (อินเดีย) วิชาคาบัทนัม (อินเดีย) และโคตาคินาบาลู (มาเลเซีย), เชียงราย สู่อหาดใหญ่ ภูเก็ต กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) สิงคโปร์ และมาเก๊า, เชียงใหม่ สู่อุดรธานี และย่างกุ้ง (เมียนมาร์), กระบี่ สู่อฉงชิ่ง (จีน) สิงคโปร์ ฮองกง และมาเก๊า, ภูเก็ต สู่อคุนหมิง (จีน), พัทยา (อู่ตะเภา) สู่อเฉิงตู (จีน) หานานิง (จีน) และมาเก๊า ในระหว่างปี 2562

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

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 18 ร้อยละ 18 และร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

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

- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย 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 จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณี ดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับประกันความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค้ำรักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ

การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทาง และทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัททุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและต่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าที่สุด ด้วยแพ็คเกจสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทางประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบินตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป และความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมด จะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน จัดการบุกกิ่ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือก พร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน จะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กัญแจล็คคัสสัมภาระและหมอนพับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.3 บริการอื่นๆ

- บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วมที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชียบีก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- การให้บริการพื้นที่โฆษณา:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบิน อาทิ โฆษณาบนช่องเก็บสัมภาระ พื้นที่โฆษณาด้านหลังของโตะหน้าต่างที่นั่ง พื้นที่โฆษณาในนิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย-จีน) พื้นที่โฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ
- บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับบริษัท คาร์ทราวเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าในราคาที่ย่อมเยาไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน
- พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

- การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ท ป่าตอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย

3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันที โดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสาร แต่ทั้งนี้ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

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



การขายทางอินเทอร์เน็ต



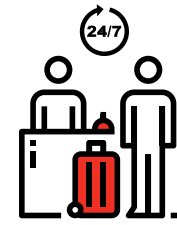
ร้อยละ
63
www.airasia.com

การขายทางตรง



ร้อยละ
15

การขายทางอ้อม



ร้อยละ
22

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 63 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 15 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 22

4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชัน AirAsia (Application) บนโทรศัพท์ที่เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย 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 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด, บัตรเครดิต, พร้อมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

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 “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสที” 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 ได้รับรายได้จากแอร์เอเชีย โก และ เอ็กซ์พีเดีย ในส่วนของค่าบริการบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพคเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้า และซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมง สำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ 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 ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับทำแผนการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยาน จอแอลอีดีภายนอกอาคาร เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

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

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้ใช้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือรวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชีย ผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้การจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันทีที่ และในปีนี้ได้นำเสนอเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้องอย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง

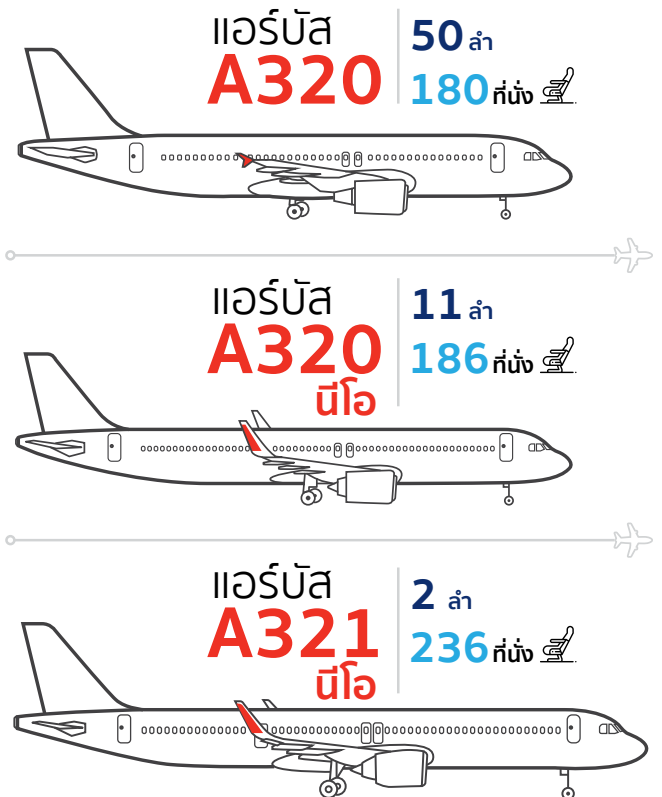
เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 61 ลำ และแอร์บัส A321 จำนวน 2 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมจำนวน 42 ลำ จาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 14 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 28 ลำ รวมถึงในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 15 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 6 ลำ สำหรับปี 2563 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 รวมทั้งสิ้นเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนภายในกลุ่มบริษัทตลอดสุทธิจำนวน 4 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียประกอบไปด้วยรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 50 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และ แอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 6.49 ปี และตลอดปี 2562 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน



ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบิน อย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 16 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 46 ลำ 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 - 16 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,409.0 - 1,531.7 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 มีจำนวน 10,582.5 ล้านบาท 14,635.6 ล้านบาท และ 13,962.8 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 31 ร้อยละ 37 และร้อยละ 34 ของรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมัน และการค้าปลีก และ บจ. เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายได้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

3. ลูกค้ายัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (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 (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) หรือ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 569.0 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจ การดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรามุ่งมั่นในการพัฒนาการปฏิบัติ การคงไว้และการปรับปรุงกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการดำเนินงานของเรา บรรลุเป้าหมายขององค์กร ภายใต้ระดับด้านความปลอดภัยและมาตรฐานสากล เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ไร้กังวลใจได้ และมีความสะดวกสบาย โดยที่พนักงานทุกคนในทุกระดับขององค์กรมีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด โดยเริ่มต้นที่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท

พันธกิจของเราคือ

- สนับสนุนการจัดการด้านความปลอดภัยผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมเพื่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร สนับสนุนการปฏิบัติ การมีส่วนร่วมด้านการรายงาน การสื่อสาร และการจัดการอย่างจริงจังโดยใส่ใจผลของระบบการจัดการอื่นๆ ขององค์กร
- กำหนดให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบพื้นฐานของผู้จัดการและพนักงานทุกระดับ
- กำหนดให้ชัดเจนว่าพนักงานทุกคน ผู้จัดการและลูกจ้างมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการด้านความปลอดภัยขององค์กรและประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย
- จัดให้มีกระบวนการชี้แจงอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานเพื่อที่จะจัดการหรือลดความเสี่ยงของผลกระทบจากอันตรายของกระบวนการหรือกิจกรรมของบริษัท ให้อยู่ในระดับประสิทธิภาพความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้
- ทำให้มั่นใจว่าบริษัทจะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย ผ่านระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามขอบเขตอำนาจของกฎหมาย
- การดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน
- ทำให้มั่นใจว่า บริษัทมีการฝึกอบรมทักษะการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างเหมาะสมเพียงพอ ในการปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน
- ทำให้มั่นใจว่าพนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน และการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ ให้พนักงานมีความรู้ในด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการปฏิบัติงาน
- มีการกำหนดและวัดผลประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยตามดัชนีชี้วัดสมรรถนะและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่ปฏิบัติได้จริง
- มีการปรับปรุงสมรรถนะด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ผ่านกระบวนการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- ทำให้มั่นใจว่าระบบการสนับสนุนจากภายนอกและการบริการ เพื่อให้บรรลุตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- ทำให้มั่นใจว่ามีการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

1.2 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด โดยมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยของสายการบินได้มีการตรวจสอบประวัติพนักงาน และได้จัดทำคู่มือแผนด้านการรักษาความปลอดภัยสายการบิน รวมถึงคู่มือขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ได้มีการจัดการฝึกอบรมเกี่ยวกับการตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและพนักงานภายในบริษัท เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการแทรกแซงการกระทำโดยมิชอบต่อการบิน รวมถึงมีขั้นตอนการตรวจสอบและตรวจค้นอากาศยานและป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ของอากาศยาน

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัยโดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

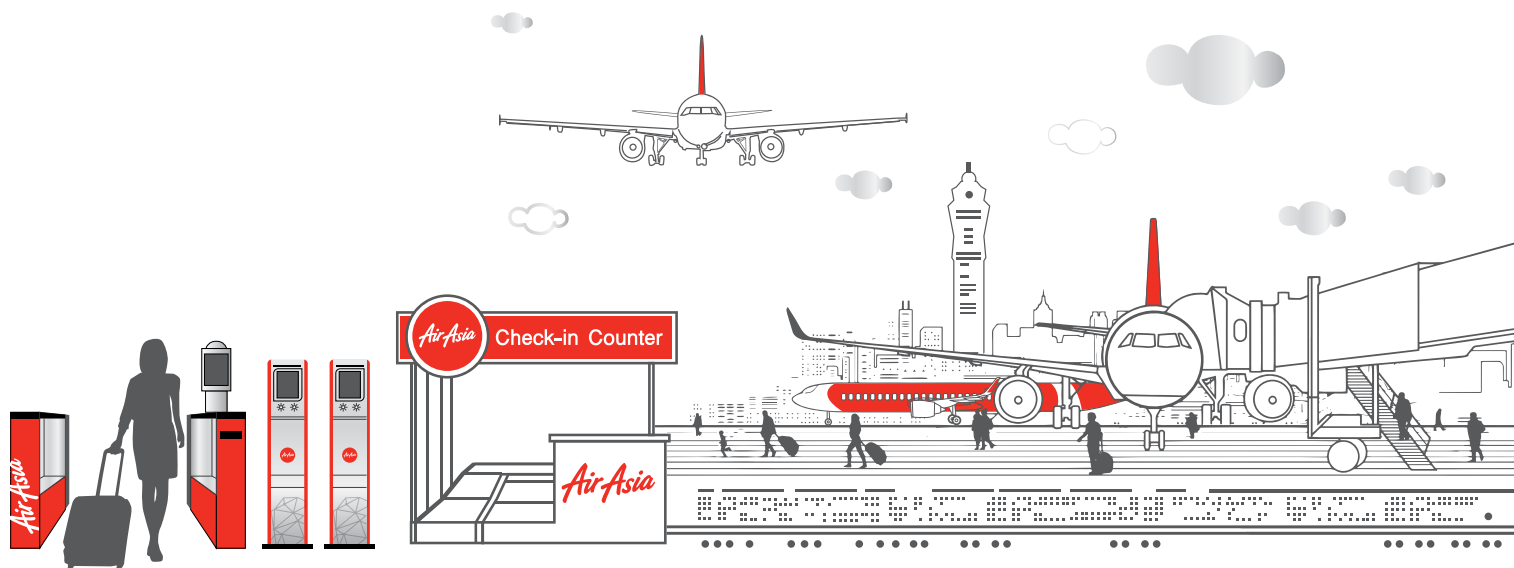
3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการ

สนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชียจะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลผลิตในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงพัฒนาการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ สำหรับปี 2563 หน่วยงานบริการลานจอด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (BRS) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกลงของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกทำลายไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอประมวลผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น



4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองขีดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย/ ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดชอบที่เกิดจากผลิตภัณฑ์ และความรับผิดชอบตามกฎหมายทางอากาศ AVN52E จะอยู่ในวงเงินรวมต่อปีซึ่งจำกัดความรับผิดไว้ที่วงเงิน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดชอบแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบินตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรอง และอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดชอบที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของกลุ่มแอร์เอเซียรวมต่อปีจำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภทในขอบเขตที่สามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปีสำหรับ แอร์เอเชีย เบอริฮาด และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรมธรรม์คุ้มครองความรับผิดชอบส่วนเกินสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมียวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์ และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและภาวะอุตสาหกรรม

จากรายงานเดือนมกราคม 2563 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2563 ขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 พื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากปีก่อนหน้า เนื่องจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน และปัญหาการแยกตัวของสหราชอาณาจักรจากสหภาพยุโรป (EU) แบบไร้ข้อตกลง (No-deal Brexit) กำลังคลี่คลายลง ทั้งยังได้รับแรงหนุนจากการปริมาณการค้าโลกที่คาดว่าจะกลับมาทยอยฟื้นตัว ผนวกกับเศรษฐกิจในหลายประเทศทั่วโลกจะได้รับอานิสงส์จากการดำเนินนโยบายการเงินและการคลังเชิงผ่อนคลายที่ได้ใช้กระตุ้นเศรษฐกิจไปในปี 2562 อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจะระงับต่อไปยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความไม่แน่นอนด้านการเจรจาการค้าระยะที่ 2 ระหว่างสหรัฐฯ และจีน และความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ในหลายประเทศ โดยเฉพาะสถานการณ์ตึงเครียดในตะวันออกกลาง และปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในภูมิภาคละตินอเมริกา รวมถึงการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบสายพันธุ์ใหม่ หรือไวรัสโคโรนา

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2563 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 70 - 75 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล มีแนวโน้มปรับตัวลดลง เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันโลกที่สูงขึ้นต่อเนื่องจากปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากการปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลง จากผลกระทบที่ต่อเนื่องของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ผนวกกับปริมาณความต้องการบริโภคเชื้อเพลิงในประเทศจีนลดลงภายหลังการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา แม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) จะมีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบก็ตาม แต่คาดว่าไม่สามารถชดเชยกับอุปสงค์ที่ลดลงได้ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันโลกมีความผันผวน

ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลก ในปี 2563 จะหดตัวร้อยละ 0.6 และทำให้สูญเสียรายได้ไปกว่า 29.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก การแพร่ระบาดของโรค รวมถึงความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์การเมืองและสงครามการค้าที่ตึงเครียดเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2563 ขยายตัวอยู่ระหว่างร้อยละ 1.5 - 2.5 เติบโตในอัตราที่ชะลอลง เนื่องจากภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ปัญหากลั้วที่รุนแรง และงบประมาณปี 2563 ที่ล่าช้า อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังคงได้รับแรงสนับสนุนจากการขยายตัวของอุปสงค์ภายในประเทศทั้งการใช้จ่ายภาคครัวเรือน ตลอดจนการลงทุนภาครัฐและเอกชน ซึ่งได้รับอานิสงส์จากการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 3 ครั้ง

มาอยู่ที่ร้อยละ 1.00 ในระหว่างปี 2562 - 2563 และการดำเนินมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐ โดยเฉพาะโครงการลงทุนขนาดใหญ่ตามแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาภาคคมนาคม โลจิสติกส์ ระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อาทิเช่น โครงการพัฒนาทางหลวงระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดใน EEC โครงการพัฒนาศูนย์กลางทางการบิน ภาคตะวันออก ณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภาและโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นต้น

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2563 หดตัวร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า โดยปรับลดคาดการณ์ลงจากเดิมที่เติบโตร้อยละ 8 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศลูกค้าหลักที่อาจเติบโตต่ำกว่าคาดการณ์ และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ซึ่งรัฐบาลจีนได้ออกมาตรการเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรค โดยการออกคำสั่งให้บริษัทนำเที่ยวทั่วประเทศหยุดดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยว และหยุดการขายตั๋วเครื่องบินและโรงแรม โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยประเมินกรณีที่ย่ำแย่ที่สุด หากรัฐบาลจีนประกาศใช้คำสั่งดังกล่าวเป็นระยะเวลา 9 เดือน (มกราคม-กันยายน) ประเทศไทยจะสูญเสียนักท่องเที่ยวจีนประมาณ 5 - 7 ล้านคน หรือสูญเสียรายได้ประมาณ 3 แสนล้านบาท ทั้งนี้คาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวของประเทศไทยจะอยู่ที่ 2.91 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.78 ล้านล้านบาท หรือหดตัวร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2563 ประมาณ 36 ล้านคน ลดลงร้อยละ 10 จากปี 2562 ที่จำนวน 39.8 ล้านคน อย่างไรก็ตาม เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวในเดือนมกราคม 2563 รัฐบาลได้อนุมัติมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น 16 มาตรการ อาทิเช่น การเพิ่มร้านค้าและจุดคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT Refund) และขยายเวลาเปิดด่านชายแดนมาเลเซียและลาวเป็น 24 ชั่วโมง ในช่วงวันหยุด รวมถึงการต่อระยะเวลามาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจ คนเข้าเมือง (Visa on Arrival-VOA) จนถึง 30 เมษายน 2563 เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองรอง ตลอดจนยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งนี้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติกรอบวงเงิน 500 ล้านบาท สำหรับโครงการฟื้นฟูภาคการท่องเที่ยว โดยตั้งเป้าว่าโครงการดังกล่าวจะสามารถช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ประมาณ 1 ล้านคน สำหรับตลาดภายในประเทศ คาดการณ์การท่องเที่ยวของชาวไทยอยู่ที่ 172 ล้านครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน และสร้างรายได้จำนวน 1.13 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดที่แข็งแกร่ง การจัดการเส้นทางบินที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย“เสน่ห์ความเป็นไทย”และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยมีแผนขยายเส้นทางบินไปยังจีนและอินเดียเพิ่ม

สายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาค่าโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้การบินไทยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 13.3 ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย อีกทั้งในอนาคตรัฐบาลมีโครงการขยายกิจการสนามบินไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก

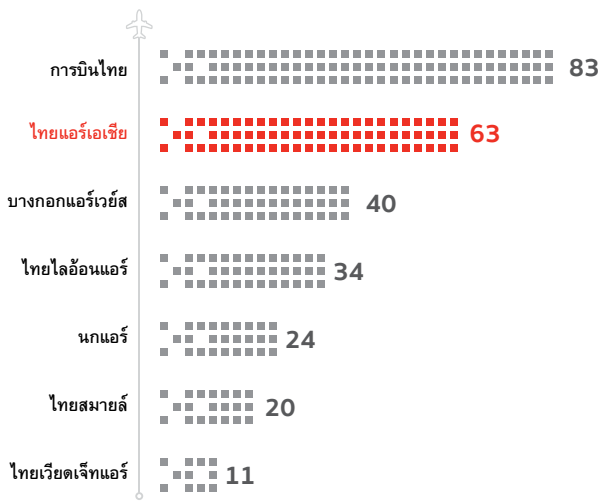
สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือชายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชุกุลยุทธ์ราคาค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นที่จะเพิ่มเส้นทางบินและส่วนแบ่งของตลาดต่างประเทศมากขึ้น

สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือชายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่กันยายน 2559

สายการบินไทยอีสตาร์ เจ็ท เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทย และสายการบินอีสตาร์ เจ็ท ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศเกาหลี ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการเที่ยวบินได้ในครึ่งปีแรกปี 2563 มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความสำเร็จของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาต่ำโดยสารถลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2562 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลัก จากทั้งสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่ง ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถเป็นผู้กำหนดราคาต่ำโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ หาดใหญ่ สู่ กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) กรุงเทพ สู่ น่าน และ กรุงเทพ สู่ ร้อยเอ็ด เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น กรุงเทพ สู่ อาห์เมดาบัต (อินเดีย) และ กรุงเทพ สู่ สีหนุวิลล์ (กัมพูชา) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งในและ/หรือระหว่างประเทศมีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบินดังกล่าวที่ปรากฏด้านล่าง



แหล่งข้อมูลจาก บริษัท และ Centre for Aviation (CAPA)

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนาม แอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) นกสก็๊ต (5) ไทยไลออนแอร์ (6) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และ (7) โกแอร์

2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการ แบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลออนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบิน "ใส่ใจมากกว่าที่เห็นเพราะทุกคนคือคนสำคัญ" นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยในปี 2563 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินรุ่นใหม่ "แอร์บัส A321 นีโอ" เข้ามาในฝูงบินจำนวน 2 ลำ เพื่อมาทดแทนเครื่องบินลำเก่าที่จะปลดประจำการ โดยเครื่องบินรุ่นใหม่จะมีปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นจำนวน 50 ที่รวมทั้งหมดเป็น 236 ที่นั่ง สามารถทำการบิน ได้ไกลกว่าเดิม และประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงมากกว่าเดิมร้อยละ 20 ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำลง โดยจะให้บริการในเส้นทางบินที่มีปริมาณความต้องการเดินทางสูง แต่ไม่สามารถเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินได้ แม้ว่าในปี 2563 นี้ จะไม่มีการขยายฝูงบินก็ตาม แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ผ่านการจัดสรรตารางการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบิน โดยเรายังไม่หยุดยั้งในการจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียใต้และตอนใต้ของประเทศญี่ปุ่น ซึ่งการแข่งขัน มีน้อยหรือไม่มี การแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยาย ส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น ในปี 2563 คาดว่าปริมาณที่นั่งของตลาดในประเทศจะหดตัวต่อเนื่องประมาณร้อยละ 6 ในขณะที่ความต้องการเดินทางในประเทศยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของภาครัฐ ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อผลประกอบการในปี 2563 นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าโดยสารแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือเพื่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารแบบสิ้นที่ จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

บัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ

ใช้จ่ายทุกวันzilๆ สะสม BIG Points รว้ๆ
ไว้จ่ายค่าตัวแทนเงินสด



บัตรสำหรับคนชอบบิน ที่ใช้จ่ายผ่านบัตรในชีวิตประจำวันzilๆ ทุก 20 บาท รับ 1 BIG Point มี BIG Points เท่าไรก็ใช้แทนเงินจ่ายค่าตัวได้
และเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับ BIG Points สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับ Platinum ของ AirAsia BIG Loyalty และสิทธิประโยชน์อีกเพียบ

BIG Points
X10
เมื่อใช้จ่ายที่แอร์เอเชีย

สิทธิพิเศษ ▶



เช็คอินก่อนใคร



ขึ้นเครื่องก่อนใคร



รับกระเป๋าก่อนใคร

ฟรี! ในปีแรก ▶



ที่นั่ง Hot Seat



เครื่องดื่มบนเครื่อง



โถงกระเป๋า

เงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารและบริษัทกำหนด สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา หรือ www.bangkokbank.com/creditcard



airasia.com
ใคร ใคร... ก็บินได้





ARE YOU READY FOR BILLIONS OF NEW SOUVENIR COLLECTORS?

The desire to explore, and experience the world is unstoppable. With the help of aviation, passenger numbers will rise to 7.8 billion by 2036.* This increase comes at the same time the aviation industry has set its own ambitious carbon emission targets.

Whilst the escalation in air travel brings huge and welcome opportunities, unless we meet aviation's net CO₂ emission targets, it will also become unsustainable. There are various things we can do, and are doing, to avoid and reduce emissions. But in the short to mid-term, carbon offsetting remains an essential lever to achieving those goals. Shell Aviation's expertise in quality assured, nature based solutions, enables our 24/7 carbon specialists to secure the offsets where and when your business needs. So you can meet your responsibilities, as you continue to make room for the growing number of eager souvenir collectors.

To find out how working together with Shell Aviation can help you to rise to the carbon challenge please contact our account managers around the world via our online contact database at shell.com/aviation

Shell Aviation

SOURCE:

* <https://www.iata.org/pressroom/pr/Pages/2017-10-24-01.aspx>



ปัจจัยความเสี่ยง



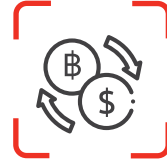
สภาวะอากาศ



น้ำมันเชื้อเพลิง



อัตราดอกเบี้ย



อัตราแลกเปลี่ยน

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าวและพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ สำหรับข้อมูลการบริหารความเสี่ยงสามารถดูได้ในส่วนการควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยงของรายงานประจำปี

บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งเราไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่เราพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมบิน

1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบินให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เทียวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเพื่อความปลอดภัยต่อการปฏิบัติการบิน และประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อาทิเช่น คลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัยในกรณีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลากำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศ

ที่แปรปรวนนั้น อาจส่งผลกระทบต่อให้ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับตัวลดลงได้

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นจึงมีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) เพื่อนำไปพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย SMS เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน มีการกำหนดนโยบายและจัดทำกระบวนการปฏิบัติที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการด้านการเงินและด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กร เน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย นอกจากนี้การประเมินความสมบูรณ์ของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญ ดังนั้นจึงมีการจัดตั้งการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยขึ้น เพื่อทำการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเสี่ยงและเฝ้าติดตามการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านความปลอดภัย

นอกจากนั้นบริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยจัดการเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมียุทธศาสตร์เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแล

ผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร รวมถึงมีการจัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินร่วมกับองค์กรภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ และมีการประเมินผลหลังการฝึกซ้อมเพื่อให้เกิดความคุ้นเคย สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติและสถานการณ์ของภาวะฉุกเฉินที่มีโอกาสเกิดขึ้นจริง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินงานการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 34 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2562 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการใช้เชื้อเพลิงเครื่องบินในระหว่างการปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนตัวเฉลี่ยร้อยละ 65 ของปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน 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 บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือ

ทางการเงิน 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 อาจต้องก่อภาระหนี้ที่มียอดสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชียบางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจส่งผลต่อต้นทุนการกู้ยืมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในอนาคต บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณาเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติ ภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน 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 ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมด มีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
- (6) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย
- (7) นิติบุคคลอื่น ตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (3) (4) (5) (6) หรือ (7) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรและในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้น จะต้องมีหุ้นเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อนี้ด้วย

ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติจะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียนหรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยนและหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงินผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทจะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ล้มสถานภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-Designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 58.95 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 41.05 ถือโดยคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 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 ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

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

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2563 ถึงปี 2567 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 4.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขาย, Oracle ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน, AIMS ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ, Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการขนส่ง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยาน ซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง 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 63 ในปี 2562 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ต อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

5. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 63 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินตระกูลเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของเครื่องบินรุ่นแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321นีโอ เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 และปี 2560 ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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)

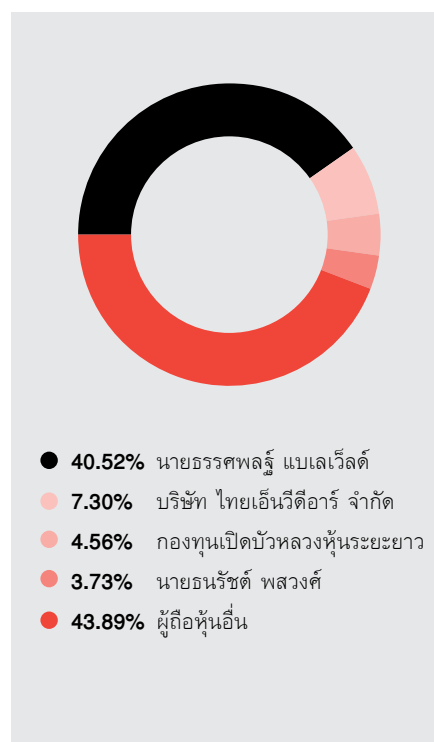
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายธรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์	1,965,088,286	40.52
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	354,135,465	7.30
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	221,354,300	4.56
4. นายธนรัชต์ พวงศ์	180,860,800	3.73
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	103,128,300	2.13
6. กองทุนเปิดกรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล	58,269,000	1.20
7. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ	56,523,500	1.17
8. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	45,729,700	0.94
9. นายสมศักดิ์ อมรพิทักษ์	44,611,900	0.92
10. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	35,667,700	0.74



บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. ^{1,2}	19,600,000	45.00
3. นายบรรคพลล์ แบลเวลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปริญญา รัตมีอาณินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบรรพตเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิติก	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ

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

AirAsia Group Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Group Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	559,000,000 ¹	16.73	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082 ²	15.45	-	-
Employees Provident Fund Board	176,739,649 ³	5.29	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	1,600,000 ⁴	0.05	1,075,485,082 ⁶	32.18
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000 ⁵	0.06	1,075,485,082 ⁶	32.18

หมายเหตุ

- Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- Employees Provident Fund Board ภายใต้การถือหุ้นโดย Citigroup Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
- ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ.2559, Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

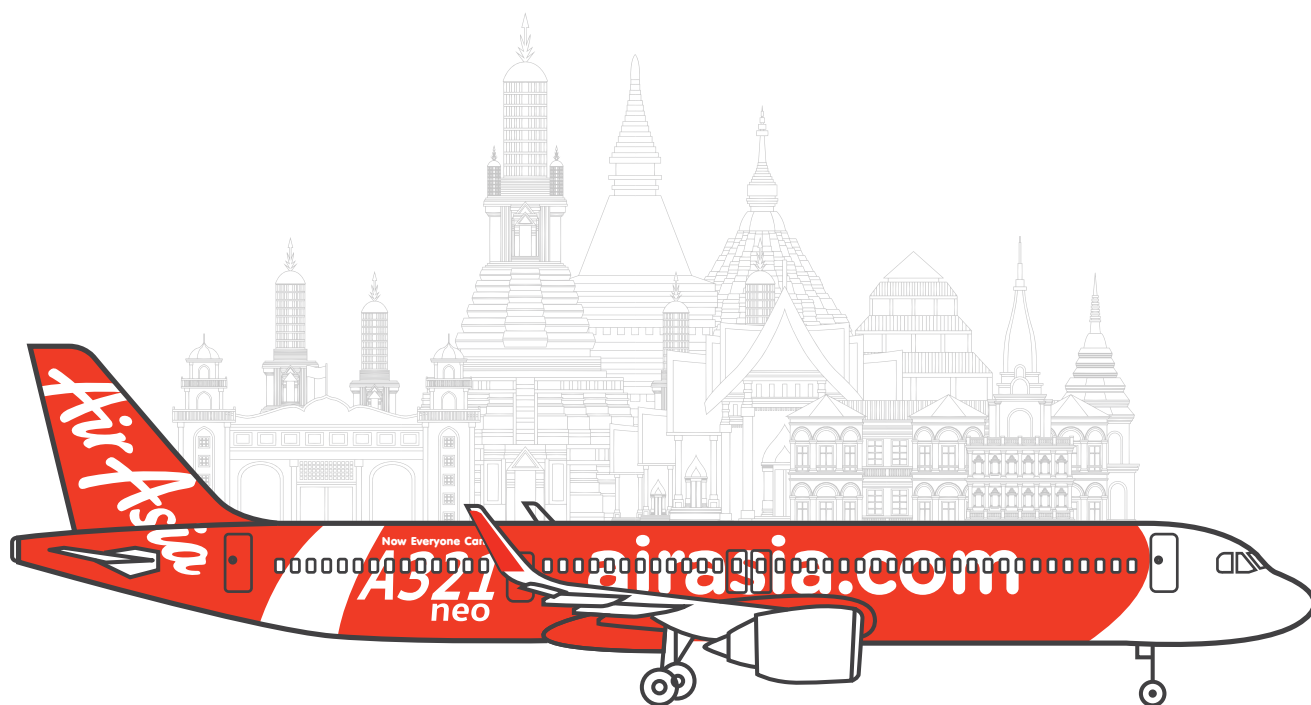
คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผล ได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีกำไรสมควรพอจะทำเช่นนั้น แล้วให้รายงานให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบในการประชุมคราวต่อไป

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายปันผล

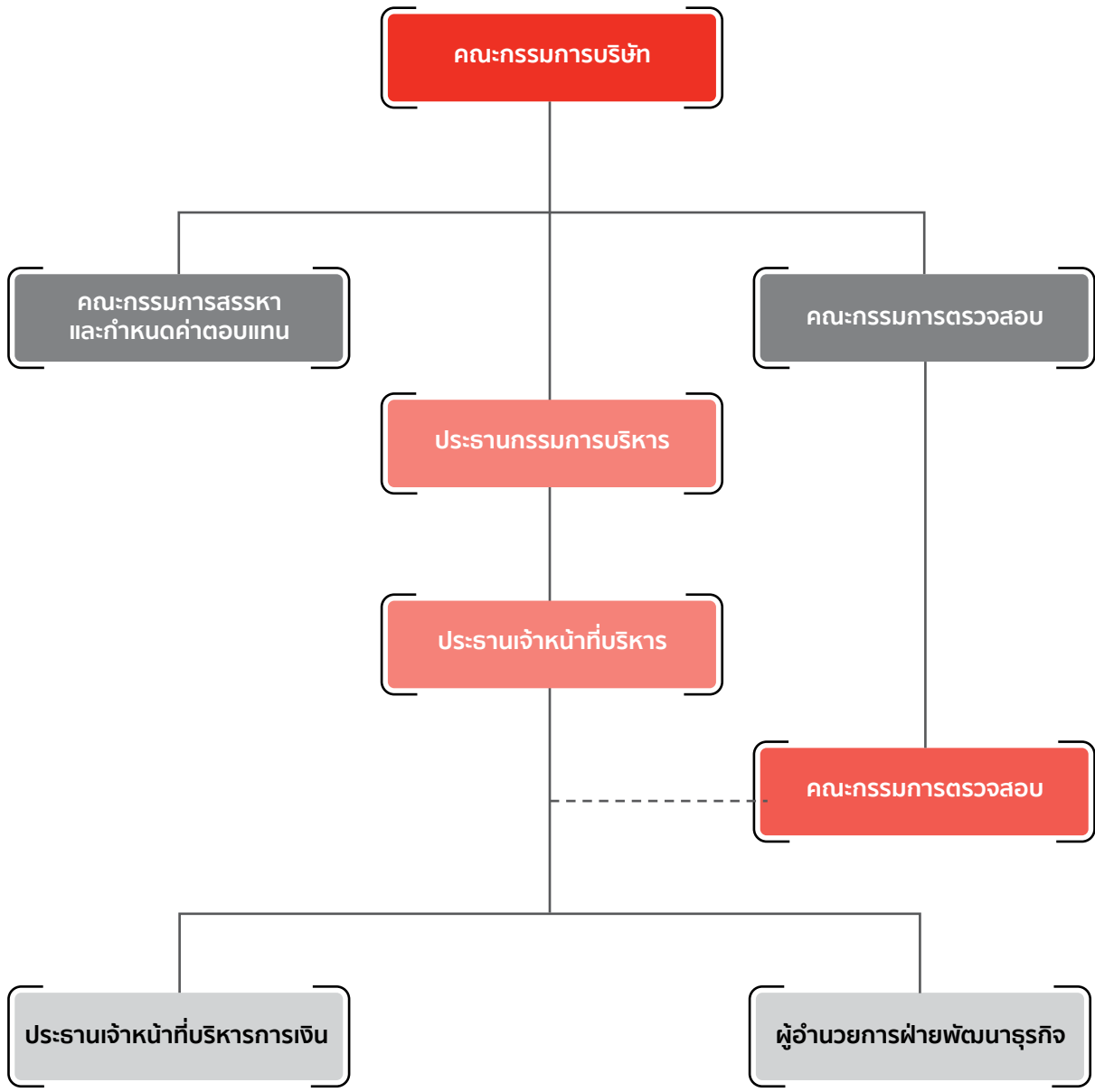
นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล



โครงสร้างการจัดการ (GRI 102-18)

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



โครงสร้างการจัดการ

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

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4. นายธรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์	กรรมการ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง*	กรรมการ
7. นายปรีชญา รัตมีธานีรินทร์	กรรมการ
8. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการ
9. นายไพรัชต์ พรพัฒนางกูร	กรรมการ

* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 5/2562 วันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 มีมติแต่งตั้ง นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ทั้งนี้ วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 เป็นต้นไป

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกับนายไพรัชต์ พรพัฒนางกูร หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล หรือนายปรีชญา รัตมีธานีรินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้นด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และความระมัดระวัง รักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทและบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและ

นำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

3. ติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานอุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม
10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
11. แต่งตั้งเลขาธิการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
13. จัดทำรายงานประจำปีและรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณานอุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	การประชุมทั้งหมดในปี 2562	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม	
		ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	6	6	-
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	6	6	-
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	6	4	-
4. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	6	4	1
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6	6	-
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	5*	3	-
7. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	6	5	-
8. หม่อมหลวงบวรนาถเทพ เทวกุล	6	5	-
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	6	6	-

* นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562

โดยในปี 2562 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการคิดเป็นร้อยละ 84.44 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวินธุ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/5
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	3/5

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลขาธิการหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายบัตร (charter)
 - (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
 - (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
 - (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ด. หรือตลาดหลักทรัพย์
11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ
 ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันทัต สงวนตฤกุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 มีมติแต่งตั้งนายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทนนายสันทัต สงวนตฤกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยให้ผลตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2563

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหาร สี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ 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 ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร

สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวมเพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปีเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท
- ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
- พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
- มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือ

มอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

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

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	2/2
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	2/2
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	2/2

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาหลักกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหาร ระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัทโดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทาง การดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์

ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix)

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

	หลักเกณฑ์	จำนวนกรรมการ
อายุ	35 - 50 ปี	2
	51 - 60 ปี	5
	มากกว่า 60 ปี	2
เพศ	ชาย	9
	หญิง	0
จริยธรรม	ความเป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม	9
ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	3
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	6
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	6
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
	ความรู้ด้านวิศวกรรม	2
ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	4	

การพัฒนาความรู้กรรมการและผู้บริหาร

บริษัทเห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยสนับสนุนส่งเสริมให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท รวมทั้งบริษัทย่อยให้เข้าร่วมสัมมนาจากสถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2562 กรรมการบริษัทและผู้บริหารที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าร่วมการอบรม

หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28 นายวีรยุทธ โพธารามิก เข้าร่วมการอบรม หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (ปริญญาบัตร วปอ.) รุ่นที่ 62 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร และนายสันหัตถ์ สงวนดีกุล เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) หัวข้อ AutoMotion and RPA (Robot Process Automotion) for Accounting และหัวข้อ การทบทวนการกำกับดูแลของงบการเงินรายไตรมาสสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ ใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. 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 และกรรมการชด้อยย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากลับกรอง และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท และกรรมการชด้อยย และจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาท ต่อครั้ง 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 ภรรยา และบุตรที่ชออบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร ให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทกำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชด้อยย

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2562

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

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 7.88 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,800,000	1,200,000	80,000	3,080,000
นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์ (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,440,000	960,000	80,000	2,480,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,280,000	960,000	80,000	2,320,000

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2562 ข้างต้นเป็นเช่นเดียวกับปี 2561

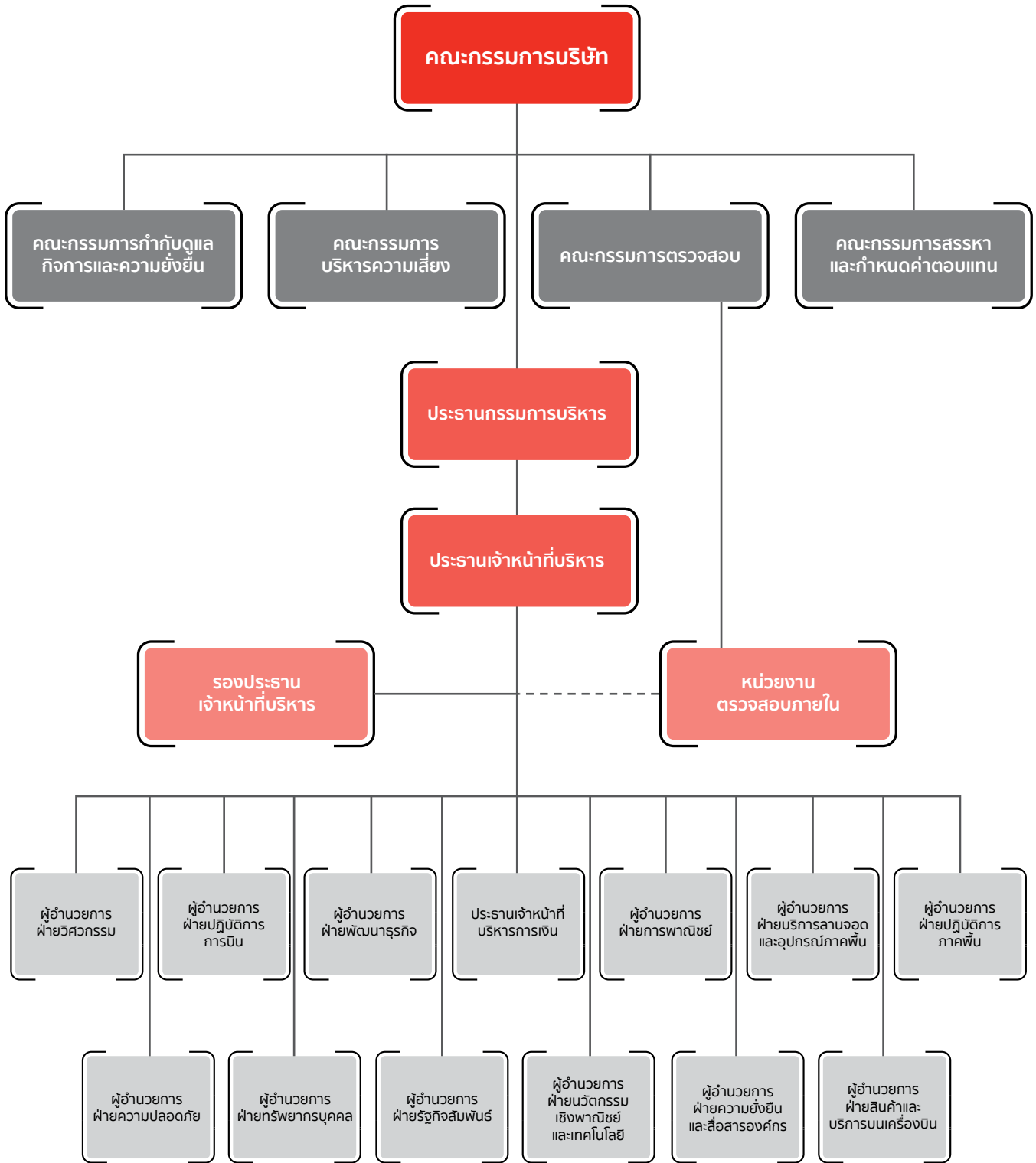
2. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

ในปี 2562 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2562

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 62	จำนวนหุ้น ณ 28 ธ.ค. 61	จำนวนหุ้น ที่เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร	1,965,088,286	2,004,088,286	(39,000,000)	40.52
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	-	600,082	(600,082)	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	700,000	(700,000)	-
7. นายปรีชญา รัชมิธานินทร์	กรรมการ	7,000,000	19,000,000	(12,000,000)	0.14
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	9,351,977	17,351,977	(8,000,000)	0.19
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ	200,000	200,000	-	0.0041
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันทัต สงวนตีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	780,000	780,000	-	0.0161

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

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

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวาณิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ/กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
5. นายคามารูติน บิน เมอรานัน	กรรมการ
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการ
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร	กรรมการ

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ กรรมการสองในสามคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายคามารูติน บินเมอรานัน หรือ นายรอซแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

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

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัทสมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในวันนั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนองหลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับประกัน ค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับการเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับการเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562

ชื่อ	การประชุมทั้งหมดในปี 2562	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม	
		ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	7	7	-
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	7	7	-
3. นายบรรณพลฐ์ แบลเวลด์	7	5	1
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	7	7	-
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	7	1	1
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน	7	5	1
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	7	7	-
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	7	6	-
9. นายไพรัชต์ พรพัฒนางกูร	7	7	-

โดยในปี 2562 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ คิดเป็นร้อยละ 82.54 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวินัน เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับมาเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
นายวิเชฐ ตันติวานิช	6/6
นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	6/6

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 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4. นายปรีชญา รัศมีอาณินทร์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

โดยมี นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	2/2
2. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	1/2
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	2/2
4. นายปรีชญา รัศมีอาณินทร์	2/2

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายสันติ สวงวงศ์กุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นาวาอากาศเอกสุรพันธ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายบัญญัติ หาระกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยงรวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผล
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลล์ แบลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4. นายสันทัต สงวนดีกุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5. นายบัญญัติ หาระกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
6. นางอีลฎี พันธุมจินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
7. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
8. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
9. นายชาติรี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
10. นางสาวณัฐริณี ตะวันชูลี	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด
11. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
12. นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
13. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
14. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสกรพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 มีมติแต่งตั้งนายไพรัช พรพัฒน์นางกูร ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทนนายสันทัต สงวนดีกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าวโดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2563

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการหรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายชื่อที่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัทซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหาร เพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทางกลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางการดำเนินงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
- มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น

จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
3. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือ

คำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	2/2
2. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	2/2
3. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2/2

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลับกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของ

โครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็นการประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix) ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสอดคล้องครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

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 และประสบการณ์ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	7
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	8
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	2
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
ความรู้ด้านวิศวกรรม	ความรู้ด้านวิศวกรรม	0
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการ และการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5

การพัฒนาความรู้กรรมการ และผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เข้าร่วมสัมมนาจากสถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2562 กรรมการบริษัทและผู้บริหารที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าร่วมการอบรมหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28 และนายสันทัต สงวนดิกุล เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) หัวข้อ AutoMotion and RPA (Robot Process Automotion) for Accounting และหัวข้อการทบทวนการกำกับดูแลของงบการเงิน รายไตรมาส สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน โดยกรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีความสามารถและมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
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 มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2562

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)	
	รายเดือน	เบี้ยประชุม
คณะกรรมการ		
- ประธานกรรมการ	-	100,000
- กรรมการ	-	80,000
คณะกรรมการตรวจสอบ		
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน		
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน		
- ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000
- กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2.98 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)				รวม
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	
นายวิเชฐ ตันติวาณิช (ประธานกรรมการบริษัท/ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน)	700,000	600,000	80,000	80,000	1,460,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัท/กรรมการตรวจสอบ/ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	560,000	480,000	80,000	-	1,120,000
นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	400,000	-	-	-	400,000

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2562 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2561

2. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมิน โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบด้วย สภาวะการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

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 และงบประมาณต่างด้านผู้โดยสารที่อาจเกิดขึ้น
- 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 เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โดยในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 151.63 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

บุคลากรและการฝึกอบรม (GRI 102-8)

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 5,974 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2562
นักบินและนักบินผู้ช่วย	689
ลูกเรือ	1,188
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,367
วิศวกรรม	641
การตลาด	290
สำนักงานใหญ่	236
อื่นๆ	563
รวม	5,974

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2562
กรุงเทพฯ	4,314
ภูเก็ต	361
เชียงใหม่	445
กระบี่	158
อุตรดิตถ์	144
อื่นๆ	552
รวม	5,974

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 อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงานและยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรมในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

คำตอบแทนบุคลากร

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 6,585.48 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

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

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งดำเนินการโดย CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสารการบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระบุดูตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

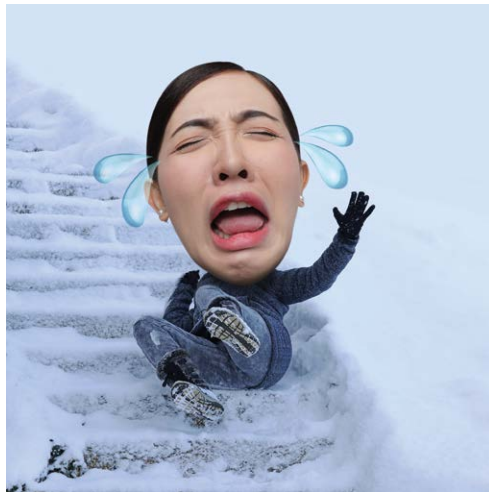
พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีการปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

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

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้ค้ำประกันว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทในกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)



**ยิ้มรับทุกสถานการณ์
ด้วยประกันการเดินทาง
TUNE Protect
จากแอร์เอเชีย**



อุบัติเหตุ เจ็บป่วย ทรัพย์สิน



ซื้อง่าย คลิกเดียวมั่นใจ คู่คุ้มครองให้ตลอดทริป

ประกันการเดินทาง TUNE Protect แผนไป-กลับ ดูแลตลอดทริปตั้งแต่เช็คอินจนกลับถึงสนามบิน
คุ้มครองค่ารักษาพยาบาล ความสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินส่วนตัวที่เกิดขึ้นขณะท่องเที่ยว

ช่องทางการซื้อประกัน



ซื้อพร้อมบัตรโดยสาร
ที่ AirAsia.com



ผ่านเมนูจัดการบิลคั้ง
หรือขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์



ผ่านทางเว็บไซต์
www.tuneprotect.com/airasia



หมายเหตุ *Tune Protect รับประกันโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการจัดให้มีการประกันภัย โดย บริษัท เกรท ฟอรัทูน โบรกเกอร์ จำกัด ใบอนุญาตเลขที่ ๐๐๐๑๘/๒๕๕๙

**ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่ซื้อ เชิญไปเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์ โทร. 02 203 9798 อีเมล: enquiry.th@tuneprotect.com



TOGETHER FOR BETTERMENT



รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอโอเอ็น จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ /
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 58

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น (ร้อยละ)¹
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- MBA (Finance and Marketing), University of Hartford, Connecticut, U.S.A.
- เศรษฐศาสตรบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56/2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (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 เอโอเอ็น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงิน	คณะกรรมการการรักษาความมั่นคง ปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วีเอสที
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บจ. ซี เอ ไอ (C asean)
2561 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ กลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/กรรมการอิสระ	บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แบรนด
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง
2560 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. ชาร์ป แร็บบิส
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. ขาวความคิด
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. เฟิร์ม
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บมจ. ภัทรลิสซิง
2553 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. เวอร์ติเคิล ลิ่งค์
2561 - 2562	กรรมการ	มูลนิธิศาลเยาวชนและครอบครัว จังหวัดเชียงใหม่

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2560 - 2562	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. หลักทรัพย์ จีเอ็ม โอ-แซด คอม (ประเทศไทย)
2555 - 2562	ประธานกรรมการบริหารศูนย์ C asean	บจ. ซี เอ ซี
2561	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA)
2560 - 2561	ประธานคณะกรรมการด้านการตลาด และประชาสัมพันธ์และกรรมการอิสระ	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2558 - 2560	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพาณิชย์
2558 - 2560	กรรมการอิสระ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย (ธสน)
2556 - 2560	อนุกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	สำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2555 - 2560	กรรมการ	สมาคมกวางแผนการเงินไทย (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 เอ็นเตอร์เทน เม้นท์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์
- บมจ. ไทยอینگเกอร์ โฮลดิ้ง
- บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโพลีโลจิสติกส์
- บมจ. ภัทรลิสซิ่ง

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- สมาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
- คณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัย
ไซเบอร์แห่งชาติ
- กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แปรนด์
- บจ. วีเอสที
- บจ. ซี เอ ไอ (C asean)
- บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
- บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี
- บจ. ชาร์ป แร็บบิส
- บจ. ขายความคิด
- บจ. เฟิร์ม
- บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์
- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- บจ. เวอร์ดิเคิล ลิ่งค์

**การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท**

- ไม่มี -

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

กรรมการ/
กรรมการตรวจสอบ/
ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด
ค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 55

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, U.S.A.
- 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/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. โดมโน เอเชีย แปซิฟิก
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เฟิร์ส โคราซ วินด์
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามโคย์ อเวนิว
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วาว เอฟเพกท์ (ชื่อเดิม บจ. วาว แฟกเตอร์)
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ไพรม์ โรด เพาเวอร์ (ชื่อเดิม บมจ. ฟู้ด แคปปิตอล)
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วะตะแบก วินด์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น เอนเนอจี โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. นวเวช อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล (ชื่อเดิม บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์)
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอจี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ไซเนิส อคาเดมี
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อคาเดมี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ทิวเตอร์ริง
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์นควีซัน (ประเทศไทย)
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.เอ็น. แอนด์ แอลโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคย์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู นื่อง
ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี. อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. สปอร์ต โซไซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
2561 - 2562	กรรมการ	บจ. เบค ซีส ทาร์ต
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค19)

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น-เคปเปิล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค28)
2559 - 2561	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2558 - 2561	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น โฮลดิ้ง
2552 - 2561	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น ออวิจ
2539 - 2561	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
2553 - 2560	กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	บมจ. แม็ทซิง แม็ทซิไมซ์ โซลูชั่น
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็น มิวสิค รูม
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคทีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2557 - 2558	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. ฟินันซ่า
- บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กโทรนิคส์
- บมจ. ไพรม์ โรด เพาเวอร์

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. โดมินโน่ เอเชีย แปซิฟิก
- บจ. สยามโคย์ อเวนิว
- บจ. เฟิร์ส โคราซ วินด์
- บจ. วาว เอฟเฟกท์
- บจ. วัฒนะแบก วินด์
- บจ. เคทีเอ็น เอนเนอจี โฮลดิ้ง
- บจ. วินด์ เอนเนอจี โฮลดิ้ง
- บมจ. นวเวช อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล
- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
- บจ. เคทีเอ็น ไซนีส อะคาเดมี่
- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
- บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์ริง
- บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่
- บจ. เคทีเอ็น ออวิจ
- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค
- บจ. อีสเทิร์นควีซัน (ประเทศไทย)
- บจ. เค.เอ็น.แอนด์แอลโซซิเอทส์
- บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
- บจ. สยามโคย์
- บจ. สปอร์ต โซไซตี้
- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
- บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น
- บจ. เค.อี.ซี.อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล
- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
- บจ. ดู ดู นื่อง

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายวิรัช โพธารามิก

กรรมการ/
กรรมการตรวจสอบ/
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 264/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 62/2562 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหาร ความสัมพันธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร	บมจ. โมโน เทคโนโลยี
2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการอาวุโสประจำสำนักประธาน ผู้บริหาร	บมจ. ทริปเปิลที บรอดแบนด์
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. โกรว์ กรีน คอนซิลแตนท์
2562 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. ไทยโปรเฟสชั่นแนล บาสเกตบอลลีก
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ	บมจ. อุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. วี.บี. คอร์เปอร์เรชั่น
2552 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายประสานงานราชการ	บมจ. อารีญา พรอพเพอร์ตี้
2560 - 2562	ผู้อำนวยการฝ่ายขายและธุรกิจองค์กร	บมจ. โมโน เทคโนโลยี
2554 - 2562	ผู้อำนวยการประจำสำนักประธานผู้บริหาร	บมจ. จัสมิน อินเทอร์เน็ตชั่นแนล
2554 - 2560	ผู้จัดการทีมฟุตบอล BBCU	Big Bang Chula United Football Club

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. อุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์ - บมจ. ทริปเปิลที บรอดแบนด์
- บมจ. โมโน เทคโนโลยี - บมจ. อารีญา พรอพเพอร์ตี้

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. วี.บี. คอร์เปอร์เรชั่น - บจ. ไทยโปรเฟสชั่นแนลบาสเกตบอลลีก
- บจ. โกรว์ กรีน คอนซิลแตนท์

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายบรรณพล แบเลเวิลด์

กรรมการ /
ประธานกรรมการบริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
21 มิถุนายน 2550

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง
ประธานกรรมการบริหาร
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
40.52

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- 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
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เร็ด เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วันเดอร์เฮลธ์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูน่าประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทวอรี่ คอฟฟี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2561 - 2562	กรรมการ	บจ. ทูน่า มันทัน
2561	ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทริซิกดีไฟฟ์
2553 - 2561	กรรมการ	บจ. เวลธ์ เวนเจอร์ส
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. แอมเบิล เวลธ์
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
2558	กรรมการ	บจ. ซี ทรู
2557 - 2559	กรรมการ	บจ. แฟชั่น เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- | | |
|----------------------------------|-----------------------------|
| - บจ. ไทยแอร์เอเชีย | - บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์ |
| - บจ. เร็ด เอวิเอชั่น | - บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น |
| - บจ. วันเดอร์เฮลธ์ | - บมจ. ทูน่าประกันภัย |
| - บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ | - บจ. ไทวอรี่ คอฟฟี่ |
| - บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ | - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ |
| - บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น | - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท |

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายสันติสุข คลองไช้ยา

กรรมการ /
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
13 ธันวาคม 2554

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 54

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
0.20

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- 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)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28
ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ และรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ

11 พฤศจิกายน 2562

อายุ (ปี) 63

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต 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
พ.ย. 2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2560 - ก.ย. 2562	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
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 - ไม่มี -

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายปรัชญา รัศมีธานินทร์

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
28 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 61

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
0.14

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- 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
2562 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2561	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	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

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล

กรรมการ/
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
27 ธันวาคม 2560

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 58

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
0.19

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, U.S.A.
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, U.S.A.
- 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. อีโคโนลอคด์
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. อีโคโนลอคด์
- บจ. เดลวี โฮลดิ้ง

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้ง
ทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 45

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
0.0041

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ San Diego State University, U.S.A.
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets รุ่นที่ 7/2561 ศูนย์ส่งเสริมการพัฒนาความรู้ตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายสันทัต สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่ง
6 กรกฎาคม 2559

อายุ (ปี) 56

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
0.0161

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver, U.S.A.
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) หัวข้อ AutoMotion and RPA (Robot Process Automotion) for Accounting และ หัวข้อการทบทวนการกำกับดูแลของงบการเงินรายไตรมาส สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2553 - 2559	รองกรรมการผู้จัดการ	บมจ. หลักทรัพย์ ธนชาติ

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน - ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

นายวิเชฐ ดันติวานิช

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่
22 กุมภาพันธ์ 2561

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่
27 ธันวาคม 2560

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่
13 ธันวาคม 2554

นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่
27 ธันวาคม 2560

นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่
19 กันยายน 2546

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายคามารูติน บิน เมอรานัน

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
12 พฤศจิกายน 2546

อายุ (ปี) 58

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University, U.S.A.
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University, U.S.A.
- 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
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Touristly Travel Sdn. Bhd.)
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Philippines, Inc.
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Philippines AirAsia, Inc.
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	RedBeat Ventures Sdn. Bhd.
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	LC Airfields Sdn. Bhd. (In Striking Off)
2560 - ปัจจุบัน	Commissioner	PT. Airasia Indonesia TBK
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Pte. Ltd.
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Live Sdn. Bhd.
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Labs Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia SEA Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	GCG Capital Limited
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epik Shop Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Lancefield Property SARL

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
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.)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
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 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	Notel Management Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Management Sdn Bhd)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Sofa Al Azhar Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	New Haven Resort Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	OMT Hotels Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Sdn Bhd)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BigPay Malaysia Sdn. Bhd.
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn. Bhd.

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2549 - ปัจจุบัน	Non Independent Non-Executive Director	AirAsia X Berhad
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	All Agile Industries Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa
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. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday 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
2553 - 2562	กรรมการ	Tune Studios Sdn. Bhd.
2546 - 2562	กรรมการ	Chestar Properties Sdn. Bhd.
2559 - 2561	กรรมการ	Tune Capital Limited
2557 - 2561	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2554 - 2561	กรรมการ	CJ Aviation Holdings Pte. Ltd.
2554 - 2560	กรรมการ	Ultimate Skyline Sdn. Bhd.
2557 - 2559	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2551 - 2559	กรรมการ	Tune Service Sdn. Bhd.
2553 - 2558	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.

นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน

กรรมการ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
9 ธันวาคม 2559

อายุ (ปี) 63

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹
- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²
- 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 Director	IRIS Corporation Berhad
2558 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.
2548 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.
2545 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Fernrite Sdn. Bhd.
2561 - 2562	Independent Non-Executive Chairman	Bonia Corporation Berhad
2556 - 2562	Independent Non-Executive Director	Sona Petroleum Berhad
2546 - 2562	กรรมการ	MKM Resources 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

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

11 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 57

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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	บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Notes Limited (in the process of dissolution)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited (Labuan)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)
2558 - 2562	กรรมการ	Regenscience Sdn. Bhd.
2555 - 2562	กรรมการ	Cellsafe International Sdn. Bhd.
2547 - 2560	Deputy Group CEO	AirAsia Berhad

นางภัทรา บุตรวงศ์

กรรมการ

(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพัน
ตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2560

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0066

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

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

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2559 - ปัจจุบัน	ประธานกลุ่มเจ้าหน้าที่ บริหารการเงิน	กลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Com Travel Sdn. Bhd.
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ฟิลิปปินส์ แอร์เอเชีย
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เทเลพอร์ต (ประเทศไทย)
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เทเลพอร์ต โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย)
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.
2561 - 2562	กรรมการ	บจ. กราวนด์ทีมเร็ด โฮลดิ้งส์
2561 - 2562	กรรมการ	บจ. แซทส์ กราวนด์ เซอร์วิส สิงคโปร์
2561	กรรมการ	บจ. เร็ดคาร์โก้ โลจิสติกส์
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. บิ๊กเพย์ (สิงคโปร์)
2558 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - 2559	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

นายบรรณพล ฐิติ แบลเว็ลด์

ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่

14 พฤษภาคม 2561

หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล

รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่

9 สิงหาคม 2561

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่

14 พฤษภาคม 2561

นายสันหัตต์ สงวนดีกุล

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่

1 กันยายน 2559

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายบัญญัติ

หรรษกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0016

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ

กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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

นางธิลฉวี พันธุ์มจินดา

ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 46

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, U.S.A.
- 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) 51

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0024

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์
และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 43

สัดส่วนการถือหุ้นใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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

นายชาติรี ขวัญสังข์

ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 พฤศจิกายน 2559

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0022

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท การจัดการความปลอดภัยด้านการบิน มหาวิทยาลัย Central Missouri State, U.S.A.
- ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

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

นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

1 กรกฎาคม 2561

อายุ (ปี) 45

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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) 46

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทการจัดการต่างประเทศ สาขาการตลาดต่างประเทศ Thunderbird, The American Graduate School of International Management, Glendale AZ, U.S.A.
- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ สาขาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2552 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์

ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืน
และสื่อสารองค์กร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 สิงหาคม 2561

อายุ (ปี) 37

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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) 42

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

- ไม่มี -

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- 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

นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง

9 สิงหาคม 2562

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)¹

0.0024

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับ
กรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น²

- ไม่มี -

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

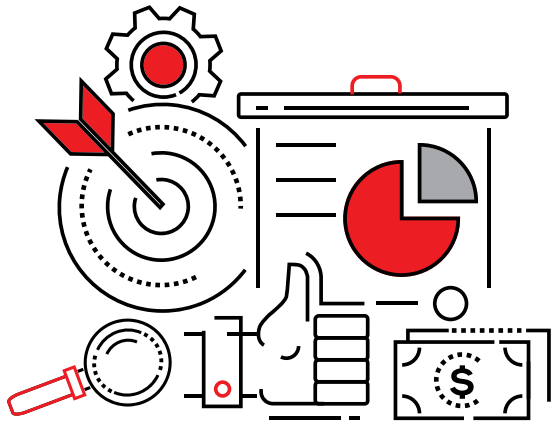
ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
ส.ค. 2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ส.ค. 2562	ผู้จัดการแผนกประกันคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2561	ผู้จัดการแผนกประกันคุณภาพ ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2558	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกการฝึกนักบิน ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การกำกับดูแลกิจการ



นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัท จึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้ นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี สำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแล กิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทาง ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และ ตลาดหลักทรัพย์ กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับ ดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหา ครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

สำหรับในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับ ดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญ แก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลัก ปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่ กิจการอย่างยั่งยืน โดยสามารถเปิดเผยข้อมูลให้สอดคล้องกับนโยบาย การกำกับดูแลกิจการในแต่ละหมวดได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของ ผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิ ออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนด หรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวก ในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใด ตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบ วาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็น ของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์ กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือก ที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุมจะแจ้งรายละเอียดของ เอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วยเพื่อรักษาสิทธิ ในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียงรวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับ บริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาส ให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางกลางทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำ ระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนน เสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มี จุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอาคารแสดงมีสาหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการ ให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่ อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับ ลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน 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 โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอมให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่ นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กับกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กับกันฉันสามีภริยา 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 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออกปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายใน ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่า ทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่ น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริง เช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

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

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้น และการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้า ปี 2562 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

คู่ค้า

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

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหาค่า

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2562 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10

- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แท้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนลดร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัดต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- สวัสดิการค่าอาหารกลางวันพนักงาน

การบริหารค่าจ้างและผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ ความสามารถ ตำแหน่งงาน และประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรคกิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนไปถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- *กิจกรรมเพื่อสังคม* อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบริจาคโลหิตที่มีต่อสังคม ทางบริษัทจึงมีนโยบายจัดกิจกรรมการบริจาคโลหิตทุก 3 เดือน ร่วมกับสภากาชาดไทย เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานภายในองค์กรสามารถบริจาคโลหิตได้อย่างสะดวกสบาย และเพื่อเป็นกุศโลบายเพื่อให้พนักงานทุกคนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ซึ่งในครั้งนีทางบริษัทได้ริเริ่มกิจกรรมการบริจาคโลหิตดังกล่าวมาตั้งแต่เดือนสิงหาคม ปี 2561 และดำเนินกิจกรรมมาจนถึงปัจจุบัน โดยในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 นอกจากจะมีกิจกรรมการบริจาคโลหิตในประเทศไทยแล้ว แอร์เอเชียในประเทศต่างๆ ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และจีน ได้จัดกิจกรรมบริจาคโลหิตเช่นเดียวกันพร้อมกับประเทศไทย รวมจำนวนผู้บริจาคโลหิตจาก 5 ประเทศ กว่า 400 คน นอกเหนือไปจากการบริจาคเลือดแล้ว ยังมีการจัดกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์อื่นๆ อาทิ Hammock Amok หรือการนำเอาสายยางดับเพลิงที่ปลดระวางมาทำการประดิษฐ์เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกให้แก่สัตว์ป่า และ กิจกรรมสอนน้องแยกขยะ ณ โรงเรียนวัดฉาง ซึ่งมีการเปิดรับอาสาสมัครจากพนักงานที่มีความตั้งใจที่จะช่วยเหลือและพัฒนาชุมชน

- **กิจกรรมครบรอบวันเกิดบริษัท** ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำอนุสรณ์ครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ ทั้งนี้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารพร้อมด้วยทีมผู้บริหารยังได้ทำการเดินทางไปเยี่ยมเยียนสถานี่ต่างๆ รวมถึงเข้าพบท่านผู้ว่าราชการจังหวัด และพนักงานไทยแอร์เอเชียประจำเส้นทางที่แอร์เอเชียปฏิบัติการบินไปถึง ทุกๆ 2 เดือน ตลอดปี 2562
- **กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน** พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน และกลุ่มกอล์ฟ เป็นต้น
- **การแข่งขันกีฬาสมัครเล่น** บริษัทได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งในสำนักงานและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศและต่างประเทศได้มีโอกาสพบปะ สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดไปจนถึงความเป็นอันหนึ่งเดียวกันในสายการบินแอร์เอเชีย อาทิเช่น Allstars Regional Futsal Tournament 2019, Allstars Regional Badminton Tournament 2019 เป็นต้น
- **กิจกรรมงานเลี้ยงอาหารค่ำพนักงานประจำปี 2562** เพื่อเป็นโอกาสให้ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์ประจำปี และเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปี ทางบริษัทได้ทำการจัดงานเลี้ยงอาหารค่ำให้กับพนักงาน โดยในปีนี้มีพิเศษกว่าปีอื่นๆ คือ ได้มีการจัดการแข่งขันวงดนตรีพนักงานเพื่อเปิดพื้นที่ให้พนักงานได้แสดงความสามารถซึ่งตัดสินโดยคณะกรรมการจัดงานซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกแผนกของแอร์เอเชีย และเป็นปีแรกที่ไทยแอร์เอเชียได้มีนโยบายให้พนักงานนำแก้วน้ำดื่มมาเองเพื่อลดปริมาณแก้วพลาสติกแบบใช้แล้วทิ้ง ซึ่งสามารถลดปริมาณการใช้แก้วพลาสติกรูปแบบดังกล่าวไปได้ถึง 50,000 ใบ

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

- Maintenance Familiarisation
- AMOS Training
- Aircraft And System Familiarisation
- Fuel Tank Safety
- Basic Electronic

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Duty Free/ Handheld Device
- Thai Announcement
- 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

Soft skills training

- 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
- Effective Time Management
- Effective Communication Skills

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของ พนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่าง เคร่งครัด รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบ การจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมี ฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการ ความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหาร จัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริม การดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝัง วัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือ ที่เรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยฯ เป็นหน้าที่ความ รับผิดชอบของทุกคน”
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety) โดยการมุ่งเน้นเชิงบวก (Positive Approach) โดย เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรม ที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมี การแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตาม ผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็น วัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมาย ของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 และ ผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 99 ซึ่งเกินจากเป้าหมายที่ตั้งไว้
- กิจกรรมวันความปลอดภัย (One AirAsia Safety Day) เป็น กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย โดยการจัดนิทรรศการความปลอดภัย ให้พนักงานทุกหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วมในการเยี่ยมชม เล่นเกมส์ ตอบคำถาม แข่งขันด้านความปลอดภัยต่างๆ อาทิ เช่น ประกวด ภาพถ่าย ประกวด VDO ความปลอดภัย ประกวดบุคคลตัวอย่าง ด้านความปลอดภัย เป็นต้น
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Hero) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความ ปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วม ของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงาน ที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงาน จากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดย ผ่านช่องทางกรรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการ รายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า CORUSON ซึ่งพนักงานสามารถ รายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์ อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตราย ดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและเผยแพร่คู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การ รับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบิน พลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและเผยแพร่ระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อ ให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไป อย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและเผยแพร่คู่มือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทาง ในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพ แวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความ ปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง
- การตรวจประเมินระบบการจัดการความปลอดภัย โดย IATA (IATA Operational Safety Audit - IOSA) ซึ่งบริษัทผ่านการตรวจประเมิน และรับรอง
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ บริหาร (จป.บริหาร) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ เทคนิค (จป.เทคนิค) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับ หัวหน้างาน (จป.หัวหน้างาน) และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ให้กับพนักงาน อย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure (SEP) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan (ERP) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid) สำหรับ พนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้น (Basic Fire Fighting) สำหรับพนักงาน ทุกคน
- การฝึกอบรมการช่วยเหลือหรือเคลื่อนย้ายผู้โดยสารที่มีความบกพร่อง ทางร่างกายอย่างปลอดภัย
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียง สะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัด ระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อม ในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2562 อยู่ที่ 7.09 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งมีแนวโน้มคงที่จากปีที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าบริษัทจะเติบโตมากขึ้นก็ตาม และคาดว่าในปีต่อไปสถิติอุบัติเหตุจะลดลงและเป็นไปตามเป้าหมาย

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2562 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน

- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาดปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยินยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกาย และจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียมรวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยีเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงาน หรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “ช่องทางการร้องเรียน” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแส จะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ 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 รวมถึง การพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

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

7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขาธิการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700

โทรสาร 02 562 5705

Email: taa_investorrelations@airasia.com

Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน และทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อยและผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2561 - 2562 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2561 (จำนวนครั้ง)	ปี 2562 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	4	2
การพบนักลงทุนในประเทศ	9	6
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	15	19
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ	2	3
กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ และหน่วยงานอื่นๆ		

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าว ต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุก 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

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

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

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

- กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

- มีคุณสมบัติและไม่มีความต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด
- กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นในวันแต่จะแจ้งให้ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
- กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่น เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
- ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงานที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
- ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณ์อย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ 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 ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่ถือหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

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

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนนี้อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาทหน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและการกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจารณ์อย่างอิสระและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

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

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

- 1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นการละเมิดขอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
- 2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
- 3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
- 4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” 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 เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน ซึ่งประชุมโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้ว ได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ประจำปี 2562 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่ามีข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการ ก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอโดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณาถ้อยแถลงและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับกรจ่ายคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์หน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประโยชน์ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ 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. รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
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 2562 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	97	97
คณะกรรมการตรวจสอบ	96	97
คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	96	97

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2562 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	95	95
คณะกรรมการตรวจสอบ	98	99
คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน	95	99
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน	100	99

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีหน้าที่ที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการ ในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการขึ้นเงินเดือนของกรรมการ ให้มีความเหมาะสมผล โดยมีเลขานุการบริษัท สรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณา ดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจ โดยการถือหุ้น ดังนั้น การประเมินผลการปฏิบัติงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียด ดังนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

- หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน
- ความเป็นผู้นำ
 - การกำหนดกลยุทธ์
 - การปฏิบัติตามกลยุทธ์
 - การวางแผนและผลปฏิบัติงานทางการเงิน
 - ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
 - ความสัมพันธ์กับภายนอก
 - การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
 - การสืบทอดตำแหน่ง
 - ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
 - คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีคุณสมบัติสำหรับการวางแผนพัฒนาฝึกรวม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันที่

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะจัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code)

สำหรับในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ที่ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์มาใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำองค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทยังจัดให้มีการทบทวนหลักปฏิบัติตาม CG Code เป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติตามที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติดังกล่าวตามความเหมาะสมของธุรกิจของบริษัท โดยให้บันทึกไว้เป็นส่วนหนึ่งของมติกรรมการ

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยหลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเอกสารดาวโหลด” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบหรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และจรรยาบรรณทางธุรกิจของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

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 การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงินทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัท โดยเฉพาะ หรือเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

- คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
- คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย
- หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

- กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
- เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
- ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันนี้
- การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางการปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูง การเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

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

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากลูกค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 1,500 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 1,500 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 ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส และถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการขอทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน ซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะ

กระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำ ทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2562 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยง ว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้ จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการ วางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริต ในการปฏิบัติงานโดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

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 ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และ

บริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหารประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2562 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 5.4 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.40 ล้านบาท นอกจากนี้มีค่าธรรมเนียมเรียกเก็บครั้งเดียวสำหรับการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงระบบบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินชุดใหม่ จำนวน 1.4 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชี ที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด การตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) จำนวนเงิน 0.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชีฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

Earn BIG Live BIG



มาเป็นครอบครัวเดียวกับ BIG แล้วออกเดินทาง
สู่กว่า 150 จุดหมายปลายทางทั่วโลกไปด้วยกัน!



ลดทันที 40 บาท
ทุกที่นั่ง ทุกเที่ยวบิน
เมื่อล็อกอินสมาชิกก่อนจอง
ที่ airasia.com



ลดสูงสุด 90%
เมื่อแลกเที่ยวบิน
ในช่วงโปรโมชั่น
Final Call Sales ทุกเดือน



ประหยัดเงิน
ค่าเที่ยวบิน ด้วยการใช้
BIG Points จ่ายแทนเงิน
ที่ airasia.com



จองก่อนใคร
24 ชั่วโมง ในช่วง
โปรโมชั่น BIG Sales



แลก BIG Points
เป็นเที่ยวบิน โรงแรม
หรือกิจกรรมต่างๆ

BIG ทั้งสิทธิประโยชน์ และประสบการณ์การเดินทาง

สะสม BIG Points ได้ทุกวัน เพื่อใช้แลกเป็นเที่ยวบิน โรงแรม กิจกรรม ทวีร์
และอื่นๆ อีกมาก! #EarnBIGLiveBIG



GOLD Winner จากงาน Mega Awards 2019
The Best Loyalty Awards



[airasiabig thailand](https://www.facebook.com/airasiabig) | www.airasiabig.com

AirAsia **BIG**
LOYALTY

KASIKORNBANK

A Bank of Sustainability



Over the past 70 years, we have developed into Thailand's leading and strong financial conglomerate in Thailand, based on sustainable development in the economy, society and environment. Sustainable development is our organizational culture and the foundation of all we do because sustainable development ensures the maximum benefit for all stakeholders and paves the way for the sustainable growth of Thailand.



**Bloomberg
Gender-Equality
Index (GEI)**

The first and only company in Thailand selected as a member of the Bloomberg Gender-Equality Index (2019-2020)



Carbon Disclosure Project (CDP)

The first and only bank in Thailand received a score of A- (Leadership level) (2019)



**Dow Jones
Sustainability Indices (DJSI)**

The first bank in Thailand and ASEAN selected as a member of the DJSI for four consecutive years (2016-2019)



**Sustainability Award
Bronze Class
of the banking industry
category (2018-2019)**



FTSE4Good

**FTSE4Good
Emerging Index**
Selected as a constituent of the FSTE4Good Emerging Index for four consecutive years (2016-2019)



MSCI ESG Ratings at AA
Leadership level in its ESG performance among emerging market banking sector peers

รายงานความยั่งยืน ปี 2562



ในปี 2562 “เที่ยวบินแห่งความยั่งยืน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงปฏิบัติการบินอย่างต่อเนื่องผ่านสภาพเศรษฐกิจ สังคมและสภาพแวดล้อม อันแปรปรวนตลอดทั้งปี ซึ่งแม้จะไม่ใช่ว่าปีที่ดีที่สุดแห่งปีของผลประกอบการทางเศรษฐกิจ แต่นั่นคือโอกาสที่ทำให้เราได้มีเวลากลับมาพิจารณาตัวเอง เพื่อบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น บริหารต้นทุนได้ดีขึ้น รวมถึงพิจารณาผลกระทบที่ธุรกิจของเราได้ส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมเพื่อลดผลกระทบด้านลบที่เกิดจากเราให้มากที่สุด

ในปีที่ผ่านมาเราภูมิใจที่ได้เป็นสายการบินเดียวที่ติดรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับการจัดอันดับให้เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาที่ตรงอันดับที่ 3 ของโลกจาก OAG สิ่งเหล่านี้ เกิดจากประสิทธิภาพการทำงานของพนักงานซึ่งเป็นต้นทุนที่สำคัญที่สุดของเรา ซึ่งนำไปสู่การให้บริการที่ปลอดภัย สะดวกสบาย ตรงต่อเวลา เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทำให้ลูกค้ากลับมาใช้บริการกับเราใหม่ ชุมชนในเส้นทางที่เราให้บริการ พันธมิตรและผู้ให้บริการในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกันก็ยินดีจะร่วมเติบโตไปด้วยกันในระยะยาว

พันธสัญญาด้านความยั่งยืน Sustainability Commitment

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการผู้ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่คุ้มค่า ควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพและรับผิดชอบต่อผลกระทบของธุรกิจที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านความใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาเพื่อเติบโตร่วมกัน



เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

(GRI 102-12, 102-13, 102-45, 102-50, 102-53, 102-54)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนขึ้นเป็นประจำทุกปี เพื่อเปิดเผยกระบวนการบริหารจัดการและผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และธรรมาภิบาลในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของบริษัท รวมถึงการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) ที่บริษัทได้ดำเนินการไป เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดและผู้สนใจได้รับทราบรายงานความยั่งยืนฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นเป็นปีที่ 2 ครอบคลุมผลการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2562 ถึง 31 ธันวาคม 2562 ตามมาตรฐานการจัดทำรายงานของ Global Reporting Initiative Standards (GRI Standards) ในระดับตัวชี้วัดหลัก (Core Option)

ขอบเขตของรายงาน (GRI 102-46)

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้นำเสนอผลการดำเนินงานในปี 2562 เฉพาะ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และดำเนินกิจการในพื้นที่ในประเทศไทย ส่วนธุรกิจอื่นที่บริษัทมีสัดส่วนการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมน้อยกว่ากึ่งหนึ่ง หรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารโดยตรง แต่อาศัยการกำกับดูแลผ่านคณะกรรมการในบริษัทนั้นๆ ผลการดำเนินงานของกิจการดังกล่าว ไม่ได้ถูกนำมารวมในรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงาน (GRI 102-48, 102-49, 102-51)

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่สำคัญตามแนวทาง GRI Standards: Core Option ที่ระบุในรายงานความยั่งยืนฉบับนี้ เปลี่ยนแปลงจากรายงานความยั่งยืน ปี 2561 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่เพิ่มเติมใหม่ ในรายงานความยั่งยืนปี 2562 ได้แก่ ผลประกอบการทางการเงิน และนวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
2. เนื้อหาในรายงานฉบับนี้ครอบคลุมประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนจำนวนรวม 8 ประเด็นโดยผลประกอบการทางการเงินนั้นได้ถูกรายงานไว้ในส่วนรายงานประจำปี ทั้งนี้ประเด็นที่เคยเป็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนในปี 2561 แต่ไม่ได้ถูกจัดให้เป็นประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนในปี 2562 ได้แก่ ธรรมาภิบาลและความสัมพันธ์กับผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้ความสำคัญในประเด็นนี้อยู่ในทุกกระบวนการ

การรับรองการรายงาน (GRI 102-32)

เนื้อหาหลักและข้อมูลสำคัญในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนและตรวจสอบโดยผู้บริหารระดับสูงของแต่ละฝ่าย เพื่อให้มีความเชื่อมั่นว่าเนื้อหาที่รายงานนั้นมีความถูกต้อง สอดคล้องกับประเด็นสำคัญ ด้านความยั่งยืน และตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้ใช้การตรวจรับรองรายงานโดยหน่วยงานภายนอก

ติดต่อเรา

ยินดีรับข้อเสนอแนะและความคิดเห็นสำหรับรายงานฉบับนี้ โดยสามารถส่งข้อคิดเห็นผ่านทาง

ฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร

Email: taa_sustainability@airasia.com

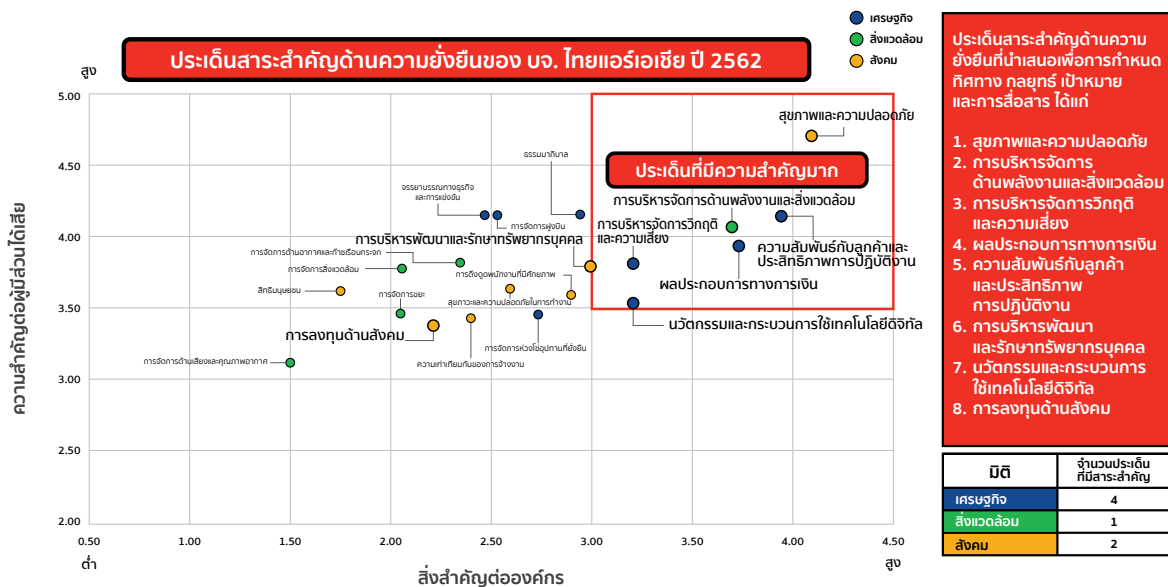
ที่อยู่

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กทม. 10210 โทร 02 562 5700

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2562 (GRI 102-47)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำรายงานฉบับนี้ เพื่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียได้ทราบถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของเรา ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ด้านความยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมทั้ง 3 มิติ คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีพันธสัญญาด้านความยั่งยืนเป็นที่ตั้ง บริษัทพิจารณาเอาประเด็นที่สำคัญของบริษัทในปี 2561 พร้อมรับฟังประเด็นเพิ่มเติมจากผู้มีส่วนได้เสียและนำมาทบทวนผ่านการประชุมร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน เทียบเคียงกับมาตรฐานด้านความยั่งยืนในระดับสากล ร่วมกับประเด็นที่สายการบินชั้นนำระดับโลกให้ความสำคัญ (Sustainability Context) ประเด็นที่ผู้มีส่วนได้เสียให้ความสำคัญ (Stakeholder Inclusiveness) รวมทั้งการประเมินความเสี่ยงทั้งในปัจจุบัน และความเสี่ยงที่คาดว่าจะมีโอกาสดังขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท สอดคล้องกับกรอบมาตรฐานดัชนีความยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผ่านการกำหนดทิศทางและเห็นชอบโดยคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารสายงาน อันนำมาซึ่งการระบุประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ในปีนี้มีประเด็นจากผู้มีส่วนได้เสียจำนวน 20 ประเด็น ซึ่งหลายประเด็นมีความเกี่ยวข้องกันสามารถจัดรวมเป็นหมวดหมู่ ทั้งนี้คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้พิจารณาจัดกลุ่มเหลือ 8 ประเด็น โดยพิจารณาให้คะแนนตามเกณฑ์ของแนวเกณฑ์ตั้งและแก่นนอน อ้างอิงตามแนวทางของ Global Reporting Initiative (GRI Standards) แล้วกำหนดประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ดังนี้

กระบวนการนำเสนอประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน โดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน



<p>Health and Safety สุขภาพและความปลอดภัย</p>	<p>Energy and Environmental Management การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม</p>	<p>Risk and Crisis Management การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง</p>	<p>Financial Performance ผลประกอบการทางการเงิน</p>
<p>Customer Relationship and Operational Performance ความสัมพันธ์กับลูกค้าและประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน</p>	<p>Human Capital Development การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล</p>	<p>Digitisation and Innovation นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล</p>	<p>Social Investment การลงทุนด้านสังคม</p>

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน Sustainability Strategies 3G Good/ Green/ Growth

GOOD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ สัญญาและข้อตกลงอย่างเคร่งครัด โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้พร้อมทั้งยึดถือหลักสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติตามแรงงานอย่างเป็นธรรม มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากรทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม มุ่งสร้างโอกาสทางการเติบโตกระจายรายได้ให้กับชุมชนแวดล้อมในธุรกิจ การท่องเที่ยวและส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรตลอดจนเป็นที่ยอมรับ และไว้วางใจจากสังคมและผู้มีส่วนได้เสีย

GREEN

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งมั่นปกป้องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบด้านที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของเรา ตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยมีเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อการเติบโตขององค์กรอย่างสมดุลและยั่งยืนอย่างแท้จริง รวมถึงการรณรงค์ให้เกิดการเดินทางที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

GROWTH

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นส่งเสริมให้สังคมมีความเติบโตอย่างยั่งยืนในทุกมิติ โดยเริ่มจากการสร้างความสามารถในการเติบโตของธุรกิจเราเองและเกื้อหนุนสังคมให้มีความแข็งแกร่งในด้านต่างๆ เช่น การส่งเสริมการมีรายได้และอาชีพที่มั่นคง การสร้างโอกาสรวมทั้งสรรหานวัตกรรมที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกในการเดินทางพร้อมกับการจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความผูกพันร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้เราได้แบ่งปันองค์ความรู้และนวัตกรรมพร้อมทั้งร่วมมือกับองค์กรต่างๆ ในการที่จะช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมให้มีความยั่งยืน และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนให้สังคมมีการเปลี่ยนแปลงที่ดียิ่งขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

1 สุขภาพและความปลอดภัย



(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 416-2)

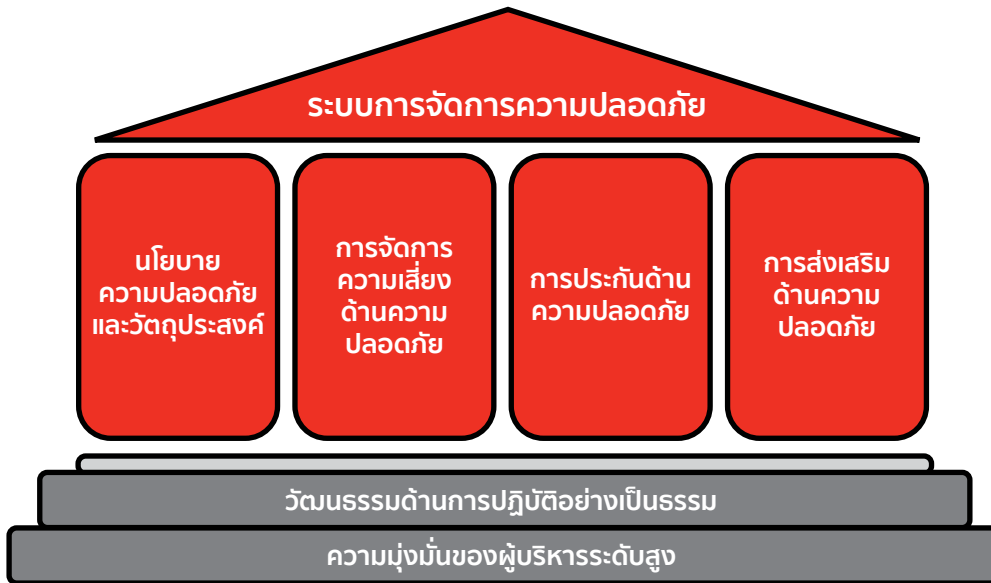
“ความปลอดภัย” คือ สิ่งสำคัญสูงสุดของธุรกิจสายการบิน การวางแผนและการปฏิบัติงานของทุกส่วนงานจึงมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกันคือ “อุบัติเหตุเป็นศูนย์” เพราะในธุรกิจการบินนั้นหากเกิดความผิดพลาดขึ้น จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร ลูกค้าและพนักงานรวมทั้งส่งผล ต่อภาพลักษณ์และความเชื่อมั่นที่มีต่อสายการบินด้วย

จากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุและความสูญเสียของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2562 ส่งผลให้ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators - SPIs) ได้บรรลุตามเป้าหมาย ซึ่งมีแนวโน้มลดลงจากปี 2561 โดยที่ไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต (เป้าหมาย 0) อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ลดลงจากปี 2561 คิดเป็นร้อยละ 84 (เป้าหมายน้อยกว่า 1.50 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) อัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR) ลดลงจากปี 2561 คิดเป็นร้อยละ 70 (เป้าหมายน้อยกว่า 4.40 วันหยุดงานต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) จะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุอุบัติการณ์ต่างๆ ลดลงถึงแม้ว่าบริษัทจะเติบโตมากขึ้นก็ตามเพราะนั่นเป็นสิ่งที่บริษัทยึดถือปฏิบัติเป็นค่านิยมขององค์กร (Allstar Values) ที่เราเรียกกันว่า “Safety Always”



1. ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System : SMS)

ขั้นตอนการดูแลความปลอดภัยทั้งหมดนั้นเป็นไปตามคำชี้แจงจากระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ที่ครอบคลุมถึงอันตรายและการบริหารความเสี่ยงตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization : ICAO)



ขอบเขตในการดำเนินงานของระบบบริหารการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System: SMS)

1.1 นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ (Safety Policy and Objectives)

นโยบายความปลอดภัยเป็นสิ่งที่แสดงถึงความมุ่งมั่นของผู้บริหารระดับสูง ในการกำหนดวิธีการ กระบวนการ และโครงสร้างขององค์กรที่จำเป็นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายด้านความปลอดภัยขององค์กร

1.2 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management)

เพื่อสามารถควบคุมความเสี่ยงและจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้นั้น มี 2 ขั้นตอนด้วยกัน คือ 1. ระบุอันตราย (Hazard Identification) เพื่อค้นหาและจำแนกลักษณะ ขั้นตอน สาเหตุ และองค์ประกอบของสภาวะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และมีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ มีการเผยแพร่ผลการวิเคราะห์ภาวะอันตรายนั้นอย่างเป็นระบบ 2. การประเมินและการลดความเสี่ยง (Safety Risk Assessment and Mitigation) นำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยง (Safety Risk Assessment) ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ หากอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สามารถยอมรับได้ก็จะนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันหรือลดความเสี่ยงนั้น (Mitigation) ต่อไป

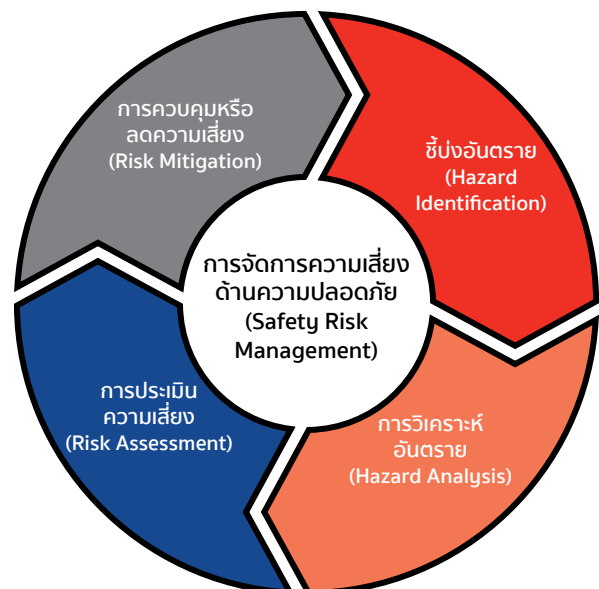
1.3 การประกันด้านความปลอดภัย (Safety Assurance)

เป็นการสร้างระบบเพื่อนำมาใช้ควบคุมความเสี่ยงและมีความมั่นใจว่าระบบมีความต่อเนื่องที่จะสามารถป้องกันความเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ประกอบด้วย

- ติดตามและประเมินความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)
- บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of Change)
- ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement and Audit)

1.4 การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (Safety Promotion)

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยจะรวมไปถึงการฝึกอบรมที่จำเป็นด้านความปลอดภัย การสื่อสารด้านความปลอดภัยและการสร้างวัฒนธรรมเชิงบวกด้านความปลอดภัยกับพนักงานทุกระดับ



2. ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs) ประจำปี 2562

บริษัทมีการกำหนดให้สถิติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยการบิน เป็นดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย ติดตามผ่านการประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัย และการประชุมติดตามด้านความปลอดภัยโดยคณะผู้บริหาร พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวเนื่อง

ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs)	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	
		2561	2562
อุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต (Number of fatalities)	0	0	0
อัตราการเสียชีวิตของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)	≤ 1.50 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	1.31	0.21
อัตราการรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR)	≤ 4.40 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	2.26	0.68

3. ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS)

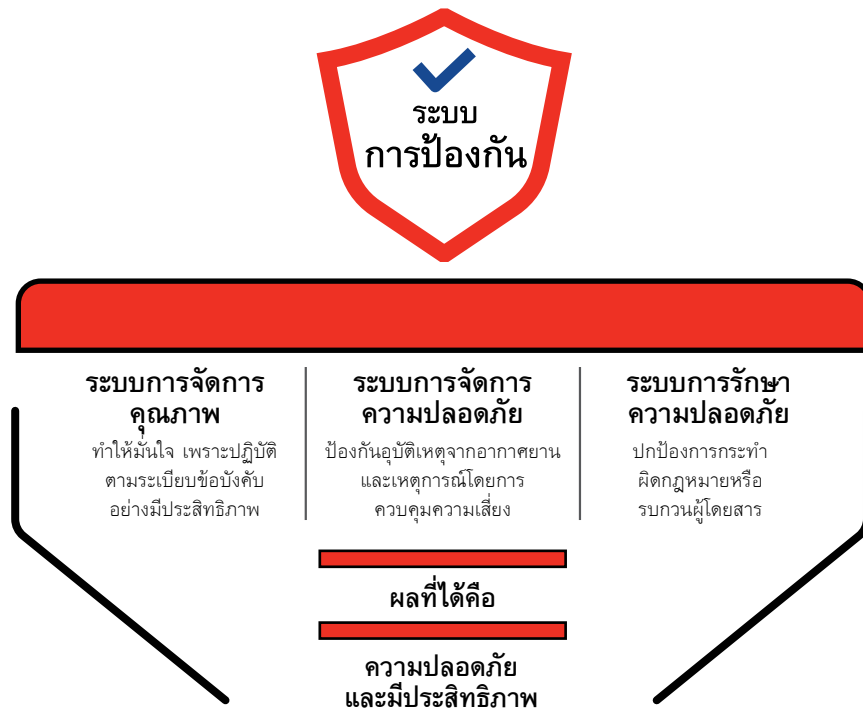
- การแบ่งคณะทำงานด้านความปลอดภัย ออกเป็น 4 กลุ่มตามสายปฏิบัติงาน เพื่อประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ สายงานความปลอดภัยด้านการบิน สายงานความปลอดภัยในห้องโดยสาร ความปลอดภัยภาคพื้น และ ความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง จะมีการประชุมคณะกรรมการตามรอบที่กำหนด ติดตาม ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย รวบรวมและรายงานข้อมูลต่อที่ประชุมเพื่อทบทวนกลยุทธ์ด้านความปลอดภัย เพื่อมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุม รับทราบข้อมูลและมีอำนาจสั่งการ
- ใช้ระบบที่มีชื่อว่า Coruson ในการแจ้งเบาะแสความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ ซึ่งพนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงได้ง่ายและสามารถรายงานได้ทุกที่ทุกเวลา ทำให้เหตุการณ์ต่างๆ สามารถเข้าสู่กระบวนการสอบสวนและดำเนินการแก้ไขได้อย่างทันที่และมีประสิทธิภาพ
- หากเกิดอุบัติเหตุหรือความเจ็บป่วยในระหว่างการทำงาน พนักงานทุกคนสามารถใช้สิทธิ์การรักษาพยาบาลตามสิทธิ์ประกันสุขภาพที่บริษัทจัดไว้
- การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety Training) ให้พนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานทุกคนมีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน โดยกำหนดความจำเป็นในการฝึกอบรมของพนักงานทุกคน (Training Need) นอกจากนี้ยังส่งเสริมความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยในชีวิตประจำวันเช่น การขับขี่ยานพาหนะ การดูแลสุขอนามัย

ผลการดำเนินการ ปี 2562

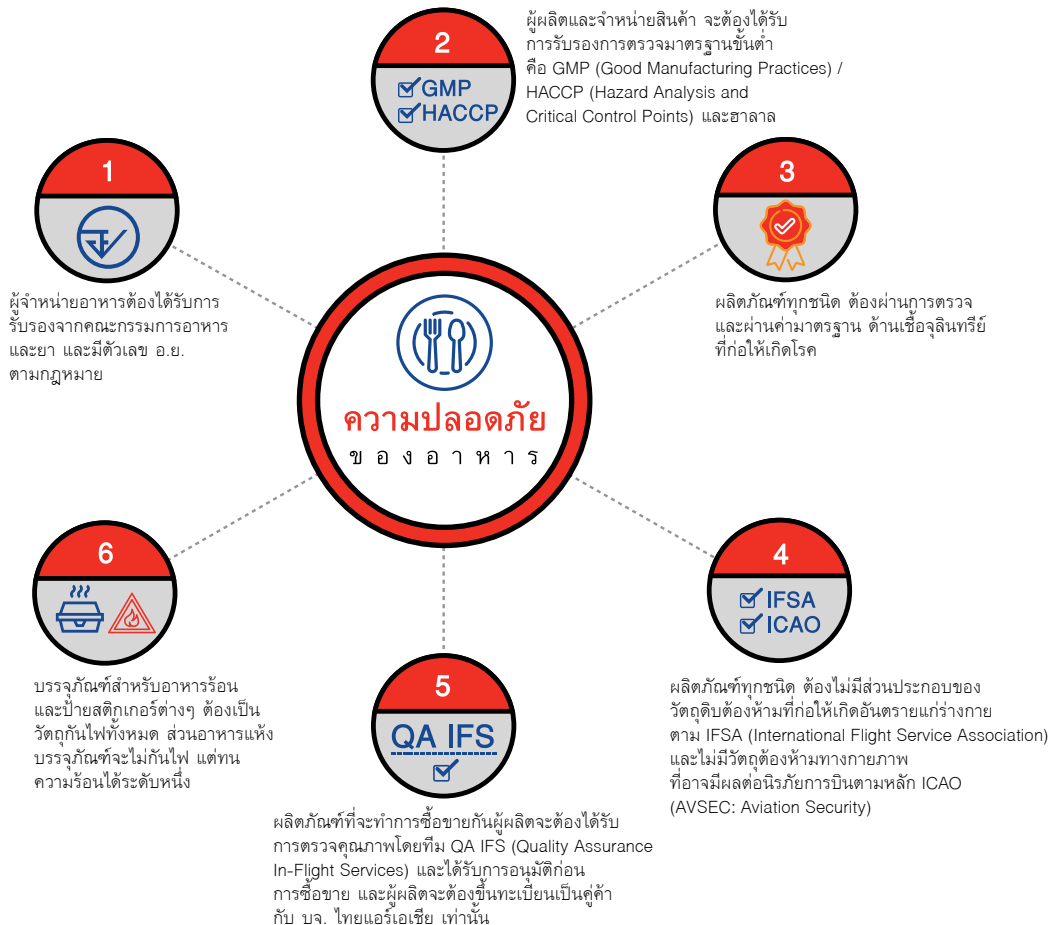
นักบิน ลูกเรือและพนักงานทุกคน ต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยและมีการอบรมทบทวนตามหลักสูตรดังต่อไปนี้

หลักสูตร	ผู้เข้าอบรม	จำนวน (คน)
การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM)	นักบินและลูกเรือ	1,818
Safety Emergency Procedure (SEP)	นักบินและลูกเรือ	1,818
Emergency Response Plan (ERP)	พนักงานทุกคน	2,320
Safety Management System (SMS)	พนักงานทุกคน	2,320
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS)	พนักงานทุกคน	1,531
Human Factors (HF)	พนักงานทุกคน	2,082
การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid)	พนักงานทุกคน	3,219
ดับเพลิงขั้นต้น (Basic Fire Fighting)	พนักงานทุกคน	2,254

4. ระบบการป้องกันของสายการบิน



5. ความปลอดภัยของอาหาร Food Safety



การจัดการความปลอดภัยของอาหาร และข้อร้องเรียน

อาหารจากฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบินนั้น ได้ถูกจัดและจำหน่ายบนเครื่องบินปีละไม่ต่ำกว่า 4 ล้านชิ้น มีการดำเนินการตรวจติดตาม ข้อร้องเรียนของผู้โดยสารในทุกเที่ยวบิน และทำการแก้ไข ไม่ว่าจะเป็นในด้านความปลอดภัยของอาหารที่จัดจำหน่าย คุณภาพของอาหาร รวมถึงคุณภาพในกระบวนการจัดเตรียมอาหาร เพื่อให้ผู้โดยสารพึงพอใจในสินค้าและบริการของเรา ในทุกข้อร้องเรียนจะมีการสืบสวนหาสาเหตุจากทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้อง แก้ไข และตอบกลับผู้โดยสารอย่างใส่ใจ เพื่อป้องกันอันตรายต่างๆ ที่อาจเกิดกับผู้โดยสารได้ในอนาคต รวมถึงรับผิดชอบผู้โดยสารในกรณีที่มีข้อร้องเรียนซึ่งก่อให้เกิดการเจ็บป่วยจากการบริโภคสินค้าอาหารและบริการ เรามีการตั้งเป้าหมายข้อร้องเรียนของผู้โดยสารที่เกี่ยวข้องกับอาหารไม่ปลอดภัย โดยที่เป้าหมายหลักของเราคือมุ่งเน้นให้ผู้โดยสารต้องไม่เกิดการเจ็บป่วย หรือเสียชีวิตจากการบริโภคอาหารที่จัดจำหน่ายบนเครื่องบิน ส่วนข้อร้องเรียนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาหารนั้นอยู่ที่น้อยกว่า 35 เรื่อง ในอาหารจำนวน 1 ล้านชิ้น (35PPM)

ในปี 2562 ผลการดูแลและควบคุมคุณภาพรวมถึงความปลอดภัยของอาหารอยู่ในระดับที่วางเป้าหมายไว้ คือจำนวนผู้โดยสารที่เสียชีวิต บาดเจ็บ แพ้อาหาร เป็นศูนย์ ในภาพรวมของข้อร้องเรียนด้านความปลอดภัยของอาหารแสดงผลลัพธ์ในปี 2562 อยู่ที่ 19.1 เรื่อง ลดลงจากปี 2561 ซึ่งอยู่ที่ 35.4 เรื่อง ในอาหาร 1 ล้านชิ้น เนื่องจากทางฝ่ายได้มีการเพิ่มการให้ความรู้ การตรวจติดตาม และการทำงานร่วมกัน และการพัฒนาทั้งผู้ผลิตอาหาร และพนักงานในฝ่ายอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ได้มาซึ่งผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพและความปลอดภัยสูงสุด รวมถึงการเจริญเติบโตไปด้วยกันอย่างยั่งยืนทั้งห่วงโซ่อุปทาน

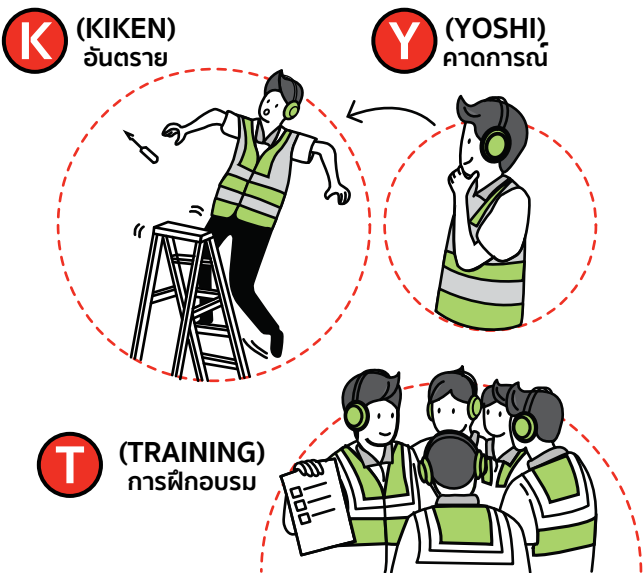
ภาพรวมความไม่ปลอดภัยของอาหารที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร	ผลลัพธ์	
	2561	2562
การบาดเจ็บของผู้บริโภคผลิตภัณฑ์อาหาร	0	0
การเสียชีวิตของผู้บริโภคผลิตภัณฑ์อาหาร	0	0
การเกิดอาการแพ้ของผู้โดยสาร	0	0
การร้องเรียนที่นำไปสู่การโดนเทียบปรับ	0	0
การร้องเรียนที่นำไปสู่การถูกตักเตือน	0	0
ปริมาณข้อร้องเรียนที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพและความปลอดภัยอาหาร	35.4 PPM	19.1 PPM

6. ความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยวิศวกรอากาศยาน ผู้ชำนาญการ รวมถึงอะไหล่ อุปกรณ์ที่ผ่านการรับรองมาตรฐานจาก EASA, FAA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล จึงมั่นใจได้ว่าการซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นมีมาตรฐานและมีความพร้อมในการให้บริการผู้โดยสารโดยตลอด

นอกจากการรักษามาตรฐานในงานซ่อมบำรุงแล้วนั้น ทางฝ่ายวิศวกรรมก็ได้มีการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยและความผิดพลาดที่มีโอกาสเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุง ด้วยวิธี KYT (Kiken, Yoshi, Training) คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการป้องกันอันตราย แยกเป็นหัวข้อต่างๆ โดยแต่ละทีมจะจัดทำ KYT ทั้งในรูปแบบภาพและวิดีโอผ่านทางสื่อออนไลน์ เพื่อสร้างความรู้ ความตระหนักทั้งก่อนและขณะปฏิบัติงาน

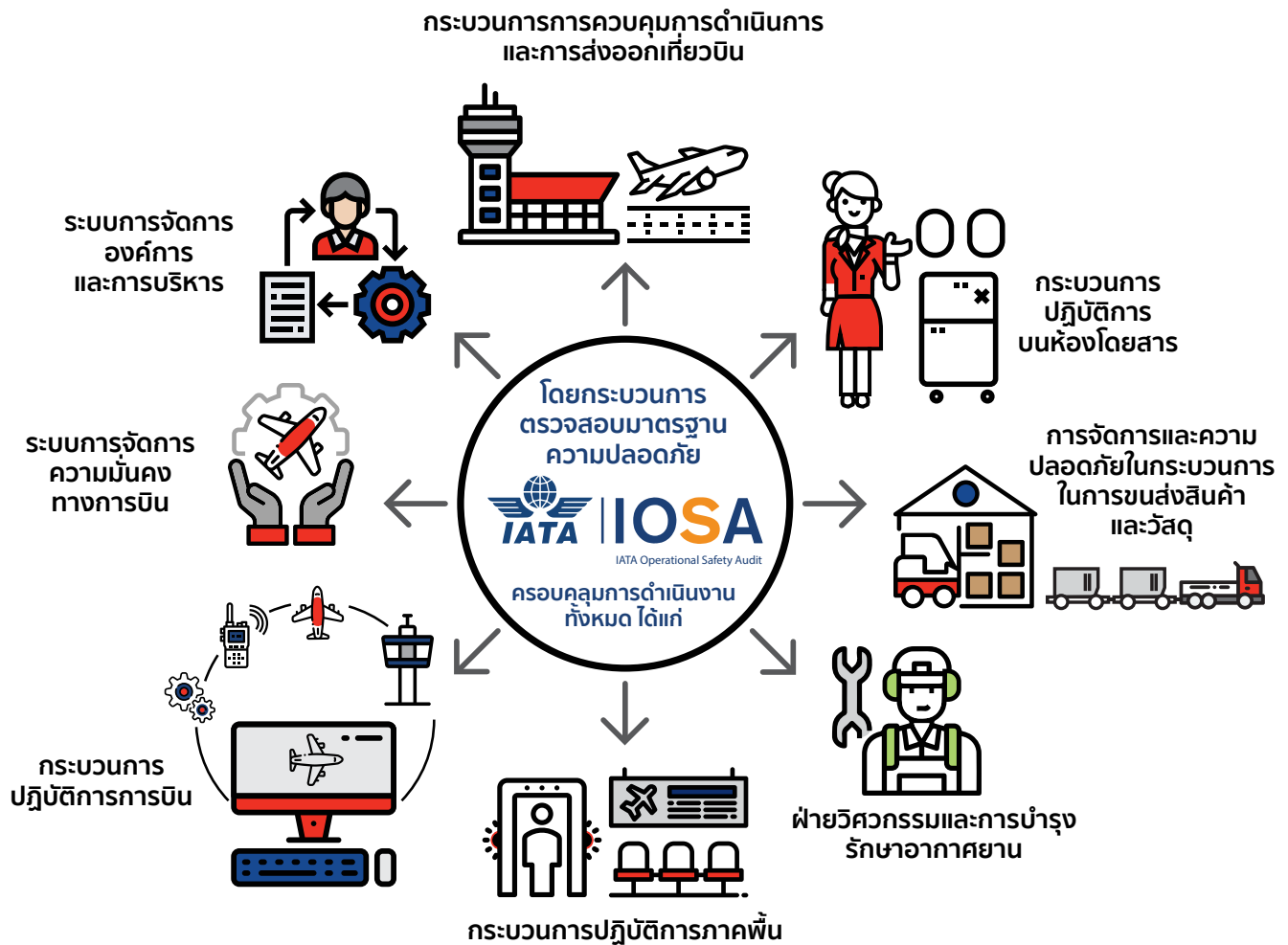
"KYT" คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการจัดการอันตรายเหล่านั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัย



7. ระบบควบคุมคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

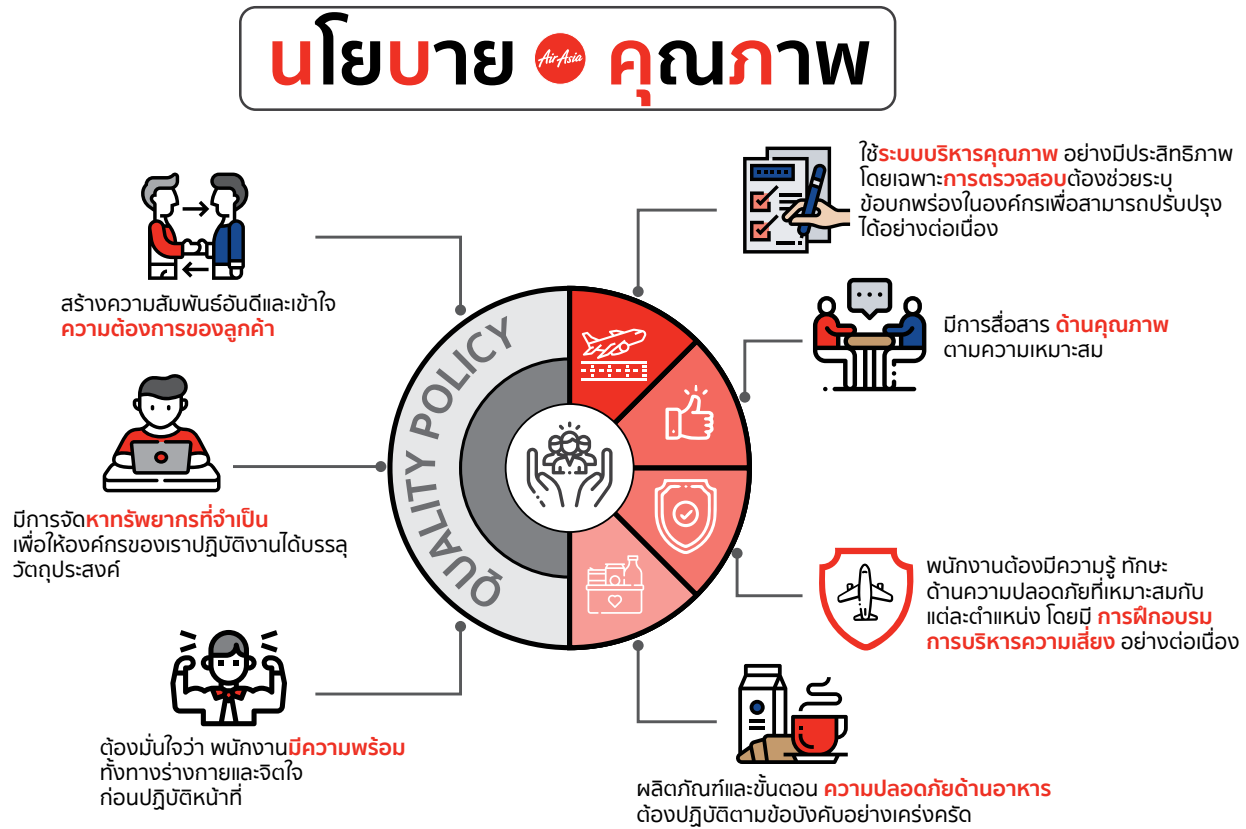
บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานทุกคน มีความมุ่งมั่นให้การปฏิบัติงานในทุกมิติให้เป็นไปตามข้อกำหนดการบินที่กำหนดขึ้น โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาตรฐานความปลอดภัยระดับโลก IATA Operational Safety Audit (IOSA), ISO 9001:2015

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นความจำนงเข้ารับการตรวจเพื่อขอการรับรองจากสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ภายใต้ระบบรับรอง คุณภาพ IOSA (IATA Operational Safety Audit) โดยกระบวนการตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของ IOSA นี้ครอบคลุมขั้นตอนการดำเนินงานทั้ง 8 ด้าน ได้แก่



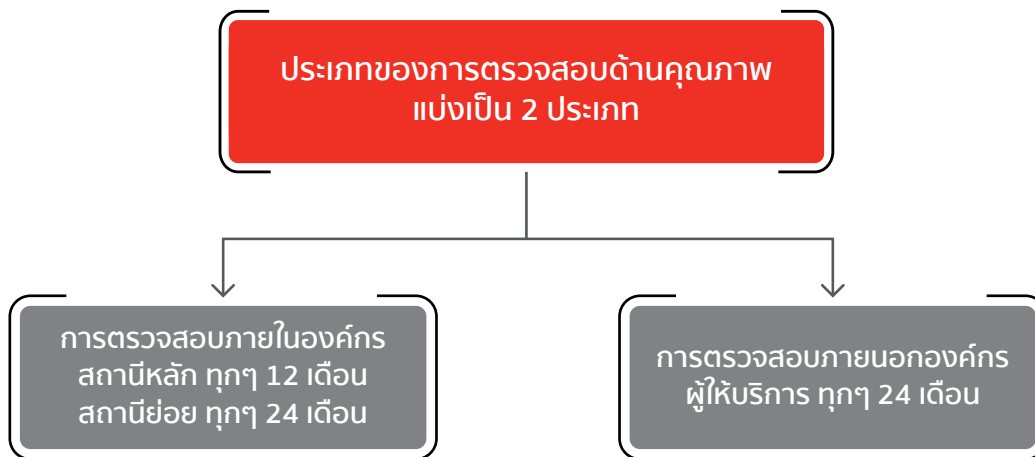
การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผ่านการรับรอง IOSA ซึ่งเป็นตัวชี้วัดถึงระบบบริหารจัดการและการปฏิบัติการบินที่มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานความปลอดภัย อันเป็นที่ยอมรับของสมาพันธ์ผู้ขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ส่งผลให้ความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุที่สามารรถป้องกันได้ของสายการบินลดลง และอาจทำให้ค่าเบี้ยประกันลดลงด้วย บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะได้รับใบรับรองอย่างเป็นทางการในไตรมาสแรกของปี 2563

7.1 นโยบายคุณภาพ (Quality Policy)

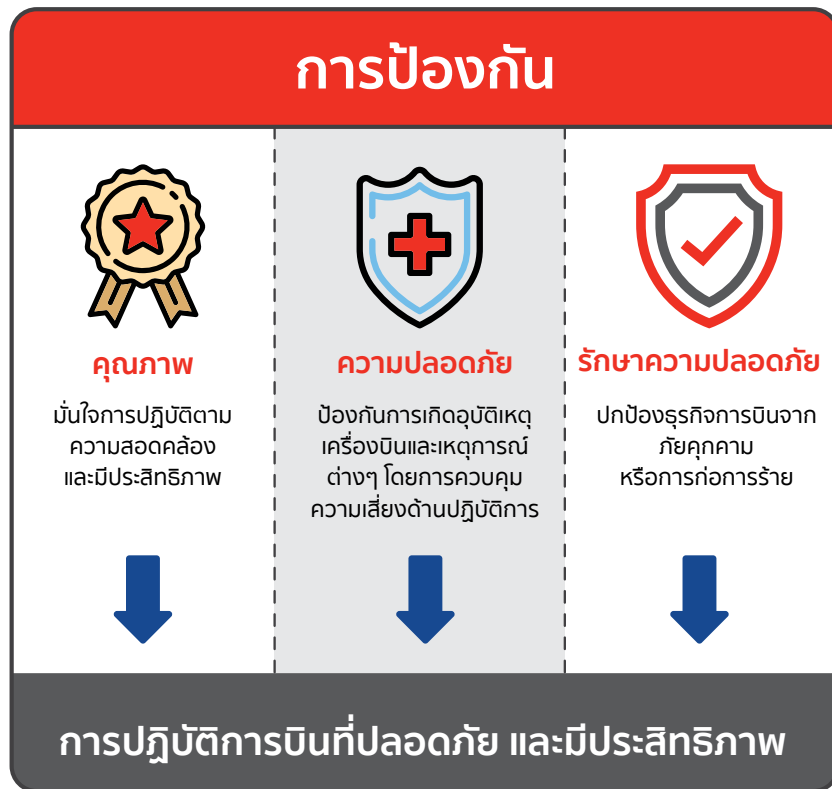


7.2 การตรวจสอบด้านคุณภาพ (Quality Assurance Audit)

ระบบควบคุมคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องโดยผลลัพธ์ที่ได้สอดคล้องกับแผนหรือเกณฑ์ที่กำหนดไว้โดยมีการติดตามพัฒนาะบบควบคุมคุณภาพเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพขององค์กรอย่างต่อเนื่อง กำจัดสิ่งที่เป็นจุดอ่อนและข้อบกพร่องที่เป็นสาเหตุของความเสียหายด้านการปฏิบัติการบิน นำหลักเกณฑ์มาวิเคราะห์และใช้เป็นแนวทางในการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำอีก และถูกนำไปปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพ มีความเหมาะสม และสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กรต่อไป



7.3 Pillars Work Collaborate (Quality, Safety, Security)



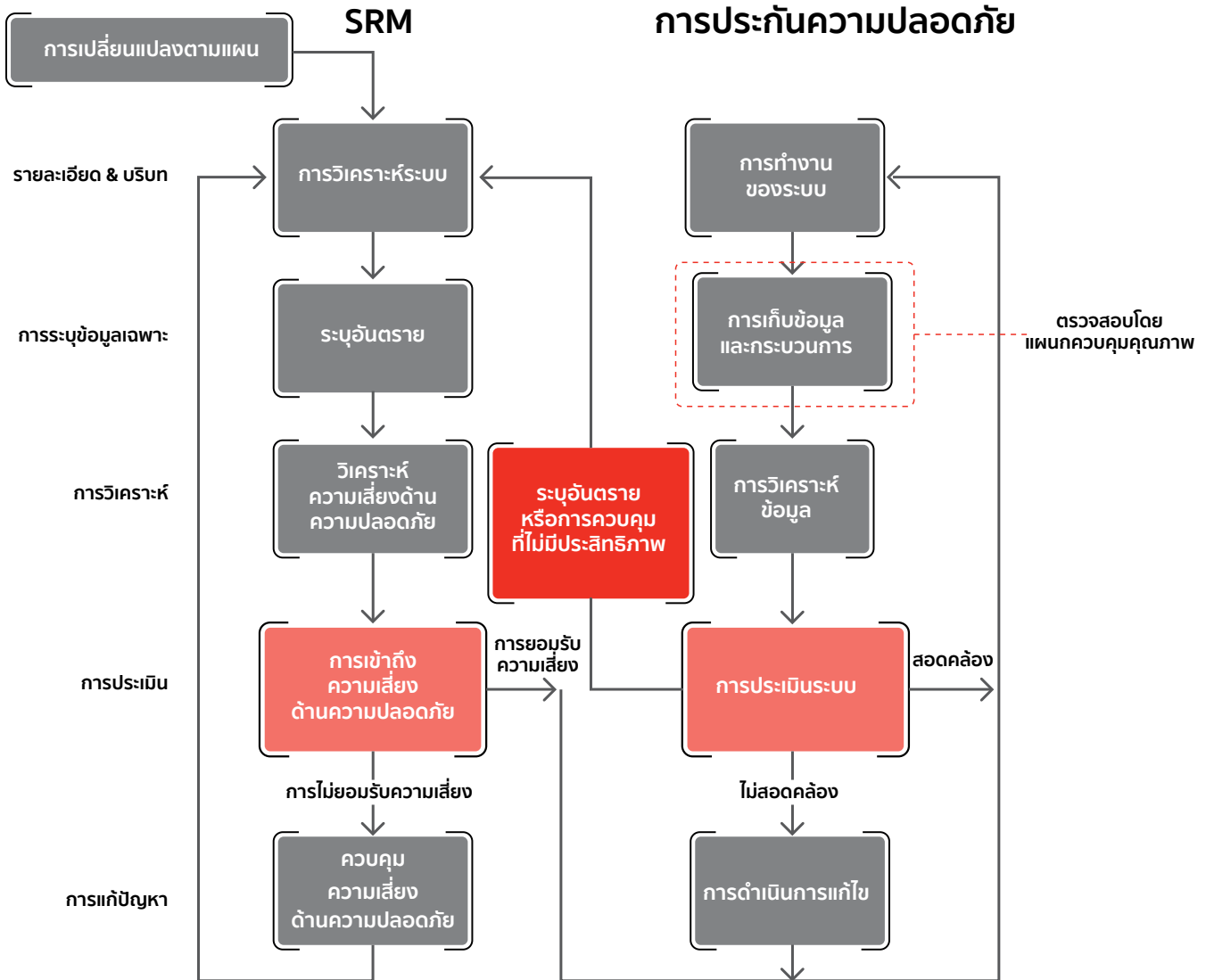
ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีบูรณาการ 3 เสาหลักภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่ ฝ่ายควบคุมคุณภาพ (Quality), ฝ่ายความปลอดภัย (Safety) และฝ่ายรักษาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน (Security) ซึ่งจะมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุมในทุกไตรมาส เพื่อนำผลของการรายงานอุบัติเหตุด้านปฏิบัติการจากพนักงานภายในองค์กรมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและตรวจสอบร่วมกัน เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ให้อยู่ในระดับที่รับได้หรือเป็นศูนย์เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงานด้านการบิน ฝ่ายควบคุมคุณภาพและฝ่ายความปลอดภัยได้ให้ความสำคัญกับการประเมินความเสี่ยงการปฏิบัติงานด้านการบิน (Safety Risk Assessment) ฝ่ายความปลอดภัยจะดำเนินการประเมินความเสี่ยงในหัวข้อดังต่อไปนี้

- ข้อบกพร่องความรุนแรงระดับ 1 และระดับ 2 ที่เกิดจากการตรวจสอบภายในองค์กรโดยฝ่ายควบคุมคุณภาพ
- รายงานความเสี่ยงต่างๆ ที่ได้รับรายงานจากผู้ปฏิบัติงาน
- การเปลี่ยนแปลงในขั้นตอนการปฏิบัติงาน อุปกรณ์ เครื่องมือใหม่ ก่อนนำไปใช้
- ตัวชี้วัดความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบินของแต่ละฝ่ายที่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด

นอกเหนือจากหัวข้อข้างต้นยังรวมไปถึงการค้นหาวีธีป้องกัน เครื่องมืออำนวยความสะดวก เพื่อควบคุมหรือลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้จนถึงในขั้นตอนสุดท้าย ฝ่ายความปลอดภัยจะทำหน้าที่ตรวจสอบประสิทธิภาพของการควบคุมแต่ละความเสี่ยงที่ได้รับการดำเนินการแก้ไขแล้ว (Safety Audit) เพื่อติดตามผลว่ามีประสิทธิภาพและปฏิบัติตามอย่างสมบูรณ์ทุกขั้นตอน

จากนั้นฝ่ายควบคุมคุณภาพจะทำการตรวจสอบฝ่ายความปลอดภัยในส่วนของการบิณฑ์ที่ความเสี่ยงต่างๆ รวมไปถึงวิธีควบคุมที่ได้ดำเนินการแล้ว และการตรวจสอบประสิทธิภาพของวิธีการควบคุมความเสี่ยง โดยผู้ตรวจสอบจากฝ่ายความปลอดภัย (Data Acquisition & Process) เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติเป็นไปตามกระบวนการที่กำหนด

การประชุมคณะกรรมการด้านความปลอดภัย (Safety Review Meeting)



2 การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม

(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 303-3, 305-1, 305-4, 305-5, 306-2)



หนึ่งในปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงในระดับที่ยากจะควบคุมได้ สิ่งนั้นคือ วิกฤตภูมิอากาศ ดังที่เราได้เห็นได้ชัดเจนจากปัญหาฝุ่น pm2.5 ในปีที่ผ่านมา ซึ่งปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่นับเป็นวาระสำคัญระดับโลก โดยมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมถึงสิ่งแวดล้อมในอนาคต ธุรกิจสายการบินเองมีลักษณะการประกอบธุรกิจที่ส่งผลกระทบต่อด้านภูมิอากาศ เพราะทุกเที่ยวบินคือการเผาผลาญพลังงานเชื้อเพลิงและการปล่อยมลพิษสู่สภาพแวดล้อม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงผลกระทบดังกล่าว จึงพยายามอย่างเต็มที่และต่อเนื่องเพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และลดการนำขยะไปฝังกลบให้เหลือน้อยที่สุด ด้วยวิธีการปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. วัธิปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedures)

แม้จะยอมรับว่าธุรกิจสายการบินเป็นธุรกิจหนึ่งสร้างปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนอากาศยาน แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจที่จะลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการปฏิบัติการบินของเราอย่างเต็มที่และต่อเนื่องโดยตลอดปี 2562 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงดำเนินโครงการต่างๆ ที่ช่วยลดการใช้พลังงานและการปล่อยมลพิษต่อเนื่องจากปี 2561 โดยเน้นย้ำให้นักบินปฏิบัติตามการบินสีเขียว (Green Operating Procedures) ซึ่งได้ระบุขั้นตอนวิธีปฏิบัติการบินสำหรับนักบินไว้โดยละเอียด เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการลดอัตราการใช้เชื้อเพลิง การลดมลพิษทางเสียงต่อประชากรภาคพื้น โดยยังคงรักษาความปลอดภัยในการบินไว้เป็นปัจจัยหลัก

NEO Aircraft (New Engine Option Aircraft)

ลดการใช้น้ำมันลง 15% หมายถึง
ลดการใช้น้ำมันลงประมาณ

460

ลิตรต่อชั่วโมง

Idle Reverse

การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับ
หลังการลงสนามบินได้อย่างเหมาะสม
ลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

2,423 ตัน

One Engine Taxi On arrival (OETA)

การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียว
หลังการลงสนามบิน เพื่อเข้าหลุมจอด
ลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

3,914 ตัน

Reduce Flaps Landing

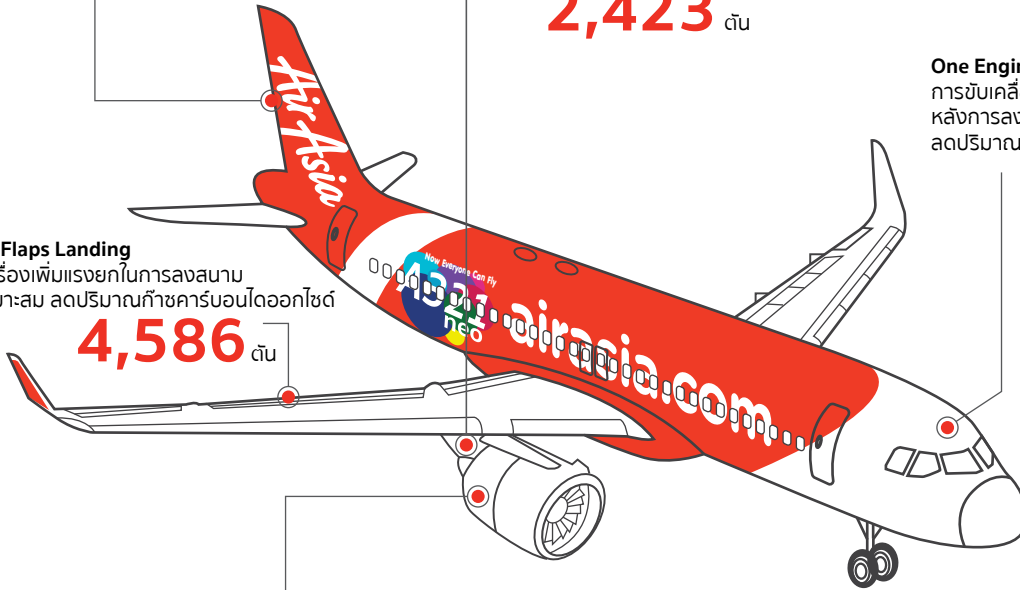
การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบิน
อย่างเหมาะสม ลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

4,586 ตัน

One Engine Taxi Departure (OETD)

การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียว
ขณะรอทำการวิ่งขึ้น ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

6,145 ตัน



CO₂ Emissions = MF*FCF

Where: MF= Mass of Fuel FCF = Fuel conversion Factor

Fuel conversion factor for: Jet A Fuel = 3.16 kg CO₂ / kg fuel

**คำนวณจาก การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 1 กิโลกรัม

จะปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่อากาศ เป็นจำนวน 3.16 กิโลกรัม**

1.1 ความมุ่งมั่นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการส่งเสริมให้ใช้นโยบายปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedures) ประกอบด้วยหลักการดังต่อไปนี้

(1) One Engine Taxi Departure (การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น)

บ่อยครั้งที่การจราจรทางอากาศบนภาคพื้น มีความหนาแน่นมากทำให้อากาศยานต้องขับเคลื่อนไปรอวิ่งขึ้นเป็นเวลานาน ซึ่งทำให้เกิดการเผาไหม้เชื้อเพลิง และสร้างมลพิษโดยไม่จำเป็น ด้วยการขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียว บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันได้ถึง 7 ลิตร/นาที่ ระหว่างที่อากาศยานรอวิ่งขึ้น โดยในปี 2562 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถประหยัดน้ำมันจากโครงการนี้ได้กว่า 2,477,444 ลิตร เมื่อเทียบกับการไม่ใช้นโยบายปฏิบัติการบินสีเขียว นั่นหมายถึงการลดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกไปสู่ชั้นบรรยากาศมากถึง 6,145 ตัน โดยประมาณ

(2) Reduce Flaps Landing (การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสม)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรจุวิธีปฏิบัติในการเลือกใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสม (Flaps 3) ไว้ในระเบียบปฏิบัติมาตรฐานของนักบิน เพื่อเป็นการลดการบริโภคเชื้อเพลิง อีกทั้งเป็นการลดเสียงจากกระแสน้ำอากาศในระหว่างที่อากาศยานทำการลงสนามบิน ด้วยวิธีการปฏิบัตินี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดการใช้น้ำมันได้ 10 ลิตรต่อการลงสนามบินหนึ่งครั้ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับวิธีการลงสนามบินแบบธรรมดา (Flaps Full) ในปี 2562 ที่ผ่านมานักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณการบริโภคน้ำมันจากวิธีปฏิบัติดังกล่าวได้ตามตาราง

	ปริมาณน้ำมันที่ใช้น้ำมันในปี 2562 (Fuel Saving in 2019)	ปริมาณก๊าซ CO ₂ ที่ลดลงในปี 2562 (CO ₂ Reduction in 2019)
Flaps 3	1,848,887 ลิตร	4,586 ตัน
Flaps Full	0	0

(3) Idle Reverse Landing (การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสม)

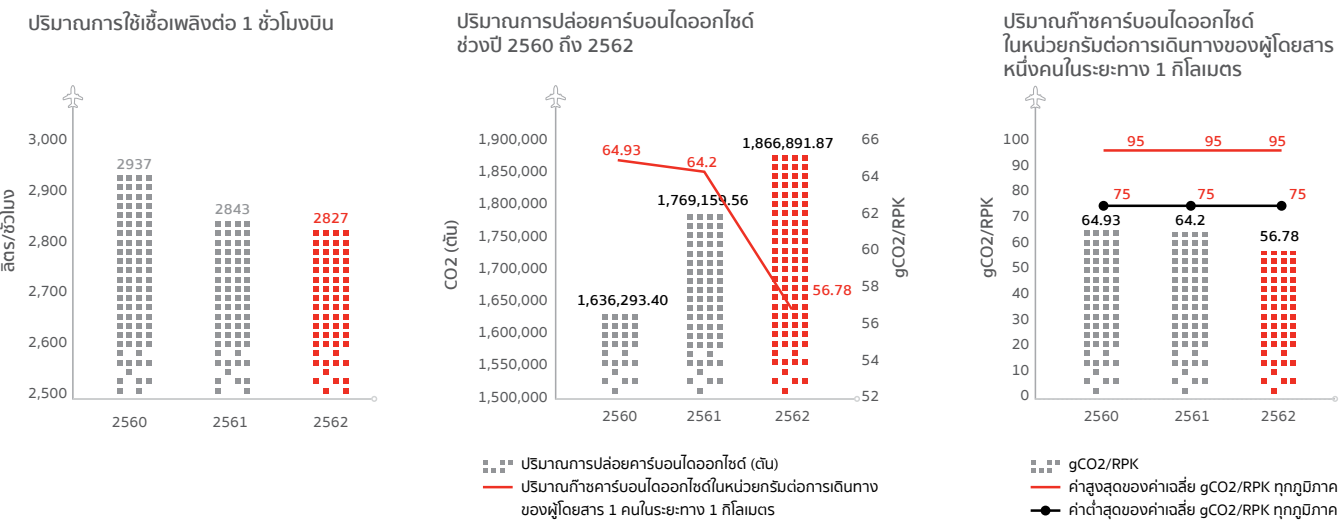
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรจุการใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสมในระเบียบปฏิบัติมาตรฐานของนักบิน เพื่อเป็นการลดมลพิษทางเสียงที่ไม่จำเป็น ทั้งนี้ในปี 2562 ที่ผ่านมา เราทำได้ถึงร้อยละ 99 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด ซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่เราได้ตั้งไว้

(4) One Engine Taxi on Arrival (การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวหลังการลงนาม เพื่อเข้าหลุมจอด)

เพื่อเป็นการลดการใช้น้ำมันและลดการปล่อยมลพิษโดยไม่จำเป็น หลังจากเครื่องบินได้ลงนามเรียบร้อยแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายให้นักบินของเราใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนเพียงเครื่องยนต์เดียวในระหว่างนำอากาศยานเข้าไปยังหลุมจอดอากาศยาน โดยในปี 2562 เราสามารถลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากโครงการดังกล่าวได้ถึง 3,914 ตันโดยประมาณ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บข้อมูล วัตถุประสงค์และประเมินปริมาณการใช้ น้ำมันต่อชั่วโมงบิน (Actual fuel burn per block hour) อย่างต่อเนื่องมาในทุกปี โดยหากเปรียบเทียบข้อมูลตั้งแต่ปี 2560 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณการใช้ น้ำมันต่อชั่วโมงบินได้อย่างต่อเนื่องชัดเจน ด้วยนโยบายที่เข้มงวดในการปฏิบัติการบินและความร่วมมืออันดีเยี่ยมจากนักบิน อีกทั้งเป็นผลจากการเพิ่มเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีการเผาไหม้เชื้อเพลิงที่ประหยัดยิ่งขึ้นเข้ามาในฝูงบิน โครงการลดปริมาณการบริโภคน้ำมันดังกล่าวมาข้างต้น ดังแผนภูมิด้านล่าง

ถึงแม้ว่า บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะมีปริมาณการใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี เนื่องจากการเติบโต และขยายฝูงบินอย่างต่อเนื่อง แต่หากดูในภาพรวมการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีค่าปริมาณการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ ในหน่วย gCO2/RTK (ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในหน่วยกรัมต่อ การเดินทางของผู้โดยสารหนึ่งคนในระยะทาง 1 กิโลเมตร),(gram of Carbondioxide / revenue passenger kilometers) ที่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในทุกภูมิภาคทั่วโลก และมีการลดลงอย่างต่อเนื่องจากปี 2560 เป็นการต่อยอดถึงมาตรการลดการใช้ น้ำมันต่างๆ ที่กล่าวถึงในข้างต้นนั้นได้ผลเป็นอย่างดี



ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำการบินเฉลี่ยอยู่ที่ 19,300 ชั่วโมงบินต่อเดือน นั้นหมายถึงปริมาณน้ำมันที่ซ้ลดลงเมื่อเทียบกับปี 2561 ถึง 3,705,600 ลิตรต่อปี หรือหมายถึงการลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกไปสู่ชั้นบรรยากาศมากถึง 9,192 ตันต่อปี

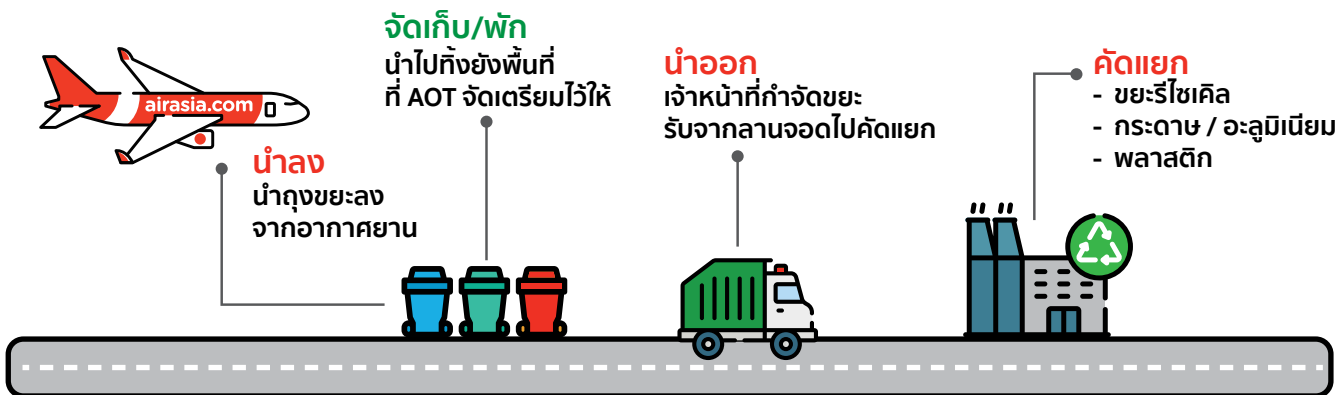
นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมโครงการ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ซึ่งริเริ่มโดย ICAO (องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ) ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยควบคุมและชดเชยปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ สู่ชั้นบรรยากาศโลกให้คงที่ โดยมีค่าตั้งต้นอยู่ที่ปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกไปในปี 2562 และ 2563 เพราะ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของโลกอันมีส่วน มาจากธุรกิจการบิน

สำหรับแผนการในระยะยาว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการเปลี่ยนเครื่องบินในฝูงบินทั้งหมดเป็นเครื่องบินแบบ A320 นีโอ และ A321 นีโอ เพื่อลดการใช้ น้ำมันและการปล่อยมลพิษ พร้อมกันนี้ เรายังคงมองหาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาพัฒนาประสิทธิภาพด้านการปฏิบัติการของเราอย่างต่อเนื่องต่อไป

2. Waste Management /การจัดการขยะ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงผลกระทบจากการสร้าง “ขยะอากาศยาน” อันเกิดจากการดำเนินธุรกิจการบิน โดยมีความมุ่งมั่นที่จะลดปริมาณขยะเสี
 ลงสู่บ่อฝังกลบให้เป็นศูนย์ ภายในปี 2566

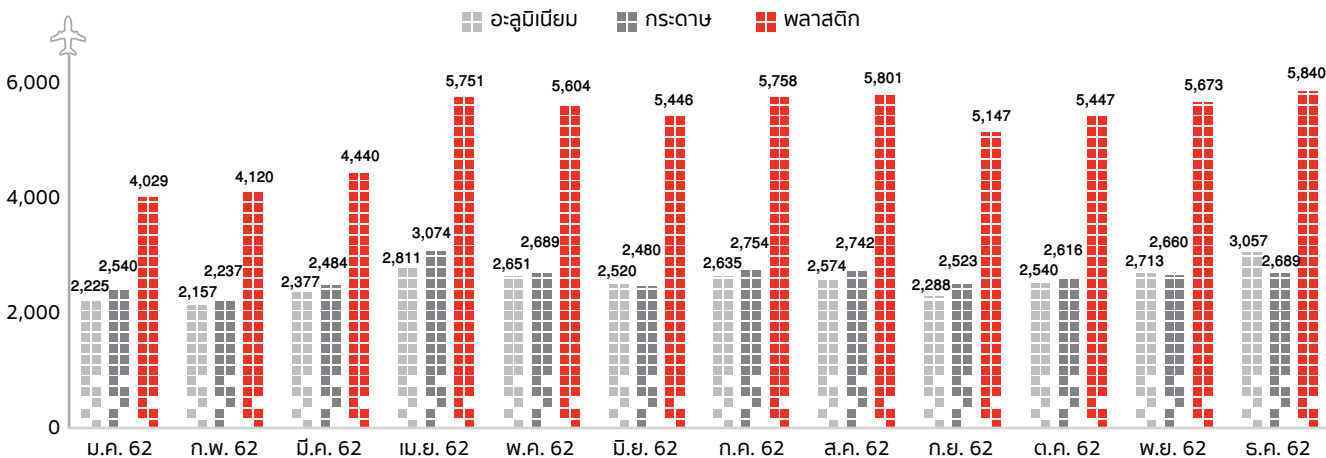
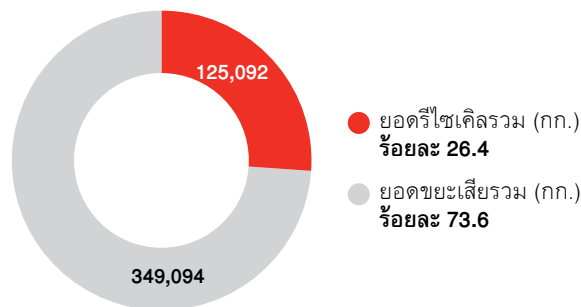
ปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงการดำเนินการจัดการด้าน “ขยะอากาศยาน” รวมถึงขยะสำนักงานและขยะอาหาร ได้มีการดำเนินการและกิจกรรม
 ดังต่อไปนี้



2.1 การจัดเก็บข้อมูลขยะอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บข้อมูลขยะในปี 2562 เพื่อเป็นฐานข้อมูล
 โดยเริ่มเก็บในส่วนของ “ขยะอากาศยาน” เป็นอันดับแรก ซึ่งแบ่งออกเป็น
 2 ประเภท ซึ่งมีข้อมูลขยะอากาศยานปี 2562 (ม.ค.-ธ.ค.) เท่ากับ
 474,186 กิโลกรัม โดยแยกประเภทได้ดังนี้

- **ขยะดี** (สามารถรีไซเคิลได้) เท่ากับ 125,092 กิโลกรัม (ร้อยละ 26.4)
- **ขยะเสีย** (ไม่สามารถรีไซเคิลได้ กำจัดโดยใช้วิธีฝังกลบ) เท่ากับ
 349,094 กิโลกรัม (ร้อยละ 73.6)



กราฟแสดงสัดส่วนประเภทขยะดี ได้แก่ อะลูมิเนียม กระดาษ และพลาสติก

หากนำข้อมูลดังกล่าวมาแปลงค่า การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยอ้างอิงค่าปัจจัยคงที่ จากองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) ในหมวดหมู่มูล กลุ่มการฝังกลบขยะ โดยคิดค่าปัจจัยเฉลี่ยจากประเภทขยะ กระดาษ/กระดาษกล่อง (2.93) กับเศษอาหาร (2.53) ค่าปัจจัยคงที่ เฉลี่ยจะอยู่ที่ 2.73 (ขยะเสียบนอากาศยานจะเป็นจำพวกกระดาษปนเปื้อนกับอาหารและน้ำ) จะได้ผลลัพธ์เท่ากับ 341,501.16 กิโลกรัมคาร์บอน หรือ 341.50 ตันคาร์บอน ซึ่งหากสามารถจัดการกับขยะเสียที่ไปสู่อุปกรณ์ให้เป็นศูนย์ได้นั้น จะสามารถลดการเกิดคาร์บอนได้ถึง 1,294,527.78 กิโลกรัมคาร์บอน หรือ 1,294.50 ตันคาร์บอน

2.2 การคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นอากาศยาน

การคัดแยกขยะตั้งแต่ต้นอากาศยานนั้น เป็นวิธีการคัดแยกตั้งแต่ต้นทาง โดยเริ่มจากเส้นทางการบิน เชียงใหม่-ดอนเมือง มีวิธีการใช้ถุงขยะสีเขียวเป็นตัวคัดแยก เพื่อเป็นสัญลักษณ์แทนขยะที่ได้รับการคัดแยกแล้ว ทำให้ขยะไม่ปนเปื้อนหรือไม่กลายเป็นขยะเสียบนอากาศยานไปเป็นขยะเสียบนอากาศยานให้ปริมาณขยะเพิ่มขึ้น และลดขยะเสียบน

2.3 การสำรวจขั้นตอนการจัดการขยะในปัจจุบัน

การสำรวจขั้นตอนการจัดการขยะของสำนักงาน (Head office) และเศษอาหาร (Food waste from canteen) เพื่อต่อยอดการดำเนินการให้ครอบคลุมทั้งองค์กร

กระบวนการกำจัดขยะของสำนักงานและห้องรับประทานอาหาร



ภาพแสดงขั้นตอนการจัดการขยะสำนักงาน และขยะอาหาร

2.4 การเข้าร่วมพันธบัตรขยายการจัดการขยะอาหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอาหารจากการให้บริการเที่ยวบิน จึงได้เข้าร่วมพันธบัตรขยาย “Thailand’s Annual Conference on Food waste ประจำปี 2562” โดยประเทศไทยมีปริมาณขยะมากถึง 5,000-6,000 ตันต่อวัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าขยะอาหารวาระระดับชาติที่ภาคส่วนต้องร่วมมือกันหาวิธีจัดการอย่างจริงจัง เพื่อหาวิธีการไปสู่เป้าหมายหลักของโลก คือ การลดขยะอาหารลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2030 ตามนโยบายการพัฒนาที่ยั่งยืนข้อ 12.3 ของสหประชาชาติ (UNSDG Target 12.3)

2.5 การเข้าร่วมเป็นสมาชิกเครือข่าย กำจัดขยะในองค์กร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งร่วมกับเครือข่ายเพื่อความยั่งยืนแห่งประเทศไทย Thailand Responsible Business Network (TRBN) ภายใต้โครงการ “วิภาวดี ไม่มีขยะ” (Vibhavadi Zero Waste) โดยมอบหมายให้ คุณณัฐพงษ์ หงษ์วิเศษ ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น เป็นประธานคณะทำงาน

3. การลดปริมาณการใช้กระดาษ

ในปี 2562 ฝ่ายควบคุมคุณภาพได้มีการปรับเปลี่ยนระบบขั้นตอนการออกผลรายงานการตรวจสอบด้านคุณภาพ เป็นการทำงานผ่านอิเล็กทรอนิกส์ทดแทนการใช้เอกสารแบบเดิม ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการทำงานในแต่ละแผนก คือทุกคนสามารถทำงานร่วมกันได้รวดเร็วมากขึ้น ที่สำคัญคือเป็นการลดการใช้กระดาษภายในองค์กร โดยในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2562 ได้เริ่มทดลองใช้งาน Electronic Flight Bag (EFB) ซึ่งเป็นการใช้คู่มือทางการบินรวมถึงข้อมูลของสนามบิน ผ่านระบบไฟล์ข้อมูลชุดแอปพลิเคชัน ทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ในแท็บเล็ตแทนที่ใช้กระดาษ โดยมีขั้นตอนการตรวจสอบ เอกสารและการเข้าถึงข้อมูลอย่างชัดเจนให้นักบินปฏิบัติ ซึ่งสามารถลดปริมาณการใช้กระดาษได้ถึง 290,000 แผ่นต่อเดือนโดยเฉลี่ย

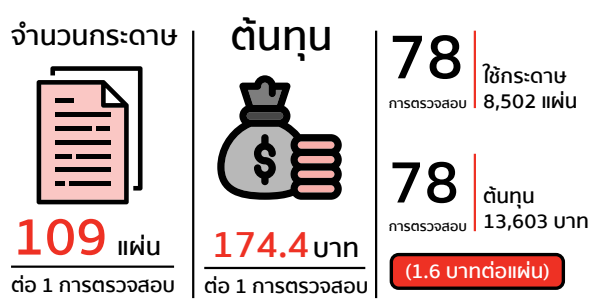
เอกสารและคู่มือการปฏิบัติ 2561



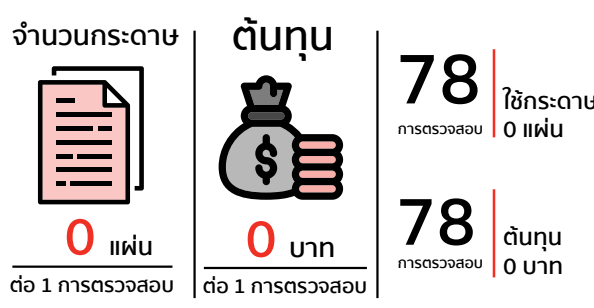
เอกสารและคู่มือการปฏิบัติ 2562



เอกสารการตรวจสอบคุณภาพ 2561





เอกสารการตรวจสอบคุณภาพ 2562



ต้นไม้ 1 ต้น
 เปลี่ยนเป็นกระดาษได้ 661 แผ่น
 เราใช้ต้นไม้จำนวน 12.86 ต้น

4. การใช้พลังงานด้านอื่นๆ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มเก็บข้อมูลการใช้พลังงานไฟฟ้า และ ทรัพยากรน้ำเพิ่มเติม เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการปรับใช้เป็นนโยบายต่อไปในอนาคต ซึ่งในปี 2562 มีปริมาณการใช้ดังนี้

ประเภท	ปริมาณการใช้ในปี 2562	เทียบเป็น
พลังงานไฟฟ้า	2,760,000 กิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh)	 จำนวนการใช้ไฟฟ้าของบ้าน 331 หลัง ใน 1 ปี
ปริมาณการใช้น้ำ	15,511 ลูกบาศก์เมตร (m3)	 สระว่ายน้ำโอลิมปิก 6 สระ

3 การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง

(GRI 102-11, 102-30, 103-1, 103-2, 103-3)

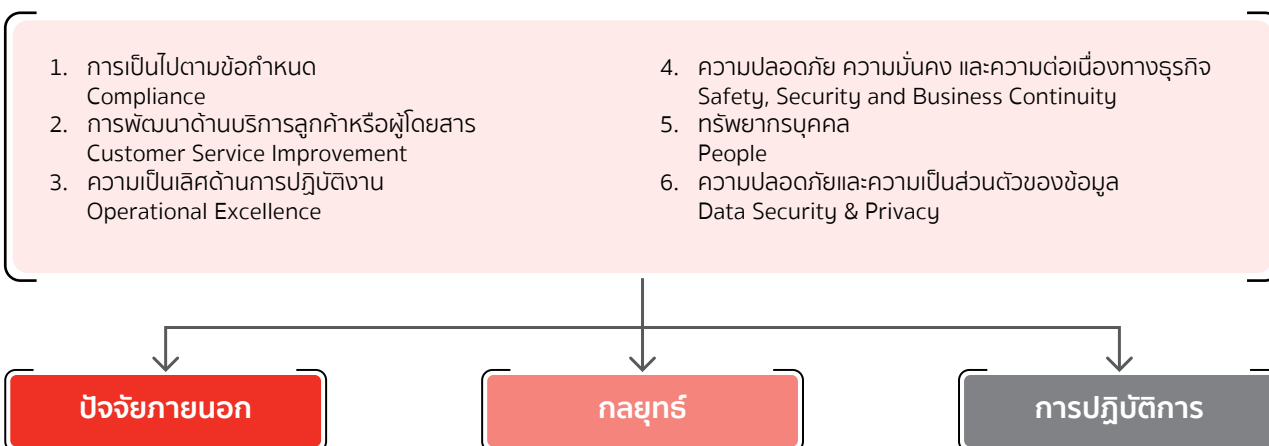


ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ฝ่าฟันกับความเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง สิ่งนี้เองจึงนำไปสู่การตระหนักถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในทุกๆ ส่วนงาน โดยถือเป็นหน้าที่ของพนักงาน หรือ “Allstars” ทุกคน ที่ต้องเพิ่มการฝึกฝนด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงในส่วนงานที่ตัวเองรับผิดชอบอย่างดีที่สุด เพื่อก่อให้เกิดการจัดการภายในที่ดี และสร้างผลประกอบการให้มีประสิทธิภาพที่ดีตามไปด้วย โดยการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามโดยตลอดคือ การบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้นและติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ระดับของความเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ทั้งนี้เพื่อผลประกอบการที่ดี ลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และลดผลกระทบทางลบใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นต่อธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

ซึ่งนอกจากความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการประเมินด้านความปลอดภัย (Safety Risk) แล้วนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร (Enterprise Risk Management - ERM) ซึ่งถือเป็นอีกเครื่องมือหนึ่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้นำมาใช้เพื่อจัดการความเสี่ยงในการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงาน ตามแนวความคิดของมาตรฐานการบริหารความเสี่ยง ISO 31000 โดยผ่านกระบวนการระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) ซึ่งเป็นการจัดการร่วมกันระหว่างพนักงานระดับปฏิบัติการกับผู้บริหาร โดยมีหน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและดำเนินการในการประสานงาน รวมไปถึงการสร้างความรู้เข้าใจอย่างถูกต้องในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง ระหว่างผู้บริหาร และพนักงานในแต่ละแผนก เพื่อประโยชน์ในการจัดการความเสี่ยงที่มีอยู่ในแต่ละส่วนงานอย่างเหมาะสม โดยในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดการประชุมเชิงปฏิบัติการสำหรับเรื่องการบริหารความเสี่ยงระดับองค์กรในแต่ละแผนก เพื่อเป็นการสร้างความเข้าใจ และเน้นย้ำความสำคัญให้กับพนักงานในทุกๆระดับ นอกจากนี้ หน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) ยังได้มีการทำรายงาน และได้นำเสนอต่อผู้บริหารถึงเรื่องความเสี่ยงทุกไตรมาส เพื่อเป็นการรายงานสถานะความเสี่ยงที่มีขององค์กรให้กับผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารทุกท่านได้ทราบ เพื่อที่จะได้ติดตามประเมินผล และดำเนินการปรับปรุงแผนการจัดการความเสี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และยอมรับได้อย่างทันที

สำหรับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ ESG ทางหน่วยงานบริหารความเสี่ยงร่วมกับพนักงาน และผู้บริหารในทุกๆระดับ ได้ให้ความสำคัญในการบริหารและจัดการ พร้อมทั้งได้นำประเด็นที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน เข้ามาร่วมพิจารณาอย่างละเอียด ตั้งแต่เริ่มระบุความเสี่ยงไปจนถึงระบุแผนจัดการบริหารให้เป็นไปตามระดับที่ยอมรับได้

ในช่วงที่ผ่านมาหลายเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงระดับองค์กรในหลายๆ ส่วนงานทั้งจากปัจจัยภายนอก เช่น ปริมาณฝุ่น PM 2.5 ที่เกินค่ามาตรฐาน การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายบางประเทศที่เรามีเที่ยวบินไป ข้อจำกัดของสนามบิน รวมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องปลายทางหรือจากปัจจัยภายใน เช่น การปรับโครงสร้างการทำงานในองค์กร หรือจะเป็นเรื่องของต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากค่าใช้จ่ายเรื่องการเดินทางในบางส่วน เป็นต้น ซึ่งทางหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้ใช้เครื่องมือตามกรอบความคิดการบริหารความเสี่ยง ISO 31000 เข้ามารับความเสี่ยงที่เกิดขึ้น โดยแบ่งพิจารณาประเมินความเสี่ยงออกเป็น 6 มุมมอง เพื่อให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้านของการบริหารความเสี่ยงตามกรอบความคิดที่เลือกใช้ คือ



ส่วนหนึ่งที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของการบริหารจัดการความเสี่ยงนั่นก็คือ การบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management, BCM) จุดประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความมั่นใจว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้จะประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ ที่มีโอกาสเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทางบริษัทได้จัดตั้งทีมงานเพื่อสร้างความยืดหยุ่นและความสามารถด้านการรับมือเมื่อมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

รูปแบบของความเสียหายที่เริ่มดำเนินการทดสอบแบบสร้างสถานการณ์จริงแล้วเสร็จในปี 2562 ที่ผ่านมานั้น ได้แก่

- ระบบออนไลน์หลัก และระบบเชื่อมต่อเครือข่าย ที่ใช้สำหรับการเช็คอิน การซ่อมบำรุง การปฏิบัติการบิน ไม่สามารถใช้งานได้
- สถานที่ทำงานในสนามบิน ไม่สามารถเข้าถึงได้เนื่องจากสภาพแวดล้อม หรือภัยพิบัติต่างๆ

ซึ่งจากผลการทดสอบพบว่า แต่ละหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานต่อไปได้เป็นอย่างดี

และในปี 2563 ทางบริษัทจะดำเนินการทดลองสร้าง Crisis Management Team (CMT) หรือ ทีมผู้บริหารวิกฤติ เพื่อให้พร้อมใช้งานเมื่อเกิดวิกฤติ ที่นอกเหนือจากด้านการบินที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจ (Non-aviation Crisis) ให้สามารถรับส่งข้อมูลและรายงานสถานการณ์ฉุกเฉินให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารได้เห็นภาพรวมและข่าวสารมาจากช่องทางเดียว รวมถึงการร่วมมือกับการทำอากาศยานที่ผ่านการรับรองมาตรฐาน ISO 22301 ซึ่งเป็นมาตรฐานสำหรับการบริหารจัดการความต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจ สำหรับช่วยเหลือบริษัทด้านการวางแผนธุรกิจต่อไป

4 การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

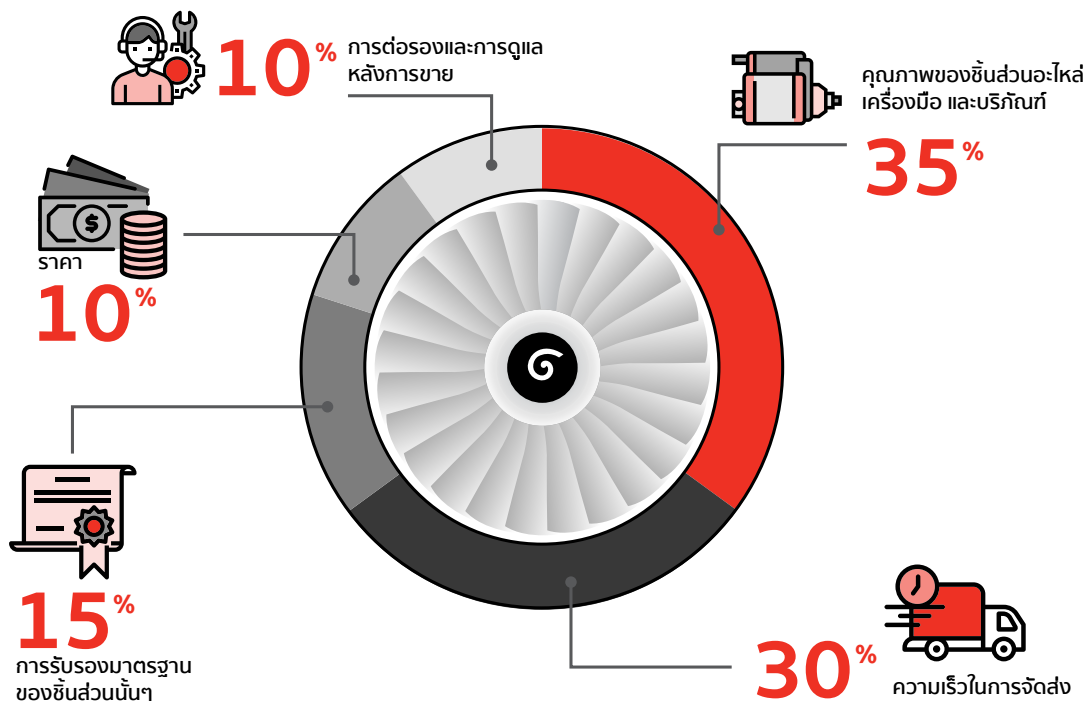
(GRI 102-9, 102-10, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3, 414-1)

1. การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management)

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจสายการบิน กล่าวคือการให้บริการเดินทางโดยเครื่องบิน กิจกรรมหลักของห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการให้บริการผู้โดยสารตลอดกระบวนการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Aircraft Safety and Airworthiness) จึงทำให้การซ่อมบำรุงในส่วนของทั้งอากาศยาน และชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานนั้นเป็นส่วนสำคัญ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีกระบวนการจัดหาผู้ค้าต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุง ดังต่อไปนี้

1.1 กระบวนการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ เครื่องมือและบริภัณฑ์ที่สำคัญสำหรับอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผู้ค้าผู้จัดหาชิ้นส่วนและเครื่องมือสำหรับอากาศยานจำนวน 93 ราย ซึ่งผ่านการประเมินตามคุณสมบัติและกฎเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ต้องเป็นมาตรฐานอากาศยาน (Aviation grade) ผลิตจากผู้ผลิตที่ได้รับรองจากมาตรฐานสากล ได้แก่ EASA, FAA หรือ CAAT ต้องเป็นชิ้นส่วนอากาศยานที่ตรงตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตอากาศยานกำหนด และไม่เคยถูกติดตั้งบนอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เป็นต้น โดยมีการประเมินผู้ค้าที่เป็นผู้ผลิต ผู้จัดหา หรือผู้ขาย ทุกๆ 1 ปี ด้วยกฎเกณฑ์ดังนี้



1.2 กระบวนการจัดหาหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัท

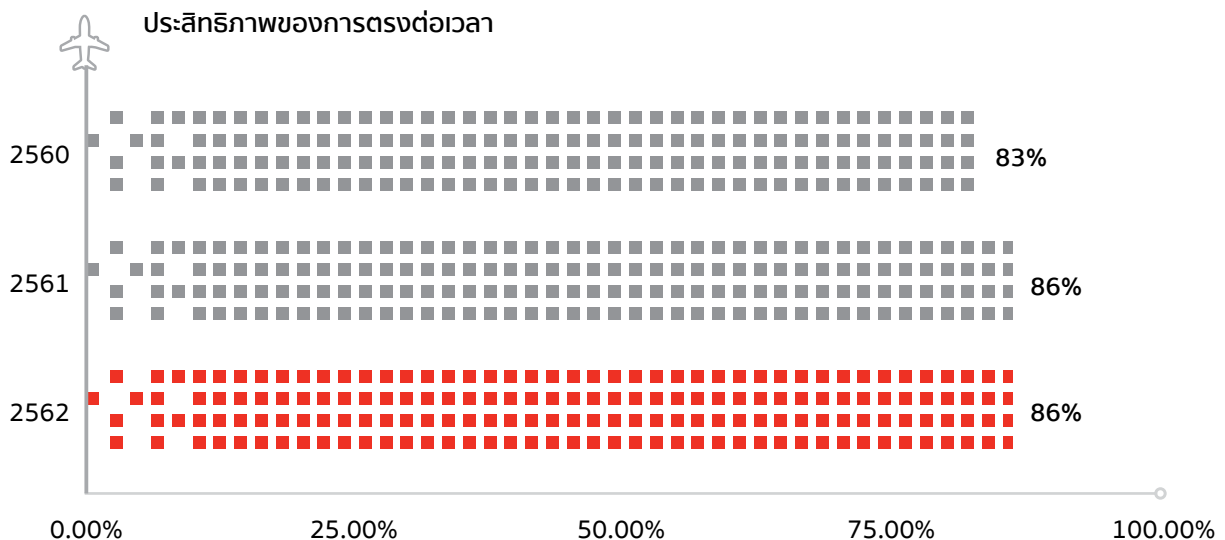
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคู่ค้าทางด้านหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัทจำนวน 35 ราย โดยหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัทจะถูกประเมินด้วยการพิจารณาขีดความสามารถของหน่วยซ่อมบำรุง และอนุมัติจากฝ่ายวิศวกรรมควบคุมคุณภาพ และมีการตั้งกำหนดการตรวจสอบทางวิศวกรรม (Engineering audit) ซึ่งมีความถี่ในการตรวจสอบแบ่งตามประเภทความสำคัญของคู่ค้า ซึ่งจัดลำดับด้วยความถี่การใช้บริการและมูลค่ารวม ดังนี้

ประเภทคู่ค้า	จำนวน	ความถี่ในการตรวจสอบ
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นโรงงาน (Base/Heavy Maintenance)	5	ทุกๆ 1 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงบริษัทที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์	11	ทุกๆ 1 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขึ้นลานจอด (Line Maintenance)	14	ทุกๆ 2 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงอะไหล่และชิ้นส่วนอื่นๆ	5	ทุกๆ 1 ปี ผ่านแบบประเมินข้อ 4.1.1

จากการตรวจประเมินคู่ค้าในปี 2562 พบความไม่สอดคล้อง (Non Conformity) กับคู่มือการซ่อมบำรุงและคู่มือแนวปฏิบัติของคู่ค้า จำนวนทั้งสิ้น 8 ราย โดยทั้ง 8 ราย มีแผนการปรับปรุงแก้ไขครบ ร้อยละ 100 ซึ่งในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะนำประเด็นทางด้านความยั่งยืนอื่นๆ เช่น สิทธิมนุษยชน แรงงาน การแบ่งแยก เพิ่มเข้ามาเป็นกฎเกณฑ์ตรวจสอบต่อไป

2. ประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา

ความตรงต่อเวลา คือ ปัจจัยสำคัญอันดับต้นๆ ที่ทำให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการสายการบิน ในการที่จะทำให้เที่ยวบินแต่ละเที่ยวออกเดินทางและถึงที่หมายอย่างปลอดภัยตรงเวลาได้ ต้องอาศัยการทำงานแบบบูรณาการทุกแผนก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งคณะทำงานชุดพิเศษเพื่อเที่ยวบินตรงเวลา โดยกำหนดเป้าหมายปี 2562 ตัวชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ ร้อยละ 90 โดยมีระบบประเมินสถิติและวัดผลตลอดเวลาผ่านแดชบอร์ด



ปัจจัยในการทำให้ค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลารลุตามเป้าหมายนั้นเกิดจากการปรับรูปแบบการทำงานในหลายภาคส่วน โดยมีวิธีการดังต่อไปนี้

2.1 พิจารณาเวลาที่ใช้ระหว่างปฏิบัติการ การบริหารเวลาที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น นักบิน ลูกเรือ ฝ่ายซ่อมบำรุง พนักงานต้อนรับภาคพื้นดิน หรือแม้แต่พนักงานบริการลานจอด ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีการบริหารเวลาที่แตกต่างกันไปในแต่ละหน้าที่ที่อากาศยานอยู่บนพื้นดินในช่วงเครื่องบินจอดรับผู้โดยสาร 25-30 นาที ทุกนาทีจำเป็นต้องใช้ให้แม่นยำเพื่อให้อากาศยานออกได้ตรงเวลา



2.2 ทดลองให้จัดผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินทั้ง 2 ประตู เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร

2.3 พิจารณาตารางเวลาการบิน เพื่อวิเคราะห์และวางกลยุทธ์ในการพัฒนาค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา โดยพิจารณาถึงผลกระทบที่ต่อเนื่องกันของแต่ละตารางการบิน และนำสถิติการใช้เวลาวิเคราะห์การทำงานส่วนภาคพื้น ทบพทวนและแก้ไขตารางการบิน เพื่อให้ใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

2.4 ลำดับเที่ยวบิน การปรับเปลี่ยน ลำดับเที่ยวบินของอากาศยานในระหว่างวัน เพื่อลดปัญหาความล่าช้าต่อเนื่อง

2.5 ระบบปฏิบัติการบนฐานข้อมูลเดียวกัน การสร้างระบบเพื่อเชื่อมโยงการทำงานของแต่ละฝ่ายเข้าด้วยกันผ่านระบบเอกสารออนไลน์ เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสาร และสะดวกต่อการทำงาน มากยิ่งขึ้น

การจัดเก็บฐานข้อมูลเดียว

(การเชื่อมโยงข้อมูล)



2.6 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งให้เกิดความล่าช้า คณะกรรมการจะวิเคราะห์ผลกระทบของปัจจัยของการเกิดความล่าช้า เพื่อสามารถแก้ปัญหาได้ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ

- ดัชนีชี้วัดความล่าช้า** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดัชนีชี้วัดความล่าช้าเป็นตัววัดมาตรฐานการทำงานของแต่ละฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง
- แดชบอร์ดแสดงผลประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา** ระบบแสดงผลประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาในแต่ละสถานีเพื่อให้เห็นประสิทธิภาพตามเวลาปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง
- จัดประชุมประจำเดือน** การประชุมเพื่อวางแผนแก้ไขปัญหาล่าช้า ซึ่งมีตัวแทนของแต่ละหน่วยเข้ามาแก้ไขปัญหาหารือกัน ทั้งนี้ความล่าช้าในแต่ละครั้งจะมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมากกว่า 1 แผนก ซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขปัญหามาแบบบูรณาการร่วมกัน รวมถึงการเฝ้าระวังปัญหาใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

2.7 แนวทางการบริหารงานในปี 2563

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะยกระดับการบริหารจัดการประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยตั้งเป้าหมายประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาไว้ที่ร้อยละ 90 ด้วยการวางแผนการพัฒนา ดังต่อไปนี้

- จัดตั้งห้องปฏิบัติการฝ่ายภาคพื้น** การรวมของสมาชิกจากแผนกปฏิบัติการทุกฝ่ายเข้าสู่จุดศูนย์กลางเพื่อเพิ่มความรวดเร็ว และประสิทธิภาพในการทำงาน
- จัดผู้โดยสารขึ้นและลงเครื่องบินทั้ง 2 ประตู** การให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินทั้ง 2 ประตู เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร โดยจะเริ่มใช้ให้ครบทุกสถานี

(3) การคาดการณ์ความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต การคาดการณ์ล่วงหน้าของเที่ยวบินที่มีโอกาสเกิดความล่าช้า ทำให้เราสามารถวางแผนและแก้ไขเพื่อให้เที่ยวบินตรงเวลาให้ได้มากที่สุด โดยจะนำฐานข้อมูลในอดีตมาพิจารณาพร้อมกับปัจจัยในสถานการณ์ปัจจุบันมาคำนวณ

(4) ให้ความสำคัญกับทุกๆ เที่ยวบิน เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียมีความเกี่ยวข้องกับสายการบินแอร์เอเชียจากประเทศอื่นๆ ดังนั้นเราจะวิเคราะห์และพัฒนาของทุกเส้นทางการบินร่วมไปด้วยกัน

3. พนักงานต้อนรับภาคพื้นดิน

คือหน้าด่านของการให้บริการลูกค้าภาคพื้น โดยมีหน้าที่ให้บริการออกบัตรโดยสาร เรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (boarding) และ จำหน่ายบัตรโดยสารทั้งหมด 24 สนามบินทั่วประเทศไทย โดยมีหัวใจของการให้บริการที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพและให้บริการอย่างดียเยี่ยม

3.1 เป้าหมายในการดำเนินงาน ซึ่งวัดคุณภาพการให้บริการด้วย 3 ตัวชี้วัดได้แก่

- Net Promoter Score (NPS) ต้องทำได้อย่างน้อย 50 ขึ้นไป
- ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ต้องทำคะแนนได้ 8.75 ขึ้นไปจากคะแนนเต็ม 10
- ปริมาณการร้องเรียนการให้บริการจะต้องไม่มากกว่าร้อยละ 0.02

3.2 ผลการดำเนินงานในปี 2562

(1) Net Promoter Score (NPS) ได้รับความพึงพอใจมากกว่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 55.53

- (2) ผลสำรวจความพึงพอใจของผู้โดยสาร ได้ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 9 คะแนนจากคะแนนเต็ม 10
- (3) ปริมาณการร้องเรียนการให้บริการเฉลี่ย อยู่ที่ร้อยละ 0.0029

บจ. ไทยแอร์เอเชียมีการพัฒนาการให้บริการอย่างต่อเนื่อง พนักงานทุกคนจะผ่านการอบรมเพื่อพัฒนาศักยภาพในการให้บริการ ซึ่ง Training Management Center ได้จัดทำหลักสูตรเฉพาะสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้นดิน โดยการนำประสบการณ์การทำงานของพนักงานมากกว่า 10 ปี และข้อร้องเรียนการบริการมาวิเคราะห์ ผสมรวมกับค่านิยมหลักขององค์กร มาสังเคราะห์พัฒนาเป็นหลักสูตรเพื่อยกระดับการบริการในแบบฉบับเฉพาะของแอร์เอเชีย ที่มีชื่อว่า 7 Service Wonders ซึ่งหลักสูตรนี้จะทำให้พนักงานผู้ให้บริการสามารถเข้าถึง ความคาดหวังของผู้โดยสารและให้บริการได้อย่างเข้าอกเข้าใจ

4. Cabin Crew หรือลูกเรือ

ลูกเรือมีหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารบนอากาศยาน โดยครอบคลุม 2 เรื่องหลัก คือ ดูแลความปลอดภัยและการให้บริการภายในเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ตรงเวลา และได้รับประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น โดยการให้บริการดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อกำหนด บังคับ และมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.1 เป้าหมายในการดำเนินงาน

- (1) ส่งเสริมการพัฒนาและยกระดับความเป็นเลิศในการให้บริการตามแนวทางกลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับบริษัท
- (2) ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพบุคลากรในด้านการให้บริการ โดยผ่านกระบวนการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานและส่งผลให้คะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยต้องมีคะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

4.2 ผลการดำเนินงานในปี 2562

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นและส่งเสริมในการพัฒนาการให้บริการเพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่หลากหลายของผู้โดยสารอยู่เสมอโดยกลยุทธ์ในการดำเนินงานเป็นการปรึกษา ร่วมกันระหว่างสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีการรวบรวมข้อมูลความคิดเห็นจากส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ความคิดเห็นจากผู้โดยสาร แนวทางการบริหารงานการให้บริการของสายการบินชั้นนำ รวมไปถึงจนถึงขั้นที่เป็นตัวชี้วัดมาตรฐานความเป็นเลิศด้านการให้บริการ โดยในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานเพื่อความสอดคล้องต่อเป้าหมาย ดังรายละเอียดต่อไปนี้

- (1) มุ่งส่งเสริมและพัฒนาขั้นตอนในการให้บริการเพื่อยกระดับคุณภาพในการให้บริการผู้โดยสารผ่านแนวความคิด P.E.A.C.E

เราต้องใส่ใจกับผู้โดยสาร เพื่อพวกเขาจะได้บอกต่อเกี่ยวกับบริการของเรา

★★★★★

NPS

เป้าหมาย 85%

เคล็ดลับรายวันเพื่อพิชิต NPS เป้าหมายของเรา

ยิ้ม ยิ้ม

ประสบการณ์ของผู้โดยสาร

- ได้รับบริการดีเยี่ยมเหนือความคาดหมาย 73%
- รู้สึกเฉยๆ ไม่ได้ ไม่เสีย 17%
- ไม่ประทับใจในการบริการ 10%

NET PROMOTER SCORE (NPS) คืออะไร และพวกเราต้องทำอะไร?

5 บริการด้วยหัวใจ

P.E.A.C.E.

- 3 HAND MOVEMENT** เสริฟอาหารตรงกลาง ซ้อนสัมภาระอยู่ทางซ้ายมือ และเครื่องดื่มอยู่ทางขวามือด้านบน
- PERSONALISED SERVICE** การให้บริการแบบเป็นกันเอง
- CABIN PRESENCE** ใส่ใจในรายละเอียดพร้อมให้บริการ
- MAGIC WORDS** ใช้ถ้อยคำสุภาพ
- THANK YOU GREETING** โห้ขอบคุณผู้โดยสาร
- POSITIVE FEEDBACK** น้อมรับคำติชมเพื่อการพัฒนา
- EYE CONTACT** แกวตตามุ่งมั่น เต็มใจ นอบน้อม
- ATTENTIVE TO GUEST NEEDS** เข้าหาผู้โดยสารด้วยความสุภาพและเต็มใจ
- CLEAR ANNOUNCEMENT** ประกาศชัดเจนและเข้าใจง่าย
- EXCELLENT GROOMING** ใส่ใจในบุคลิกภาพ

แนวความคิดการให้บริการในแบบ P.E.A.C.E ประกอบด้วยขั้นตอน ดังต่อไปนี้

- P Positive Feedback** คือ การตอบรับการร้องขอของผู้โดยสารและให้บริการอย่างเข้าถึงด้วยความสุภาพและยินดีน้อมรับคำติชมจากผู้โดยสาร เพื่อนำมาใช้ในการพัฒนาคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง
- E Eye Contact** คือ มั่นใจและพร้อมรับมือกับทุกสถานการณ์ด้วยแววตา แห่งความมุ่งมั่น มีความเต็มใจอย่างเคารพบนอบ
- A Attentive to Guest** คือ เข้าหาผู้โดยสารด้วยความสุภาพและให้บริการด้วยความเต็มใจ
- C Clear Announcement** เมื่อการทำประกาศไม่ใช่การอ่าน จึงต้องใส่ใจในการทำประกาศเพื่อชัดเจนและเข้าใจง่าย
- E Excellent Grooming** คือ การดูแลและใส่ใจในบุคลิกภาพเพื่อภาพลักษณ์ขององค์กรให้อยู่ในมาตรฐานหรือดียิ่งขึ้น

(2) มุ่งส่งเสริมพัฒนาศักยภาพบุคลากรในด้านการให้บริการ

ผ่านโปรแกรมและการฝึกอบรม โดยในปี 2562 แพนกลูกเรือเน้นการยกระดับการให้บริการโดยได้รับความร่วมมือจากแผนก Training Management Center (TMC) คิดค้นและพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรม โดยแบ่งเป็นหัวข้อวิชาดังต่อไปนี้

- In-charge Cabin Crew Training - เสริมสร้างความมั่นใจและเพิ่มศักยภาพของความเป็นผู้นำของหัวหน้าลูกเรือ เนื่องจากหัวหน้าลูกเรือมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติงาน ประสานงานและการตัดสินใจที่มากกว่าลูกเรือคนอื่นภายในเที่ยวบิน อีกทั้งภาวะความเป็นผู้นำนั้นยังมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการปฏิบัติงานจริงทั้งในสถานการณ์ปกติและฉุกเฉิน ดังนั้นหลักสูตรการฝึกอบรมนี้จึงมีความสำคัญต่อบทบาทในฐานะหัวหน้าลูกเรือ และจำเป็นต้องเข้ารับการฝึกอบรมเป็นประจำทุกปี
- Inflight Service Recurrent Training - เน้นย้ำถึงความถูกต้องของขั้นตอนในการปฏิบัติงานของลูกเรือในเที่ยวบิน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงขั้นตอนของการทำงานอยู่ตลอดเวลา เพื่อให้เกิดความเหมาะสมและทันต่อเหตุการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในสังคมปัจจุบัน ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความเข้าใจผิดและเกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติงาน ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ลูกเรือทุกคนต้องเข้ารับการฝึกอบรมหลักสูตรดังกล่าวปีละหนึ่งครั้ง
- 7 Service Wonders Training for Cabin Crew - สอนการให้บริการในแบบเฉพาะของสายการบิน ช่วยเสริมสร้างให้ลูกเรือเข้าใจถึงความคาดหวังของผู้โดยสารและสามารถให้บริการได้อย่างเข้าใจและตรงตามความต้องการ โดยที่ลูกเรือยังมีความสุขและมีทัศนคติที่ดีต่อการให้บริการ ซึ่งจะส่งผลให้ลูกเรือให้การบริการได้อย่างดีเยี่ยม

ตารางแสดงผลการปฏิบัติงานของแพนกลูกเรือประจำปี 2562

ลำดับ	หัวข้อ	ปี 2561	ปี 2562
1.	ตัวชี้วัดความพึงพอใจของผู้โดยสาร (Net Promoter Score)	(เริ่มดำเนินการปี 2562)	ร้อยละ 73
2.	คะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสาร (Customer Satisfaction)	9.12/ 10	9.17/ 10

ด้วยความมุ่งมั่นและพัฒนาการให้บริการส่งผลให้ผลการดำเนินงานในปี 2562 ที่ผ่านมา แพนกลูกเรือได้รับคะแนนความพึงพอใจจากผู้โดยสารที่ดีขึ้น ดังที่แสดงในตารางข้างต้น นอกจากนี้แพนกลูกเรือยังเพิ่มขั้นตอนการประเมินผลและควบคุมคุณภาพการให้บริการของลูกเรือระหว่างเที่ยวบิน โดยให้ผู้ตรวจสอบมาตรฐานการให้บริการ หรือ Cabin Crew Engagement Lead และหัวหน้าลูกเรืออาวุโส หรือ Senior Cabin Crew Line Trainer ทำหน้าที่ตรวจสอบ โดยคะแนนที่ได้รับต้องอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่ทางแพนกลูกเรือได้กำหนดไว้โดยมีคะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 หรือลูกเรือจำเป็นต้องเข้าสู่ขั้นตอนต่อไปหากได้รับการประเมินที่ต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน

5. ความพึงพอใจของผู้โดยสาร

เพื่อการปรับปรุงบริการให้มีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้ำหรือผู้โดยสารในทุกๆ ไตรมาส โดยเก็บข้อมูลจากผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เดินทางมาถึงอาคารผู้โดยสารขาเข้าในท่าอากาศยานหลัก 5 แห่งด้วยกัน คือ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ท่าอากาศยานขอนแก่น และท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ จากจำนวน ตัวอย่างรวม 2,273 คน ในช่วงตลอดปี 2562

จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารที่ให้สัมภาษณ์พบว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบความสำเร็จในการเพิ่มสัดส่วนของกลุ่มลูกค้ำที่รู้สึกว่าการบริการที่ได้รับจากการใช้บริการของสายการบินไทยแอร์เอเชีย “ดีกว่าที่คาดหวัง / ค่อนข้างดีกว่าที่คาดหวัง” เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี 2560 - 2562 โดยเพิ่มจาก ร้อยละ 34 ในปี 2560 เป็น ร้อยละ 42 ในปี 2561 และเพิ่มเป็น ร้อยละ 46 ในปี 2562 ซึ่งเป็นสัดส่วนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความคาดหวังของลูกค้ำก็คือ การตรงต่อเวลา การบริการอย่างกระตือรือร้นและฉับไว ความเป็นมิตรและใส่ใจผู้โดยสาร ความสุภาพในการดูแลผู้โดยสาร ทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ดีของพนักงาน ในทุกขั้นตอนการให้บริการ การนำเครื่องบินขึ้นและการลงจอดที่ราบรื่น ทำให้ผู้โดยสารรู้สึกมั่นใจในความปลอดภัย

ในการพิจารณาประเมินความพึงพอใจนั้น ผู้โดยสารพิจารณาให้น้ำหนักความสำคัญของแต่ละกระบวนการการให้บริการ (ตั้งแต่สูงไปต่ำ) ดังต่อไปนี้คือ ขั้นตอนการจองตั๋วและขั้นตอนการเช็คอินมีความสำคัญที่ผู้โดยสารให้ความสำคัญก่อนขั้นตอนอื่นๆ เป็นลำดับที่ 1 และ 2 สำหรับผู้โดยสารในประเทศจะให้ความสำคัญกับขั้นตอนการบอร์ดดิ้งเป็นลำดับที่ 3 ตามมาด้วยการบริการบนเที่ยวบิน และการจัดการในการนำผู้โดยสารลงจากเครื่อง ตามด้วยการจัดการกระเป๋าของผู้โดยสารเป็นความสำคัญในอันดับท้ายสุด

ในขณะที่ผู้โดยสารระหว่างประเทศจะให้น้ำหนักความสำคัญกับการบริการบนเที่ยวบินเป็นลำดับที่ 3 และตามมาติดๆ ด้วยความสำคัญของการจัดการในการนำผู้โดยสารลงจากเครื่องและการจัดการกระเป๋าของผู้โดยสาร ส่วนขั้นตอนการบอร์ดดิ้งจะมีน้ำหนักสำคัญท้ายสุดในทัศนคติของผู้โดยสารระหว่างประเทศ

ผลจากการสำรวจความพึงพอใจในผู้โดยสารภายในประเทศปี 2562 เปรียบเทียบกับปี 2561 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการปรับปรุงอย่างมากในทุกกระบวนการ ยกเว้นกระบวนการจองตั๋วซึ่งความพึงพอใจขั้นตอนนี้ยังรักษาอยู่ในระดับใกล้เคียงผลความพึงพอใจของปี 2561

6. การสื่อสารกับผู้บริโภคเพื่อสร้างเข้าใจในสินค้าและบริการ พร้อมสร้างความผูกพันกับแบรนด์

จากการศึกษาวิจัยทางการตลาด สิ่งที่น่าสนใจให้ผู้ให้บริการเลือกแอร์เอเชียเป็นอันดับต้นๆ คือ การให้บริการในราคาประหยัด เส้นทางบินที่หลากหลาย ความตรงต่อเวลา ความเข้มงวดจริงจังในการรักษามาตรฐานความปลอดภัยต่างๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงสร้างเป็นวัฒนธรรมการให้บริการที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัยด้วยความใส่ใจของออลสตาร์ทุกคน โद्यที่ท้าทาย คือ เราจะสร้างความสมดุลระหว่างความจริงจังในประสิทธิภาพและความประทับใจในบริการได้อย่างไร โดยเฉพาะพนักงานต้อนรับภาคพื้น ซึ่งเป็นด่านแรกที่ใช้บริการพบที่สนามบิน และใช้เวลาร่วมกันนานที่สุด ตั้งแต่การเช็คอิน จนถึงการขึ้นเครื่องที่ประตูทางออกและรับกระเป๋าเมื่อลงเครื่อง

หนึ่งโฆษณา “นี่แม่นะ” ที่มีพนักงานต้อนรับภาคพื้น เป็นนักแสดงนำร่วมกับผู้ใช้บริการท่านหนึ่ง โดยมาเฉลยตอนท้ายเรื่องราวทั้งคู่เป็นแม่ลูกกัน และคุณแม่กำลังต่อรองใช้สิทธิ์ “นี่แม่นะ” ถือสัมภาระขึ้นเครื่องเกิน 7 กิโลกรัม ซึ่งลูกที่เป็นพนักงานก็ไม่สามารถอุ้มได้ ทำให้เห็นถึงความใส่ใจที่ไม่เลือกปฏิบัติ เพราะทุกคนคือสำคัญ

แคมเปญมิวสิควิดีโอออนไลน์ “นิลุบล คนหน้าเย็น” เพลงที่ขับร้องโดยพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และเป็นเพลงที่แต่งมาเพื่ออธิบายถึงความใส่ใจในแบบแอร์เอเชีย เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางและประสิทธิภาพในการให้บริการ

ปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่แข็งแกร่งผ่านจุดได้เปรียบทางการแข่งขันนี้ผ่านการสื่อสารภาพลักษณ์และการตลาดอย่างต่อเนื่อง พร้อมจัดกิจกรรมให้ผู้โดยสารมีส่วนร่วมในการประเมินความพึงพอใจ โดยสามารถสแกน QR code ที่เคาน์เตอร์เช็คอินแอร์เอเชียที่สนามบินทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายสูงสุดคือการสร้างให้เป็น “วัฒนธรรมองค์กร” ถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่นสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้นของแอร์เอเชียทุกๆ คน

5 การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (GRI 103-1, 103-2, 103-3, 404-1, 404-2)



1. แนวทางการส่งเสริมวัฒนธรรมองค์กร



การดูแลสังคมที่ใกล้ชิดที่สุด คือ พนักงานของเราเอง และเราเชื่อว่าปัจจัยสำคัญที่สุดที่ทำให้เราเติบโตมาได้ คือ ความสัมพันธ์ของบุคลากร ค่านิยม และวัฒนธรรมองค์กรอันได้แก่ สนุก สไตล์ สัมพันธ์ สร้างสรรค์ยั่งยืน หรือ 4ส. ช่วยขับเคลื่อนธุรกิจให้เติบโต โดยความยั่งยืนเริ่มจากพนักงานที่ต้องมีความสุข ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความรู้ความเข้าใจว่า งานของตนเองในทุกกระบวนการนั้นส่งผลต่อความยั่งยืนของบริษัท และมีโอกาสส่งต่อความยั่งยืนนี้ไปยังสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ต่อไปอีกด้วย

2. การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ตีรวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความเป็นธรรมและเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ ในปี 2562 สายงานความยั่งยืนได้มีการจัดตั้งทีม Red Avenger ซึ่งประกอบไปด้วยพนักงานรุ่นใหม่จากสายงานต่างๆ มาเรียนรู้ร่วมกันตามหลักสูตร โดยมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นผู้ให้โจทย์ที่ทำทนายพร้อมให้คำแนะนำอย่างใกล้ชิดตลอดหลักสูตร

3. ค่าชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ยของพนักงานแอร์เอเชียในช่วงปี 2562

ในยุคที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วทั้งทางด้านเทคโนโลยีและพฤติกรรมผู้บริโภคที่มีความแตกต่างหลากหลาย รวมถึงการก้าวเข้าสู่เทคโนโลยีดิจิทัลขั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคล ซึ่งถือเป็นกำลังสำคัญของแอร์เอเชียที่จะช่วยขับเคลื่อนองค์กรให้ก้าวหน้าต่อไปจึงได้เตรียมแผนการพัฒนาและหลักสูตรที่สอดคล้องกับการรับผิดชอบตามหน้าที่ของพนักงานในหน่วยงานต่างๆ

ในปีนี้ พนักงานได้รับการอบรมทั้งสิ้นโดยเฉลี่ย 2.38 ชั่วโมง หรือ 0.5 วัน (ถัวเฉลี่ยจากจำนวนพนักงานที่เข้าอบรมทั้งหมดหารด้วยจำนวนวิชาและชั่วโมงรายวิชา ข้อมูลที่ได้นำมาจากการคำนวณของระบบ Training Management System ซึ่งเป็นระบบบันทึกข้อมูลการอบรมส่วนกลางของบริษัท)

(1) เพศ

มีการฝึกอบรมพนักงานทั้งสิ้น 6,593 คน โดยเป็นชายทั้งหมด 3,945 คน และหญิง 2,648 คน เป็นสัดส่วนร้อยละ 59 และร้อยละ 41

(2) ประเภทของพนักงาน

ทั้งหมดร้อยละ 100 เป็นพนักงานประจำทั้งสิ้น ส่วนพนักงานจ้างแรงงาน ได้แก่ Ground handling (GHA)

ปี	จำนวนชั่วโมงเฉลี่ย	จำนวนพนักงานทั้งหมดที่อบรม (คน)	จำนวนพนักงานชาย (คน)	จำนวนพนักงานหญิง (คน)
2561	2.7	4,930	3,144	1,786
2562	3.5	5,439	3,436	2,003

4. หลักสูตรเพื่อพัฒนาบุคลากร

หัวข้อหลักสูตร	กลุ่มเป้าหมาย	วัตถุประสงค์	จำนวนผู้เข้าอบรม	ช่องทางการอบรม	ระยะเวลาการอบรม
Leader In You	หัวหน้าลูกเรือ (จำนวน 400 คน)	เพื่อฝึกทักษะและทัศนคติด้านการให้บริการ, การขาย และภาวะผู้นำ	20 คน/ รุ่น	Classroom	2 วัน
7 Service Wonders	Guest Services (จำนวน 1,000 คน)	เพื่อสร้างวัฒนธรรมการบริการทั้ง 7 วัน ตั้งแต่วันจันทร์ - วันอาทิตย์ โดยแต่ละวันก็จะเน้นการมุ่งในจิตบริการที่แตกต่างกันไป	50 คน/ รุ่น	Classroom	2 วัน
	ลูกเรือ (จำนวน 1,200 คน)	เพื่อสร้างวัฒนธรรมการบริการทั้ง 7 วัน ตั้งแต่วันจันทร์ - วันอาทิตย์ โดยแต่ละวันก็จะเน้นการมุ่งในจิตบริการที่แตกต่างกันไป	20 คน/ รุ่น	Classroom	1 วัน
Self Mastery	Student Pilot ที่ใกล้จะจบการศึกษาในภาคทฤษฎี	เพื่อปรับรอบความคิดของผู้เรียน ให้เข้าใจตัวตน เข้าใจผู้อื่น ทั้งผู้โดยสาร เพื่อนร่วมงาน หัวหน้างาน โดยมีบริบทของช่วงวัย และความแตกต่างของความเป็นตัวตน	ขึ้นอยู่กับจำนวนของ Student Pilot รุ่นนั้นๆ	Classroom	1 วัน

6 วัตถุประสงค์และกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (GRI 103-1, 103-2, 103-3)

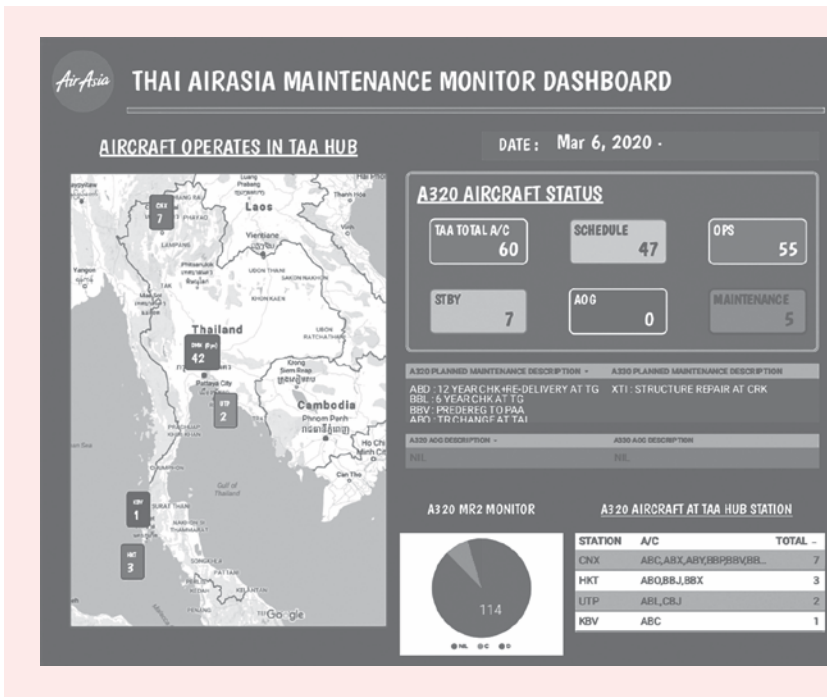


ในปี 2562 ฝ่ายวิศวกรรม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการพัฒนารูปแบบการทำงานให้ล้ำสมัยและมีความยั่งยืน โดยการใช้เทคโนโลยีมาผลักดันทำให้แนวคิดเกิดขึ้นและสามารถใช้งานได้จริง

การสร้างระบบ และเปลี่ยนแปลงการทำงานให้ไปสู่รูปแบบดิจิทัลจะสามารถสร้างความยืดหยุ่นของการใช้ข้อมูลที่ได้มาได้มากยิ่งขึ้น โดยฝ่ายวิศวกรรมได้พัฒนาระบบการทำงานโดยมี 2 สิ่งเพิ่มเติมเพื่อตอบสนองต่อการสื่อสารดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูล

การใช้ข้อมูลมาวิเคราะห์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการซ่อมบำรุงอากาศยานในรูปแบบการจัดการซ่อมบำรุงเชิงรุก (Proactive Maintenance) โดยการนำข้อมูลจากการวิเคราะห์มาสร้างมาตรฐานการซ่อมบำรุง และวิเคราะห์ปัจจัยทั้งหมดที่เกิดขึ้น เพื่อที่จะมีมาตรการรองรับทุกสถานการณ์ได้อย่างเหมาะสม ในการวัดผลหรือวิเคราะห์ข้อมูล ทางฝ่ายวิศวกรรมได้สร้างหน้าตาต่างรายงานผลผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อที่จะสามารถติดตามผลได้ตลอด 24 ชม.



ผลลัพธ์จากการวิเคราะห์ข้อมูลจะนำไปเผยแพร่ให้กับทั้งกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย และกับกลุ่มผู้ผลิตอะไหล่อากาศยานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อการพัฒนาประสิทธิภาพของการซ่อมบำรุงอากาศยานต่อไป จากการเผยแพร่ข้อมูลนั้นทำให้เราสามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้จากหลายๆ ที่ และวัดประสิทธิภาพของการทำงานของฝ่ายได้อีกด้วย

2. วัตถุประสงค์

ในปี 2562 ฝ่ายวิศวกรรมได้คิดค้นนวัตกรรมใหม่ที่สามารถช่วยพัฒนาการทำงานให้เหมาะสมรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังต่อไปนี้

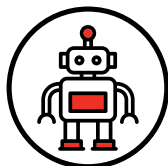
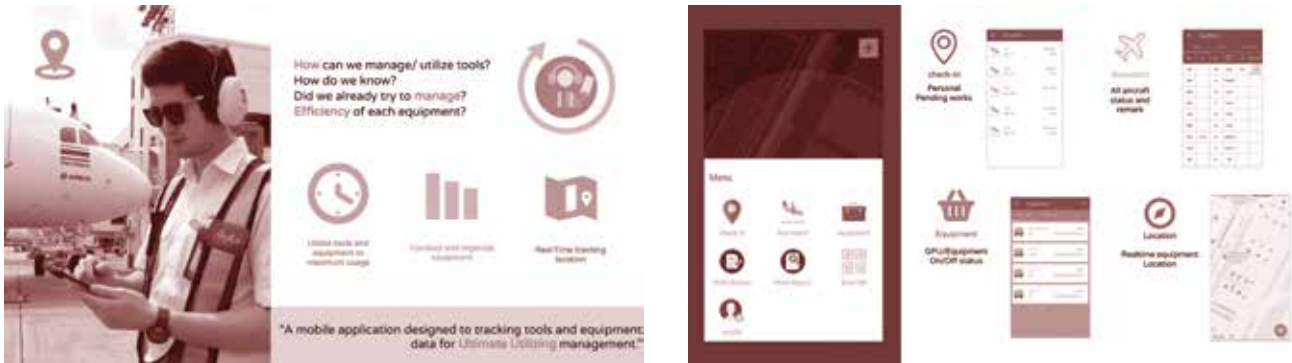
- การตรวจสอบเสื้อชูชีพและอุปกรณ์ฉุกเฉิน



โปรแกรมตรวจสอบสถานะเสื้อชูชีพและอุปกรณ์ฉุกเฉินบนเครื่องบิน โดยใช้เทคโนโลยี Radio Frequency Identification (RFID) หรือการระบุข้อมูลโดยใช้คลื่นความถี่วิทยุ ทำให้ลดระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบโดยเฉลี่ยจาก 1 ชม. เหลือเพียง 15 นาที และสามารถตรวจสอบสถานะปัจจุบันได้ผ่านระบบออนไลน์

• **แอปพลิเคชันการบริหารอุปกรณ์บริเวณลานจอด R2M (Resource Tools Management)**

ใช้เพื่อการระบุตำแหน่งของอุปกรณ์บริเวณลานจอด รวมถึงแสดงสถานะการใช้งานปัจจุบันได้อย่างแม่นยำ เพื่อบริหารการใช้งานของอุปกรณ์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ



ในปลายปี 2562 ทางฝ่ายวิศวกรรมได้เริ่มดำเนินการพัฒนาระบบ RPA (Robotic Process Automation) เพื่อนำ มาปรับใช้กับกระบวนการทำงานของแต่ละแผนก โดยระบบ RPA จะเป็นการทำงานของคอมพิวเตอร์แบบอัตโนมัติ และสามารถลดระยะเวลาการทำงานในลักษณะที่ไม่ซับซ้อน เช่น การดึงรายงานจากระบบเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล

7 การลงทุนด้านสังคม (GRI 103-1, 103-2, 103-3, 201-1)



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความสำคัญของการลงทุนทางสังคม เพื่อสร้างคุณค่าร่วมในห่วงโซ่การผลิต ด้วยความเชื่อว่าคุณค่าทางสังคมเหล่านี้จะตอบแทนกลับมาเป็นมูลค่าทางเศรษฐกิจ กล่าวคือ สร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ลดความเสี่ยงของธุรกิจ และลดความเสี่ยงของสังคมไปพร้อมๆ กัน โดยแบ่งเป็นมิติต่างๆ ดังนี้



นำเสนอสินค้า บริการ หรือช่องทางการตลาดใหม่ที่สามารถสร้างมูลค่าทางธุรกิจ พร้อมผู้บริโภคได้เข้าถึงสินค้าและบริการที่ดี



เพิ่มคุณค่าในห่วงโซ่การผลิต โดยพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ปรับปรุงให้การทำงานมีประสิทธิภาพ พร้อมกับลดผลกระทบทางสังคม และทำให้เกิดการเข้าถึงทรัพยากรได้ดีขึ้น



การพัฒนาชุมชนและสังคม การทำให้คนในชุมชนมีคุณภาพชีวิตดี และทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าถึงชุมชน สร้างความผูกพันกับแบรนด์ สร้างช่องทางการตลาดใหม่ๆ

1. โครงการการจ้างงานตามมาตรา 35 ร่วมกับ มูลนิธิอารยสถาปัตย์

จากพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ในมาตรา 35 ที่เปิดโอกาสให้สถานประกอบการสามารถจ้างเหมาบริการคนพิการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงร่วมกับมูลนิธิอารยสถาปัตย์เพื่อคนทั้งมวลสนับสนุนการทำงานของเครือข่ายมนุษยอารยสถาปัตย์ โดยเฉพาะด้านการขับเคลื่อนอารยสถาปัตย์ มีวัตถุประสงค์ดังนี้

- (1) เพื่อผลักดันและสร้างการรับรู้ทางด้านอารยสถาปัตย์ (Friendly Design) หรือหลักการออกแบบสิ่งก่อสร้างที่เป็นสากล
- (2) เพื่อส่งเสริมอาชีพให้กับคนพิการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติ ส่งเสริมและพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ พ.ศ. 2550 โดยปี 2562 ทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ้างงานผู้พิการ 57 คน ด้วยความมุ่งมั่นตั้งใจที่จะเป็นกำลังในการทำงานเพื่อสังคม และองค์กรตัวอย่างในการให้ความสำคัญและปฏิบัติตามกฎหมายการจ้างงานคนพิการอย่างเคร่งครัด โดยหน้าที่ของทูตอารยสถาปัตย์ คือ การสำรวจ จัดหา ข้อมูลและส่งข้อมูลพื้นที่ที่ต้องการการแก้ไข หรือเป็นพื้นที่ตัวอย่างในการจัดการที่ดี นอกจากนี้ทูตอารยสถาปัตย์ยังจะต้องสื่อสารกับสังคมหรือสร้างความเข้าใจ เพื่อให้เกิดความตระหนักหรือให้เห็นความสำคัญของอารยสถาปัตย์

2. Journey D



2.1 โอกาสและความท้าทาย

การท่องเที่ยวเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักที่สร้างรายได้ให้กับประเทศไทย ปี 2561 ประเทศไทยมีรายได้จากการท่องเที่ยวกว่า 3 ล้านล้านบาท ซึ่งจัดอยู่ในอันดับที่ 4 ของโลก อย่างไรก็ตามประเทศไทยกลับถูกจัดอันดับให้เป็นประเทศที่มีพัฒนาการในด้านขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับที่ 31 ของโลก จากรายงาน Travel & Tourism Competitiveness Report ประจำปี 2562 ที่จัดทำโดยสภาเศรษฐกิจโลก

ประเด็นที่น่าสนใจจึงอยู่ที่ความแตกต่างระหว่างลำดับของรายได้จากการท่องเที่ยวที่ประเทศไทยเป็น 1 ใน 10 อยู่เสมอ แต่ลำดับขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวอยู่ในอันดับที่ 31 นั้นหมายความว่ายังมีช่องว่างในการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของการท่องเที่ยวไทยให้ก้าวไปสู่การจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนได้ อาทิ การยกระดับความปลอดภัยของสนามบินแหล่งท่องเที่ยว หรือการรักษาและอนุรักษ์ทรัพยากรทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม

‘จากรายได้หลักของประเทศสู่ความตระหนักถึงเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน’

ธุรกิจการบินเป็นหนึ่งในผู้เล่นหลักของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นำมาซึ่งความเติบโตทางเศรษฐกิจและผลกระทบเชิงบวกมากมาย สร้างงาน สร้างรายได้ให้ประเทศผ่านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว แต่ในขณะที่เดียวกันปัญหาเรื่องความเหลื่อมล้ำและการกระจายรายได้การท่องเที่ยวไปสู่เศรษฐกิจฐานรากหรือคนในท้องถิ่นยังเป็นประเด็นที่น่าจับตามอง รวมถึงการที่สายการบินมีส่วนในการสร้างความเสี่ยงต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ด้วยการพานักท่องเที่ยวที่ไม่รับผิดชอบต่อทำลายแหล่งท่องเที่ยว หรือมีส่วนทำให้เกิดการท่องเที่ยวแบบเกินสมดุล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มองเห็นศักยภาพของ “การท่องเที่ยวโดยชุมชน (Community-based Tourism)” ในการเป็นเครื่องมือแก้ปัญหาสังคมและในขณะเดียวกันก็เป็นเครื่องมือในการสร้างประโยชน์ให้กับผู้มีส่วนได้เสีย รวมทั้งสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันในธุรกิจ จึงเป็นที่มาของการสร้าง Journey D หรือ The Journey of Development โครงการลงทุนทางสังคมระยะยาว ผ่านการท่องเที่ยวชุมชน ซึ่งคนในชุมชนเป็นเจ้าของทรัพยากร มีส่วนในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวด้วยตนเอง โดย Journey D มีเป้าหมายหลักในการรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกของการเดินทางอย่างรับผิดชอบต่อและยั่งยืน ผ่านกลยุทธ์ 3 ด้านในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

1. หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมาย
2. การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
3. การสร้างการรับรู้และสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน

2.2 เป้าหมายของ Journey D

ปี 2560-2561

- พัฒนา Journey D จากกิจกรรม CSR ระยะสั้น ให้กลายเป็นโครงการลงทุนทางสังคมระยะยาว (CSV) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- สร้าง 4 ชุมชนต้นแบบการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
- พัฒนาชุมชนท่องเที่ยวในโครงการให้สามารถต้อนรับนักท่องเที่ยวได้อย่างมีคุณภาพไม่น้อยกว่า 3 ชุมชน/ปี
- เพิ่มจำนวนชุมชนท่องเที่ยวในโครงการให้ได้ 2 ชุมชน/ปี

ปี 2562

- พัฒนา Journey D CSR สู่อการสร้างคุณค่าร่วมขององค์กรอย่างเต็มรูปแบบ (CSV)
- สื่อสารและสร้างการรับรู้ด้านการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อผ่านทุกช่องทางของแอร์เอเชีย
- เพิ่มรายได้ให้กับชุมชนท่องเที่ยวอย่างน้อยร้อยละ 15 ต่อปี
- เชื่อมโยงพันธมิตรด้านการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อและยั่งยืนให้ชุมชนอย่างต่อเนื่อง
- เพิ่มจำนวนชุมชนท่องเที่ยวในโครงการให้ได้ 2 ชุมชน

ปี 2563

- สร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อระหว่างชุมชนให้ได้ 10 ชุมชน
- เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อและเป็นพันธมิตรระยะยาวกับชุมชน
- ขยายโครงการฯ และเชื่อมโยงพันธมิตรไปร่วมงานกับชุมชนอย่างหลากหลาย
- พัฒนาและส่งเสริมโมเดล Journey D

2.3 พัฒนาการที่สำคัญในปี 2562

- มีชุมชนท่องเที่ยวทั่วประเทศไทยสนใจเป็นส่วนหนึ่งของ Journey D จำนวนมาก โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้คัดเลือกชุมชนเข้าร่วมโครงการเพิ่มเติมทั้งหมด 8 ชุมชน ประกอบไปด้วย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านปางจังหวัดเชียงใหม่ ชุมชนเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี และเครือข่ายท่องเที่ยว โดยชุมชนจังหวัดภูเก็ตทั้งหมด 6 ชุมชน
- เชื่อมโยงพันธมิตรผู้เชี่ยวชาญด้านบริการที่ออกไปทำงานพัฒนาชุมชน ได้แก่ บริษัท ดี เอราวัณ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- สื่อสารภาพลักษณ์และแบรนด์ที่ยั่งยืนของแอร์เอเชียผ่านการสนับสนุนการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อ 360 องศา โดยมียอดเข้าชมหนังสือมากกว่า 6 ล้านครั้ง
- รายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวของ 4 ชุมชน Journey D เพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10

- ประสบผลสำเร็จในการสร้าง Journey D ให้เป็นการสร้างคุณค่าร่วม CSV โดยที่สามารถแก้ปัญหาสังคม และสามารถสร้างคุณค่าและโอกาสให้กับธุรกิจในเวลาเดียวกัน เช่น การสร้างความผูกพันกับแบรนด์ เพิ่มกลุ่มลูกค้าใหม่ และเพิ่มพันธมิตรเพื่อความยั่งยืน

2.4 แนวทางการบริหารจัดการ

การจัดการการท่องเที่ยวชุมชน บนรากฐานของความยั่งยืนทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม คือ เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการแก้ปัญหา ความเหลื่อมล้ำทางสังคม การท่องเที่ยวที่ไม่รับผิดชอบต่อและเกินสมดุล ในขณะเดียวกัน ก็เป็นเครื่องมือในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจสายการบิน

2.5 ผลการดำเนินงานปี 2562

(1) หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมาย

การพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศ มีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมาก และสร้างโอกาสในการกระจายรายได้สู่ชุมชน เกิดการจ้างงานในท้องถิ่นมากขึ้น Journey D ได้ออกแบบหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับชุมชนที่เป็นสมาชิกโครงการ Journey D โดยมี การ ดำเนินงานดังนี้

- การอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อฝึกฝนให้ชาวบ้านมีความรู้และทักษะในการบริหารจัดการการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
- จัดอบรมเชิงปฏิบัติการหัวข้อ “การจัดตั้งกลุ่มและคณะกรรมการท่องเที่ยวโดยชุมชน” (CBT Management Structure)
- อบรมเชิงปฏิบัติการหัวข้อ “การออกแบบเส้นทางและโปรแกรมการท่องเที่ยวโดยชุมชน
- การอบรมยกระดับมาตรฐานที่พักและการบริการในโฮมสเตย์ร่วมกับพันธมิตรจากบริษัท ที เอราวัณ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- การอบรมการเชิงปฏิบัติการ “7 Service Wonders” ใส่ใจจริงใจในบริการ โดยศูนย์การเรียนรู้ไทยแอร์เอเชีย

(2) การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

การสร้างข่ายเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่ช่วยกระจายความเหลื่อมล้ำทางสังคมในภาคของธุรกิจท่องเที่ยว โดยทางบริษัทมีการขยายพื้นที่ดำเนินการเพิ่มขึ้นอีก 8 ชุมชน ได้แก่

- ชุมชนบ้านปาง จ.เชียงใหม่
- ชุมชนเขมราฐ จ.อุบลราชธานี
- ชุมชนบางโรง จ.ภูเก็ต
- ชุมชนท่าฉัตรไชย จ.ภูเก็ต
- ชุมชนแสนน จ.ภูเก็ต
- ชุมชนกมลา จ.ภูเก็ต
- ชุมชนบางเทา จ.ภูเก็ต

การเพิ่มจำนวนชุมชน เป็นอีกหนึ่งช่องในการกระจายจำนวนนักท่องเที่ยว เพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ที่สนใจเดินทางท่องเที่ยวตัดสินใจท่องเที่ยวได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงบทบาทเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยง เพื่อให้เกิดเครือข่ายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือการเชิญชวนพันธมิตรธุรกิจ และองค์กรที่เลี้ยงต่างๆ ลงไปต่อยอดพัฒนาชุมชนท่องเที่ยวร่วมกัน

(3) การสร้างการสื่อสารและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน

• สร้างการสื่อสารต่อสาธารณะ

การสื่อสารกับสังคมในวงกว้าง เพื่อรณรงค์การท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ ชาวบ้านจากชุมชน Journey D ทั้ง 4 ชุมชนมีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการสื่อสารเป็นตัวแทนในการรณรงค์ ให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีจิตสำนึกของการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ

- Local Presenter แคมเปญออนไลน์ที่ให้ชาวบ้านตัวจริงจากชุมชน มาโพสต์ทำเป็นนายแบบ นางแบบ โปรโมทวิถีชีวิตในชุมชนตัวเอง และชวนทุกคนไปสัมผัสประสบการณ์ด้วยตัวเอง
- โปรโมชันที่ดีที่สุด #เพื่อทุกคนคือจุดหมายที่ดีที่สุด ให้ชาวบ้านเป็นคนแจก โปรโมชัน 0 บาท และกำหนดเงื่อนไขในการรับตัวฟรีเพื่อส่งเสริมให้ทุกคนเป็นนักท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบ และเข้าใจคุณค่าของการท่องเที่ยวแบบชุมชนอย่างแท้จริง
- งานประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางเข้าถึงบุคคล โดยให้ชุมชนเป็นผู้ให้ข้อมูลกับนักท่องเที่ยวโดยตรงผ่านงานประชุม หรือกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ ตลาดนัดสินค้าคุณภาพครบ 3 จังหวัด Journey D Day คติณีกฟุตบอล งานมอบรางวัลพนักงาน และ โลเคิลอ้อยที่พาเซฟชุมชนมาทำอาหารให้คนกรุงได้ลิ้มรส

สำหรับแคมเปญนี้ถือเป็นบทสรุปแรกของการลงทุนด้านสังคมที่ยั่งยืน ที่พร้อมจะเป็นสปริงบอร์ดให้สังคมในวงกว้างได้รับรู้ถึงการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อ เพราะเป็นเรื่องของทุกคน ไม่ใช่ของสายการบิน หรือชาวบ้านในชุมชนเท่านั้น

• ส่งมอบประสบการณ์

เสน่ห์ของการท่องเที่ยวชุมชน คือ การให้นักท่องเที่ยวได้ลงไปสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรม ประเพณี ความเป็นอยู่ของชาวบ้านในชุมชน โดยการนำกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นที่รู้จักในสังคมมารับประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน และช่วยเป็นกระบอกเสียงบอกต่อความรู้สึกที่ได้รับจากการดูแลของชาวบ้านในชุมชน

กลยุทธ์และผลการดำเนินการ ปี 2562

สร้างเครือข่าย

Journey D

กระบวนการลงพื้นที่สำรวจ และเก็บข้อมูลชุมชนใหม่

- ชุมชนบ้านปาง จ.เชียงใหม่
- ชุมชนเขมราฐ จ.อุบลราชธานี
- เครือข่ายการท่องเที่ยวโดยชุมชน จ.ภูเก็ต

ส่งเสริม

และพัฒนาศักยภาพ

การท่องเที่ยว

โดยชุมชนอย่างยั่งยืน เช่น

- การพัฒนาทักษะในการท่องเที่ยว
- การสร้างสรรค์เส้นทางกิจกรรมการท่องเที่ยว
- การจัดตั้งกลุ่มการท่องเที่ยว
- กระบวนการคิดต้นทุน
- In-Destination



ส่งมอบ

ประสบการณ์

Journey D

- มอบประสบการณ์ใหม่ให้กับนักท่องเที่ยว โดยการสัมผัสวิถีชีวิต ประเพณีวัฒนธรรมในชุมชน

สื่อสาร

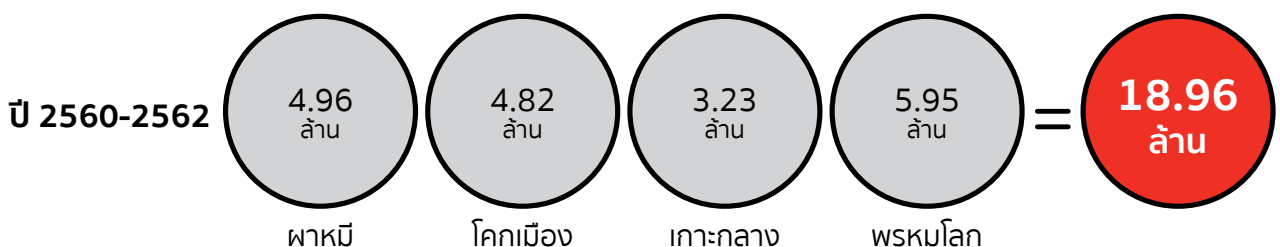
ต่อสาธารณะ

4 ชุมชน ให้เป็นที่รู้จักมากขึ้น โดยการนำชุมชนมาจัดแสดงสินค้าและบริการต่อสาธารณะ

- กิจกรรมตลาดนัดสินค้าคุณภาพครบ
- Journey D Day โฆษณา Journey D
- Football Clinic Journey D กิจกรรมฟุตบอลคลินิกในชุมชน
- AirAsia Long service award
- Local Aroi x Journey D พาเชฟชุมชนมาเป็น Chef Table

รายได้ที่เกิดขึ้นในชุมชน

(หน่วย : บาท)



2.6 ผลตอบแทนทางสังคม : Social Return on Investment

ผลตอบแทนทางสังคม

(Social Return on Investment : SROI)

หมายถึง ผลตอบแทนต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการทำกิจกรรม โครงการหรือธุรกิจ Journey D โดยเลือกตัวชี้วัดผลลัพธ์ (Output) เชิงปริมาณและตีค่าผลลัพธ์ดังกล่าวออกมาเป็นมูลค่าทางการเงิน ทั้งนี้แนวคิด SROI ถูกพัฒนามาจากแนวคิดเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมผ่านการวิเคราะห์เปรียบเทียบต้นทุนกับประโยชน์ทางเศรษฐศาสตร์อย่างเป็นระบบ

Journey D ประเมิน “ผลตอบแทนทางสังคม” โดยดำเนินการภายใต้กรอบทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงที่กำหนดว่า ‘ถ้าชาวบ้านที่ได้รับการพัฒนาองค์ความรู้ด้านธุรกิจการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนโดยโมเดล Journey D ชาวบ้านจะมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและชุมชนจะน่าอยู่มากขึ้น’

ในระหว่างการดำเนินกิจกรรม (ปี 2560 - 2562) ได้มีการเก็บข้อมูลเพื่อวัดผลจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งทางตรงและทางอ้อม เพื่อมองและประเมินความยั่งยืนทั้ง 360 องศาที่เกิดขึ้นกับชุมชน ทุกคนในชุมชน คนในกลุ่มการท่องเที่ยว ผู้นำชุมชน พันธมิตร นักท่องเที่ยว รวมถึงพันธมิตรทางธุรกิจ



รายได้ของชุมชนที่เพิ่มขึ้น



ชุมชน	รายได้ที่เพิ่มขึ้นที่เป็นผลมาจากโครงการ Journey D (บาทต่อปี)	รายได้รวมที่เพิ่มขึ้นตลอด 3 ปีที่เป็นผลมาจากโครงการ Journey D (บาทต่อปี)
1. ชุมชนผาหมี จังหวัดเชียงราย	1,649,000	4,947,000
2. ชุมชนเกาะกลาง จังหวัดกระบี่	1,077,500	3,232,500
3. ชุมชนโคกเมือง จังหวัดบุรีรัมย์	1,608,000	4,824,000
4. ชุมชนพรหมโลก จังหวัดนครศรีธรรมราช	1,983,940	5,951,820

แนวทางการหาผลตอบแทนทางสังคมจากการลงทุนนั้น คัดจากการนำมูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ส่วนเพิ่มมาหารด้วยมูลค่าเงินลงทุน โดยตั้งเป็นสมการดังนี้

มูลค่าปัจจุบันของผลประโยชน์ส่วนเพิ่ม

มูลค่าเงินลงทุนที่ใช้ไป

เนื่องจากผลประโยชน์ส่วนเพิ่มจากโครงการ Journey D 4 ชุมชนในปี 2562 มีมูลค่าทั้งสิ้นเท่ากับ 18,955,320 บาท ในขณะที่มูลค่าของเงินที่ลงทุนไปทั้งสิ้นตลอดโครงการปี 2561 - 2562 รวมทั้งสิ้น 12,666,315 บาท ซึ่งทำให้



โดยที่คิดจากมูลค่าของผลประโยชน์ส่วนเพิ่มของผู้มีส่วนได้เสียบางส่วนที่ยังไม่เคยบรรลุระยะ 100 ผลตอบแทนทางสังคมจากการลงทุนของ Journey D อยู่ที่ 1.5 หมายความว่าในการลงทุนทุกๆ 1 บาทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะผู้มีส่วนได้เสียจะได้รับผลตอบแทนกลับมาเป็นมูลค่าเท่ากับ 1.5 บาท เมื่อพิจารณามูลค่าปัจจุบันของผลลัพธ์แยกตามกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียแล้วจะเห็นว่า กลุ่มโฮมสเตย์และชุมชนได้รับผลตอบแทนกลับมากที่สุด เพราะการดำเนินงานของ Journey D เน้นกระจายรายได้โดยตรงพร้อมกับพัฒนาชุมชนไปพร้อมกัน ในการประเมินผลครั้งนี้เรามุ่งประเด็นไปที่ผลประโยชน์และรายได้ที่กลับสู่ชุมชนโดยตรง โดยยังมีกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียอีกบางกลุ่ม เช่น นักท่องเที่ยวและชาวบ้านที่อยู่รอบชุมชนซึ่งยังไม่ถูกนำมาคำนวณ ซึ่งกลุ่มเหล่านี้จะส่งผลให้ค่า SROI ที่สูงขึ้น ซึ่งจะแปลความได้ว่า Journey D ส่งผลกระทบหรือแสดงผลลัพธ์ต่อชุมชนและสังคมมากกว่าที่แสดงผลเป็นตัวเลขน

รูปแบบการดำเนินงานที่เอาใจใส่ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมนั้น สามารถสร้างจุดเด่นและภาพลักษณ์ที่ดีให้องค์กรได้อย่างชัดเจน โดย Journey D สามารถสร้างความมั่นใจให้ทั้งลูกค้าและผู้ร่วมโครงการว่าชุมชนสามารถนำมาเป็นแบบอย่างได้ นอกจากนี้ยังพบว่าผลตอบแทนจากการลงทุนระยะยาวทางสังคมยังมีค่ามากกว่าต้นทุนการดำเนินงานอีกด้วย

2.7 แนวทางการดำเนินงานปี 2563

เป้าหมายต่อไปของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการเป็นแรงหลักในการขับเคลื่อนให้ชุมชนและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะอาสาเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงพันธมิตรและยังคงเป็นนักลงทุนระยะยาวทางสังคมให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้มีโอกาสสร้างการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบและยั่งยืนร่วมกันผ่านกิจกรรมที่หลากหลายมากยิ่งขึ้น โดยมีโครงสร้างดังนี้

- **สร้างเครือข่าย** ขยายพื้นที่เป้าหมาย/เพื่อให้เกิดความยั่งยืนในมิติต่างๆ มากขึ้น
- **ส่งเสริมความยั่งยืน** ด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย นอกจากสินค้าและบริการท่องเที่ยว เช่น การสนับสนุนให้ชุมชนมีทางเลือกในอาชีพที่หลากหลายในชุมชน
- **ส่งมอบประสบการณ์** โดยนำชุมชนสู่การขายให้ช่องทางต่างๆ ทั้งสินค้าและบริการท่องเที่ยว
- **สื่อสารต่อสาธารณะ** ด้วยการใช้ช่องทางที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างการรับรู้

2.8 ประสิทธิภาพและผลลัพธ์ทางธุรกิจ (Effectiveness & Business Results)

Journey D นับเป็นนวัตกรรมทางสังคมที่สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มคุณค่าระหว่างห่วงโซ่การผลิต เป็นการขยายช่องทางธุรกิจและกลุ่มลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มุ่งมั่นที่จะเป็นมากกว่าสายการบินแต่จะเป็นผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์ครบวงจร อีกทั้งยังเป็นแพลตฟอร์มสำหรับการสร้างความผูกพันต่อแบรนด์ ซึ่งการวัดผลของ Journey D ด้านการสื่อสารนั้น พิจารณาไปถึงความรู้ ความเข้าใจเรื่อง “ความยั่งยืน” ของผู้มีส่วนได้เสียตั้งแต่พนักงานในบริษัท พันธมิตร ผู้ลงทุน ชาวบ้านในชุมชน รวมไปถึงผลิตภาพที่เกิดขึ้นในชุมชน Journey D ในด้านอื่นๆ ที่หลากหลาย


แคมเปญ โปรโมชันที่ดีที่สุด มียอดวิวอยู่ที่ 6.8 ล้าน และมียอดไลค์ 24,000 ครั้ง และจาก engagement ในออนไลน์ พบว่ามีคนเข้าใจการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน และมีความตั้งใจที่จะเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคมมากยิ่งขึ้น ชวนคนรู้จักใหม่มาสนใจเรื่องการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนนี้ อีกมาก ยิ่งขึ้นด้วย และผลจากการโปรโมทแคมเปญนี้ ทำให้มีผู้เข้าเว็บไซต์ www.Journey-D.com กว่า 500,000 คน ถือเป็นการสร้างการรับรู้ที่ดีในวงกว้าง

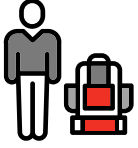

จากการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของ Journey D พบว่าแม้ว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้เสียจากการเข้าร่วมกิจกรรมไม่ใช่คนทั้งหมดที่อยู่ในชุมชนนั้นๆ แต่โครงการทำให้เกิดผลกระทบแก่ชุมชนทั้งชุมชนและเริ่มแผ่ขยายความยั่งยืนไปสู่เพื่อนร่วมทางอย่างเห็นได้ชัด พื้นที่ทั้ง 4 ชุมชนของเราให้ความเห็นไปในทางเดียวกันว่า คนในชุมชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เกิดความภูมิใจและรักถิ่นฐานบ้านเกิดและที่สำคัญคือความผูกพันที่มีต่อโครงการ Journey D และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (GRI 102-40, 102-42, 102-43, 102-44)


การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย




การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยี และภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เป็น 5 กลุ่มหลัก คือ หน่วยงานภาครัฐ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) ชุมชน Allstars พนักงาน นักลงทุน และพันธมิตรทางธุรกิจ ทำให้บริษัทต้องศึกษาการรับรู้ ทัศนคติ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจให้ตอบสนองเท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันได้ในระยะยาวได้

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
1. หน่วยงานภาครัฐ 	ร่วมประชุมหารือกับผู้บริหารฝ่ายปกครองและองค์กรผู้กำกับดูแล	อย่างน้อย 5 ครั้ง	หน่วยงานภาครัฐเป็นหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตและทำหน้าที่กำกับดูแลการค้าเดินธุรกิจ บจ. ไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อให้การดำเนินงานเกิดความสอดคล้องของระเบียบหลักเกณฑ์ของภาครัฐและการทำงานธุรกิจสายการบินจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจในประเด็นเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม
	การรายงานผลให้กับหน่วยงานราชการ	ทุกเดือน	
	การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของหน่วยงานของราชการ	ทุกเดือน	
	การตรวจสอบกระบวนการทำงานทั้งหมดโดยหน่วยงานภาครัฐ (audit)	1-2 ครั้งต่อปี	
	ทำงานสอดคล้องกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	อย่างน้อย 3 โครงการ	
	ทำงานร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย	2-4 โครงการ	
ร่วมกิจกรรมกับองค์กรและหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และรักษาวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของแต่ละท้องถิ่น	มากกว่า 10 ครั้ง	ความร่วมมือในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐสามารถช่วยกระตุ้นตัวเลขนักท่องเที่ยวและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรได้ โดยองค์การการท่องเที่ยวนี้คาดหวังให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการเพื่อสร้างความต้องการในการเที่ยวเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ	
			ความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานของรัฐในแต่ละจังหวัดที่เป็นจุดหมายเส้นทางการบินช่วยให้การติดต่อประสานงาน การทำงานร่วมกันเป็นไปอย่างราบรื่นขึ้น ซึ่งความคาดหวังของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีต่อเราคือ การมีส่วนร่วมสนับสนุนในกิจกรรมรูปแบบต่างๆ กันไป

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p>2. ลูกค้า (ผู้โดยสาร)</p> 	<p>รับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction survey)</p> <p>การร้องเรียนผ่านช่องทางรับเรื่องต่างๆ เช่น คอลเซ็นเตอร์, Live Chat, Twitter (Ask AirAsia)</p> <p>การพบปะลูกค้าผ่าน AirAsia Sales Offices, AirAsia Travel & Service Centres</p>	<p>สำรวจความพึงพอใจของลูกค้าทุกไตรมาส</p> <p>เวลาทำการของทุกวัน และ 24 ชั่วโมงในทุกวันสำหรับ Live Chat</p> <p>ตามเวลาทำการทุกวัน</p>	<p>องค์กรธุรกิจจำเป็นต้องทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้า เพื่อดำเนินการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และเมื่อลูกค้าพอใจจะกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสำหรับลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีความคาดหวังให้การเดินทางไปถึงจุดหมาย ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และขั้นตอนในการใช้บริการที่สะดวกสบาย และสามารถติดต่อสอบถามได้เมื่อต้องการข้อมูลเพิ่มเติม</p>
<p>3. ชุมชน</p> 	<p>การลงพื้นที่ต่อเนื่องในการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนในโครงการ Journey D</p> <p>ให้ความรู้และเสริมทักษะทางด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน</p> <p>การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเส้นทางท่องเที่ยวของชุมชนจากนักท่องเที่ยว</p> <p>ร่วมกับพันธมิตรให้ความรู้ในการพัฒนาโฮมสเตย์ในชุมชน</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมเรื่องความเท่าเทียมในการเดินทาง โดยเครื่องบินผ่านโครงการ AirAsia friendly design แอร์เอเชีย อารยสถาปัตยกรรม</p>	<p>จำนวน 4 ชุมชน ประชุมรายเดือนทุกเดือน การลงพื้นที่เพื่อพัฒนาตลอดปี</p> <p>เวิร์คช็อป 6 ครั้งต่อชุมชน</p> <p>ทริปทดสอบ 6 ครั้งต่อชุมชน รวมทั้งหมด 24 ทริป</p> <p>4 ชุมชนๆ ละ 1 ครั้ง รวมทั้งหมด 4 ครั้ง</p> <p>จำนวน 3 ครั้ง เพื่อสร้างการตระหนักรู้ในการเข้าถึงได้ทุกที่ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อทุกคน ทุกวัย ทุกสถานะ</p>	<p>การมีส่วนร่วมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเป็นส่วนหนึ่งเพื่อสนับสนุนให้ชุมชนมีความแข็งแรงและยั่งยืน</p> <p>การสร้างความสัมพันธ์ที่ต่อกัน เพื่อให้เกิดคุณค่าร่วมกันในระยะยาว สร้างความผูกพันไว้นื้อเชื่อใจจากชุมชน ถือว่าเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันให้แบรนด์ด้วย</p> <p>ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียเห็นว่าการท่องเที่ยวถือเป็นรายได้หลักของประเทศไทย หากการท่องเที่ยวไม่ได้มีการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับนักท่องเที่ยวจะทำให้แหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ถูกทำลาย เมื่อการท่องเที่ยวถูกทำลายอาจจะทำให้เกิดผลกระทบในทุกๆ ด้าน ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เราจึงร่วมมือกับชุมชนและให้ความสำคัญกับแหล่งท่องเที่ยวเพื่อให้เกิดกิจกรรมทุกอย่างที่เกิดขึ้นต้องเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติให้อยู่คู่กับชุมชนอย่างยาวนานที่สุด</p>

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
	การจัดกิจกรรมเพื่อชุมชนและสังคมผ่านงาน แอร์เอเชีย “ตลาดนัดบินคุ้มคุณภาพครบ”	จำนวน 3 ครั้ง มกราคม : มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพฯ กุมภาพันธ์ : เชียงราย เมษายน : ภูเก็ต	ซึ่งทางชุมชนคาดหวังว่าทางบริษัทจะช่วยสนับสนุนและประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนให้เป็นที่รู้จัก เพื่อช่วยในการกระจายนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆ ที่ทางแอร์เอเชียมีเส้นทางการบิน ทำให้เกิดการกระจายได้สู่ชุมชน ทั้งนี้ยังรวมไปถึงการสร้างการรับรู้สำหรับการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบต่อให้นักท่องเที่ยวเพื่อช่วยในการรักษาทรัพยากรการท่องเที่ยวให้คนรุ่นหลัง
	การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมเสริมสุขภาพให้กับชุมชนผ่านโครงการ AirAsia Fly To Dreams Tennis Tournament, มอบอุปกรณ์กีฬา สนามบอล สนามบาสให้กับชุมชน และการสนับสนุนสโมสรฟุตบอลต่างๆ รวมถึงจัดคลินิกฟุตบอล นำนักบอลทีมชาติไปสอนฟุตบอลให้กับเยาวชนในชุมชนต่างๆ	Airasia Fly to Dream Tennis จำนวน 3 ครั้ง 1. 9 - 22 ก.ค. 2562 2. 26 ก.ค. - 4 ส.ค. 2562 3. 14 - 25 ส.ค. 2562	
	การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนผ่านช่องทางออนไลน์	Airasia Fly to Dream Football Clinic จำนวน 1 ครั้ง 1. 22 - 23 ก.ย. 2562	
	การสื่อสารข่าวสารการดำเนินธุรกิจให้ชุมชนหรือสื่อมวลชน รับทราบและมีส่วนร่วม	ชุมชนละ 2 ครั้ง / 4 ชุมชน ทั้งหมด 8 ครั้ง - กิจกรรมสื่อสารและเข้าถึงสื่อมวลชน อาทิ งานแถลงข่าว สัมภาษณ์กลุ่ม ฯลฯ รวม 20 ครั้ง (ต่างประเทศ 12 ครั้ง, กรุงเทพฯ 5 ครั้ง, ภูมิภาค 3 ครั้ง) - ข่าวประชาสัมพันธ์ 79 ครั้ง - เทียบบินปฐมฤกษ์ 21 ครั้ง - ทริปสื่อมวลชน 17 ครั้ง - เยี่ยมเยือนสื่อมวลชน 5 ครั้ง แบ่งเป็น กรุงเทพฯ 1 ครั้ง และภูมิภาค 4 ครั้ง	

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p>4. Allstars พนักงาน (ออลสตาร์)</p> 	การสื่อสารข่าวสารผ่านทางการประชุมใหญ่ (Town Hall Meeting) และการส่งประกาศจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารผ่านทางอีเมล ให้แก่พนักงานทุกคนได้รับทราบ	2 ครั้งต่อปี	พนักงานคือหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยพนักงานเป็นส่วนสำคัญในการส่งมอบคุณค่าให้กับลูกค้า จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจถึงความต้องการ ความท้าทายและแรงบันดาลใจ และเพื่อริเริ่มโครงการหรือกิจกรรมให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร ทั้งนี้พนักงานมีความคาดหวังให้องค์กรรับฟังความคิดเห็น ชื่นชมผลงานอันเป็นที่ประจักษ์ ให้การประเมินผลและผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม และมีการพัฒนาศักยภาพให้กับพนักงานอย่างไม่หยุดยั้ง
	การประชุมโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารกับผู้บริหารระดับสูงจากทุกฝ่าย (Coffee Talk)	ทุกสัปดาห์	
	การประชุมกับผู้บริหารระดับผู้จัดการหรือตัวแทนแผนกเพื่อแจ้งข่าวสารหรือหารือแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน (Operation Meeting)	เดือนละครั้ง	
	ตู้ ปณ. สันติสุข ช่องทางสื่อสารกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารโดยตรง โดยข้อมูลจะถูกเก็บเป็นความลับ และนำไปใช้ในการปรับปรุงพัฒนาองค์กรเท่านั้น	24 ชั่วโมงทุกวัน	
	การประเมินศักยภาพของพนักงานภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ	2 ครั้งต่อปี	
	การจัดกิจกรรมเพื่อสานสัมพันธ์พนักงานผ่าน Allstars Do Good เพื่อส่งเสริมให้พนักงานทำงานจิตอาสาตามที่แต่ละคนถนัดหรือกิจกรรมเพื่อสังคม เช่น การบริจาคโลหิตและสเต็มเซลล์	ทุกไตรมาส	
	การจัดพื้นที่ให้พนักงานมีโอกาสดูแลความสามารถตามความถนัด เช่น ชมรมกีฬา	ทุกไตรมาส	
	การตรวจสอบสุขภาพประจำปีพนักงาน	ปีละครั้ง	
	การสื่อสารผ่านเครื่องมือเทคโนโลยีการสื่อสาร เช่น Workplace by Facebook ซึ่งเปิดโอกาสให้พนักงานได้ใกล้ชิดและพูดคุยกับผู้บริหารได้อย่างรวดเร็วผ่านทาง Workchat ตลอด 24 ชั่วโมง	24 ชั่วโมงทุกวัน	
กลุ่มการสื่อสารตามความสนใจและสร้างรายได้เสริมให้แก่ออลสตาร์ผ่านเพจต่างๆ ใน workplace เช่น กลุ่ม Marketplace@Thailand กลุ่ม Allstars Photography	24 ชั่วโมงทุกวัน		

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
5. นักลงทุน 	<p>ประชุมสรุปผลการดำเนินงานโดยผู้บริหารระดับสูง</p> <p>การพบนักลงทุนในประเทศและนักลงทุนต่างประเทศ</p> <p>ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น</p> <p>เยี่ยมชมกิจการ</p> <p>เว็บไซต์บริษัท</p>	<p>ทุกไตรมาส</p> <p>8 ครั้ง</p> <p>ทุกปี</p> <p>ทุกปี</p> <p>ตลอดเวลา</p>	<p>นักลงทุนส่วนใหญ่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้องแม่นยำ สม่ำเสมอตรงเวลาและทันเหตุการณ์ โดยเปิดเผยอย่างโปร่งใส เป็นธรรมและเสมอภาคในการเข้าถึงข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจลงทุน</p>
สถาบันทางการเงิน 	<p>พบปะ ประชุม พูดคุย เกี่ยวกับผลประกอบการและโครงการต่างๆ ของบริษัท</p> <p>ติดต่อประสานงานเกี่ยวกับการทำธุรกรรมต่างๆ</p> <p>แจ้งและจัดส่งข้อมูลและรายงานการทำธุรกรรมต่างๆ</p> <p>สัมมนาและประชุมเชิงวิชาการเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจ ตลาดเงิน และตลาดทุน</p>	<p>2 ครั้งต่อปี</p> <p>ตลอดปี</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p>	<p>การสนับสนุนจากสถาบันการเงินต่างๆ ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจ ทำให้สามารถสั่งซื้อเครื่องบินได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยความคาดหวังของกลุ่มสถาบันการเงินคือ การเติบโตของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย และมีวินัยทางการเงินที่ดี</p>
6. พันธมิตรทางธุรกิจ เช่น ผู้ผลิตเครื่องบิน ผู้ผลิตเครื่องยนต์ ศูนย์ซ่อมเครื่องบิน 	<p>การพบปะ การประชุม โทรศัพท์ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การติดต่อผ่านตัวแทนของบริษัท การเยี่ยมชมดูงาน</p> <p>กระบวนการตรวจสอบเชิงวิศวกรรมกับหน่วยงานพันธมิตร</p> <p>ประชุมทางไกลกับบริษัทผู้ผลิตเพื่อรับข้อมูลอัปเดตต่างๆ</p> <p>บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์เยี่ยมชมผู้บิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p> <p>ประชุมหาหรือกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์</p> <p>ห้องสนทนาออนไลน์ 24 ชั่วโมง ที่มีทีมงานวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และทีมวิศวกรรมของบริษัทผู้ผลิต</p>	<p>ทุกครั้งที่ซ่อมบำรุงโดยหน่วยงานพันธมิตร</p> <p>1 ครั้งต่อปี</p>	<p>เราต้องทำงานร่วมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน บริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ และศูนย์ซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ซึ่งนอกจากจะเป็นคู่ค้าผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ให้เราทำมาใช้ประกอบธุรกิจแล้ว ยังคอยสนับสนุนการปฏิบัติงานประจำวันประจำวัน เช่น การตรวจสอบประจำวัน หรือในวาระต่างๆ โดยจะให้คำแนะนำในการซ่อมบำรุง เพื่อให้เครื่องบินสามารถให้บริการได้อย่างราบรื่น และในขณะเดียวกัน ก็รับฟังข้อเสนอแนะในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์จากเราด้วย ทำให้บริษัทผู้ผลิตนำไปปรับปรุงและเผยแพร่วิธีการซ่อมบำรุงให้กับสายการบินอื่น นับเป็นประโยชน์ในภาพรวม</p>

การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

(GRI 102-11)

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

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายใน โดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามี การควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2562 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อ การดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้ถือหุ้นซึ่งไม่ได้รายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่ง หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

ผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชี และผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชีของบริษัท (สมุหบัญชี)

ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 4/2559 ได้มีมติแต่งตั้ง นายสันทัต สงวนดีกุล ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน เป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชี ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2559 และได้แต่งตั้ง นายนิติรัฐ ผลละศิริ ตำแหน่ง ผู้ควบคุมการบัญชี และการเงินให้เป็น ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย (สมุหบัญชี) ตั้งแต่วันที่ 6 กันยายน 2559 โดยบุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด

การบริหารความเสี่ยง

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

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

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร โดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแนวทางการจัดการความเสี่ยง เป็นประจำทุกปี
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้
 - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อมโดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
 - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบ
 - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้
 - หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายใน โดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ 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. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบบ่อยหรือคาดว่าจะประสบบ่อยโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ 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 โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรกเพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ
5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจุบันความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AirAsia Group Berhad (AAGB) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 57.25 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย
3) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย
4) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
5) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 33 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น
6) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ มีผู้ถือหุ้นใหญ่ร่วมกัน คือ AirAsia Investment Limited โดย AirAsia Investment Limited ถือหุ้นใน AGZ ร้อยละ 100 และถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 45
7) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
8) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)	AAPL เป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน AirAsia Investment Limited ร้อยละ 100 ดำเนินธุรกิจให้บริการลูกค้าและให้บริการภาคพื้นดินที่สถานีสิงคโปร์แก่บริษัทในเครือแอร์เอเชีย
9) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 4 ท่าน คือ นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร และนางภัทรา บุศราวาศ์ โดยนายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 46
10) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย
11) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทาง สำรองที่พักหรือบริการ หรือดำเนินธุรกิจกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง
12) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมกร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
13) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co., Ltd. (THT)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรรร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน THT, THSB, TTSB
14) Tune Hotels Regional Services Sdn. Bhd. (THSB)	
15) Tune Talk Sdn. Bhd (TTSB)	
16) Tune Talk (Thailand) Limited	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรรร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน 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
17) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc. ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย Tune Protect Group Berhad ซึ่งมีการกรรร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
18) AirAsia SEA Limited (เดิม : AirAsia (IHQ) Limited) (IHQ)	IHQ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีการกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ นายรอซแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวังค์
19) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 80
20) Asia Aviation Capital Limited (AAC)	AAC เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 100
21) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
22) บมจ. บางกอก เอวิเอชันเซ็นเตอร์ (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่กรรกรรมกรรและประธานกรรกรรมกรรบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 50
23) Airasia SEA Sdn. Bhd. (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ AASEA โดยถือหุ้นร้อยละ 100
24) บจ. เว็ลธ์ เวเนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บจ. เว็ลธ์ เวเนเจอร์ส เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นกรรกรรมกรรและประธานกรรกรรมกรรบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 66.44
25) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรรร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน TIPLC

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น	10,002,662,522	8,025,838,343	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น</p> <p>การกำหนดราคา: ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)		2,277,559,312	881,094,052	
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)		229,162,166	275,344,836	
(4) AirAsia X Berhad (AAX)		502,262,296	302,258,328	
(5) Thai AirAsia X (TAAX)		36,725,533	31,761,715	
(6) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)		55,703,171	22,860,397	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)		539,921,347	482,029,236	
(8) Airasia Japan (AAJ)		486,853,083	1,825,815,550	
	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB			
	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA			
	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAI			
	1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAX			
	1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - TAAX			
	1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - PAAI			
	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAAX			
		401,820	5,274,914	
		1,116,241	778,954	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
1.8	รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	11,190,835	564,821	
	ลูกหนี้รับแทน - AAJ	9,592,375	66,783	
1.9	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB	3,210,952,730	2,082,447,371	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAB	647,275,172	245,393,288	
1.10	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA	307,561,688	212,457,061	
	เจ้าหนี้รับแทน - IAA	506,705,189	216,518,479	
1.11	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX	494,140,738	266,578,624	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAX	431,215,297	1,575,747,046	
1.12	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX	1,339,043,622	2,013,835,834	
	เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	30,398,682	159,685,843	
1.13	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAAI	275,813,564	266,768,677	
	เจ้าหนี้รับแทน - PAAI	223,695,874	52,726,077	
1.14	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI	6,564,909	1,927,421	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAI	8,820,207	2,280,305	
1.15	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX	137,478	50,391,547	
	เจ้าหนี้รับแทน - IAAX	416,508	566,033	
1.16	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ	14,255,988	421,323	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAJ	14,126,648	242,776	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชียที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคาร สนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้น เป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้นั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)				
(3) AirAsia X Berhad (AAX)				
(4) Thai AirAsia X (TAAX)				
(5) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)				
(6) AirAsia (India) Limited (AAI)				
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)				
(8) AirAsia Japan (AAJ)				
(9) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)				
(10) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)				
(11) Tune Talk Sdn. Bhd (TTSB)	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	307,503,512	483,532,307	การกำหนดราคา: การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
(12) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	21,010,542	21,781,200	
(13) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX	1,257,144	1,554,689	
(14) AirAsia SEA Limited (IHQ)	2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	1,126,720	22,818,958	
(15) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	289,416,457	710,762,766	
(16) BIGLIFE Sdn. Bhd. (BIG)	2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAI	197,142,448	82,618,696	
(17) Asia Aviation Capital Limited (AAC)	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX	72,229,934	50,328,481	
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAJ	42,307,759	39,075,363	
	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAE ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAE	1,260,356	432,539	
	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TIMB	1,682,015	392,924	
		20,163	836,668	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		204,315	203,487	
		203,858	154,427	
		94,239	990	
		-	637,441	
		-	-	
		859,589	130,596	
		1,790,082	1,274,138	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	3,926,474	2,243,486	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - TTSB	560,996	560,996	
	2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAPL	-	103,242	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AAPL	-	-	
	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	685,513	2,806,183	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - GFB	685,513	2,927,505	
	2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	129,101	224,058	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - IHQ	-	224,058	
	2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	2,625,210	21,507,235	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - AGZ	1,846,979	1,512,062	
	2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน BIG	2,446,923	21,585,025	
	ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - BIG	1,572,754	2,942,591	
	2.17 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	589,216,942	735,196,098	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAB	206,376,775	66,469,843	
	2.18 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	61,670,096	44,942,835	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	104,546,752	46,827,593	
	2.19 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,344,350	2,111,421	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAI	4,366,157	2,832,440	
	2.20 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	7,418,427	16,749,496	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAX	5,107,724	56,759,176	
	2.21 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	4,981,455	13,075,651	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - TAAX	1,914,851	76,392	
	2.22 PAAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	606,583	155,314	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - PAAI	125,862	61,676	
	2.23 IAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	79,269	
	เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - IAAX	-	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	2.24 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAE	9,538,232 2,269,927	36,666,800 2,408,422	
	2.25 AAPL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAPL	- -	696,080 -	
	2.26 AGZ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AGZ	26,772 4,965	22,338 7,914	
	2.27 AAC ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAC	- -	1,630,740 1,630,740	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI) (2) AirAsia X Berhad (AAX)	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีของบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2561 และปี 2562
	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI	-	166,773	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	404,340	322,505	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการเงินทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX	-	2,854,981	
	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX	-	25,064,326	

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 14 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</p>	<p>2,144,242,113</p> <p>110,545,497</p> <p>275,785,640</p>	<p>3,314,226,271</p> <p>377,679,384</p> <p>364,818,240</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต</p> <p>การกำหนดอัตราค่าเช่า:</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p>

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</p> <p>ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB</p> <p>เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB</p>	854,519,940	1,349,813,746	<p>เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืนโดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือนซึ่งอ้างอิงได้กับราคากลางในตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) AirAsia Berhad (AAB)		115,502,357	152,055,020	
		11,343,906		
		1,288,129,150	808,378,984	
		255,630,227	233,816,940	
		5,963,213,001	4,532,740,844	

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB</p> <p>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB</p>	<p>143,992,016</p> <p>20,769,953</p>	<p>162,700,023</p> <p>12,034,810</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:</p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB</p> <p>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB</p>	<p>16,735,367</p> <p>2,345,958</p>	<p>60,628,026</p> <p>16,184,661</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB</p> <p>ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAB</p>	<p>14,946,844</p> <p>2,398,136</p>	<p>15,500,406</p> <p>1,291,392</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำ</p> <p>ค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>(74,197,141)</p> <p>(71,371,768)</p> <p>14,988,350</p>	<p>(254,765,405)</p> <p>22,848,087</p> <p>16,142,400</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p>การปันส่วนขาดทุน (กำไร):</p> <p>กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บมจ. บางกอก เอวิเอชันเซ็นเตอร์ (BAC)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ BAC</p> <p>ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC</p> <p>เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC</p>	<p>3,949,274</p> <p>-</p>	<p>3,838,162</p> <p>58,162</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาวิทยากรบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่ นักบินฝึกหัด</p> <p>การกำหนดราคา:</p> <p>อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

11. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB			AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย
	ค่าเครื่องหมายการค้า	608,504,991	594,567,535	การกำหนดราคา:
	เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	152,739,782	146,173,206	ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
(2) Great Fortune Broker Co., Ltd.				
	12.1 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB			การกำหนดราคา:
	ค่าเบี้ยประกันภัย	9,897,170	13,813,376	ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
	รายได้ค่าบริการจัดการ	2,474,292	3,453,344	
	เจ้าหน้าที่ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	(148,769)	(72,923)	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	12.2 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ GFB			ลักษณะรายการในอนาคต:
	ค่าเบี้ยประกันภัย	244,108,705	220,681,094	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	รายได้ค่าบริการจัดการ	40,529,793	36,692,069	
	เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย	1,728,831	319,069	
	ลูกหนี้ค่าบริการจัดการ	851,237	3,601,972	

13. ค่าบริการจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV</p> <p>ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAV</p>	25,000,000	31,250,000	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Airasia SEA Sdn. Bhd. (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.) (AASEA)	AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย			<p>AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน</p> <p>การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา			
	<p>14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหาร บุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA</p> <p>14.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านจัดการสารสนเทศ - AAB</p>	51,339,574	39,615,010	
		17,703,789	9,614,896	
		31,717,112	30,986,626	
		7,219,930	2,156,651	

15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย
	ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	80,585,176	51,127,335	การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	16,103,868	57,730,848	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	รายได้ค่าตัวโดยสาร	173,472,400	83,889,649	ลักษณะรายการในอนาคต:
	ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	75,797,274	86,047,932	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

16. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited
	ซื้อสินค้า	3,095,240	4,708,000	การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหน้าที่ค่าสินค้า Tune Talk (Thailand)	-	-	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

17. งานบริการด้านความปลอดภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) แบนกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน (MAA) ภูเวเนศวร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI</p> <p>งานบริการด้านความปลอดภัย เจ้าหน้าที่งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI</p>	19,557,022	12,193,730	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัย กับ AAI เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
		28,705,284	12,546,546	

18. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บจ. เว็ลธ เวเนเจอร์ส (Wealth Ventures)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพฯ มักกะสัน</p> <p>ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ เจ้าหน้าที่ บจ. เว็ลธ เวเนเจอร์ส</p>	2,188,196	1,056,105	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพฯ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
		76,576	76,576	

19. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน
	ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	139,035,327	146,406,573	การกำหนดราคา:
	เจ้าหนี้ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	27,036,505	69,447,640	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต:
				รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

20. งานบริการภาคพื้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia X Berhad (AAX)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัท			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน
(2) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	ในกลุ่มแอร์เอเชีย			กลุ่มแอร์เอเชีย
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)	20.1 ค่าบริการภาคพื้น - AAX	(1,458,242)	11,845,203	การกำหนดราคา:
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAX	7,114,931	11,691,952	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	20.2 ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	139,935,721	103,765,524	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	39,522,625	1,751,2702	
	20.3 ค่าบริการภาคพื้น - AAI	6,480,203		ลักษณะรายการในอนาคต:
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAI	5,775,856		- รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

21. งานบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Thai AirAsia X (TAAX)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX</p> <p>รายได้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX</p>	<p>15,867,997</p> <p>4,139,481</p>	<p>5,959,873</p> <p>5,801,154</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC</p> <p>รายได้ค่าโฆษณา - TIPLC ลูกหนี้ค่าโฆษณา - TIPLC</p>	<p>6,850,000</p> <p>7,329,500</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC</p> <p>การกำหนดราคา: - เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป 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”) ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ และนายวีรยุทธ โพธารามิก เป็นกรรมการตรวจสอบ และมีหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบได้เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 3 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2562 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้องครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องพอ เหมาะสม
2. ประเมินและสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาบททวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมาครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2562 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล

5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2562 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์
7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทน และความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นายเติมพงษ์ โอบนพันธุ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 นางสาวมณีรัตน์บรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 นางสาวโกสุเมก ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 และ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับดูแลที่ดีโดยประสานงานกับผู้บริหาร และหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่า ในปี 2562 บริษัทมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน และการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และเชื่อถือได้



(นายวิเชฐ ตันติวานิช)

ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

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

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

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 2562 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายวิเชฐ ตันตวานิช)
ประธานกรรมการ



(นายสันติสุข คล่องซ้าย)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คำอธิบายและการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2562 เผชิญกับการเติบโตของเศรษฐกิจที่อ่อนแอ เนื่องจากความยืดเยื้อและขยายวงกว้างของสงครามการค้าและปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ เป็นปัจจัยที่สร้างความไม่แน่นอนให้กับนโยบายการค้าและเศรษฐกิจ ส่งผลให้ภาคการส่งออก การลงทุน รวมถึงความเชื่อมั่นต่อภาคธุรกิจหดตัวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจโลกในไตรมาสที่ 4 ปี 2562 เริ่มมีทิศทางทรงตัวจากความคืบหน้าในการเจรจาทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน สำหรับเศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวในอัตราลดลง โดยมีสาเหตุหลักจากการชะลอตัวของภาคการผลิต สะท้อนได้จากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ที่ปรับตัวลง ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงจากสงครามการค้า เช่นเดียวกับกับเศรษฐกิจจีนขยายตัวที่ร้อยละ 6.1 ลดลงจากร้อยละ 6.6 ในปี 2561 ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการชะลอตัวของภาคการส่งออก รวมถึงความเชื่อมั่นต่อภาคการผลิตและการลงทุนที่ลดลง ด้านเศรษฐกิจยุโรป ยังคงเผชิญกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่อ่อนแอจากภาวะหดตัวของภาคการผลิต ในขณะที่ภาคบริการยังคงมีการขยายตัวแบบชะลอตัว ซึ่งเป็นผลมาจากความตึงเครียดด้านการค้าและภูมิศาสตร์การเมืองที่สูงขึ้น โดยความผันผวนดังกล่าวส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในไตรมาส 4 ปี 2562 เติบโตเพียงร้อยละ 1.6 เป็นระดับต่ำที่สุดในรอบกว่า 5 ปี ส่งผลให้ทั้งปี 2562 ขยายตัวที่ร้อยละ 2.4 ลดลงจากร้อยละ 4.2 ในปี 2561 ซึ่งเป็นผลมาจากการหดตัวของภาคการผลิต และแม้ว่าภาคบริการจะได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายของรัฐบาล แต่ยังคงเติบโตในอัตราที่ชะลอลง นอกจากนี้ ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากภาวะการเกินดุลทางการค้าและทุนสำรองระหว่างประเทศ ยังส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกและการท่องเที่ยว ในขณะที่ภาคการนำเข้าไม่ขยายตัว เนื่องจากการขาดความเชื่อมั่นต่อเศรษฐกิจโลก

สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2562 (เดือนมกราคม - ธันวาคม) มีจำนวน 39.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ ในช่วงไตรมาสที่ 4 (เดือนตุลาคม - ธันวาคม) มีจำนวน 10.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสัดส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากเอเชียตะวันออก โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียใต้มีอัตราเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 20 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจีนฟื้นตัวติดต่อกันเป็นไตรมาสที่สองที่ร้อยละ 15 และนักท่องเที่ยวจากยุโรปฟื้นตัวเป็นไตรมาสแรก ที่ร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

สำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมในปี 2562 จำนวน 22.15 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน ในขณะที่ ไตรมาสที่ 4 ปี 2562 มีจำนวน 5.4 ล้านคน ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 6,398 ล้านที่นั่ง หดตัวร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง โดยในไตรมาสดังกล่าว สายการบินไทยแอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินใหม่ ให้บริการจากเชียงราย สู่วังจันทน์ ประเทศจีน และได้เพิ่มความถี่เส้นทางบินยอดนิยม ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่วังจันทน์ ประเทศอินเดีย และ กรุงเทพฯ สู่น่าน

สรุปผลการดำเนินงาน

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

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 41,553.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,352.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 100.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 660.1 ล้านบาทในปีก่อน ส่งผลให้ปี 2562 มีขาดทุนสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 474.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรสำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 70.0 ล้านบาท ในปี 2561 หรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิที่ร้อยละ 1 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.0977 บาท ทั้งนี้ ขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวน 438.0 ล้านบาท คำนวณจากการรวมการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาท และสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 16.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 62,902.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,155.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,061.4 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.8 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 140.4 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 94.4 ล้านบาท มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 35,214.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,090.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,936.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,100.0 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และหุ้นกู้ระยะยาวมีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,000.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 846.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 27,688.5 ล้านบาท ลดลง 934.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 866.2 ล้านบาท ผลกระทบสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯอยู่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 19,943.9 ล้านบาท และ 7,744.6 ล้านบาท ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 965.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,793.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสด

จากการกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 0.6 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,982.2 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 41,511.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากรายได้ในปี 2561 ที่ 40,199.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 40,180.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณผู้โดยสารในปี 2562 ที่เติบโตร้อยละ 3 มาอยู่ที่ 22.1 ล้านคน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 อย่างไรก็ตามค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,478 บาทต่อคน ใกล้เคียงกันกับปีก่อน เนื่องจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารเฉลี่ยของเส้นทางบินในประเทศ อย่างไรก็ตามค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินหยวนและค่าเงินสกุลอื่นๆ ในภูมิภาค ส่งผลให้รายรับจากเส้นทางบินระหว่างประเทศภายหลังแปลงค่าในสกุลเงินบาทลดลงขณะที่รายได้บริการเสริมในปี 2562 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 7,511.4 ล้านบาท เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ในส่วนของการเลือกที่นั่ง (Seat Selection) และบริการต่อเที่ยวบินกับสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย (Fly-Thru) สอดคล้องกับการเพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้รายได้เสริมต่อคนอยู่ที่ 339 บาทหรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้บริษัทได้รับมอบเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A321 นีโอจำนวน 2 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 1 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีฝูงบินจำนวนทั้งสิ้น 63 ลำ ณ สิ้นสุดเดือนธันวาคม 2562 สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขยายเส้นทางใหม่และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม สู่ประเทศจีน กลุ่มประเทศอินโดจีน และอินเดีย อีกทั้งยังสามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำมาอยู่ที่ 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน เพิ่มขึ้นจาก 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2561

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 41,658.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 39,539.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ตามจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น ผนวกกับการบันทึกรายการพิเศษจากหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานที่เปลี่ยนแปลงตามกฎหมายแรงงาน นอกจากนี้ ค่าบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการขยายจำนวนเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า เนื่องจาก

ราคาอ้างอิงน้ำมันเชื้อเพลิงโลกปรับตัวลดลงร้อยละ 10 แม้จะถูกชดเชยด้วยปริมาณการใช้น้ำมันที่เพิ่มขึ้นในอัตราเดียวกันกับการขยายปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ร้อยละ 8 ทั้งนี้ รายได้ภาษีเงินได้จำนวน 1.2 ล้านบาท ลดลงจากจำนวน 211.1 ล้านบาท ในปี 2561 มีสาเหตุหลักจากขาดทุนสะสมยกมาจากปีก่อนๆ ซึ่งหมดอายุทางภาษีระหว่างปี ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2562 จำนวน 871.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 2 ทั้งนี้มีขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 806.1 ล้านบาท คำนวณจากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาท และสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 16.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 39,067.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,149.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,057.1 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.5 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 147.4 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 92.0 ล้านบาท มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 32,228.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,088.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,935.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,100 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่มีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,000.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 847.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 6,838.4 ล้านบาท ลดลง 939.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 871.5 ล้านบาท ผลกระทบสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย

ต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เท่ากับ 3.21 เท่า และ 2.65 เท่า

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 958.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,794.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจากการกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 6.4 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,889.6 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

ในเดือนมกราคม 2563 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ (GDP) โลกในปี 2563 ที่ร้อยละ 3.3 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน และปัญหาการแยกตัวของสหราชอาณาจักรจากสหภาพยุโรป (EU) แบบไร้ข้อตกลง (No-deal Brexit) กำลังคลี่คลายลง อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจะระงับต่อไปยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความไม่แน่นอนด้านการเจรจาการค้าระยะที่ 2 ระหว่างสหรัฐฯ และจีน ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ในหลายประเทศ รวมถึงการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบสายพันธุ์ใหม่ หรือไวรัสโคโรนา (COVID-19) โดยปัจจัยที่กล่าวไปข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- (1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ มีสัญญาณดีขึ้นจากการลงนามข้อตกลงทางการค้าระยะที่หนึ่ง และคาดว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแนวโน้มคงอัตราดอกเบี้ยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2563 และอาจพิจารณาปรับลดอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติมร้อยละ 0.25 ให้อยู่ที่ระดับร้อยละ 1.25 ก่อนการเลือกตั้งในเดือนพฤศจิกายน 2563 ในขณะที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมติปรับลดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 1.00 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เพื่อรองรับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ทั้งนี้ บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ

- ซึ่งการลดลงของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทลดลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณา นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณ ร้อยละ 10 ต่อ 90
- (2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: คาดการณ์แนวโน้มค่าเงินบาทสำหรับปี 2563 ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับแข็งค่า อย่างไรก็ตาม ความวิตกกังวลต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าขึ้นในระยะสั้น ทั้งนี้ บริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน อาทิเช่น ค่าโดยสารสัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้ โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานโดยบริษัทจะพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม
- (3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: บริษัทคาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2563 มีแนวโน้มปรับลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 70 - 75 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันโลกที่สูงขึ้นต่อเนื่องจากปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลง จากผลกระทบที่ต่อเนื่องของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐและจีน ผนวกกับปริมาณความต้องการบริโภคเชื้อเพลิงในจีนลดลง ภายหลังจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา แม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) จะมีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบก็ตาม แต่คาดว่าไม่สามารถชดเชยกับอุปสงค์ที่ลดลงได้ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันโลกมีความผันผวน ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวน ทั้งนี้สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 59.7 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรลในสัดส่วนร้อยละ 74 ของปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปรับลดคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจไทยในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 1.5 - 2.5 ซึ่งมีสาเหตุหลักจากภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ปัญหากลังที่รุนแรง และงบประมาณปี 2563 ที่ล่าช้า โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2563 หดตัวร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า อยู่ที่ 2.91 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.78 ล้านล้านบาท หดตัวร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า และคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า อยู่ที่ 36 ล้านคน อย่างไรก็ตาม เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว รัฐบาลได้อนุมัติมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น 16 มาตรการ และอนุมัติวงเงินรอบ 500 ล้านบาท เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ พร้อมทั้งมีมติให้ปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินในประเทศลงเหลือ 0.20 บาทต่อลิตร จากเดิมที่ 4.726 บาทต่อลิตร จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อภาคธุรกิจของสายการบินในประเทศ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2563

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับลดเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารมาอยู่ที่ 20.5 ล้านคน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลให้อัตราขนส่งผู้โดยสารปรับลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 84 อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความพร้อมในการรับมือสถานการณ์ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการปรับลดความถี่หรือยกเลิกเที่ยวบินต่างๆ และการจัดเส้นทางบินใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง รวมถึงการต่อยอดการบริหารต้นทุน ในส่วนของการปฏิบัติงาน บริษัทติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และยึดมั่นในมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสาธารณสุขอย่างเต็มที่ เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารด้วยการบริหารจัดการเชิงรุก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการจัดสรรตารางการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบิน หากสถานการณ์ฟื้นตัวกลับมาเป็นปกติ บริษัทจะไม่หยุดยั้งในการจับตลาดใหม่ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอเชียใต้และตอนใต้ของประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางยอดนิยมเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น

นอกจากนี้ การนำเครื่องบินรุ่นใหม่ A321 นีโอ ซึ่งมีจำนวนที่นั่งที่เพิ่มมากขึ้น และมีประสิทธิภาพในการประหยัดต้นทุนเชื้อเพลิงมากขึ้น มาทดแทนเครื่องบินเดิมที่ปลดประจำการ ประกอบกับมาตรการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยาน จะช่วยให้ต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทมีแนวโน้มลดลง

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับ (Aircraft Sale and Leaseback) จำนวน 9 ลำ และขายอากาศยานจำนวน 1 ลำ โดย ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2563 รายการดังกล่าวได้ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ จาก 10 ลำ ซึ่งประกอบด้วย การขายอากาศยานและเช่ากลับจำนวน 3 ลำ และการขายอากาศยานจำนวน 1 ลำ คงเหลือรายการที่จะขายและเช่ากลับ จำนวน 6 ลำ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในไตรมาส 1 ปี 2563

Delivering A to B to SEA.



Same day, to door anywhere in Southeast Asia.

     [teleportasia](https://www.teleportasia.com)  [www.teleportasia](https://www.teleportasia.com)




บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)
PTT Oil and Retail Business Public Company Limited
www.pttor.com
D-1005 **JET A-1**
NO SMOKING WITHIN 15 METRES



D-1005
HINO

งบการเงิน

31 ธันวาคม 2562

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย



รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (บริษัทฯ) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐาน การรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องนี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องนี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วยการปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องนี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบมีดังต่อไปนี้

การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการที่เกี่ยวข้อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของบริษัทฯ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 96 ของรายได้รวม ซึ่งเป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ใช้งบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้ การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้อุปกรณ์จากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมาก ผ่านหลากหลายช่องทางจำหน่ายตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้องและการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของบริษัทย่อยโดยการ

- ตรวจสอบผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง และการรับรู้รายได้ ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง
- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชี โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่บริษัทย่อยออกแบบไว้
- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของบริษัทฯ (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของบริษัทฯ ตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนอของงบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าวและการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดออกแบบและปฏิบัติตามตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิดการปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าควรเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไปข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติตามตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลแล้วข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่าไม่มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนี้ ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

ปิยะ ปิยะวรรณ

กุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6137

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ : 25 กุมภาพันธ์ 2563

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2562	2561	2562	2561	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	3,982,231,614	4,122,623,007	92,650,669	85,647,164
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	597,448,919	492,723,479	600,000	450,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7	1,920,158,411	872,366,691	450,000	150,000
สินค้าคงเหลือ		294,641,205	188,318,274	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน		24,179,899	24,752,508	-	3,262,956
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		356,807,227	423,904,907	924,125	811,830
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		251,412,464	240,794,017	-	49,291
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,426,879,739	6,365,482,883	94,624,794	90,371,241
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินลงทุนระยะยาว	10	13,191,200	12,593,900	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	11	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	7, 12	5,963,213,001	4,532,740,844	-	-
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	13	24,877,260,550	26,185,182,438	202	4,501
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	14,878,769,507	14,882,989,798	1	1
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	25	-	-	-	343,738
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	7, 16	918,424,474	942,903,352	2,501,570	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		55,475,684,535	55,381,236,135	3,069,616,143	3,067,462,610
รวมสินทรัพย์		62,902,564,274	61,746,719,018	3,164,240,937	3,157,833,851

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	17	1,750,000,000	650,000,000	-
เจ้าหนี้การค้า		915,104,548	159,682,816	-
เจ้าหนี้อื่น		639,616,812	393,233,357	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7	373,823,439	699,189,680	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	353,601,294	213,772,250	-
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	999,872,760	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	1,334,736,213	1,300,075,453	-
รายได้รับล่วงหน้า		4,648,342,693	4,986,934,947	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		619,840	-	619,840
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		2,704,532,074	2,561,641,516	1,576,011
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		238,780,555	57,632,270	618,501
รวมหนี้สินหมุนเวียน		13,959,030,228	11,022,162,289	2,814,352
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	4,285,878,021	2,624,156,110	-
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	3,096,860,858	4,095,126,167	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	10,158,877,454	11,919,246,970	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	21	666,297,843	422,548,659	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	25	3,047,146,308	3,040,684,341	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		21,255,060,484	22,101,762,247	-
รวมหนี้สิน		35,214,090,712	33,123,924,536	2,814,352

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
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		16,810,569,269	17,322,056,067	28,118,311
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท		19,943,877,543	20,455,364,341	3,161,426,585
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	11.2	7,744,596,019	8,167,430,141	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		27,688,473,562	28,622,794,482	3,156,116,040
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		62,902,564,274	61,746,719,018	3,164,240,937

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2562	2561	2562	2561	
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
รายได้จากการขายและบริการ	23	40,180,651,497	38,904,847,688	25,000,000	31,250,000
รายได้เงินปันผล	11.1	-	-	-	1,638,559,825
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน		350,471,966	250,401,861	-	-
รายได้อื่น		1,021,976,290	1,044,957,237	1,758,899	789,019
รวมรายได้		41,553,099,753	40,200,206,786	26,758,899	1,670,598,844
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ		38,358,527,097	36,423,955,628	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		1,671,204,119	1,627,575,370	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,623,400,967	1,488,534,680	19,683,135	32,083,956
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	-	-	10,575
รวมค่าใช้จ่าย		41,653,132,183	39,540,065,678	19,683,135	32,094,531
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและ					
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		(100,032,430)	660,141,108	7,075,764	1,638,504,313
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน		(765,529,180)	(743,708,995)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		(865,561,610)	(83,567,887)	7,075,764	1,638,504,313
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	25	(599,706)	210,926,772	(1,765,219)	(126,840)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(866,161,316)	127,358,885	5,310,545	1,638,377,473
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน					
ในภายหลัง					
ผลกำไรจากการประมาณการตาม					
หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	21	81,722,070	9,610,620	-	-
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	25	(16,344,414)	(1,922,124)	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		65,377,656	7,688,496	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(800,783,660)	135,047,381	5,310,545	1,638,377,473
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(473,999,019)	69,965,327	5,310,545	1,638,377,473
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม					
ของบริษัทฯย่อย	11.2	(392,162,297)	57,393,558	-	-
		(866,161,316)	127,358,885	-	-
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(438,041,305)	74,194,000	5,310,545	1,638,377,473
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม					
ของบริษัทฯย่อย		(362,742,355)	60,853,381	-	-
		(800,783,660)	135,047,381	-	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	27				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (บาท)		(0.0977)	0.0144	0.0011	0.3378
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม							
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ					รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มี ส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุม ของบริษัทฯย่อย	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว			ยังไม่ได้จัดสรร					
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	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)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	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	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562								
- ตามที่รายงานไว้เดิม	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	
ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบาย การบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้ (หมายเหตุ 4)	-	-	-	(73,445,493)	(73,445,493)	(60,091,767)	(133,537,260)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562								
- หลังการปรับปรุง	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	17,248,610,574	20,381,918,848	8,107,338,374	28,489,257,222	
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	(473,999,019)	(473,999,019)	(392,162,297)	(866,161,316)	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	35,957,714	35,957,714	29,419,942	65,377,656	
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(438,041,305)	(438,041,305)	(362,742,355)	(800,783,660)	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	16,810,569,269	19,943,877,543	7,744,596,019	27,688,473,562	

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
			จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	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)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	22,807,766	3,156,116,040
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	22,807,766	3,156,116,040
กำไรสำหรับปี	-	-	-	5,310,545	5,310,545
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	5,310,545	5,310,545
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	28,118,311	3,161,426,585

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(865,561,610)	(83,567,887)	7,075,764	1,638,504,313
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	-	2,239,192	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,716,745,797	1,666,752,866	4,299	4,300
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า				
อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(292,399)	(359,467)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	334,972,904	85,483,876	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(249,484,329)	1,584,040	-	-
ดอกเบี้ยรับ	(22,191,032)	(58,709,864)	(108,899)	(189,018)
เงินปันผลรับ	-	-	-	(1,638,559,825)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	765,529,180	743,708,995	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์	1,679,718,511	2,357,131,751	6,971,164	(240,230)
และหนี้สินดำเนินงาน				
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(103,889,980)	(47,515,228)	(150,000)	900,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,075,319,968)	75,213,791	(300,000)	(30,442)
สินค้าคงเหลือ	(106,322,931)	(39,517,737)	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	67,097,680	(52,607,986)	(112,295)	1,006,019
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(2,069,165)	43,773,118	2,550,861	(202,031)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	24,478,878	(69,106,493)	(2,501,570)	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	755,421,732	(150,983,356)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	246,383,455	(85,089,386)	(520,000)	(61,512)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(325,366,241)	529,097,466	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	(481,190,187)	165,946,512	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	123,873,329	200,033,277	821,761	(2,280,750)
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	181,148,285	(48,973,808)	174,940	(53,855,304)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(9,501,650)	-	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	974,461,748	2,877,401,921	6,934,861	(54,764,250)
จ่ายภาษีเงินได้	(9,539,700)	(8,116,398)	(801,641)	(959,890)
ภาษีเงินได้รับคืน	761,386	-	761,386	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	965,683,434	2,869,285,523	6,894,606	(55,724,140)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	-	1,493,248,063	-	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(597,300)	(710,000)	-	-
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(1,430,472,157)	(880,476,643)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้อที่ดิน เครื่องบินและอุปกรณ์	(379,854,170)	(2,406,628,375)	-	-
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(5,368,875)	(4,164,654)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	21,304,653	64,007,428	108,899	189,018
เงินปันผลรับ	-	-	-	1,638,559,825
เงินสดรับจากการจำหน่ายอุปกรณ์	1,123,079	1,402,174	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,793,864,770)	(1,733,322,007)	108,899	1,638,748,843
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	1,100,000,000	650,000,000	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,016,695,000	1,226,187,000	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(1,500,000)	-	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(214,682,250)	(1,721,805,103)	-	-
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	-	2,500,000,000	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	-	(4,000,717)	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,310,572,352)	(1,291,551,592)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(761,185,101)	(681,760,565)	-	-
เงินปันผลจ่าย	-	(2,965,354,903)	-	(1,624,714,424)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	828,755,297	(2,288,285,880)	-	(1,624,714,424)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	573,961	(1,152,322,364)	7,003,505	(41,689,721)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,122,623,007	5,337,959,662	85,647,164	127,336,885
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(140,965,354)	(63,014,291)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 8)	3,982,231,614	4,122,623,007	92,650,669	85,647,164
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
เจ้าหนี้จากการซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น (ลดลง)	20,211,253	(36,650,659)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

1. ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัท คือการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียน ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 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 “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2562	2561
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	55	55

ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกับของ บริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของ บริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2561) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2562 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ส่วนใหญ่ไม่มีผลกระทบต่ออย่างเป็นการสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

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

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่องบการเงินเฉพาะกิจการ อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทรับรู้ผลสะสมของการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติโดยปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ โดยเลือกใช้แนวทางปฏิบัติที่ผ่อนปรน คือ ไม่ปรับย้อนหลังการแสดงผลการของสัญญาที่กิจการได้มีการโอนสินค้าหรือบริการทั้งหมดแล้วตามนโยบายการบัญชีเดิม ซึ่งพิจารณาว่าเป็นสัญญาที่เสร็จสมบูรณ์แล้ว ณ วันที่ 1 มกราคม 2562

ผลสะสมของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุ 4

ข. มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่และฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน ยกเว้น มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ดังต่อไปนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน	
ฉบับที่ 7	การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน
ฉบับที่ 9	เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี	
ฉบับที่ 32	การแสดงผลการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนที่ตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ (Business Model) หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน และเมื่อมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มีผลบังคับใช้จะทำให้มาตรฐานการบัญชี การตีความมาตรฐานการบัญชี และแนวปฏิบัติทางการบัญชีบางฉบับที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันถูกยกเลิกไป

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อการเงินเฉพาะกิจการ อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทคาดว่าจะการนำมาตราฐานฉบับนี้มาใช้ จะมีผลกระทบต่อทางการเงินรวมจากรายการดังต่อไปนี้

- การรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิต - กลุ่มบริษัทต้องรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เหตุการณ์ที่มีการด้อยค่าด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กลุ่มบริษัทจะใช้วิธีการอย่างง่ายในการพิจารณาค่าเพื่อผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุสำหรับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน
- การรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ - กลุ่มบริษัทต้องรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์จะถูกรับรู้ผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการพิจารณาการนำบัญชีป้องกันความเสี่ยงมาถือปฏิบัติสำหรับบางรายการ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ไว้ในหมายเหตุ 32

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่อการเงินรวมในปีที่เริ่มนำมาตราฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานการบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นไม่มีมูลค่า

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุนโดยใช้หลักการเช่นเดียวกับมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 17

มาตรฐานฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีสาระสำคัญต่อการเงินเฉพาะกิจการ อย่างไรก็ตาม สำหรับงบการเงินรวม กลุ่มบริษัทคาดว่าจะนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติโดยรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติใช้ครั้งแรกโดยการปรับปรุงกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทคาดว่าจะการนำมาตราฐานการบัญชีดังกล่าวมาใช้ จะมีผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากสัญญาเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน คือ สินทรัพย์ของงบการเงินรวมมีจำนวนเพิ่มขึ้นรวมประมาณ 20,254 ล้านบาท หนี้สินของงบการเงินรวมมีจำนวนเพิ่มขึ้นรวมประมาณ 21,426 ล้านบาท และกำไรสะสมรวมมีจำนวนลดลงประมาณ 1,172 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบจากสัญญาเช่าสินทรัพย์อื่นๆ ต่องบการเงินรวมในปีที่เริ่มนำมาตราฐานนี้มาถือปฏิบัติ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าพื้นที่ สำนักงาน อุปกรณ์สำนักงานและอุปกรณ์ภาคพื้น ไว้ในหมายเหตุ 31.3

4. ผลสะมาจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ

ตามที่กล่าวในหมายเหตุ 3 กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15 มาถือปฏิบัติในระหว่างปีปัจจุบัน โดยได้เลือกปรับผลสะมาจาก การเปลี่ยนแปลงโดยบันทึกปรับกับกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบต่อกำไรสะสมต้นปี 2562 จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมาตราฐานฉบับนี้มาถือปฏิบัติ แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม
ผลกระทบต่อกำไรสะสม ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	
ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อและเปลี่ยนตัวเครื่องบิน	143
ค่าใช้จ่ายภาษีที่เกี่ยวข้อง	(9)
รวม	134

จำนวนเงินของรายการปรับปรุงที่มีผลกระทบต่อรายการในงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	ตามนโยบายการ บัญชีเดิม	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามมาตรฐานการ รายงานทางการเงิน ฉบับที่ 15
งบแสดงฐานะการเงิน			
สินทรัพย์			
สินทรัพย์หมุนเวียน	7,427	-	7,427
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,476	-	55,476
รวมสินทรัพย์	62,903	-	62,903
หนี้สิน			
หนี้สินหมุนเวียน			
- รายได้รับล่วงหน้า	4,629	19	4,648
- อื่นๆ	9,311	-	9,311
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,048	(1)	3,047
- อื่นๆ	18,208	-	18,208
รวมหนี้สิน	35,196	18	35,214
ส่วนของผู้ถือหุ้น			
กำไรสะสม	16,869	(10)	16,859
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	7,753	(8)	7,745
อื่นๆ	3,085	-	3,085
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	27,707	(18)	27,689
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น	62,903	-	62,903

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562		
	ตามนโยบายการบัญชีเดิม	เพิ่มขึ้น (ลดลง)	ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 15
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
กำไรหรือขาดทุน:			
รายได้จากการขายและบริการ	40,057	124	40,181
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	7	(8)	(1)
อื่นๆ	(41,046)	-	(41,046)
ขาดทุนสำหรับปี	(982)	116	(866)
การแบ่งปันขาดทุน			
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(538)	64	(474)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(444)	52	(392)
ขาดทุนต่อหุ้น (บาท)			
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	(0.1109)	0.0132	(0.0977)

รายการปรับปรุงข้างต้นเกิดจากค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อและเปลี่ยนตัวเครื่องบินของส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำซึ่งบริษัทย่อยพิจารณาว่าค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของการให้บริการการบินซึ่งเป็นภาระที่ต้องปฏิบัติในสัญญา จึงต้องรับรู้รายได้ค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าวตลอดระยะเวลาของการให้บริการการบิน จากเดิมที่รับรู้รายได้ดังกล่าวเมื่อผู้โดยสารทำรายการซื้อหรือเปลี่ยน ตัวเครื่องบิน

5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

5.1 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รับรู้เมื่อได้ให้บริการการบินแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งและค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการการบินได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้ออนอำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากส่วนลด โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

ดอกเบี้ยรับ

ดอกเบี้ยรับถือเป็นรายได้ตามเกณฑ์คงค้างโดยคำนึงถึงอัตราผลตอบแทนที่แท้จริง

เงินปันผลรับ

เงินปันผลรับถือเป็นรายได้เมื่อบริษัทฯ มีสิทธิในการรับเงินปันผล

5.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา

5.3 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

5.4 สินค้าคงเหลือ

อาหาร เครื่องดื่มและของที่ระลึกแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนของสินค้าประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลดและเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ไล่สมัย หรือเสื่อมสภาพตามที่สมควร

5.5 เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุนตัดจำหน่าย บริษัทย่อยตัดบัญชีส่วนเกินรับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ข) เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค) เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงอยู่ในงบการเงินเฉพาะกิจการแสดงมูลค่าตามวิธีราคาทุน

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

5.6 ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

บริษัทย่อยจะโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนเครื่องบินและเครื่องยนต์เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่งเกิดขึ้นโดยประมาณทุก 6 ปี โดยบริษัทย่อยจะตัดจำหน่ายต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานหลังการซ่อมบำรุงไม่เกิน 6 ปี ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือของค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่ทั้งจำนวน

ค่าเสื่อมราคาของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

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

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง

กลุ่มบริษัทตัดรายการที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกฎบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

5.7 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาเพื่อการก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลาในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

5.8 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจตามมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์นั้น ณ วันที่ซื้อธุรกิจ ส่วนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการอื่น กลุ่มบริษัทจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์นั้นตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิด การด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

5.9 ค่าความนิยม

กลุ่มบริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ กลุ่มบริษัทจะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

กลุ่มบริษัทแสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม และจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะบันทึกส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด (หรือกลุ่มของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) ที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และกลุ่มบริษัทจะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ (หรือกลุ่มของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี กลุ่มบริษัทจะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน และกลุ่มบริษัทไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต ทั้งนี้ มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมคำนวณในกำไรหรือขาดทุนเมื่อมีการขายกิจการ

5.10 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมบริษัท หรือถูกบริษัท ควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิหรือความเสี่ยงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของบริษัท ที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของบริษัท

5.11 สัญญาเช่าระยะยาว

สัญญาเช่าเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์ที่เช่า หรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะต่ำกว่า

สัญญาเช่าที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่มีความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินการรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

5.12 เงินตราต่างประเทศ

บริษัท แสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของบริษัท

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

5.13 การด้อยค่าของสินทรัพย์

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์หรือสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์กลุ่มบริษัทจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของการกำไรหรือขาดทุน

5.14 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสิทธิประโยชน์ของกลุ่มบริษัทที่เงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพนั้นที่เป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงานซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทจัดให้มีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ได้แก่โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในกำไรหรือขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

5.15 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

5.16 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

5.17 ตราสารอนุพันธ์

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่บริษัทย่อยใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย และสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน กลุ่มบริษัทไม่รับรู้เครื่องมือทางการเงินดังกล่าวในงบการเงินรวมในวันเริ่มแรก แต่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

5.18 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

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

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

6. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอการใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

ค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราการเกษียณ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- คุณธนรรศพลฐ์ แบลเวลด์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการและผู้บริหารของกลุ่มบริษัท และครอบครัวแบลเวลด์
- กลุ่มบริษัท AirAsia Berhad ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัทย่อย
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	2562	2561	2562	2561	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25	31	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินปันผลรับ	-	-	-	1,639	ตามที่ประกาศจ่าย
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่าบริการวิศวกรรม	116	-	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการภาคพื้น	42	31	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้ผิดนัดชำระ	-	3	-	-	อัตราร้อยละ 6 ต่อปี
รายได้ค่าบริการจัดการอื่น	42	40	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการอื่น	16	9	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่านายหน้าสำหรับ รายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	88	51	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าโฆษณา	7	-	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ส่วนแบ่งกำไรจากสัญญาแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน	74	255	-	-	บันทึกตามสัดส่วนที่ใช้
บันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการ ทางบัญชีและอื่นๆ	83	71	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2562	2561	2562	2561	
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	2,144	3,314	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	2,143	2,158	-	-	ราคาตลาด
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	17	61	-	-	ราคาตลาด
ค่าบริหารจัดการจ่าย	15	16	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	144	163	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าฝึกอบรมนักบิน	4	4	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้า	609	595	-	-	อัตราร้อยละ 1.5 ของรายได้จากการประกอบกิจการการบิน
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	88	51	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการภาคพื้นจ่าย	145	108	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	139	146	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการด้านความปลอดภัย	20	12	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุม และค่าบริการอื่นๆ	2	1	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
เงินปันผลจ่าย	-	1,341	-	-	ตามที่ประกาศจ่าย

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	1,920,158,411	872,366,691	450,000	150,000
รวม	1,920,158,411	872,366,691	450,000	150,000
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 12)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	5,963,213,001	4,532,740,844	-	-
รวม	5,963,213,001	4,532,740,844	-	-

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 16)				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	275,785,640	364,818,240	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	14,988,350	16,142,400	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000,000	20,000,000	-	-
รวม	310,773,990	400,960,640	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	373,823,439	699,189,680	-	-
รวม	373,823,439	699,189,680	-	-

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 กลุ่มบริษัทมิได้ใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ผลประโยชน์ระยะสั้น	159,509,714	160,538,668	7,880,000	14,939,343
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	40,065,046	13,312,749	-	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	172,632	-	-	-
รวม	199,747,392	173,851,417	7,880,000	14,939,343

8. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินสด	38,826,334	32,307,459	-	-
เงินฝากธนาคาร	3,943,405,280	3,479,315,548	92,650,669	85,647,164
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคากระยะสั้น	-	611,000,000	-	-
รวม	3,982,231,614	4,122,623,007	92,650,669	85,647,164

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.22 ถึง 2.70 ต่อปี (2561: ร้อยละ 0.25 ถึง 3.05 ต่อปี)

เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคากระยะสั้น คือ เงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัททยอยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก๊บบริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ลูกหนี้การค้า				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	432,763,913	381,408,490	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	79,187,910	36,615,849	-	-
3 - 6 เดือน	19,721,014	17,720,138	-	-
6 - 12 เดือน	10,633,380	6,708,364	-	-
มากกว่า 12 เดือน	44,372	286,611	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	542,350,589	442,739,452	-	-
ลูกหนี้อื่น				
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	6,332,761	5,063,889	-	-
รายได้ค้างรับ	2,730,251	2,011,695	600,000	450,000
อื่นๆ	46,035,318	42,908,443	-	-
รวมลูกหนี้อื่น	55,098,330	49,984,027	600,000	450,000
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	597,448,919	492,723,479	600,000	450,000

10. เงินลงทุนระยะยาว

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

11. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

11.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน		เงินปันผลที่บริษัทฯ รับระหว่างปี	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561
			(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

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 มีอำนาจในการควบคุมบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทฯ ว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ดังนั้น บริษัทฯ ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

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	สัดส่วนที่ถือโดย ส่วนได้เสียที่ ไม่มีอำนาจควบคุม		ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ในบริษัทย่อยสะสม		กำไร (ขาดทุน) ที่แบ่งให้กับ ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ในบริษัทย่อยในระหว่างปี		เงินปันผลจ่ายให้กับ ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ในระหว่างปี	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561	2562	2561
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)						
บริษัท ไทยแอร์ เอเชีย จำกัด	45	45	7,744,596,019	8,167,430,141	(392,162,297)	57,393,558	-	1,340,640,478

11.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งเป็นข้อมูลก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2562	2561
สินทรัพย์หมุนเวียน	7,332,254,945	6,275,111,642
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,734,732,697	31,642,781,568
หนี้สินหมุนเวียน	(13,956,215,876)	(11,020,444,478)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(18,272,335,631)	(19,119,381,132)

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2562	2561
รายได้	41,551,340,854	40,199,428,343
กำไร (ขาดทุน)	(871,471,861)	127,541,239
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	65,377,656	7,688,496
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(806,094,205)	135,229,735

สรุปรายการกระแสเงินสด

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2562	2561
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน	958,788,828	2,925,009,663
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	(1,793,973,669)	(1,733,511,025)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	828,755,297	(2,302,131,281)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(6,429,544)	(1,110,632,643)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,036,975,843	5,210,622,777
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(140,965,354)	(63,014,291)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	3,889,580,945	4,036,975,843

12. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับบริษัทย่อยภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทย่อยจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง AirAsia Berhad จะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคตซึ่งบริษัทย่อยจะบันทึกโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปเป็นต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	4,532,740,844	3,652,264,201
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,430,472,157	880,476,643
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5,963,213,001	4,532,740,844

13. ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม									
	ที่ดิน	เครื่องบินและ เครื่องยนต์ เครื่องบิน	อะไหล่ เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุง อาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์ สำนักงาน	อุปกรณ์ในการ ดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่าง ก่อสร้าง และติดตั้ง	รวม
ราคาทุน										
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	-	28,640,569,929	1,198,525,114	197,882,638	137,594,634	73,652,182	331,280,976	122,932,565	65,428,241	30,767,866,279
ซื้อเพิ่ม	650,760,000	1,419,717,515	54,567,468	18,362,765	20,116,342	7,680,112	27,034,394	46,781,814	124,957,306	2,369,977,716
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(105,132)	(2,134,901)	(9,181,030)	(1,935,999)	(8,518,051)	-	-	(21,875,113)
โอน	-	-	-	180,241,461	4,434,351	3,940,610	-	-	(188,616,422)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	650,760,000	30,060,287,444	1,252,987,450	394,351,963	152,964,297	83,336,905	349,797,319	169,714,379	1,769,125	33,115,968,882
ซื้อเพิ่ม	-	21,014,710	102,815,366	14,183,281	19,911,480	5,118,190	4,894,381	51,473,927	180,654,088	400,065,423
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	(6,000)	(9,651,183)	(760,992)	(6,661,309)	(1,709,000)	-	(18,788,484)
โอน	-	-	-	9,091,813	251,845	-	-	-	(9,343,658)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	650,760,000	30,081,302,154	1,355,802,816	417,621,057	163,476,439	87,694,103	348,030,391	219,479,306	173,079,555	33,497,245,821
ค่าเสื่อมราคาสะสม										
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	-	4,143,974,142	520,094,743	143,777,754	82,298,249	55,296,651	251,188,714	98,488,107	-	5,295,118,360
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	1,446,860,659	101,001,169	32,761,859	20,032,422	9,272,677	34,684,550	11,887,160	-	1,656,500,496
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่ จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(16,662)	(1,847,055)	(8,710,056)	(1,881,072)	(8,377,567)	-	-	(20,832,412)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	-	5,590,834,801	621,079,250	174,692,558	93,620,615	62,688,256	277,495,697	110,375,267	-	6,930,786,444
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	1,475,941,581	110,089,195	39,595,705	21,606,374	7,855,713	31,357,323	20,711,158	-	1,707,157,049
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่ จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	(5,999)	(9,067,093)	(759,999)	(6,416,133)	(1,708,998)	-	(17,958,222)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	-	7,066,776,382	731,168,445	214,282,264	106,159,896	69,783,970	302,436,887	129,377,427	-	8,619,985,271
มูลค่าสุทธิตามบัญชี										
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	650,760,000	24,469,452,643	631,908,200	219,659,405	59,343,682	20,648,649	72,301,622	59,339,112	1,769,125	26,185,182,438
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	650,760,000	23,014,525,772	624,634,371	203,338,793	57,316,543	17,910,133	45,593,504	90,101,879	173,079,555	24,877,260,550
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี										
2561 (จำนวน 1,582 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)										1,656,500,496
2562 (จำนวน 1,617 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)										1,707,157,049

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	อุปกรณ์สำนักงาน
ราคาทุน	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	62,187
ค่าเสื่อมราคาสะสม	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2561	53,386
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,300
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	57,686
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,299
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	61,985
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561	4,501
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	202
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
2561 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	4,300
2562 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	4,299

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมียอดคงเหลือของเครื่องบินซึ่งได้มาภายใต้สัญญาเช่าการเงิน โดยมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีเป็นจำนวนเงิน 16,438 ล้านบาท (2561: 17,467 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 1,117 ล้านบาท (2561: 600 ล้านบาท)

บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวน 4 ลำ (2561: 2 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 4,348 ล้านบาท (2561: 2,808 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 18

14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สิทธิในการนำ เครื่องปั้นลงจอด	โปรแกรม คอมพิวเตอร์	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562:					
ราคาทุน	14,856,000,000	78,251,176	2,268,805	14,936,519,981	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(57,750,474)	-	(57,750,474)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	20,500,702	2,268,805	14,878,769,507	1
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

การกระทบบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2562 และ 2561 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	14,882,989,798	14,889,077,519	1	1
ซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์	5,368,875	4,164,654	-	-
ตัดจำหน่าย - มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ตัดจำหน่าย	(418)	(5)	-	-
ค่าตัดจำหน่าย	(9,588,748)	(10,252,370)	-	-
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	14,878,769,507	14,882,989,798	1	1

สิทธิในการนำเครื่องปั้นลงจอดได้ถูกทดสอบการต้อยค่ารวมกับค่าความนิยม 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

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกบันทึกส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2562	2561
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 ซึ่งได้รับอนุมัติจากผู้บริหาร กระแสเงินสดหลังจากปีที่ 5 ใช้ประมาณการของอัตราเติบโตดังกล่าวในตารางข้างล่าง อัตราเติบโตดังกล่าวไม่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยของธุรกิจที่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้นดำเนินงานอยู่

สมมติฐานที่สำคัญในการคำนวณมูลค่าจากการใช้สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละ)

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
	2562	2561
อัตราการเติบโต ¹	0.00	0.00
อัตราคิดลด ²	9.55	8.40

¹ อัตราการเติบโตเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักเพื่อใช้ในการประมาณกระแสเงินสดสำหรับรอบระยะเวลาหลังจากประมาณการกระแสเงินสดตามระยะเวลาในงบประมาณ

² อัตราคิดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสด

ฝ่ายบริหารพิจารณากำไรจากงบประมาณโดยอ้างอิงจากผลประกอบการในอดีตที่ผ่านมาประกอบกับการคาดการณ์การเติบโตของตลาด อัตราการเติบโตถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้สอดคล้องกับการคาดการณ์อัตราการเติบโตที่รวมอยู่ในรายงานของอุตสาหกรรม อัตราคิดลดที่ใช้เป็นอัตราก่อนหักภาษีที่สะท้อนถึงความเสี่ยง ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับส่วนงานนั้น

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจะเท่ากับมูลค่าตามบัญชี หากข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้เปลี่ยนแปลงเป็นดังนี้

(หน่วย: ร้อยละ)

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
	2562	2561
อัตราคิดลด	11.07	14.40

16. สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องบินยนต์ เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	275,785,640	364,818,240	-	-
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องบินยนต์ เครื่องบิน - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	366,876,252	343,998,289	-	-
เงินมัดจำค่าน้ำมัน	88,476,922	69,777,820	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	64,390,438	53,372,086	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานในสนามบิน	34,600,000	34,600,000	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	14,988,350	16,142,400	-	-
เงินมัดจำอื่น	73,306,872	60,194,517	2,501,570	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	918,424,474	942,903,352	2,501,570	-

17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตั๋วสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 1.93 และ 2.70 ต่อปี (2561: ร้อยละ 2.40 และ 3.25 ต่อปี)

18. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	354,085,140	214,682,250
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(483,846)	(910,000)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	353,601,294	213,772,250
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี		
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	2,170,033,051	1,277,581,216
เกินกว่า 5 ปี	2,117,857,838	1,347,699,813
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(2,012,868)	(1,124,919)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	4,285,878,021	2,624,156,110
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,639,479,315	2,837,928,360

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย สัญญาเงินกู้ระยะยาวมีระยะเวลา 6 และ 12 ปี (2561: 6 และ 12 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และแบบลอยตัวร้อยละ 2.30 ถึงร้อยละ 3.95 ต่อปี (2561: ร้อยละ 3.10 ถึงร้อยละ 3.95 ต่อปี)

เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินของบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 13

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น

มูลค่ายุติธรรมของเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 4,639 ล้านบาท (2561: 2,838 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2562 และ 2561 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	2,837,928,360	3,332,416,463
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	2,016,695,000	1,226,187,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	(1,500,000)	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	1,038,205	1,130,000
จ่ายคืนเงินกู้ยืม	(214,682,250)	(1,721,805,103)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,639,479,315	2,837,928,360

ในระหว่างปี 2561 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 1,226 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อใช้ในการจัดหาเครื่องบินลำใหม่ สัญญาเงินกู้มีระยะเวลา 12 ปี โดยบริษัทย่อยได้ใช้เครื่องบินลำใหม่ที่จัดหาเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญาเงินกู้

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 บริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวกับธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งโดยมีวงเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 1,500 ล้านบาท เพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคาร สัญญาเงินกู้ดังกล่าวมีระยะเวลา 10 ปี มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือน โดยเริ่มจ่ายชำระงวดแรกนับแต่วันที่ 30 พฤศจิกายน 2563 บริษัทย่อยได้ใช้ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีวงเงินกู้ยืมระยะยาวตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวน 850 ล้านบาท (2561: ไม่มี)

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 1,367 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อใช้ในการลงทุนและหมุนเวียนในกิจการ สัญญาเงินกู้มีระยะเวลา 7 ปี โดยบริษัทย่อยได้ใช้เครื่องบินจำนวน 2 ลำ เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญาเงินกู้

19. หุ้นกู้ระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 หุ้นกู้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	งบการเงินรวม				มูลค่าตามบัญชี	
			จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้ ต่อหน่วย	อัตราดอกเบี้ย	กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	2562	2561
			(ล้านบาท)	(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	1,500,000,000
1/2561	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2566 (5 ปี)	1.0	1,000	2.95	ทุกครึ่งปี	1,000,000,000	1,000,000,000
รวม							4,100,000,000	4,100,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี							(3,266,382)	(4,873,833)
หุ้นกู้ - สุทธิ							4,096,733,618	4,095,126,167

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,000,000,000	-
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี	(127,240)	-
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	999,872,760	-
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,100,000,000	4,100,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี	(3,139,142)	(4,873,833)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	3,096,860,858	4,095,126,167
รวมหุ้นกู้ระยะยาว	4,096,733,618	4,095,126,167

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ต่อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและมีอัตราดอกเบี้ยคงที่โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 4,152 ล้านบาท (2561: 4,091 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ระยะยาวสำหรับปี 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	4,095,126,167	1,598,005,612
ออกหุ้นกู้ในระหว่างปี	-	2,500,000,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	-	(4,000,717)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	1,607,451	1,121,272
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,096,733,618	4,095,126,167

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

20. หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	13,400,792,385	15,926,223,225
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดบัญชี	(1,907,178,718)	(2,706,900,802)
รวม	11,493,613,667	13,219,322,423
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(1,334,736,213)	(1,300,075,453)
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10,158,877,454	11,919,246,970

บริษัทย่อยได้ทำสัญญาเช่าการเงินเพื่อเช่าเครื่องบินใช้ในการดำเนินงานของกิจการโดยมีกำหนดชำระค่าเช่าเป็นรายเดือนและรายไตรมาส อายุของสัญญา มีระยะเวลาโดยเฉลี่ยประมาณ 11 ถึง 12 ปี

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่จะต้องจ่ายค่าเช่าขั้นต่ำตามสัญญาเช่าการเงินดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2562			
	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวม
ผลรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,751,468,280	6,951,642,329	4,697,681,776	13,400,792,385
ดอกเบ็ยรอการตัดบัญชี	(416,732,067)	(1,143,544,907)	(346,901,744)	(1,907,178,718)
มูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายทั้งสินตามสัญญาเช่าการเงิน	1,334,736,213	5,808,097,422	4,350,780,032	11,493,613,667

(หน่วย: บาท)

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

21. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	422,548,659	346,675,403	-	-	422,548,659	346,675,403
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:						
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	108,892,185	75,742,456	21,048,506	-	129,940,691	75,742,456
ต้นทุนดอกเบี้ย	15,561,012	9,741,420	1,287,463	-	16,848,475	9,741,420
ต้นทุนบริการในอดีตและผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการจ่ายชำระผลประโยชน์	110,366,089	-	77,817,649	-	188,183,738	-
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						
กำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(47,197,641)	(6,687,462)	-	-	(47,197,641)	(6,687,462)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(34,524,429)	(2,923,158)	-	-	(34,524,429)	(2,923,158)
ผลประโยชน์ที่จ่ายระหว่างปี	(9,501,650)	-	-	-	(9,501,650)	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	566,144,225	422,548,659	100,153,618	-	666,297,843	422,548,659

เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2562 พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 ได้รับการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งได้กำหนดอัตราค่าชดเชยเพิ่มเติมกรณีนายจ้างเลิกจ้างสำหรับลูกจ้างซึ่งทำงานติดต่อกันครบ 20 ปีขึ้นไปให้มีสิทธิได้รับค่าชดเชยไม่น้อยกว่าค่าจ้างอัตราสุดท้ายจำนวน 400 วัน กฎหมายดังกล่าวมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 พฤษภาคม 2562 เป็นต้นไป การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวถือเป็นการแก้ไขโครงการสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และมีผลกระทบต่อให้บริษัทย่อยมีหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 110 ล้านบาท บริษัทย่อยได้บันทึกผลกระทบต่อจากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในกำไรหรือขาดทุนในระหว่างปีปัจจุบัน

นอกจากนี้ ในระหว่างปี 2562 บริษัทย่อยมีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวใหม่ ได้แก่ โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา มีผลกระทบต่อให้บริษัทย่อยมีหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานเพิ่มขึ้น 78 ล้านบาท บริษัทย่อยได้บันทึกผลกระทบต่อโครงการดังกล่าวโดยรับรู้ต้นทุนบริการในอดีตเป็นค่าใช้จ่ายทันทีในกำไรหรือขาดทุนในระหว่างปีปัจจุบัน

บริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 10 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อยประมาณ 15 ปี (2561: 15 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
อัตราคิดลด	1.71	2.92
อัตรากារขึ้นเงินเดือน	4.00	5.59 - 10.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 10.00	0.00 - 10.00

ผลกระทบต่อของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2562		2561	
	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(73,684,653)	89,519,019	(54,807,587)	66,385,623
อัตราการขึ้นเงินเดือน	84,077,686	(70,813,262)	63,023,235	(53,302,727)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(78,646,773)	67,950,532	(59,137,788)	51,155,593

22. สำรองตามกฎหมาย

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

23. รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2562 และ 2561 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	31,506,376,334	29,072,863,090	-	-
รายได้ค่าน้ำมันอากาศยานและค่าบริการอื่น	6,599,437,120	7,853,071,515	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,174,800,629	1,064,717,911	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	286,831,861	270,000,000	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	24,213,281	37,523,715	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	31,250,000
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	588,992,272	606,671,457	-	-
รวมรายได้	40,180,651,497	38,904,847,688	25,000,000	31,250,000

24. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	13,962,765,981	14,635,577,794	-	-
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	6,737,133,772	5,783,967,129	-	1,476,000
ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอด	5,127,690,780	4,487,472,051	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	3,618,330,869	3,207,765,104	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น	3,088,509,309	1,833,630,036	-	-
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,144,242,113	3,314,226,271	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,716,745,797	1,666,752,866	4,299	4,300

25. ภาษีเงินได้

(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปี 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราว และการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	599,706	(210,926,772)	1,765,219	126,840
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	599,706	(210,926,772)	1,765,219	126,840

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2562 และ 2561 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องกับผลกำไรจากการประมาณการตามหลัก คณิตศาสตร์ประกันภัย	(16,344,414)	(1,922,124)
	(16,344,414)	(1,922,124)

รายการกระทบยอดระหว่างกำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีกับ (รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(865,561,610)	(83,567,887)	7,075,764	1,638,504,313
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	(173,112,322)	(16,713,577)	1,415,153	327,700,863
โอนกลับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เคยบันทึกไว้	155,564,119	-	343,738	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 26)	12,590,746	(207,192,769)	-	-
รายได้ที่ได้รับการยกเว้นภาษี	-	-	-	(327,711,965)
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	4,837,290	3,179,640	6,328	137,942
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	9,780,546	9,799,934	-	-
การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี (หมายเหตุ 4)	(9,060,673)	-	-	-
รวม	18,147,909	(194,213,195)	6,328	(327,574,023)
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	599,706	(210,926,772)	1,765,219	126,840

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2562	2561	2562	2561
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	129,880,251	81,557,793	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	529,893,825	483,563,326	-	343,738
รวม	659,774,076	565,121,119	-	343,738
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,982,724,852)	(2,982,724,852)	-	-
สัญญาเช่าการเงิน	(724,195,532)	(623,080,608)	-	-
รวม	(3,706,920,384)	(3,605,805,460)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	(3,047,146,308)	(3,040,684,341)	-	343,738

ผลขาดทุนทางภาษีของบริษัทที่ยังไม่ได้ใช้มีจำนวนเงิน 530 ล้านบาท (2561: 483 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2567 (2561: ปี 2566)

26. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 16 บัตร (2561: 15 บัตร) สำหรับเครื่องบินจำนวน 46 ลำ (2561: 44 ลำ) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 และ 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีเครื่องบินจำนวน 44 ลำ (2561: 42 ลำ) ที่อยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

27. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนตัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกในระหว่างปี

28. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

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

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกบันทึกในส่วนงานแต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถบันทึกส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร (ขาดทุน) ของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2562 และ 2561 มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม				รายการปรับปรุง และตัดรายการ ระหว่างกัน	รวม
	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบิน ประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน		
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการให้ ลูกค้าภายนอก	39,005,850,868	1,174,800,629	-	40,180,651,497	-	40,180,651,497
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000,000	25,000,000	(25,000,000)	-
รวมรายได้	39,005,850,868	1,174,800,629	25,000,000	40,205,651,497	(25,000,000)	40,180,651,497
ผลการดำเนินงาน						
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	(1,505,550,133)	27,752,582	5,316,865	(1,472,480,686)	-	(1,472,480,686)
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน						350,471,966
รายได้อื่น						1,021,976,290
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(765,529,180)
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้						(865,561,610)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้						(599,706)
ขาดทุนสำหรับปี						(866,161,316)
สินทรัพย์รวม						62,902,564,274

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

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2562 และ 2561 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

29. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2562 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 144 ล้านบาท (2561: 124 ล้านบาท)

30. เงินปันผลจ่าย

บริษัทฯ

(หน่วย: บาท)

เงินปันผล	อนุมัติจ่าย	เงินปันผลจ่าย	เงินปันผลจ่ายต่อหุ้น
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 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			
	2562		2561	
	สัญญาเช่า	สัญญาประกันภัย	สัญญาเช่า	สัญญาประกันภัย
จ่ายชำระ				
ภายใน 1 ปี	157,810,540	2,471,404	165,455,844	2,186,958
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	421,625,504	-	447,783,158	-
มากกว่า 5 ปี	243,365,049	-	231,310,984	-
รวม	822,801,093	2,471,404	844,549,986	2,186,958
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	24,956,626,792	74,960,902	27,544,828,874	71,327,213

31.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

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

31.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาเช่าดำเนินงานและบริการอื่นๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าพื้นที่ สำนักงาน อุปกรณ์สำนักงานและอุปกรณ์ภาคพื้น และสัญญาบริการอื่นๆ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2562	2561
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	180,520,243	196,314,881
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	160,711,716	320,217,553
มากกว่า 5 ปี	62,666,687	82,390,295
รวม	403,898,646	598,922,729

31.4 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่เป็นรายจ่ายฝ่ายทุนเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารของโครงการแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 601 ล้านบาท (2561: ไม่มี)

31.5 การค้ำประกัน

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีภาระค้ำประกันเงินกู้ยืมธนาคารของนักบินฝึกหัดเพื่อใช้ในการศึกษาในหลักสูตรนักบินพาณิชย์เป็นจำนวน 14 ล้านบาท (2561: 65 ล้านบาท) เป็นระยะเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มต้นของสัญญาเงินกู้แต่ละฉบับ
- 2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคค่าซื้อผลิตภัณฑ์ปีโตรเลียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	2562					2561				
	ดอลลาร์ สหรัฐ	ดอลลาร์ สิงคโปร์	อินเดีย รูปี	บาท	อื่นๆ (เทียบเท่า เป็นสกุล เงินบาท)	ดอลลาร์ สหรัฐ	ดอลลาร์ สิงคโปร์	อินเดีย รูปี	บาท	อื่นๆ (เทียบเท่า เป็นสกุล เงินบาท)
หนังสือค้ำประกันสำหรับ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการ ปฏิบัติการบิน	0.97	1.81	81.82	8.90	12.22	0.74	1.81	81.82	9.40	7.91
หนังสือค้ำประกันสำหรับ กองทุนซ่อมแซม บำรุงรักษาเครื่องบิน	57.44	-	-	-	-	50.18	-	-	-	-
หนังสือค้ำประกันสำหรับ การซื้อผลิตภัณฑ์ ปิโตรเลียม	-	-	-	400.00	-	-	-	-	-	-
หนังสือค้ำประกัน หลักประกันของ	-	-	-	100.00	-	-	-	-	-	-
เลตเตอร์ออฟเครดิต สำหรับการจัดหา อุปกรณ์ดำเนินงาน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7.12
รวม	58.41	1.81	81.82	508.90	12.22	50.92	1.81	81.82	9.40	15.03
รวมเทียบเท่าเป็น สกุลเงินบาท	1,771.65	40.89	36.78	508.90	12.22	1,660.75	43.49	40.53	9.40	15.03

32. ลำดับชั้นของมูลค่าธุรกรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ และสกุลเงินบาท ที่เปิดเผยมูลค่าธุรกรรมซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่าธุรกรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2562		2561	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท
สินทรัพย์ที่เปิดเผยมูลค่าธุรกรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	283,411,930	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	12,678,918	-	129,165,612	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	-	15,727,820	-

	งบการเงินรวม			
	2562		2561	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐ	บาท
หนี้สินที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	995,910,971	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	1,684,187	67,684,311	-	43,893,249
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	448,174,777	-	247,666,883	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	282,460,445	-	86,753,139	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	4,639,479,315	-	2,837,928,360
หุ้นกู้ระยะยาว	-	4,151,962,496	-	4,091,474,283
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	5,197,954,251	6,295,659,416	6,264,177,307	6,955,145,116

ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี 2562 และ 2561

33. เครื่องมือทางการเงิน

33.1 นโยบายการบริหารความเสี่ยง

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทตามที่นิยามอยู่ในมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 107 “การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลสำหรับเครื่องมือทางการเงิน” ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาว หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน และตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยงดังนี้

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับบริษัทย่อย

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อที่เกี่ยวข้องกับลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ฝ่ายบริหารควบคุมความเสี่ยงนี้โดยการกำหนดให้มีนโยบายและวิธีการในการควบคุมสินเชื่อที่เหมาะสม ดังนั้น บริษัทย่อยจึงไม่คาดว่าจะได้รับความเสียหายที่เป็นสาระสำคัญจากการให้สินเชื่อ นอกจากนี้ การให้สินเชื่อของบริษัทย่อยไม่มีการกระจุกตัวเนื่องจากบริษัทย่อยมีฐานของลูกค้าที่หลากหลายและมีอยู่จำนวนมาก ราย จำนวนเงินสูงสุดที่บริษัทย่อยอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวข้องกับเงินฝากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มีดอกเบี้ย สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด หรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน บริษัทฯ ย่อยได้ตกลงทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ยได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	2562				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	426	1,864	1,692	3,982	0.22 - 2.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	598	598	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,920	1,920	-
	426	1,864	4,210	6,500	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,750	-	-	1,750	1.93 - 2.70
เจ้าหนี้การค้า	-	-	915	915	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	640	640	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	374	374	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,864	1,775	-	4,639	2.30 - 3.95
หุ้นกู้ระยะยาว	4,097	-	-	4,097	2.56 - 3.28
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	4,486	7,008	-	11,494	2.47 - 4.91
	13,197	8,783	1,929	23,909	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	2561				
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
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	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	650	-	-	650	2.40 - 3.25
เจ้าหนี้การค้า	-	-	160	160	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	393	393	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	699	-	-	699	6.00
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,600	1,238	-	2,838	3.10 - 3.95
หุ้นกู้ระยะยาว	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)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	2562				
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	38	55	93	0.22
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	1	1	-
	-	38	56	94	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	2561				
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	31	55	86	0.37 - 0.38
	-	31	55	86	
หนี้สินทางการเงิน					
เจ้าหนี้อื่น	-	-	1	1	-
	-	-	1	1	

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 บริษัทย่อยมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม				
2562				
สกุลเงิน	จำนวนเงิน ตามสัญญา (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย		วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่ (ร้อยละ)	ลอยตัว (ร้อยละ)	
บาท	1,726	4.66 - 4.86	THB FIX1M + 1.98 - 2.20, THB FIX6M + 2.25	27 ก.ย. 67 - 10 มิ.ย. 69
ดอลลาร์สหรัฐ	91	2.24 - 4.21	USD LIBOR3M + 0.56 - 3.00	9 พ.ย. 67 - 20 ม.ค. 70

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

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทย่อมมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 บริษัทย่อมมียอดคงเหลือของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศหลัก ดังนี้

สกุลเงิน	สินทรัพย์ทางการเงิน		หนี้สินทางการเงิน		อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ย	
	2562	2561	2562	2561	2562	2561
	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(ล้านบาท)	(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)	
เหรียญสหรัฐอเมริกา	29	39	188	210	30.15	32.45
หยวน	2,133	103	227	10	4.31	4.72

นอกจากนี้ บริษัทย่อมยังมียอดคงเหลือในสกุลเงินตราต่างประเทศอื่นๆ ได้แก่ รูปีอินเดีย ริงกิตมาเลเซีย ดอลลาร์ฮ่องกง ดอลลาร์สิงคโปร์ ปาทากามาเก๊า ฯลฯ

บริษัทย่อมมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) นอกจากนี้ บริษัทย่อมใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 บริษัทย่อมมีสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม					
2562					
สกุลเงิน	จำนวนที่ซื้อ (ล้านบาท)	จำนวนที่ขาย (ล้านบาท)	อัตราแลกเปลี่ยนตามสัญญาของ		วันครบกำหนดตามสัญญา
			จำนวนที่ซื้อ	จำนวนที่ขาย	
			(บาทต่อหน่วยเงินตราต่างประเทศ)		
ดอลลาร์สหรัฐ	139	-	30.60 - 33.73	-	14 พ.ค. 63 - 20 ม.ค. 70

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

นอกจากนี้ บริษัทย่อมได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 บริษัทย่อยมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินคงเหลือดังนี้

งบการเงินรวม				
2562				
สกุลเงิน	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	อัตราดอกเบี้ย		วันครบกำหนดตามสัญญา
		คงที่ (ร้อยละ)	ลอยตัว (ร้อยละ)	
ดอลลาร์สหรัฐ	49	2.64 และ 3.74	USD LIBOR3M + 0.70 และ 1.95	10 พ.ย. 68 และ 30 ก.ย. 71

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

33.2 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่กลุ่มบริษัทประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นารสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2562		2561	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,639,479,315	4,639,479,315	2,837,928,360	2,837,928,360
หุ้นกู้ระยะยาว	4,096,733,618	4,151,962,496	4,095,126,167	4,091,474,283
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,493,613,667	11,493,613,667	13,219,322,423	13,219,322,423

บริษัทย่อยมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คัดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- ข) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ค) หนี้กู้ยืมแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

มูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 ที่ได้แสดงไว้ในหมายเหตุ 32 คำนวณโดยใช้เทคนิคการคิดลดกระแสเงินสดในอนาคตและแบบจำลองตามทฤษฎีในการประเมินมูลค่า ซึ่งข้อมูลที่น่ามาใช้ในการประเมินมูลค่าส่วนใหญ่เป็นข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ในตลาดที่เกี่ยวข้อง เช่น อัตราแลกเปลี่ยนทันที อัตราแลกเปลี่ยนล่วงหน้าของเงินตราต่างประเทศ เส้นอัตราผลตอบแทนของอัตราดอกเบี้ย และเส้นราคาล่วงหน้าของสินค้าโภคภัณฑ์ เป็นต้น บริษัทย่อยได้คำนึงถึงผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตของคู่สัญญาในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์

34. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี บริษัทย่อยยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

35. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2562 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อยได้มีมติอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับกับบริษัทสองแห่ง ซึ่งประกอบไปด้วยการขายอากาศยานจำนวน 10 ลำและการเช่าอากาศยานที่ขายกลับมาเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ จำนวน 9 ลำ ปัจจุบัน บริษัทย่อยได้ส่งมอบอากาศยานตามสัญญาขายแล้วจำนวน 1 ลำ และรับอากาศยานตามสัญญาเช่าและเช่ากลับแล้วจำนวน 3 ลำ

36. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563

ตารางการแสดงผลข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure	GRI Disclosure Title	Page (s)	Section	Omission
General Disclosures						
1. Organisational profile						
102	General Disclosures	102-1	Name of the organisation	30	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		102-2	Activities, brands, products, and services	34	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
		102-3	Location of headquarters	245	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	
		102-4	Location of operations	3	เครือข่าย เส้นทางบิน	
		102-5	Ownership and legal form	31	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		102-6	Markets served	3 4	เครือข่าย เส้นทางบิน จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน	
		102-7	Scale of the organisation	4	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน	
		102-8	Information on employees and other workers	4	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน	
		102-9	Supply chain	76	บุคลากรและการฝึกอบรม	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	137	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
		102-11	Precautionary Principle or approach	136 158	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth) การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	
		102-12	External initiatives	6 120	คุณภาพสร้างวัดแห่งความสำเร็จ เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-13	Membership of associations	6 120	คุณภาพสร้างวัดแห่งความสำเร็จ เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
2. Strategy						
		102-14	Statement from senior decision-maker	14 16 18	สารจากประธานกรรมการ สารจากประธานกรรมการบริหาร สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	
3. Ethics and integrity						
		102-16	Values, principles, standards, and norms of behavior	30	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
4. Governance						
		102-18	Governance structure	56	โครงสร้างการจัดการ	
		102-30	Effectiveness of risk management process	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	
		102-32	Highest governance body's role in sustainability reporting	120	การรับรองการรายงาน	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure	GRI Disclosure Title	Page (s)	Section	Omission
5. Stakeholder Engagement						
		102-40	List of stakeholder groups	153	แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-41	Collective bargaining agreements	-	-	Omitted as it is not relevant to AAV's region of operations
		102-42	Identifying and selecting stakeholders	153	แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-43	Approach to stakeholder engagement	153	แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-44	Key topics and concerns raised	142 153	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth) แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
6. Reporting practice						
		102-45	Entities included in the consolidated financial statements	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-46	Defining report content and topic Boundaries	120	ขอบเขตของรายงาน	
		102-47	List of material topics	121	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2562	
		102-48	Restatements of information	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-49	Changes in reporting	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-50	Reporting period	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-51	Date of most recent report	120	เนื้อหาของรายงาน	
		102-52	Reporting cycle	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-53	Contact point for questions regarding the report	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	120	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-55	GRI content index	241	GRI content index	
		102-56	External assurance	-	-	AAV does not yet have external assurance, it has been endorsed by AAV's executives of relevant departments
GRI Specific Disclosure						
สุขภาพและความปลอดภัย (Good)						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	122	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		103-2	The management approach and its components	123	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		103-3	Evaluation of the management approach	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
403 (2018)	Occupational Health and Safety	403-1	Occupational health and safety management system	122	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure	GRI Disclosure Title	Page (s)	Section	Omission
		403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	123	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-3	Occupational health services	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-5	Worker training on occupational health and safety	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-6	Promotion of worker health	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	126	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
		403-9	Work-related injuries	124	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
416	Customer Health and Safety	416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	126	สุขภาพและความปลอดภัย (Good)	
การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	130	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
		103-2	The management approach and its components	130	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
		103-3	Evaluation of the management approach	131	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
302	Energy	302-1	Energy consumption within the organisation	135	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
		302-4	Reduction of energy consumption	131	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
303 (2018)	Water and Effluents	303-3	Water withdrawal	135	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
305	Emissions	305-1	Direct (Scope 1) GHG Emissions	132	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
		305-4	GHG emissions intensity	132	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
		305-5	Reduction of GHG emissions	131	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
306	Effluents and Waste	306-2	Waste by type and disposal method	133	การบริหารจัดการด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม (Green)	
การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)						
102	General Disclosure	102-11	Precautionary Principle or approach	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	
		102-30	Effectiveness of risk management process	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	
		103-2	The management approach and its components	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	
		103-3	Evaluation of the management approach	136	การบริหารจัดการวิกฤติและความเสี่ยง (Green and Growth)	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure	GRI Disclosure Title	Page (s)	Section	Omission
การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)						
102	General Disclosure	102-9	Supply chain	137	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	137	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
		102-44	Key topics and concerns raised	142	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	137	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
		103-2	The management approach and its components	137	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
		103-3	Evaluation of the management approach	140	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
414	Supplier Social Assessment	414-1	New suppliers that were screened using social criteria	138	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ (Good and Growth)	
การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	144	การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)	
		103-2	The management approach and its components	145	การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)	
		103-3	Evaluation of the management approach	145	การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)	
404	Training and Education	404-1	Average hours of training per year per employee	145	การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)	
		404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	145	การบริหารพัฒนาและรักษาทรัพยากรบุคคล (Good and Growth)	
นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Good and Growth)						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	146	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Good and Growth)	
		103-2	The management approach and its components	146	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Good and Growth)	
		103-3	Evaluation of the management approach	147	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (Good and Growth)	
การลงทุนด้านสังคม (Good, Green, Growth)						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	147	การลงทุนด้านสังคม (Good, Green, Growth)	
		103-2	The management approach and its components	148	การลงทุนด้านสังคม (Good, Green, Growth)	
		103-3	Evaluation of the management approach	150	การลงทุนด้านสังคม (Good, Green, Growth)	
201	Economic Performance	201-1	Direct economic value generated and distributed	150	การลงทุนด้านสังคม (Good, Green, Growth)	

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท ประเภทธุรกิจ	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV") ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	ดีเลิศ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705 www.aavplc.com
เว็บไซต์ เลขทะเบียนบริษัท ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	0107554000313 หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย ประเภทธุรกิจ	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สัดส่วนการถือหุ้น	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท 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 อาคารเลคซิงดา 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 หรือ www.aavplc.com

General and Other Information

General Information

Company name Type of business	Asia Aviation Public Company Limited (AAV) A holding company investing in business of low-fare airline or relevant business in relation to airline operation
CG Scoring Head office	Excellent 222, Don Mueang International Airport, 3 rd Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705 www.aavplc.com
Website Registration number Authorised and paid-up capital as at 31 December 2019	www.aavplc.com 0107554000313 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 Type of business	Thai AirAsia Company Limited A low-fare airline or relevant business in relation to airline operation
Head office	222, Don Mueang International Airport, 3 rd 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 2019 Shareholding	Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 amounted Baht 435,555,600 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 rd 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 or www.aavplc.com



บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง

ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

Tel : 02-562-5700

Fax : 02-562-5705

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

222 Don Mueang International Airport, Central Office Building,

3rd Floor, Room 3200, Vibhavadee Rangsit Road,

Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210

Tel : 02-562-5700

Fax : 02-562-5705

www.aavplc.com

