

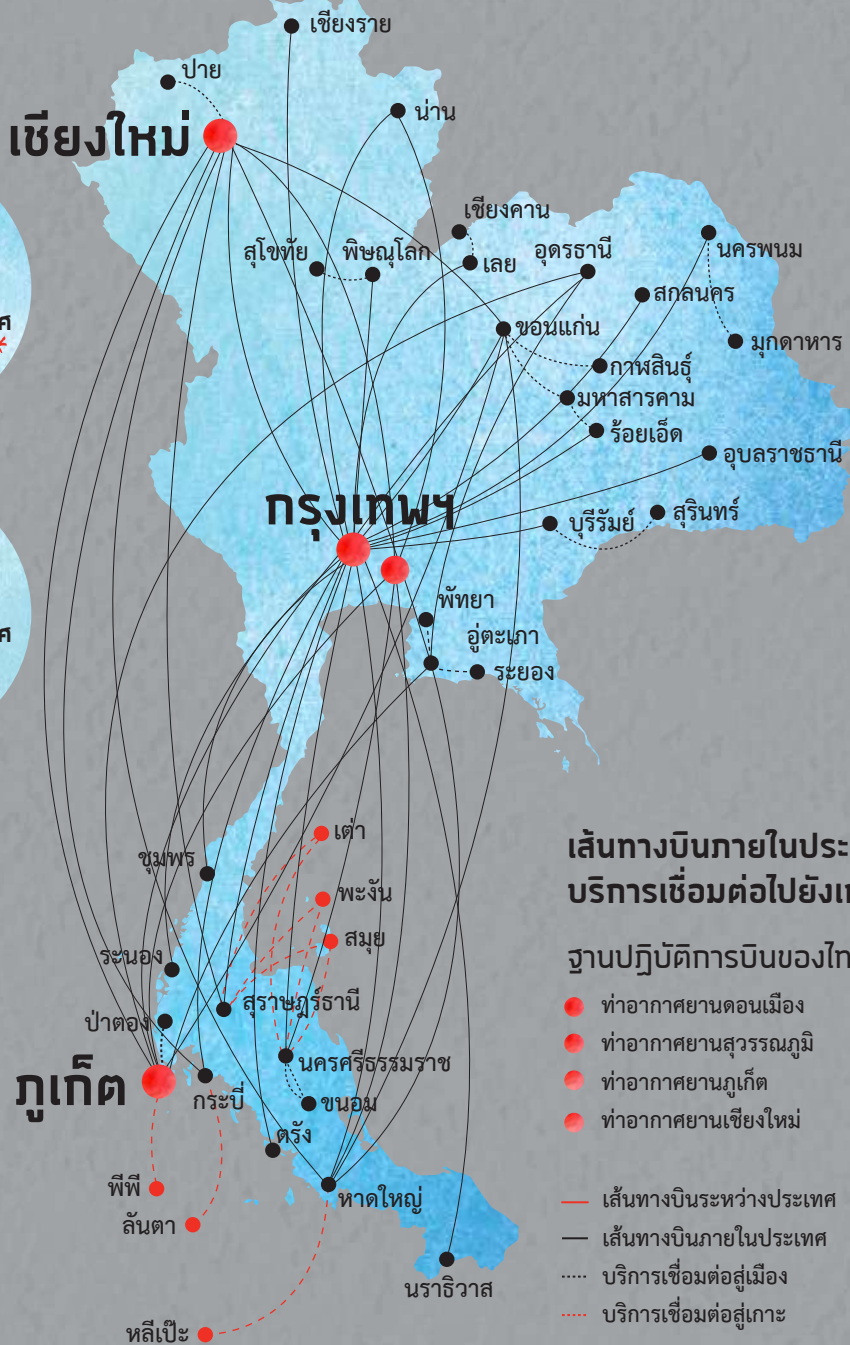


#เที่ยวช่วยไทย



เครือข่ายเส้นทางบิน

(GRI 102-2, 102-6)



98
เส้นทางบิน
ในประเทศ | ต่างประเทศ
40 | 58*

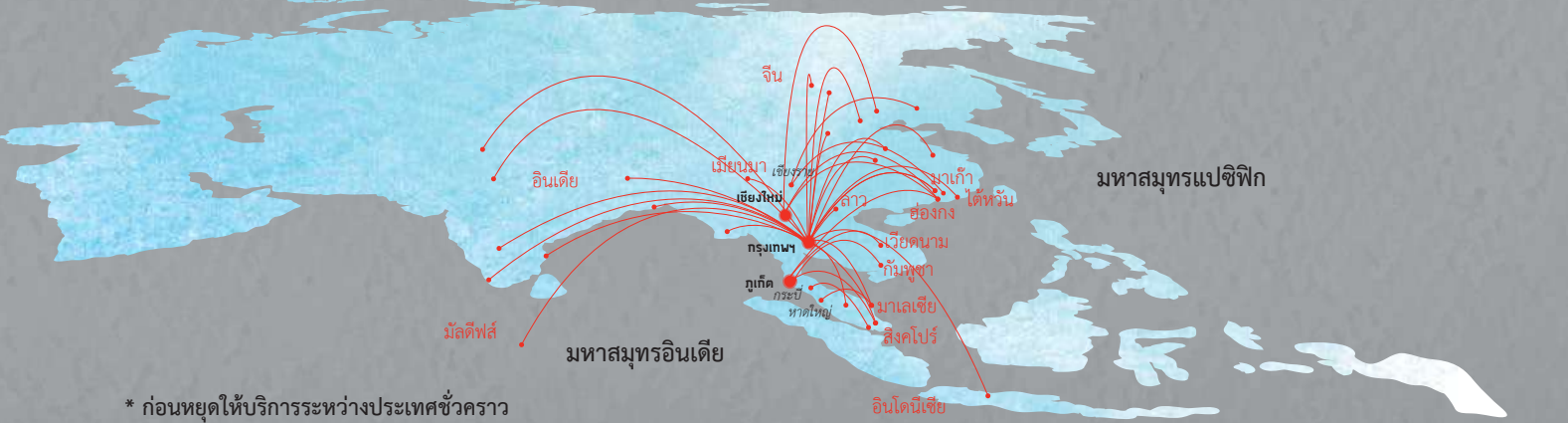
ครอบคลุม
67
เมือง
ในประเทศ | ต่างประเทศ
25 | 42*
เมือง | เมือง

เส้นทางบินภายในประเทศและ บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ

ฐานปฏิบัติการบินของไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง
- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ทำอากาศยานภูเก็ต
- ทำอากาศยานเชียงใหม่

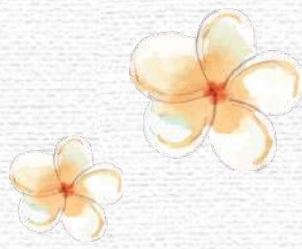
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ



* ก่อนหยุดให้บริการระหว่างประเทศชั่วคราว

สารบัญ

ภาพรวมธุรกิจ



12

สารจาก
ประธานกรรมการ

14

สารจาก
ประธานกรรมการบริหาร

16

สารจาก
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

18

คณะกรรมการ
และคณะผู้บริหาร

24

กิจกรรม
ประชาสัมพันธ์
บริษัทปี 2563

26

กิจกรรม
นักลงทุนสัมพันธ์
ปี 2563

28

พัฒนาการที่สำคัญ



การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

30

นโยบายและภาพรวม
การประกอบธุรกิจ

32

ลักษณะ
การประกอบธุรกิจ

42

สภาวะอุตสาหกรรม
และการแข่งขัน

46

ข้อมูลหลักทรัพย์
และผู้ถือหุ้น

51

การบริหารจัดการ
ความเสี่ยง

70

การขับเคลื่อนธุรกิจ
เพื่อความยั่งยืน

114

การวิเคราะห์และ
คำอธิบายของ
ฝ่ายจัดการ

118

ข้อพิพาท
ทางกฎหมาย

การทำกับคู่แลกิจการ

125

นโยบายการ
ทำกับคู่แลกิจการ

143

โครงสร้างการ
ทำกับคู่แลกิจการ

163

รายงานผลการ
ดำเนินงานสำคัญด้าน
การทำกับคู่แลกิจการ

176

การควบคุมภายใน
และรายการระหว่างกัน

ข้อมูลทางการเงิน

199

รายงานความ
รับผิดชอบของ
คณะกรรมการ
ต่อรายงานทางการเงิน

200

งบการเงิน

270

ตารางการแสดง
ข้อมูลตาม
ตัวชี้วัด GRI

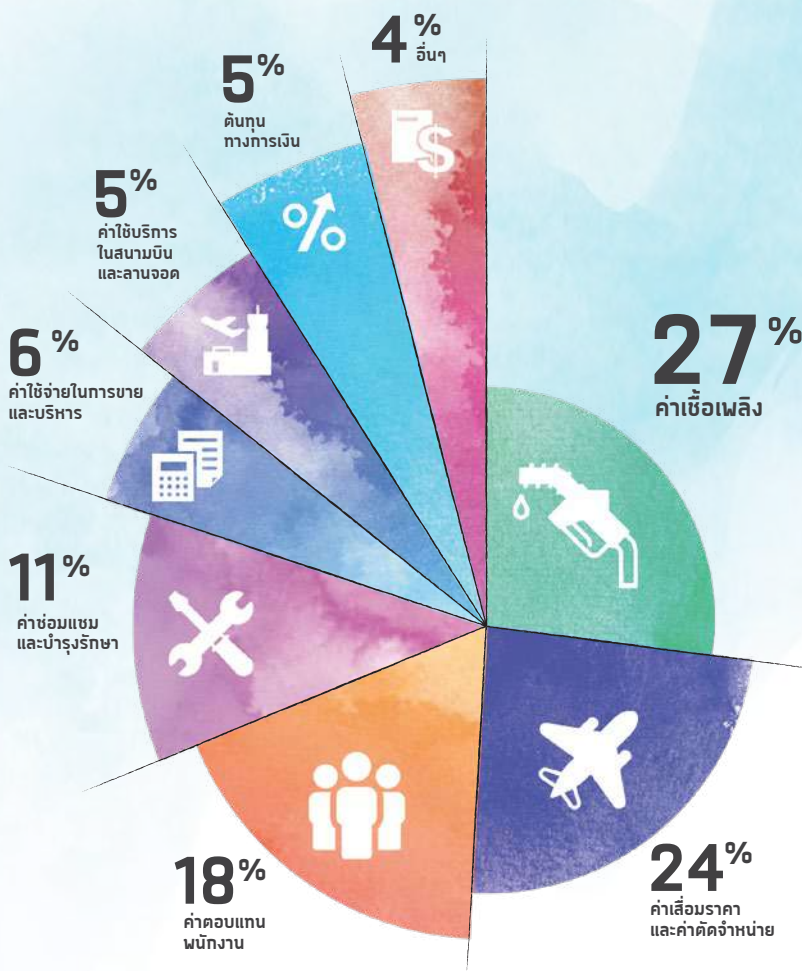
275

ข้อมูลทั่วไป
และข้อมูลสำคัญอื่นๆ

จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน (GRI 102-7, 102-8)



รายละเอียดค่าใช้จ่ายปี 2563





ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2561 ⁽¹⁾	2562 ⁽¹⁾	2563
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	38,905	40,181	13,634
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	601	(122)	(7,551)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	70	(474)	(4,764)
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	61,747	62,903	67,978
หนี้สินรวม	33,124	35,214	50,618
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	20,455	19,944	14,266
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	28,623	27,689	17,360
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,869	966	(898)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,733)	(1,794)	12,064
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288)	829	(14,031)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152)	1	(2,865)
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ร้อยละ) ⁽²⁾	0.2	(1.2)	(34.9)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) ⁽³⁾	0.1	(0.8)	(7.3)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) ⁽⁴⁾	0.3	(2.3)	(27.9)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.0144	(0.0977)	(0.9823)

หมายเหตุ

- (1) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่
- (2) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / รายได้การขายและการให้บริการ
- (3) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)
- (4) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท (เฉลี่ย)

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

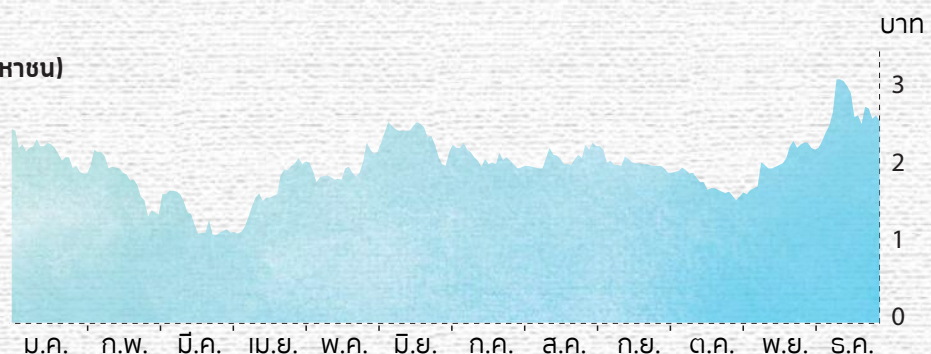
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

2.36

ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2563

1.00-3.06

ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์



คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ (GRI 102-12)



IOSA

IATA OPERATIONAL
SAFETY AUDIT

IOSA

การตรวจสอบรับรองจากหน่วยงานตรวจเช็ค
มาตรฐานความปลอดภัยจาก International
Air Transportation Association (IATA)
Operational Safety Audit (IOSA)




SHA

แอร์เอเชียได้รับตราสัญลักษณ์
มาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัย
โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
และกระทรวงสาธารณสุข



World Travel Awards (WTA) 2020

รางวัลชนะเลิศสายการบินราคาประหยัด
ที่ดีที่สุดในโลก (ติดต่อกัน 8 ปีซ้อน) และ
รางวัลชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน
สายการบินราคาประหยัด



The Children and Youth Council of Thailand

รางวัลพระราชทานในวันเยาวชนแห่งชาติ
ประจำปี 2563 สาขาสื่อมวลชนเพื่อเด็ก
และเยาวชนที่ป้องกันปัญหาสังคม
(องค์กรที่ทำคุณประโยชน์ต่อเด็กและเยาวชน)



NACC Awards 2020

รางวัลช่อสะอาด สาขาโฆษณา
ประจำปี 2563 โดย คณะกรรมการป้องกัน
และปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.)



IR Magazine Awards 2020

รางวัลดีเยี่ยมด้าน
รายงานประจำปี (Small Cap)
ระดับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้



Thailand Sustainable Investment (THSI) 2020

AAV ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อนับยั่งยืน
ประจำปี 2563



BrandAge 2020 Thailand's Most Admired Brand

แบรนด์ที่ได้รับความไว้วางใจ
และน่าเชื่อถือที่สุดแห่งปี 2563
(หมวดบริการขนส่ง : สายการบินราคาประหยัด)



AFM Asia Marketing Excellence Awards

องค์กรที่เป็นเลิศในการดำเนินธุรกิจให้เติบโตอย่างยั่งยืน
ผ่านการขับเคลื่อนด้านการตลาด และนวัตกรรม
ควบคู่ไปกับการรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม
และสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นรูปธรรม



#โปรโมชั่น

ผู้นำสายการบินราคาประหยัด
พร้อมนำเสนอโปรโมชั่นคุ้มค่าตลอดปี ในทุกสถานการณ์

ครั้งแรก..กับตั๋วบินบุฟเฟต์ เส้นทางภายในประเทศ
สนับสนุนการท่องเที่ยว



#เที่ยวช่วงไทย

ด้วยเครือข่ายบินภายในประเทศที่ครอบคลุมมากที่สุด
พร้อมเส้นทางข้ามภาค

ทำให้เราเป็นส่วนสำคัญในการกระตุ้นการท่องเที่ยว
ทุกภูมิภาคทั่วไทยได้อย่างเต็มที่



#เดินทางมั่นใจ

มาตรฐานสุขอนามัยและความปลอดภัย
คือสิ่งสำคัญที่สุดที่แอร์เอเชียเน้นย้ำ

เพื่อความมั่นใจของพนักงาน
และผู้โดยสารของเราทุกคน



#สู้ไปด้วยกัน

ไม่ว่าวิกฤตจะยากลำบากเพียงใด
เราจะผ่านไปได้ด้วยกัน
ด้วยหัวใจที่มุ่งมั่นเพื่อผู้มีส่วนได้เสียทุกคน

สารจากประธานกรรมการ

(GRI 102-14)



พวกเราไม่หมกมัวกังวลใจ ไม่ทอดทิ้ง แต่กลับมุ่งมั่นในการ
เตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและระบบงานทุกระบบ
ให้พร้อมเสมือนว่าเราสามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ
ทันทีที่สถานการณ์ของโลกและประเทศไทย กลับมาเป็นปกติ

ผมเป็นนักเศรษฐศาสตร์ จำได้แม่นยำ เวลาจะวางแผน
ทำอะไร เราจะต้องตั้งสมมติฐานว่า ถ้าทุกอย่างอยู่นิ่ง
ไม่แปรเปลี่ยน เราจะวางแผนในส่วนของเราอย่างไร เพื่อนำไป
ปฏิบัติให้เกิดประโยชน์กับเรา ซึ่งเรื่องนี้โอกาสที่ผลการ
ปฏิบัติจะให้ผลตามแผนนั้นแทบไม่มีเลย เพราะในโลก
แห่งความจริงคือทุกอย่างไม่เคยอยู่นิ่ง และแปรเปลี่ยน
ตลอดเวลา นั่นเอง

แต่ที่ผ่านมามาตลอดปี 2563 จนถึงวันนี้ นับเป็นครั้งแรก
ที่รับรู้กันได้ว่าทุกอย่างอยู่นิ่งๆจริง ไม่ต้องสมมติกัน

ดังนั้น ตอนนี้จึงเป็นโอกาสดี (และไม่น่าจะมีโอกาสแบบนี้
อีกแล้ว) ที่ AAV จะใช้ความจริงที่ทุกอย่างหยุดนิ่งนี้
วางแผนในการทำงานของเราให้เกิดผลแม่นยำที่สุด และ
เกิดประโยชน์สูงสุดต่อผู้ถือหุ้น และต่อผู้มีส่วนได้เสีย
ทุกฝ่ายได้จริง

ในฐานะประธานกรรมการ ผมขอเรียนต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่า พวกเราไม่หมกมัวกังวลใจ ไม่ทอดทิ้ง แต่กลับมุ่งมั่นในการเตรียมความพร้อมทั้งด้านบุคลากรและระบบงานทุกระบบ ให้พร้อมเสมือนว่าเราสามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพทันทีที่สถานการณ์ของโลกและประเทศไทย กลับมาเป็นปกติ

เพราะพวกเราเชื่อมั่นว่า การเดินทางติดต่อกันของมนุษย์โลก
ยังต้องใช้การเดินทางทางอากาศ ซึ่งมีประสิทธิภาพสูงสุด
เช่นเดิม เหมือนที่พวกเราเชื่อมั่นว่า “Everyone Can Fly”
พวกเราจึงมองสถานการณ์หยุดชะงักครั้งนี้เป็นเพียง
สถานการณ์ชั่วคราว เปรียบเสมือนการกดปุ่ม Pause & Play
เท่านั้น

พวกเราหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย
ของเรา จะสนับสนุนเราเหมือนเดิมอย่างที่เคยปฏิบัติ
ต่อกันอย่างอบอุ่นตลอดมา

นายวิเชฐ ดันตวานิช
ประธานกรรมการ

สารจากประธานกรรมการบริหาร

(GRI 102-14)



ตลอด 17 ปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดให้บริการ ผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ครั้งนี้ เป็นสถานการณ์ที่รุนแรง และบริษัทได้รับผลกระทบยาวนานมากที่สุด โดยปี 2563 พวกเราจำเป็นต้องอยู่ในสภาวะ “ลอยคอ” เพื่อประคองธุรกิจให้อยู่รอดไปได้ ควบคู่กับการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อรักษาเงินสด อีกทั้งต้นตัวในการปรับแผนกลยุทธ์การดำเนินงานให้เข้ากับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ซึ่งเป็นโจทย์ที่มีความท้าทายมาก

ผลจากสถานการณ์ COVID-19 ในปีที่ผ่านมา บริษัททำทุกวิถีทางเพื่อให้ผ่านพ้นวิกฤตนี้ไปได้ ทั้งการเสียสละของผู้บริหารและพนักงานทุกคนในการลดค่าตอบแทนและหยุดงานโดยสมัครใจระยะสั้นและระยะยาว เพื่อลดต้นทุนให้กับบริษัท การพัฒนามาตรฐานด้านสุขอนามัยและความปลอดภัยสร้างความมั่นใจในการเดินทาง ตลอดจนการแสวงหาโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ อยู่เสมอ เพื่อสร้างกระแสเงินสดในการบริหารจัดการ

ในขณะที่กลยุทธ์เชิงนโยบาย บริษัทร่วมทำงานกับภาครัฐอย่างเต็มที่ เพื่อผลักดันความช่วยเหลือต่างๆ ให้เกิดขึ้น โดยเฉพาะการที่ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำรวมตัวกับสายการบินสัญชาติไทยอื่นๆ ยื่นเสนอขอมาตรการความช่วยเหลือและบรรเทารูปแบบต่างๆ ต่อภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาตลอด อาทิ มาตรการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน สำหรับเส้นทางภายในประเทศ ค่าบริการในการขึ้นลงอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่จอดอากาศยาน (Parking Charge) ค่าบริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Charge) ซึ่งในส่วนนี้ได้การตอบรับที่น่าพอใจ

รวมทั้งความพยายามสำคัญที่สุด คือการขอกู้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ หรือ “ซอฟท์โลน” ผ่านกระทรวงการคลัง ซึ่งทั้ง 7 สายการบินสัญชาติไทยได้ร่วมกันยื่นเรื่องดำเนินการมายาวนานต่อเนื่องจนครบปี นับตั้งแต่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 รอบแรกในเดือนมีนาคม 2563 จนถึงการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในรอบที่สองต้นปี 2564 นี้ ถ้าได้ติดตามข่าวจะเห็นว่าบริษัทได้ปรับแผนตามนโยบายรัฐ และสอบถามความคืบหน้ามาตลอดเสริมจากการบริหารจัดการภายในบริษัท ที่เราทำอย่างดีที่สุดแล้ว

อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการขนส่งเดินทาง เป็นด่านแรกที่ได้รับผลกระทบจากทุกสถานการณ์อย่างหนัก แม้ว่าเรามั่นใจว่าเรามีประสบการณ์และภูมิด้านทันทที่แข็งแกร่ง ทั้งการวางแผนเชิงรุกและเชิงรับ แต่เราก็ไม่เคยประมาท ขอให้เชื่อมั่นว่าทุกอย่างที่บริษัททำทั้งหมดนั้น ก็เพื่อให้เราพร้อมเสมอเมื่อถึงวันที่โอกาสมาถึง เราจะเป็นสายการบินที่พร้อมที่สุดในการให้บริการนักท่องเที่ยว และเป็นส่วนสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจภาพรวมของประเทศต่อไป

สุดท้ายนี้ ผมขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียทุกคนของทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่เดินทางร่วมกันในเส้นทางอันยากลำบาก ผมเชื่อว่าวิกฤตครั้งนี้ทำให้พวกเราแข็งแกร่งและเรียนรู้มากกว่าทุกครั้ง พร้อมพลิกกลับมาเติบโตและได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่าในอนาคต

ผมขอขอบคุณผู้บริหาร พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียทุกคนของทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่เดินทางร่วมกันในเส้นทางอันยากลำบาก ผมเชื่อว่าวิกฤตครั้งนี้ทำให้พวกเราแข็งแกร่งและเรียนรู้มากกว่าทุกครั้ง พร้อมพลิกกลับมาเติบโตและได้รับผลตอบแทนที่คุ้มค่าในอนาคต

นายบรรณพล แบเลวิลด์
ประธานกรรมการบริหาร



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(GRI 102-14)



ไม่ว่าอะไรจะเกิดขึ้น ปีข้างหน้าออก
จะเป็นอย่างไร สิ่งที่เราจับต้องเสมอ
คือ การจัดการในสิ่งที่บริษัทฯ
จัดการได้ และต้องปรับตัวให้เข้ากับ
สถานการณ์ในดีที่สุดในจุดที่จับ



มีคำกล่าวว่า เวลาแห่งความสุขจะผ่านไปเร็ว ซึ่งปี 2563 ก็ผ่านไปเร็วเช่นกัน แม้ไม่อาจจะเรียกได้ว่าเป็นปีแห่งความสุขแบบที่เรา
นิยามกันไว้ ปีที่ยากลำบากแต่เวลากลับผ่านไปอย่างรวดเร็ว น่าจะ
เป็นเพราะ พวกเราคุ้นเคยกับการหาทางรอด เรียนรู้พร้อมทำ
“สิ่งใหม่ๆ” อยู่ตลอดเวลา อะไรที่เราไม่เคยเห็นก็เกิดขึ้น อะไร
ที่เราไม่เคยทำก็ได้ทำ

สำหรับพนักงาน ปีนี้เป็นการปรับตัวครั้งใหญ่ ทั้งการเรียนรู้ทักษะ
อะไรใหม่ๆ การทำงานเสริม เพราะทุกคนต้องร่วมกันเสียสละ
รายได้บางส่วน เพื่อให้บริษัทเดินไปต่อได้ เราได้เรียนรู้ว่า
“ถ้าเราเปิดใจ ปรับตัว ก็มีโอกาสเข้ามาเสมอ”

แต่ไม่ว่าจะปรับตัวเพื่อความอยู่รอดแค่ไหน เราก็ยังให้ความสำคัญ
กับธุรกิจหลักของเรา ซึ่งก็คือการเป็นสายการบิน ผู้ให้บริการขนส่ง
โดยเฉพาะบทบาทการสร้างเชื่อมั่นในการเดินทางผ่านมาตรฐาน
ความปลอดภัย สุขอนามัย รวมทั้งความตรงต่อเวลาที่เป็นจุดเด่น
ของไทยแอร์เอเชีย ซึ่งในปีนี้มีผมเห็นพลังและการร่วมมือร่วมใจ
ปฏิบัติงานอย่างเต็มประสิทธิภาพอย่างชัดเจน ไม่ลดน้อยลงเลย
แม้พนักงานจะต้องเสียสละรายได้ของตนเองเพื่อให้บริษัทเดินต่อ
ไปได้ ซึ่งเป็นเรื่องที่น่าชื่นชมมาก

สำหรับปี 2564 เราคาดการณ์และหวังว่าสถานการณ์ต่างๆ จะดีขึ้น
หลังจากมีการฉีดวัคซีนอย่างทั่วถึง การกระตุ้นการเดินทางภายใน
ประเทศยังคงเป็นกลยุทธ์สำคัญ ในขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศ
น่าจะกลับมาได้ในช่วงปลายปี ซึ่งก็จะทำให้อุตสาหกรรมท่องเที่ยว
และธุรกิจสายการบินคึกคักอย่างที่เราค้นเคย

ตลอด 17 ปีในการดำเนินกิจการ พวกเราไม่เคยประมาท และ
“เตรียมตัวให้พร้อม” อยู่เสมอ ปีนี้เป็นปีที่ยากลำบากที่สุด แต่เรา
ก็ผ่านมา พร้อมเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาธุรกิจ
มากมาย ขอให้มั่นใจว่าเราไม่เคยปล่อยให้วิกฤตผ่านไป โดย
ไม่แสวงหาโอกาส ครั้งนี้ก็เช่นกัน

บริษัทฯ จำเป็นต้อง “ปรับตัว” ปรับแผนธุรกิจ จะพึ่งพาแต่การเป็น
“สายการบิน” อย่างเดียวไม่เพียงพอ เราจึงริเริ่มธุรกิจใหม่ที่เกี่ยวข้อง
การท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์ที่ครบวงจร ยกตัวอย่าง บริการ SNAP
จำหน่ายตั๋วเครื่องบินพร้อมโรงแรม หรือแม้กระทั่งการจำหน่าย
ตั๋วสายการบินอื่นๆ รวมถึงการขายขนมไข่มุกเดลิเวอรี่ การขนส่ง
กับ บจ. เทเลพอร์ต (ประเทศไทย)

ไม่ว่าอะไรจะเกิดขึ้น ปัจจัยภายนอกจะเป็นอย่างไร สิ่งที่เรา
ยึดมั่นเสมอ คือ การจัดการในสิ่งที่บริษัทฯ จัดการได้ และต้อง
ปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ให้ดีที่สุดในทุกจุดที่ยืน

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวีเอช จำกัด (มหาชน)

1.

นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ /
ประธานกรรมการตรวจสอบ

2.

นายรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์

กรรมการ / ประธานกรรมการบริหาร

3.

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

4.

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ



คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

5.

นายวิรัชกร โพรรามิก

กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

6.

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

กรรมการ

7.

นายปรัชญา รัศมีรานินทร์

กรรมการ

8.

หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล

กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

9.

นายไพรัชล์ พรพัฒน์บางกูร

กรรมการ / ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน



คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1.

นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/
ประธานกรรมการตรวจสอบ

2.

นายรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์

กรรมการ

3.

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

กรรมการ

4.

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ



คณะกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

5.

นายคามารุดิน บิน เมอรานัน

กรรมการ

6.

นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกัน

กรรมการ

7.

นายรอซแมน บิน โอมาร์

กรรมการ

8.

นางภัทรา บุศราวงค์

กรรมการ

9.

นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร

กรรมการ



คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1.
นายรรศพล จู๋ แบลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร
2.
นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3.
หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4.
นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5.
นายบัญญัติ หรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
6.
นางริลฎิ พันธุมจินดา
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
7.
นางสาววิชชุนี กั้นตะเพิง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น



คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

8.

นายพีพัฒน์ คุณประคัลภ์

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

9.

นางสาวณัฏฐิณี ตะวันชูลี

ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

10.

นางสาวอรอนงค์ เมราพิพัฒน์กุล

ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

11.

นางสาวทอปิด สุบรรณรักษ์

ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร

12.

นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

13.

นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสนพิพัฒน์กุล

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

14.

นายบัณฑิต พรสาโรจน์

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2563



แอร์เอเชียบินสู่วิกฤต COVID-19

ตามที่เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่อภาพรวมของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบิน โดยไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องปรับลดเที่ยวบิน โดยเฉพาะในเดือนเมษายน 2563 ที่ประกาศหยุดให้บริการชั่วคราวทุกเส้นทางบิน เพื่อลดโอกาสและควบคุมการแพร่ระบาด สร้างความปลอดภัยให้ทั้งกับผู้โดยสารและพนักงานทุกคน



อย่างไรก็ตามแม้จะอยู่ในสถานการณ์อันยากลำบาก แอร์เอเชียยังคงช่วยเหลือสนับสนุนภาครัฐในการพนักท่องเที่ยวนักท่องเที่ยว หรือคนในต่างประเทศเดินทางกลับบ้าน รวมถึงการขนส่งสินค้าต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยได้ร่วมกับรัฐบาลไทยจัดเที่ยวบินสู่ฮันรับคนไทยกลับบ้าน 4 กุมภาพันธ์ 2563 ซึ่งรวมทั้งเที่ยวบินอพยพต่างๆ ในหลากหลายเส้นทาง นอกจากนี้เป็นการช่วยเหลือชาวไทยในต่างประเทศแล้ว แต่ยังเป็นโอกาสให้แอร์เอเชียได้เรียนรู้วิธีการป้องกันการแพร่ระบาดในการเดินทางทางอากาศระดับสูงสุด ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้ในการให้บริการในปัจจุบัน



เมื่อสถานการณ์คลี่คลายลง ไทยแอร์เอเชียจึงทยอยกลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศอีกครั้ง ในเดือนพฤษภาคม 2563 เป็นต้นไป เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีความจำเป็นในการเดินทาง โดยมีมาตรการสุขอนามัยที่เข้มข้น ตามมาตรฐานที่กระทรวงสาธารณสุขและสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด



เปิดตัวเครื่องบินใหม่ประหยัดพลังงาน “แอร์บัส A321neo”

เปิดต้นปี 2563 ด้วยการให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นใหม่ แอร์บัส A321neo เป็นครั้งแรกในประเทศไทย เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2563 ด้วยจุดเด่นการเป็นเครื่องบินที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มช่อง USB รองรับบริการชาร์ตแบตเตอรี่ในทุกที่นั่ง รวมทั้งโต๊ะด้านข้างและด้านหน้าที่สามารถปรับเพื่อใช้วางโทรศัพท์ได้สะดวก รองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 236 ที่นั่ง (จาก 180 ที่นั่งในรุ่นแอร์บัส A320) สร้างโอกาสธุรกิจใหม่เส้นทางยอดนิยม

เดลิเวอรี.. เมนูจากฟ้า “ซานมไข่มุกบุก” เสิร์ฟถึงหน้าบ้าน

อยู่บ้านก็กินได้ แอร์เอเชียปรับตัวธุรกิจ ระดมพนักงานเป็นผู้ให้บริการเดลิเวอรี เสิร์ฟเมนูฮิต “ซานมไข่มุกบุก” ส่งตรงถึงบ้าน ทั้งในพื้นที่กรุงเทพฯ และจังหวัดเชียงใหม่ ในช่วงที่สายการบินไม่สามารถจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องได้ จากสถานการณ์ COVID-19 สร้างรายได้ใหม่ให้ทั้งบริษัทฯ และพนักงาน





airasia.com ก้าวสู่สุดยอดแอปเอเชีย เพื่อทุกคน!

แอร์เอเชียไม่ใช่แค่สายการบิน! พร้อมปรับโฉม airasia.com ก้าวสู่การเป็นสุดยอดแอปพลิเคชันแห่งเอเชีย แพลตฟอร์มไลฟ์สไตล์ที่ให้บริการครอบคลุมสำหรับทุกคน ที่พร้อมมอบประสบการณ์การใช้งานที่ง่าย รวดเร็ว และสะดวกสบายยิ่งขึ้นด้วยสินค้าและบริการกว่า 15 ประเภท ใน 3 ธุรกิจหลัก ได้แก่ การเดินทาง อีคอมเมิร์ซ และฟินเทค



เปิด 2 เส้นทางบินข้ามภาค เชียงใหม่-หัวหิน และอุดรธานี-หัวหิน

แอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินข้ามภาคใหม่ 2 เส้นทางบินข้ามภาคใหม่ เชียงใหม่-หัวหิน และอุดรธานี-หัวหิน เริ่มต้น 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทุกวันศุกร์และอาทิตย์ เริ่มบินตั้งแต่วันที่ 7 สิงหาคม 2563 เป็นต้นไป เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยหัวหินถือเป็นจุดหมายปลายทางที่มีศักยภาพและมีผู้เรียกร้องให้แอร์เอเชียเปิดเที่ยวบินเชื่อมต่อสู่ภูมิภาคมาโดยตลอด



บุก “สุวรรณภูมิ”

เพิ่มความสะดวก เลือกเดินทางได้ 2 สนามบิน

แอร์เอเชียเดินทางขยายฐานปฏิบัติการการบินแห่งใหม่สู่ “สุวรรณภูมิ” เสริมทัพฐานปฏิบัติการการบินคอนเนกชั่น ที่ยังคงเปิดให้บริการครบทุกเส้นทางบินภายในประเทศ รักษาความเป็นผู้นำตลาด พร้อมอำนวยความสะดวกสำหรับผู้โดยสารทุกคน ทำให้แอร์เอเชียเป็นสายการบินเดียวที่พร้อมให้บริการสะดวกทั้ง 2 ท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ทั้งสุวรรณภูมิ (BKK) และดอนเมือง (DMK)



ครั้งแรก! ตัวบินบุฟเฟต์แอร์เอเชีย “บินทั่วไทยไม่อื่น”

แอร์เอเชียสร้างปรากฏการณ์ใหม่ กระตุ้นการเดินทาง หลังกลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศ เปิดตัวบินแบบบุฟเฟต์ “บินทั่วไทยไม่อื่น” (AirAsia Unlimited Pass) เป็นครั้งแรก ราคาเพียง 2,999 บาท ในจำนวนจำกัด สำหรับการเดินทางทุกเส้นทางภายในประเทศ ซึ่งได้รับผลตอบรับที่ดีมากจากผู้โดยสาร

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2563

28 มกราคม 63

AAV OPEN HOUSE และเยี่ยมชมกิจการประจำปี 2563 ณ สนามบินดอนเมือง



25 กุมภาพันธ์ 63

ประกาศผลการดำเนินงานประจำปี 2562

26 กุมภาพันธ์ 63

งานแถลงผลประกอบการประจำปี 2562

ณ โรงแรม แกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



13 พฤษภาคม 63

ประกาศผลการดำเนินงานประจำไตรมาส 1/2563

30 มิถุนายน 63

INVESTOR UPDATE VIRTUAL CONFERENCE BY CLSA SECURITIES การประชุมเสมือนจริง

14 พฤษภาคม 63

งานแถลงผลประกอบการประจำไตรมาส 1/2563

การประชุมเสมือนจริง



30 มิถุนายน 63

THAILAND INVESTMENT CONFERENCE 2020 - (BOFA AND PHATRA SECURITIES)

การประชุมเสมือนจริง

14 กรกฎาคม 63

INVESTOR UPDATE
VIRTUAL CONFERENCE
BY UBS SECURITIES
การประชุมเสมือนจริง

22 กรกฎาคม 63**PANDEMIC
PANDERMONIUM**

การประชุมเสมือนจริง

**26 สิงหาคม 63**

THAILAND FOCUS 2020
VIRTUAL CONFERENCE
การประชุมเสมือนจริง

12 พฤศจิกายน 63

งานแถลงผลประกอบการ
ประจำไตรมาส 3/2563
การประชุมเสมือนจริง

22 กรกฎาคม 63**การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563**

ณ ห้องประชุม Foxtrot และ Golf สำนักงานใหญ่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**11 สิงหาคม 63**

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำไตรมาส 2/2563

13 สิงหาคม 63

งานแถลงผลประกอบการ
ประจำไตรมาส 2/2563
การประชุมเสมือนจริง

3 กันยายน 63

NDR-VIRTUAL
CONFERENCE WITH
BUALUANG SECURITIES
การประชุมเสมือนจริง

10 พฤศจิกายน 63

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำไตรมาส 3/2563

8 ธันวาคม 63**IR MAGAZINE
FORUM &
AWARDS 2020**

การประชุมเสมือนจริง



พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (GRI 102-10)

2547

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

2549

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

2550

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

2552

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียน ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและ ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบิน ลำแรกภายใต้สัญญาเช่า
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน จากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายัง ท่าอากาศยานดอนเมือง

2556

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้ามงปีสายการบิน ที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556

2558

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้ามงปีชนะเลิศประเภท สายการบินที่ดีที่สุด หรือ "The Best of Airline" จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists

2559

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบิน รุ่นแอร์บัส A320 นีโอลำแรก ของประเทศไทย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัด รายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการ เติร์นอากาศใหม่

2561

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ามงปีดีเด่น ด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในงาน SET Awards 2018
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศ ทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจ แห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทาน สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

2562

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อ หุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ามงปียอดเยี่ยม ด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ระดับภูมิภาค
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย

2563

- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2563
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ามงปียอดเยี่ยมด้านรายงานประจำปีระดับภูมิภาค
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 62 ลำ ให้บริการเที่ยวบินในประเทศ 785 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ สู่ 25 จุดหมายปลายทาง และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 551 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จาก 42 จุดหมายปลายทาง (ก่อนหยุดให้บริการชั่วคราว)

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ (GRI 102-1, 102-16)



วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา



พันธกิจ

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

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัทฯ”) 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 พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลาย เส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีนและญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

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

ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นเข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “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 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 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. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

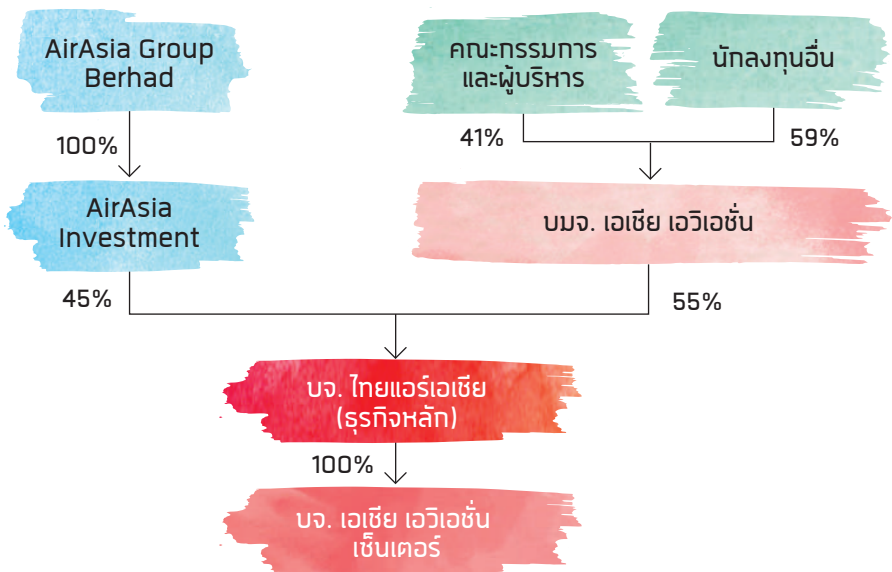
ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

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

ในวันที่ 27 มกราคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งบริษัทย่อย บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 เพื่อเป็นสถาบันฝึกอบรมพัฒนาความสามารถและสร้างทักษะการเรียนรู้แก่บุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยวและบริการ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นดังนี้



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

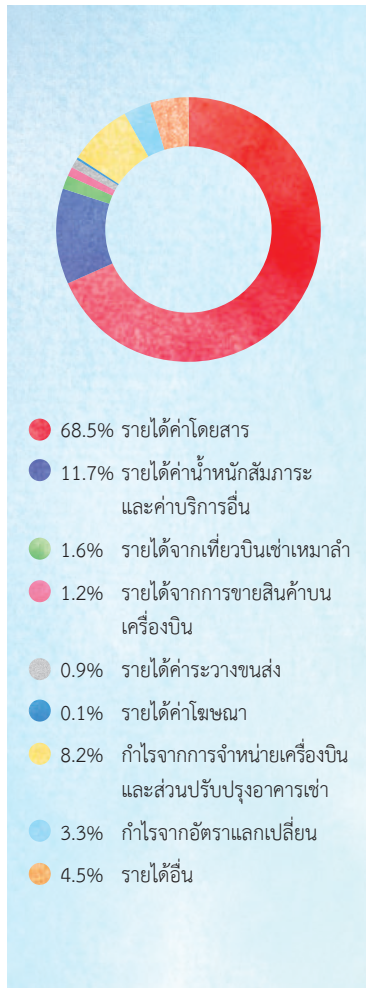
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius “AAM” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตาม อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

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 2561 ถึง 2563 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2561 ⁽¹⁾		2562 ⁽¹⁾		2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	29,072.8	72.4	31,506.4	75.9	11,123.4	68.5
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	7,853.1	19.6	6,599.4	15.9	1,902.8	11.7
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,064.7	2.7	1,174.8	2.8	252.9	1.6
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	606.7	1.5	589.0	1.4	201	1.2
รายได้ค่าระวางขนส่ง	270.0	0.7	286.8	0.7	146.4	0.9
รายได้ค่าโฆษณา	37.5	0.1	24.2	0.1	7.3	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	38,904.8	97.0	40,180.6	96.8	13,633.8	84.0
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	-	-	-	-	1,331.8	8.2
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	250.4	0.5	350.5	0.8	545.6	3.3
รายได้อื่น	985.7	2.5	998.1	2.4	725.1	4.5
รวมรายได้อื่น	1,236.1	3.0	1,348.6	3.2	2,602.5	16.0
รวมรายได้	40,140.9	100.0	41,529.2	100.0	16,236.3	100.0

หมายเหตุ ⁽¹⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

การประกอบธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

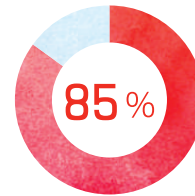
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 96

ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 9.5 ล้านคน โดยร้อยละ 85 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 15 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

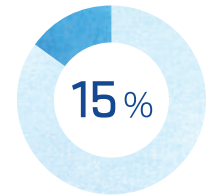
ผู้โดยสาร



ในประเทศ



ระหว่างประเทศ



ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา

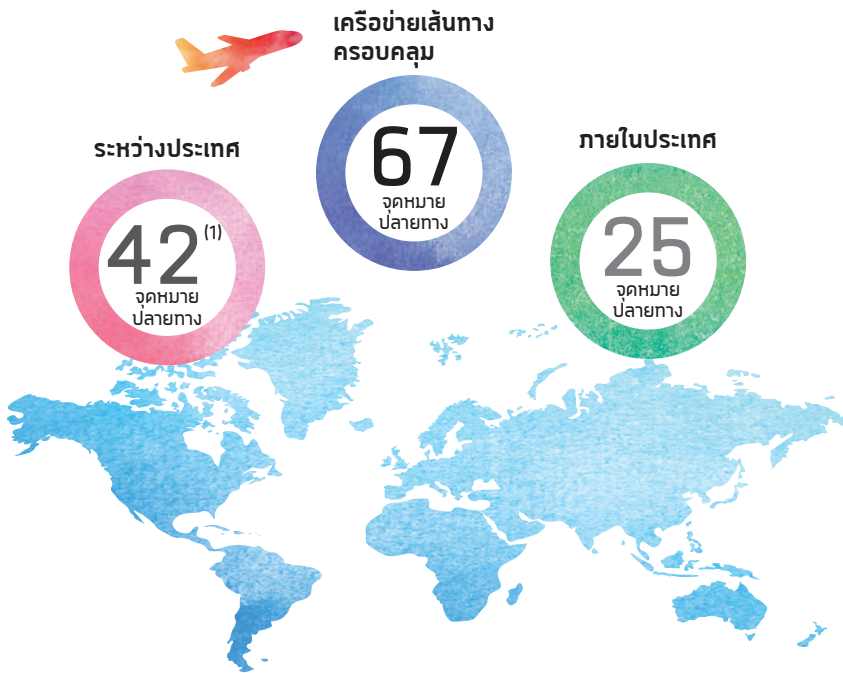
	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2561	2562	2563
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	25.2	26.1	12.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	21.6	22.1	9.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	85	85	75
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	25,019	26,940	10,174
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	21,243	22,670	7,735
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,477	1,478	1,199
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) ⁽⁵⁾	1.56	1.49	1.34
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) ⁽⁶⁾	1.58	1.55	2.31
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	1.00	1.03	1.68
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	62	63	62
จำนวนเที่ยวบิน	139,848	144,421	69,368
ระหว่างประเทศ	54,142	61,406	10,320
ภายในประเทศ	85,706	83,015	59,048
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	991	1,033	804
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	12.0	12.3	7.4
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	7,134	7,511	2,285
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	331	339	241
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	4.57	4.94	1.76
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	85.2	77.1	46.7
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	86	86	96

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี 2563 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2561-2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี 2563 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2561-2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำ ในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่ลิงค์โปรด MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (GRI 102-4, 102-6)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะไกลไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และ เชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 67 เมือง ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 25 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 42 เมือง (ก่อนหยุดให้บริการชั่วคราว) พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 40 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 58 เส้นทาง (ก่อนหยุดให้บริการชั่วคราว) รวมทั้งสิ้น 98 เส้นทางบิน นอกจากนี้ ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย



⁽¹⁾ ก่อนหยุดให้บริการชั่วคราว

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 2563 อุตสาหกรรมการบินได้เผชิญกับความท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดให้บริการบินชั่วคราวในเส้นทางบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 อย่างไม่มีการกำหนด และเส้นทางการบินในประเทศในช่วง 1 - 30 เมษายน 2563 นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาทำการบินในเส้นทางภายในประเทศ บางเส้นทาง ตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2563 เป็นต้นมา โดยปรับความถี่เที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ในระหว่างปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดเส้นทางบินข้ามภาคในประเทศ ประกอบด้วย เชียงใหม่ สุหัวหิน และ หัวหิน สู่อุดรธานี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเพิ่มเส้นทางการบินในประเทศ ดังนี้ กรุงเทพฯ(สุวรรณภูมิ) สู่เชียงใหม่, ภูเก็ต, หาดใหญ่, น่านและนครศรีธรรมราช อีกทั้งเพิ่มความถี่ของ เที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญภายในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปริมาณที่นั่งในประเทศกลับมา มากกว่าก่อนการแพร่ระบาดในปลายปี อย่างไรก็ตามเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการ เส้นทางบิน อาทิเช่น หาดใหญ่ สู่เชียงใหม่ และ อุตะกา (พัทยา) สู่ขอนแก่น ในระหว่างปี 2563

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและรอง เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดฐานปฏิบัติการบินใหม่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน เพื่อสร้างโอกาสขยายฐานลูกค้ารวมถึงการให้บริการขนส่งสินค้า ส่งผลให้ยังคงรักษาความเป็นผู้นำตลาดในประเทศ

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 18 ร้อยละ 19 และร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการเส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งที่อาจแตกต่างกันขึ้นอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระ อุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าหากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ 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 จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครอง COVID-19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูเน่ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรหัสสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าที่สุด ด้วยแพ็คเกจสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบินและความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน ช่องทางจัดการบูคกิ้ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้าซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจถือคสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง)

2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิตแอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชียบีก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตดังกล่าวจากธนาคาร
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยรวมเมื่อกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ท ปาดอง 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 ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่ท่านได้ชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนนั้น ไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ แต่ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการจัดโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรง โดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์ และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 68.6 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 3.0 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 28.4



การขายทางอินเทอร์เน็ต

68.6%



การขายทางตรง

3.0%



การขายทางอ้อม

28.4%

4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชัน บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม(ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทลโก้โลดส์ บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปส์ซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทาง การจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขายเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด บัตรเครดิต พร้อมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่งอันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents-OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทเบีสพิ” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร 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 ร้านอาหารซื้อห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำแผนการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยาน จอแอลอีดีภายนอกอาคาร เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคยุคใหม่

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

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทาง การติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือรวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะ และคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของ แอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งที่ผ่านมาเรามี ช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้การจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันที่ทั้งที่ และ ในปีนี้ได้แนะนำเสนอเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะ ได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและ ต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะ สำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิด ความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและ บริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ


1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 62 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะ สัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 51 ลำ เข้าจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ของ AAB จำนวน 14 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 37 ลำ รวมถึงเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าการเงิน จากสถาบันทางการเงิน 7 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินอยู่ระหว่างรอคืนเนื่องจากหมดอายุสัญญาเช่า ภายในปี 2563 จำนวน 3 ลำ สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มี แผนจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติม อีกทั้งมีแผนจะทำการคืนเครื่องบิน ที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชีย ส่งผลให้มีเครื่องบิน ณ สิ้นปี จำนวน 54 ลำ

เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่า มีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของ เที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตระกูลแอร์บัส A320 ประกอบไปด้วย ขนาดแอร์บัส A320 จำนวน 49 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของ ฝูงบินอยู่ที่ 7.5 ปี และตลอดปี 2563 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน โดยเฉลี่ยที่ 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน



49 ลำ

180 ที่นั่ง 

แอร์บัส A320



11 ลำ

186 ที่นั่ง 

แอร์บัส A320 นีโอ



2 ลำ

236 ที่นั่ง 

แอร์บัส A321 นีโอ

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบิน อย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็น ผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสาย ต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัท ผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบิน เนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 9 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 39 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับ ยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริม การลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับ จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 - 8 ปีนับแต่วันที่ เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยโครงการแรก มีมูลค่า 415.0 ล้านบาท โครงการที่ 2 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท โครงการที่ 3 - 9 มี มูลค่าอยู่ระหว่าง 1,409.0 - 1,531.7 ล้านบาทต่อโครงการ แล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ ได้รับ ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะ เวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับ แต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำ เงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้

ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานุมัติและออกบัตรส่งเสริม เพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 มีจำนวน 14,635.6 ล้านบาท 13,962.8 ล้านบาท และ 6,398.7 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 37 ร้อยละ 34 และร้อยละ 27 ของรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูง ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้ กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้อำนาจจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีที่สุด
- **การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลด การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการใช้เชื้อเพลิงใหม่สำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด สำหรับการปฏิบัติการ

3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2561 ปี 2562 และปี 2563 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดการสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่า C-Check) บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงใหญ่ (ตั้งแต่ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) หรือ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 531.8 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรามุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์ และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้าด้วยราคาประหยัดอย่างมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความสะดวกสบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยิ่งยวดของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

พันธกิจของเราคือ

- **สนับสนุน** การจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กร ที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงาน และการสื่อสาร อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจัง ด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลทัดเทียมกับของระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร
- **บังคับใช้** ให้การจัดการด้านความปลอดภัย เป็นความรับผิดชอบหลัก ของผู้จัดการ และพนักงานทุกคน
- **กำหนดให้ชัดเจน** เกี่ยวกับภาระรับผิดชอบ และหน้าที่รับผิดชอบของ ผู้จัดการ พนักงานและลูกจ้างทุกคน ในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม
- **จัดให้มีและปฏิบัติ** ตามกระบวนการซึ่งป้อนอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตราย เพื่อที่จะกำจัดหรือลดความเสี่ยง ของผลที่อาจเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ในระหว่างการดำเนินการหรือการปฏิบัติ เพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล
- **ยืนยันว่า** บริษัทฯ จะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัติ นั้น ไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือข้อปฏิบัติ
- **ปฏิบัติตาม** ข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน หากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- **สร้างความมั่นใจว่า** ทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ที่ได้รับการฝึกอบรม และมีทักษะที่เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอ ที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความมั่นใจว่า** พนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ เหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง
- **กำหนดให้มีและวัดผล** สมรรถนะทางด้านความปลอดภัย ตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง
- **ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง** เกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัย โดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่า การปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- **สร้างความมั่นใจว่า** ระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอก ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย และ
- **สร้างความเชื่อมั่น** ด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

1.2 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และก๊าซที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

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

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

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

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินรวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการทำอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และ เคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการเพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงพัฒนาการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ นอกจากนี้หน่วยงานบริการลานจอดได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (BRS) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกนำส่งไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้เงินความคุ้มครองชดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย / ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดขอบอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน เป็นจำนวนเงิน 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดชอบเองที่วงเงินระหว่าง 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของกลุ่มแอร์เอเซียรวมต่อปีจำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภท ในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปี จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรมธรรม์คุ้มครองความรับผิดสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง (AVN52E) ซึ่งมีวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

สถานะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสถานะอุตสาหกรรม

จากรายงานเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2564 พื้นตัวที่ร้อยละ 5.5 จากหดตัวที่ร้อยละ 3.5 ในปี 2563 โดยหลักจากการกระจายวัคซีนซึ่งจะเป็นปัจจัยหนุนสำคัญต่อการฟื้นตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงความเชื่อมั่นในการบริโภคและปริมาณการค้าโลกจะค่อยปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ตลอดจนความสามารถของนโยบายสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความรุนแรงของการแพร่ระบาดของ COVID-19 รอบใหม่และการกลายพันธุ์ของไวรัส ตลอดจนความล่าช้าในการกระจายวัคซีน อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการปิดเมือง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 60 - 65 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้น จากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก การผลิตและการกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึง ส่งผลให้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว นอกจากนี้กลุ่มประเทศ ผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) ได้มีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบลงที่ส่งแรงหนุนต่อราคาน้ำมันอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตน้ำมันกลุ่ม Non-OPEC คาดว่าจะผลิตเพิ่ม 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2564 อาจจะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันโลก

ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลกในปี 2564 จะเพิ่มเป็น 2,800 ล้านคน เมื่อเทียบกับ 1,800 ล้านคนในปี 2563 ทั้งนี้ธุรกิจการบินยังสูญเสียรายได้กว่า 38.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งน้อยกว่าปี 2563 ซึ่งสูญเสียรายได้กว่า 118.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากความสำเร็จในการค้นพบและการกระจายวัคซีน รวมถึงการทยอยเปิดประเทศ แต่การแพร่ระบาดของโรครอบใหม่และการเข้มงวดในการเข้าออกประเทศจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2564 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งปีหลังของปี 2563 ที่ร้อยละ 2.5 - 3.5 จากฐานที่ต่ำกว่าปกติและการกระจายวัคซีนในประเทศเศรษฐกิจหลัก อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งการเงินและการคลังของภาครัฐ อาทิเช่น โครงการคนละครึ่ง และ โครงการเราเที่ยวด้วยกัน เป็นต้น รวมถึงการดำเนินงานควบคุมการแพร่ระบาดแบบจำกัดเพียงเฉพาะบางพื้นที่ตามระดับความรุนแรงการแพร่ระบาด ทำให้พื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดน้อยสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อไปได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ คาดการณ์ค่าเงินบาทจะมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นอยู่ที่ 29.5 - 30.5 บาท ต่อดอลลาร์สหรัฐฯ จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวขึ้นส่งผลให้เงินทุนระหว่างประเทศมีแนวโน้มไหลออกจากสินทรัพย์ปลอดภัยสู่กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ นอกจากนี้คณะกรรมการนโยบายการเงินมีแนวโน้มให้คงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0.5 เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและลดค่าใช้จ่ายด้านการชำระหนี้ให้แก่ครัวเรือนและธุรกิจที่ได้รับผลกระทบ อีกทั้งการฉีดวัคซีนนับเป็นอีกปัจจัยบวกต่อเศรษฐกิจไทย โดยมีตั้งเป้าหมายฉีดวัคซีน ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของประชากรไทย ส่วนภาคการท่องเที่ยวจะทยอยปรับตัวขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสัดส่วนการกระจายวัคซีนทั้งในประเทศและต่างประเทศสำหรับการแพร่ระบาดระลอกใหม่ภายในประเทศที่เริ่มในช่วงเดือนธันวาคม ปี 2563 นั้น ไม่มีความรุนแรงเท่ากับการระบาดระลอกแรกจากมาตรการควบคุมการระบาดที่ไม่เข้มงวดเท่าครั้งก่อน และคาดว่าจะใช้เวลาฟื้นตัวเร็วกว่าการระบาดครั้งที่แล้วจากมาตรการที่รวดเร็วและตรงจุดของภาครัฐ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังมีความไม่แน่นอน โดยขึ้นอยู่กับสถานการณ์และมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด COVID-19 ระลอกใหม่ ประสิทธิภาพและการกระจายวัคซีน การเปิดรับนักท่องเที่ยวและความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลก

สำหรับปี 2564 การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับความคืบหน้าของการกระจายวัคซีนเป็นหลัก คาดว่าปรับตัวดีขึ้น หนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสถานการณ์การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่ดีขึ้น การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงในเกือบทุกภูมิภาค และการทำตลาดเชิงรุกด้วยแพ็คเกจท่องเที่ยว คาดว่ารัฐบาลอาจจะผ่อนคลายนโยบายควบคุมโดยลดข้อจำกัดการกักตัวสำหรับผู้ฉีดวัคซีนแล้วและเริ่มผ่อนปรนการเดินทางเข้าประเทศสำหรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่ม อาทิ กองถ่ายภาพยนตร์ ผู้มาเข้าร่วมงานแสดงสินค้า กลุ่มผู้มีกำลังซื้อสูง และกลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติแบบพิเศษ (Special Tourist Visa: STV) ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติทยอยฟื้นตัว อย่างไรก็ตามหากไม่สามารถควบคุมการแพร่ระบาดหรือได้รับวัคซีนอย่างทั่วถึง การเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติก็ต้องเลื่อนออกไป ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 3.2 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.32 ล้านล้านบาท ในขณะที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 6.5 ล้านคน

และสร้างรายได้ราว 0.35 ล้านล้านบาท สำหรับตลาดในประเทศ คาดการณ์นักท่องเที่ยวชาวไทย 160 ล้านคนต่อครั้ง และสร้างรายได้ 0.87 ล้านล้านบาท รวมรายได้จากการท่องเที่ยว 1.22 ล้านล้านบาท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเดินทางและการท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นเป็นผู้นำและรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด การจัดการเส้นทางบินที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงสนับสนุนการขนส่งสินค้าและกระจายวัคซีนทั้งในประเทศและในภูมิภาคนั้น เป็นส่วนช่วยฟื้นฟูเศรษฐกิจให้กลับสู่ภาวะปกติ รวมถึงความต้องการเดินทางในอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยว นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

2. การแข่งขัน

ในภาวะปัจจุบันการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นวงกว้าง ทำให้การบินระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก ดังนั้นการแข่งขันในปัจจุบันจะเน้นการบินในประเทศและเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลัก ในขณะที่เดียวกันก็พยายามหารายได้จากช่องทางอื่นเพื่อความอยู่รอด และเปลี่ยนกลยุทธ์ไปสู่ธุรกิจใหม่ๆ เพื่อปรับสัดส่วนรายได้ในอนาคต นอกจากนี้การแพร่ระบาดยังทำให้หลายสายการบินประสบภาวะขาดทุน ปัญหาการขาดสภาพคล่อง การประกาศล้มละลายและเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ ในปี 2563 มีสายการบินทั่วโลกจำนวนกว่า 42 สายการบินที่ได้รับผลกระทบและบางสายการบินต้องปิดตัวลง สำหรับในประเทศไทยมีสายการบินเข้าสู่การฟื้นฟูกิจการได้แก่ การบินไทยและนกแอร์ อีกทั้งสายการบินนกสก็ู๊ตได้เลิกกิจการ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน นอกจากนี้มีการหารายได้เพิ่มเติม อาทิ การขายยาท่องเที่ยว หนึ่ง เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทยและได้มีคำสั่งอนุมัติให้ดำเนินการฟื้นฟูกิจการ เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2563 ขณะนี้การบินไทยได้ส่งแผนฟื้นฟูกิจการต่อเจ้าพนักงานเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคา โดยสารอีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันสายการบินนกแอร์ได้เข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลางในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 โดยจะต้องดำเนินการจัดทำแผนฟื้นฟูกิจการภายในไตรมาส 1 ปี 2564 อนึ่ง ณ วันที่ 15 กรกฎาคม 2563 การบินไทยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 13.3

บางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย นอกจากนี้ยังให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงการเมืองการบินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงธุรกิจบริการภาคพื้น คริวการบิน และคลังสินค้า เพื่อให้ธุรกิจมีความแข็งแกร่งมากขึ้นในอนาคต

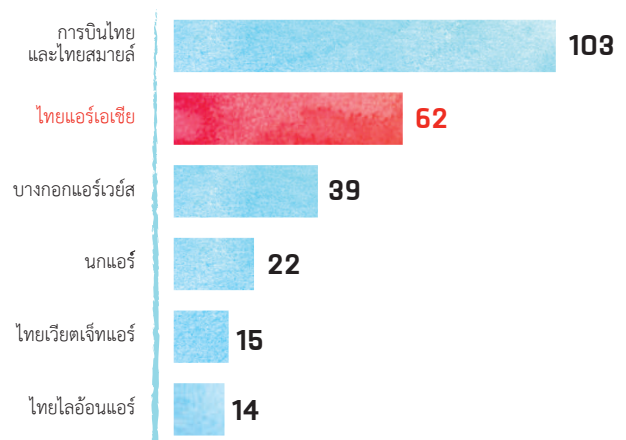
ไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบินโดยชุกหลุทธ์ราคาต่ำกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินหลักในประเทศ ในระหว่างปี 2563 สายการบินได้ทยอยปรับลดฝูงบินเหลือ 14 ลำ จาก 34 ลำในปีก่อน

ไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 นับเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นด้านการทำโปรโมชั่นหรือขยายเส้นทางการบิน ในระหว่างปี 2563 สายการบินรับเครื่องบินเพิ่มจำนวน 4 ลำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ยืดหยุ่น ความถี่ของเที่ยวบินคุณภาพในการให้บริการ และความตรงต่อเวลา โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ราคาต่ำโดยสารจะลดลงเนื่องจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี ในปี 2563 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแพร่ระบาดของ COVID-19 มีผลทำให้ปรับเส้นทางบิน โดยยกเลิกและลดเส้นทางบินในกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด และปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ราคาต่ำโดยสารปรับตัวขึ้นจากการแข่งขันทั้งจากสายการบินราคาประหยัดและ

สายการบินเต็มรูปแบบเริ่มเบาบางลงในเส้นทางหลัก อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่งเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคาต่ำโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้อาติ กรุงเทพ สุราษฎร์ธานี และได้เปิดเส้นทางการบินในประเทศให้มีความยืดหยุ่นสอดคล้องกับมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากภาครัฐและปริมาณความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น รวมถึงเปิดเส้นทางบินข้ามภูมิภาค อาทิ เชียงใหม่ สุหัวหิน และอุดรธานี สุหัวหิน รวมถึงได้เปิดตัวบินแบบบุฟเฟต์ “บินทั่วไทยไม่อั้น” (AirAsia Unlimited Pass) เพื่อเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวภายในประเทศ และยังได้จัดทำโฆษณาจุดพิเศษ “เที่ยวช่วยไทย” เพื่อสื่อให้เห็นถึงการปรับตัวของภาคธุรกิจ สนับสนุนผู้ประกอบการท่องเที่ยว และการนำเสนอโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อดึงดูดให้ทุกคนออกมาท่องเที่ยวเดินทางช่วยเศรษฐกิจไทยไปด้วยกัน อีกทั้งได้มีการเปิดฐานปฏิบัติการบินใหม่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันและขยายฐานลูกค้าเพิ่มเติม โดยบินใน 5 จุดหมายปลายทางสู่เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ น่าน และนครศรีธรรมราช รวมถึงเชื่อมต่อกับสายการบินอื่นเพื่อส่งต่อผู้โดยสารทั้งเส้นทางในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย นอกจากนี้ยังได้ขยายไปในธุรกิจการขนส่งอาหารและธุรกิจแพลตฟอร์มเพิ่มเติม สำหรับธุรกิจการขนส่งอาหารได้นำอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินมาจัดส่งให้ถึงบ้าน ส่วนแพลตฟอร์มได้เปิดตัว airasia.com ให้กลายเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์แห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยมีผลิตภัณฑ์ SNAP เพื่อเอานักเดินทางให้สามารถจองตัวเครื่องบินและที่พักได้พร้อมกัน พร้อมนำเสนอแพคเกจตัวโดยสารพร้อมที่พักในราคาสุดประหยัดอีกด้วย

สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งในและ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



แหล่งข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและเอกสารเผยแพร่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

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

2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

กลยุทธ์ของบริษัท

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบินที่คุ้มค่าและได้มาตรฐานสากล นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือการเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดในทุกๆ เส้นทางบิน อีกทั้งสายการบินสนับสนุนการฟื้นฟูการท่องเที่ยวผ่านการสื่อสาร **#เที่ยวช่วยไทย** โดยกระตุ้นให้คนไทยเดินทางช่วยเศรษฐกิจไทยและใช้จ่ายในประเทศให้มากขึ้น เพื่อให้เกิดรายได้ที่หมุนเวียนจากข้อจำกัดการเดินทางระหว่างประเทศ สำหรับปี 2564 นั้น การท่องเที่ยวภายในประเทศถือเป็นหัวใจสำคัญ ในการกระตุ้นเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ ก่อนจะเปิดรับนักท่องเที่ยวต่างชาติที่คาดว่าจะทยอยเข้ามาในช่วงปลายปี 2564 ทั้งนี้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนรับมอบเครื่องบิน อีกทั้งวางแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชีย ส่งผลให้ ณ สิ้นปี มีฝูงบินจำนวน 54 ลำ การปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาสักระยะเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการปรับลดและ/หรือเพิ่มความถี่เที่ยวบินยกเลิกเส้นทางบินและ/หรือการจัดเส้นทางบินใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง และออกโปรโมชันใหม่ๆ ให้สอดคล้องกับการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐ พร้อมเน้นย้ำความสำคัญกับการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดต้นทุนและเลื่อนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไปก่อน สำหรับการขยายฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปีที่แล้วนั้น นับเป็นอีกกลยุทธ์ที่เพิ่มโอกาสทางธุรกิจและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของตลาดในประเทศ นอกจากนี้ยังเปิดโอกาสธุรกิจด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในส่วนของขนส่งสินค้าทางอากาศอีกด้วย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส โดยให้ผู้โดยสารเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โมบายแอป หรือ ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือหากจำเป็นต้องฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องสามารถเช็คอินแล้วนำ QR Code มาสแกนได้โดยไม่ต้องสัมผัสกับตู้เช็คอินอัตโนมัติ รวมถึงเพิ่มความสะอาดสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้า

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารแบบลิ้นจี่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต



ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น (GRI 102-5)

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 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)

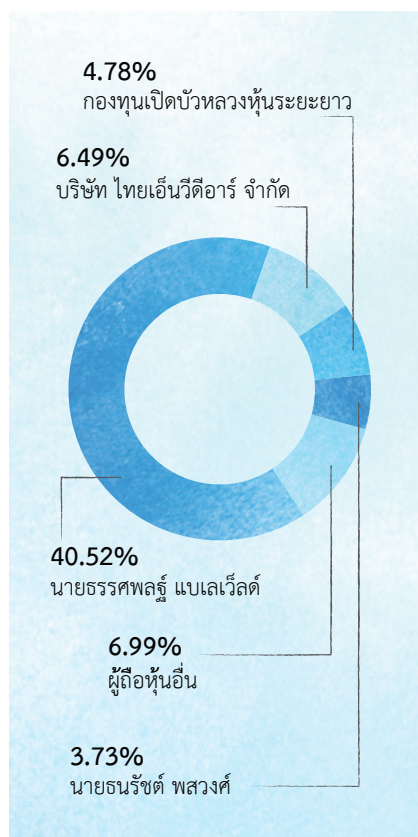
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้นมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายธรรตพลฐ์ แบลเว็ลด์	1,965,088,286	40.52
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	314,866,819	6.49
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	231,909,300	4.78
4. นายธนรัชต์ พสวงศ์	180,860,800	3.73
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	96,427,700	1.99
6. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิ้ลเพื่อการเลี้ยงชีพ	61,187,800	1.26
7. นายสินโชค พิริโยทัยสกุล	56,696,900	1.17
8. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	48,940,400	1.01
9. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	38,615,800	0.80
10. กองทุนเปิด แวลูพลาส ปันผล หุ้นระยะยาว	36,936,800	0.76



บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 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. นายธรรศพลธุ์ แบลเว็ลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปรีชญา รัตมีธานินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบวรนาถเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางททัยมาศ เอกลักษณ์ติลก	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ

⁽¹⁾ AirAsia Investment (“AAI”) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100

⁽²⁾ AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

AirAsia Group Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Group Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	509,000,000 ⁽¹⁾	15.23	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082 ⁽²⁾	15.45	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส	1,600,000 ⁽³⁾	0.05	1,025,485,082 ⁽⁵⁾	30.69
นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000 ⁽⁴⁾	0.06	1,025,485,082 ⁽⁵⁾	30.69

หมายเหตุ

⁽¹⁾ Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

⁽²⁾ Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

⁽³⁾ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

⁽⁴⁾ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.

⁽⁵⁾ ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ.2559 ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นเว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผล 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 2563 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 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล



บัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ

ใช้จ่ายทุกวันzilๆ สะสม BIG Points รว้ๆ
ไว้จ่ายค่าตัวแทนเงินสด



1 ม.ค. 64 - 31 ธ.ค. 64

บัตรสำหรับคนชอบบิน ที่ใช้จ่ายผ่านบัตรในชีวิตประจำวันzilๆ ทุก 20 บาท รับ 1 BIG Point มี BIG Points ทำไร้ก็ใช้แทนเงินจ่ายค่าตัวได้
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



โหลดเจอร์เป้

เงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารและบริษัทกำหนด สอบถามเพิ่มเติมได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา หรือ www.bangkokbank.com/creditcard



airasia.com
ใคร ใคร... ก็บินได้





LIVE BETTER LIVE BIGGER

ปลดล็อกโลกแห่งประสบการณ์
พิเศษกับ BIG Rewards!



ดาวน์โหลดแอป BIG Rewards วันนี้!



โอนรับ BIG Points คืนที่
ด้วย BIG Xchange



แถม BIG Deals
ประหยัดคุ้มยิ่งขึ้น



แบ่งปัน BIG Points
ให้คนสำคัญได้ง่ายๆ
กับ BIG Points Transfer



ช้อปปิ้งเทคโนโลยีได้
BIG Points ที่ BIG eStore



รับ BIG Points ได้เร็วกว่า
เมื่อใช้จ่ายผ่าน
บัตรเครดิตแอร์เอเชีย
ธนาคารกรุงเทพ



Asia eCommerce Awards 2020
GOLD - Best in e-commerce ประเภท โฟล์สโวลล์และท้องถิ่น

ติดตามเราได้ที่ @BIGRewardsThailand



การบริหารจัดการความเสี่ยง (GRI 102-15)

นโยบาย และแผนการบริหารความเสี่ยง

ตลอด 1 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้เผชิญกับความเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง โดยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินงาน ธุรกิจ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนัก และเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัท และบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผลสูงสุด ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ช่วยให้ผู้บริหารมีการตัดสินใจต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้ดีขึ้น รวมทั้งยังมีส่วนในการสร้างโอกาสให้กับธุรกิจ และมีการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงใหม่ที่อาจจะกำลังเกิดขึ้นในอนาคตได้เป็นอย่างดี อีกทั้งสามารถช่วยลดความผันผวนของการดำเนินงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอีกด้วย เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น ระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) ที่เป็นไปตามหลักสากลตามแนวทางมาตรฐาน ISO 31000 โดยได้มีการจัดตั้ง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยมีวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนพร้อมทั้งเสนอแผนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี* นอกจากนี้ นโยบายการบริหารความเสี่ยง ยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและเน้นย้ำให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อผลประโยชน์ที่ดีที่สุด ลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

*ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัท ที่ <https://www.aavplc.com>

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกรอบการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Framework)** ดังนี้

1. การกำกับดูแลความเสี่ยง (Risk Governance)
2. วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Culture)
3. กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ทางธุรกิจ และ ความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Strategy, Business Objectives and Risk Appetite)
4. นโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy)
5. กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Process)

กรอบการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Framework)

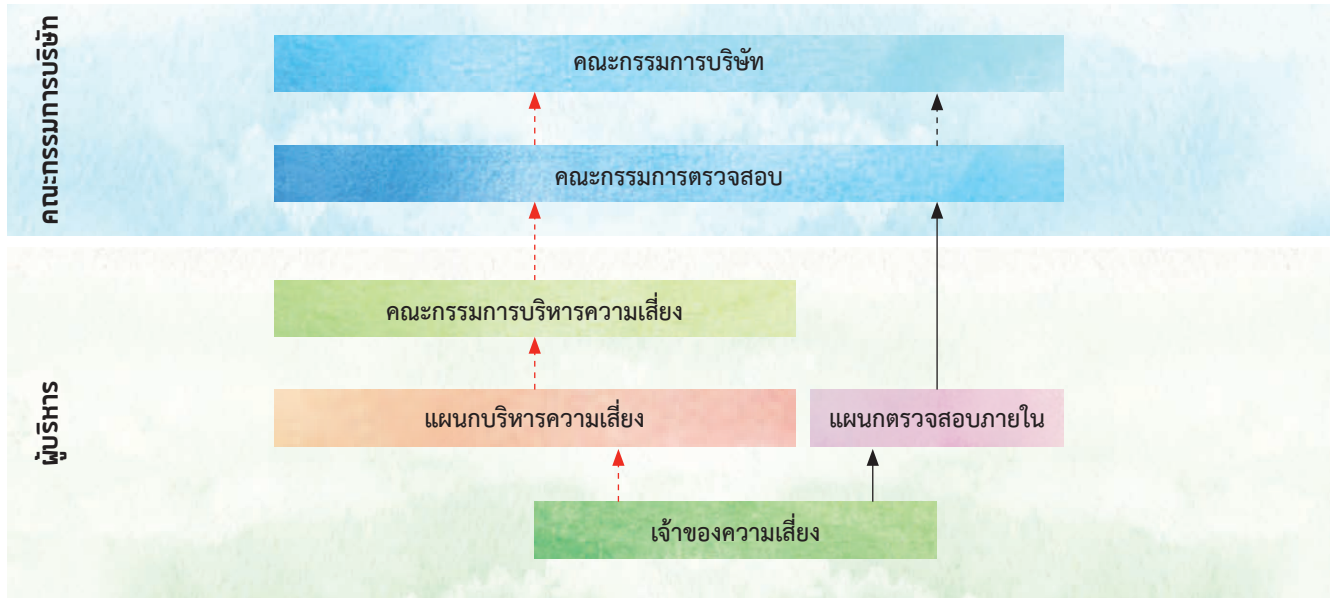


**กรอบการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัท ที่ <https://www.aavplc.com>

1. การกำกับดูแลความเสี่ยง (Risk Governance)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการกำหนดให้การกำกับดูแลความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการดูแลทั่วทั้งองค์กร ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ถือเป็นส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญเมื่อปฏิบัติหน้าที่ และโครงสร้างการกำกับดูแล รวมไปถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ มีความเหมาะสม และส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

โครงสร้างการกำกับดูแลความเสี่ยง (Risk Governance)



2. วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Culture)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักว่าการบริหารความเสี่ยงที่ดีและทั่วถึง สามารถสร้างได้จากการผลักดันให้พนักงานทุกคนรับรู้ถึงการบริหารความเสี่ยงผ่านวัฒนธรรมองค์กร บริษัทฯ จึงได้มุ่งมั่นที่จะสร้างและส่งเสริมวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่อง และสามารถวัดผลได้ โดยมุ่งหวังให้พนักงานทุกคนเกิดความตระหนักรู้ถึงเรื่องความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองในแต่ละวันที่อาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมขององค์กร รวมถึงสามารถรับผิดชอบในการบริหารจัดการความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม เพื่อที่นำไปสู่การบริหารจัดการความเสี่ยงในระดับองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างผลการดำเนินงานที่ดีของบริษัทได้อย่างยั่งยืนต่อไป

<p>การฝึกอบรมเรื่อง การบริหารความเสี่ยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> จัดการฝึกอบรมกับผู้รับผิดชอบดูแลประเมินความเสี่ยงของแต่ละแผนก เพื่อประเมิน และจัดการดูแลบริหารความเสี่ยงในแต่ละแผนกให้มีความเหมาะสมสูงสุด
<p>การสร้างความตระหนักเรื่อง การบริหารความเสี่ยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> สร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกคนในองค์กร ผ่านระบบ e-learning
<p>การสื่อสารเรื่อง การบริหารความเสี่ยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> สื่อสารรายละเอียดนโยบาย และหลักการบริหารความเสี่ยงผ่านวัฒนธรรมองค์กรให้กับพนักงานทุกคน รวมไปถึงมีการวัดผลด้วย KPI ประจำปี
<p>การรายงานเรื่อง การบริหารความเสี่ยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> สร้างระบบการรายงานการบริหารจัดการความเสี่ยงขององค์กร ให้กับผู้บริหารได้ทราบ และสามารถเรียกดูข้อมูลที่ทันต่อสถานการณ์ได้ตลอด 24 ชั่วโมง ผ่านระบบฐานข้อมูล Google Data Studio

3. กลยุทธ์ วัตถุประสงค์ทางธุรกิจ และความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Strategy, Business Objectives and Risk Appetite)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงประสิทธิภาพของการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดี จะเกิดขึ้นได้เมื่อเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนในภาพรวมของกลยุทธ์บริษัท โดยต้องถูกกำหนดขึ้นเพื่อที่จะนำไปสู่การบรรลุตามพันธกิจ วิสัยทัศน์ และค่านิยมหลัก ทั้งนี้เพื่อเป็นการขับเคลื่อนการดำเนินธุรกิจไปอย่างมีเป้าหมายชัดเจน และมีการจัดการความเสี่ยงอย่างถูกต้องเหมาะสม มีการให้ข้อมูลความเสี่ยงประกอบการตัดสินใจเลือกกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) ทั้งนี้การบริหารความเสี่ยงไม่ได้เป็นส่วนที่ก่อให้เกิดกลยุทธ์ แต่จะเป็นส่วนหนึ่งในการบูรณาการเข้าไปเป็นแผนกลยุทธ์ของบริษัทฯ โดยถูกผนวกเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการกำหนดกลยุทธ์ วัตถุประสงค์ทางธุรกิจและถูกถ่ายทอดไปยังแต่ละหน่วยงานในบริษัทฯ เพื่อนำไปสู่การดำเนินงานร่วมกับการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพพร้อมไปด้วย

เนื่องด้วยกลยุทธ์ที่บริษัทฯ เลือกใช้ในแต่ละช่วงเวลามีความเสี่ยงที่แตกต่างกัน ดังนั้น ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้จึงเป็นส่วนสำคัญที่จะช่วยให้บริษัทฯ ตัดสินใจว่าจะเลือกใช้กลยุทธ์นั้นหรือไม่ ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้นั้นๆ หลังจากการเลือกใช้กลยุทธ์ใดแล้ว บริษัทฯ จะต้องควบคุมการดำเนินงานให้อยู่ภายใต้ความเบี่ยงเบนความเสี่ยง (Risk Tolerance) ที่บริษัทฯ ยอมรับได้ ยิ่งไปกว่านั้น บริษัทฯ จะต้องมีการทบทวนกลยุทธ์เป็นประจำสม่ำเสมอ ร่วมกับการสอบทานความเสี่ยงที่ยอมรับได้ เพื่อปรับให้ทันต่อสถานการณ์ และเพื่อให้มั่นใจว่าความเสี่ยงที่เกิดขึ้น หรือความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ยังอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ สอดคล้องไปกับกลยุทธ์ และวัตถุประสงค์หลักของบริษัทฯ อย่างแท้จริง

4. นโยบายการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Policy)*

มีการกำหนดนโยบายการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางและสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงมีความสอดคล้องไปกับกลยุทธ์ และวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ รวมไปถึงสื่อสารให้กับผู้บริหารและพนักงานทุกคนทราบถึงแนวทางในการบริหารความเสี่ยง เพื่อนำไปสู่การปฏิบัติในทิศทางเดียวกัน ซึ่งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงขึ้นเพื่อให้หน่วยงานต่างๆ ได้ใช้เป็นแนวทางและหลักเกณฑ์ในการประเมิน การวิเคราะห์ การจัดลำดับ และการกำหนดแนวทางและกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง ตลอดจนรับทราบถึงกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

*นโยบายการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <https://www.aavplc.com>

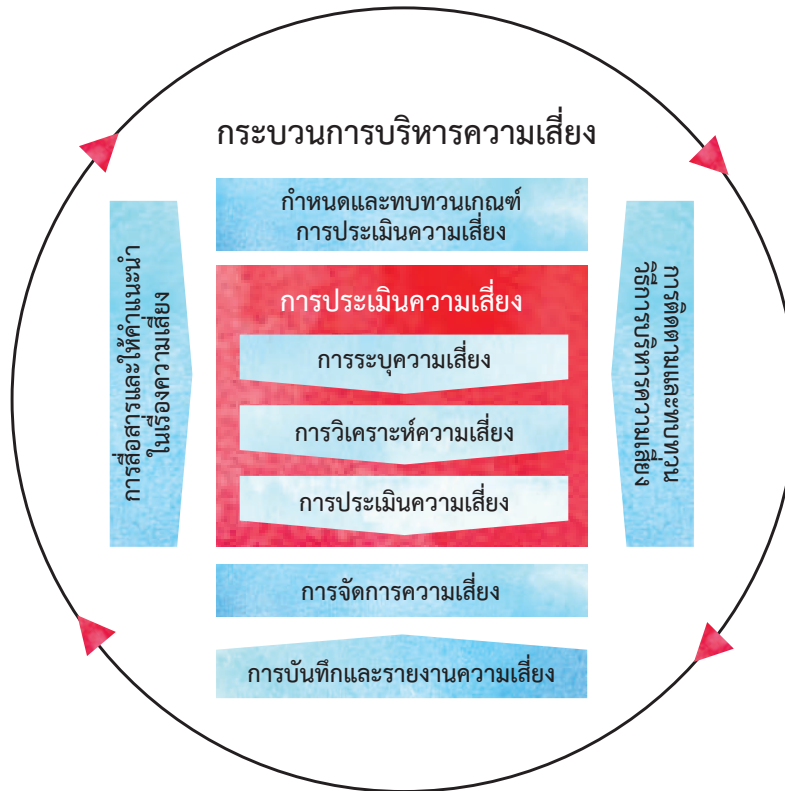
5. กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Process)**

กระบวนการบริหารความเสี่ยงได้ถูกให้ความสำคัญในการเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในกระบวนการกำหนดกลยุทธ์สำหรับแผนธุรกิจประจำปี ซึ่งกระบวนการเหล่านี้ เมื่อได้ผ่านการนำเรื่องการบริหารความเสี่ยงเข้ามาพิจารณาพร้อมด้วย จะเป็นการเพิ่มความมั่นใจว่า เมื่อมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและมีผลกระทบต่อผลการบรรลุกลยุทธ์และวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ จะสามารถถูกบริหารจัดการได้ตามกระบวนการที่กำหนด โดยกระบวนการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ถูกปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ISO 31000 ซึ่งประกอบไปด้วยขั้นตอนการดำเนินการดังต่อไปนี้

1. กำหนดและทบทวนเกณฑ์การประเมินความเสี่ยง รวมไปถึงการกำหนดกลยุทธ์ วัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัทฯ และความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Scope, Context, Criteria)
2. การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)
 - 2.1 การระบุความเสี่ยง (Risk Identification) เป็นการระบุความเสี่ยงที่เกิดขึ้น หรือมีโอกาสที่จะเกิดขึ้น ก่อนการจัดการความเสี่ยง
 - 2.2 การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) เป็นการวิเคราะห์ถึงโอกาสที่จะเกิดขึ้นของความเสี่ยง รวมไปถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้น
 - 2.3 การประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) เป็นการจัดลำดับความเสี่ยง และแนวทางในการจัดการความเสี่ยงนั้นๆ
3. การประเมินมาตรการจัดการความเสี่ยงในปัจจุบัน และระดับความเสี่ยงที่เหลืออยู่ และทำการจัดการกับความเสี่ยงนั้น (Risk Treatment)
4. บันทึกรายละเอียดการจัดการความเสี่ยง (Recording)
5. จัดทำรายงานการบริหารความเสี่ยง (Reporting)
6. ติดตาม และทบทวนวิธีการบริหารความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ (Monitoring and Review)
7. สื่อสารและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงกับพนักงานในทุกระดับ (Communication and Consultation)

**กระบวนการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ <https://www.aavplc.com>

กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Process)



บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการบริหารจัดการความเสี่ยงที่ดี จำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากพนักงานทุกระดับอย่างจริงจัง ดังนั้น แผนกบริหารความเสี่ยง จึงได้มีการพัฒนาหลักสูตรอบรม เพื่อเพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องการบริหารความเสี่ยง ให้เกิดขึ้นกับพนักงานทุกคนในองค์กร รวมไปถึง ได้มีการสื่อสารนโยบายการบริหารความเสี่ยงถึงพนักงานทุกคนผ่านการสร้างเป็นวัฒนธรรมองค์กรร่วมกับแผนกบุคคลอีกด้วย

ปัจจัยความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

1. ความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทหรือกลุ่มบริษัท

ตลอดหลายปีที่ผ่านมา ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว ทั้งนี้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพภายในกลไก การบริหารงาน ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจในสภาวะของการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบันอย่างระมัดระวัง และเตรียมพร้อมรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทไม่มากนักน้อย บริษัทฯ จึงได้เน้นย้ำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระบวนการบริหาร ความเสี่ยงที่ดี และมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น อันประกอบด้วยผู้บริหาร จากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและกรอบการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งกำกับดูแล และติดตามประสิทธิภาพของการบริหาร ความเสี่ยงดังกล่าวเพื่อให้เกิดประโยชน์กับองค์กรอย่างสูงสุด และเพื่อให้มั่นใจว่าผู้บริหาร และพนักงานในองค์กรมีความตระหนักถึงความสำคัญในการ บริหารความเสี่ยง ตั้งแต่กระบวนการระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ประเมิน จนถึงการจัดลำดับความสำคัญสำหรับมาตรการป้องกัน แก้ไข ควบคุม พร้อมทั้งวิเคราะห์ปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามที่กำหนดไว้ และพิจารณาผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ เพื่อให ความเสี่ยงที่อยู่ภายใต้ความดูแลรับผิดชอบของแต่ละส่วนอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ และสอดคล้องไปกับมาตรฐานการบริหารความเสี่ยง ISO 31000 ที่บริษัทได้เลือกใช้ รวมทั้งมีการจัดการฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ในเรื่องการบริหารความเสี่ยงให้กับผู้บริหารทุกระดับ และเพิ่มความตระหนัก ถึงความสำคัญในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกคนผ่านการปลูกฝังให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ทั้งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมไปถึง ความเสี่ยงใหม่ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (Emerging Risks) ตามรายละเอียดดังจะแสดงต่อไปนี้อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็น ความเสี่ยงที่พิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และมีความสำคัญในอนาคตได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งปัจจัยความเสี่ยงเพื่อการบริหารจัดการความเสี่ยงในองค์กร เป็นทั้งหมด 4 กลุ่มหลักด้วยกัน ดังนี้



โดยที่ความเสี่ยงขององค์กรในแต่ละด้าน มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.1 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้ว จะเป็นสาเหตุหลัก ก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานธุรกิจอย่างต่อเนื่อง โดยความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- การประกอบธุรกิจโดยใช้อากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 และ เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียว ทั้งฝูงบิน
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติ และ อินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ
- การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad
- การจัดการเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานและการดำเนินงานเพื่อความต่อเนื่องทางธุรกิจ
- ข้อจำกัดของท่าอากาศยานในแต่ละที่ต่อการปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.2 ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพการเงินของบริษัทฯ ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และผลประโยชน์รวมไปถึงความมั่นคงของบริษัทฯ ได้ โดยความเสี่ยงด้านการเงินของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

- การบริหารกระแสเงินสดในกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- การที่บริษัทฯ มีการพึ่งพาเงินปันผลจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแหล่งเดียว
- ผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง
- การเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยน

1.3 ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เมื่อเกิดขึ้นแล้ว จะมีผลกระทบต่อกลยุทธ์การดำเนินงานของบริษัทฯ ที่อาจไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ และส่งผลกระทบต่อเป้าสู่การไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ ได้ โดยความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ มีดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินที่เผชิญกับปัจจัยภายนอก เช่น การแข่งขันของคู่แข่ง โอกาสเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน และสภาวะอากาศที่แปรปรวน
- ความเสี่ยงเรื่องภาวะโรคระบาดร้ายแรง
- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของความต้องการเดินทางของผู้โดยสารหลังสถานการณ์โรคระบาด
- การเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทฯ จาก social media
- ความเสี่ยงเรื่องมลภาวะทางอากาศจากการปฏิบัติการบิน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ - Emerging Risk)

1.4 ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Risk)

เป็นความเสี่ยงที่เมื่อเกิดขึ้นแล้ว จะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในเรื่องของค่าปรับ หรือบทลงโทษที่จะได้รับ ซึ่งเป็นไปตามกฎระเบียบหรือ ข้อกำหนดที่บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตาม ซึ่งความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ มีดังต่อไปนี้

- ความเสี่ยงเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคลจากบริษัทฯ (ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ - Emerging Risk)
- ความเสี่ยงเรื่องการรักษามาตรฐานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ เรื่องความปลอดภัยสากล

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk)

<p>ความเสี่ยง การประกอบธุรกิจ โดยใช้อากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 ซึ่งเป็นเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียวที่ผู้ปฏิบัติงาน</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 62 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A อากาศยานรุ่นแอร์บัส A320 และ แอร์บัส A321นีโอ เป็นอากาศยานที่มีความทันสมัยได้รับความน่าเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 และปี 2560 ตามลำดับ <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> พบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของอากาศยานรุ่นแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากอากาศยานและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าวขณะใช้งาน ความล่าช้าในการส่งอากาศยานลำใหม่ในตระกูลแอร์บัสตามคำสั่งซื้อของบริษัทฯ <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหา การดำเนินงานปฏิบัติการบินหยุดชะงัก ขาดความเชื่อมั่นจากผู้โดยสาร ผลการดำเนินงาน และ/หรือ ฐานะทางการเงินของบริษัทฯ 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น ซึ่งครอบคลุมทุกรายละเอียดของเครื่องยนต์ประเภทนี้ ก่อนการนำอากาศยานมาใช้ โดยพิจารณาถึงข้อมูล และประวัติของอากาศยานแต่ละรุ่น พบว่ามีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัทฯ ติดตามข่าวสาร รวมไปถึงปรับปรุงการดำเนินงานจากการใช้อากาศยานร่วมกับแอร์บัส ผู้ผลิตอื่นๆ และหน่วยซ่อมบำรุง อย่างต่อเนื่อง ดำเนินการดูแล ซ่อมแซม อากาศยานอย่างเป็นระบบตามกำหนดระยะเวลา เพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยานรุ่นดังกล่าว ประเมินถึงสถานะตลาด และโอกาสความเป็นไปได้ในการจำหน่ายอากาศยานออก เมื่อถึงครบกำหนดเวลา เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากที่สุดต่อจำนวนอากาศยานที่พร้อมใช้งานที่เหลือ และป้องกันไม่ให้เกิดการดำเนินงานตามปกติของบริษัทฯ ต้องหยุดชะงัก
<p>ความเสี่ยง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติ และ อินเทอร์เน็ต ในการดำเนินธุรกิจ</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์ และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายในขององค์กร การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์และโปรแกรมแอปพลิเคชัน บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 ในปี 2563 เว็บไซต์และระบบจองตั๋วออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับปริมาณการใช้งานที่หนาแน่นและแสดงข้อมูลเที่ยวบินที่สำคัญได้ <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ระบบและโปรแกรมหลักที่จำเป็นต้องใช้ ไม่พร้อมใช้งานหรือเกิดความขัดข้อง เกิดข้อผิดพลาดในการรักษาข้อมูลผู้โดยสารหลังจากการทำธุรกรรมซื้อบัตรโดยสารผ่านบัตรเครดิตกับบริษัทฯ ระบบอินเทอร์เน็ตไม่พร้อมใช้งาน <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกจากข้อจำกัดในการซื้อบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ต ระบบการสื่อสารในองค์กรติดขัด ข้อมูลสำคัญส่วนบุคคลรั่วไหล ส่งผลต่อค่าปรับและค่าเสียหายที่บริษัทต้องรับผิดชอบ 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> มีนโยบายการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า มีการใช้มาตรการความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวโดยมิชอบ มีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งใน และนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิต เช่น VISA, Master Card, American Express และ JCB เพื่อสร้างความมั่นใจและความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตเพื่อทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ตกับโปรแกรม และระบบต่างๆ ของบริษัทฯ อย่างรวดเร็วและปลอดภัย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) ร่วมกับแผนที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการหยุดชะงักจากระบบ

ความเสี่ยง

การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

รายละเอียด

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงการอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจ รวมไปถึง ทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าอากาศยานบางส่วนจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลา ระหว่างปี 2564 ถึงปี 2567
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ใน กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ดังนี้
 - NewSkies 4.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการในการสำรองที่นั่งและการขายบัตรโดยสาร
 - Oracle Cloud Application ใช้ในการดำเนินการด้านการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง
 - AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ
 - Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน
 - Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง เป็นต้น

สาเหตุของความเสี่ยง

- การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าจากทาง AAB
- ระบบที่ต้องพึ่งพาจาก AAB อาจไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสถานะตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- ความซับซ้อนของระบบซอฟต์แวร์หลักที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ
- ชิ้นส่วนอะไหล่ของ AAB มีไม่เพียงพอสำหรับความต้องการใช้งานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

- การถูกเพิกถอนสิทธิการใช้ชื่อทางการค้าจาก AAB
- การดำเนินงานหยุดชะงักเนื่องมาจากระบบซอฟต์แวร์ที่จำเป็นซับซ้อน เช่น ลูกเรือ และ นักบิน ใช้งานระบบ AIMS เพื่อปฏิบัติการบินไม่ได้ เป็นต้น
- จำนวนชิ้นส่วนอะไหล่ที่ต้องส่งมาจากทาง AAB มีไม่เพียงพอ กับความต้องการใช้งาน

วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง

- อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ AAB ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องผ่านการอนุมัติ และความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท ตามข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญา
- ผู้บริหารระดับสูงมีการประชุมกันเป็นระยะ เพื่อประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความสัมพันธ์ และการพึ่งพากับทาง AAB
- มีการเพิ่มแผนการดำเนินงานสำรองสำหรับระบบซอฟต์แวร์หลักที่ใช้สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

<p>ความเสี่ยง การจัดการเกี่ยวกับห่วงโซ่อุปทานและการดำเนินงานเพื่อความต่อเนื่องทางธุรกิจ</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันสายการบินในโลก รวมไปถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบจากการระบาดของโรคระบาด (COVID-19) ซึ่งมีผลกระทบโดยตรงในการรบกวนห่วงโซ่อุปทานของธุรกิจอุตสาหกรรมการบินอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ห่วงโซ่อุปทานหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาดในครั้งนี้ เช่น เรื่องการจัดการเงินทุนหมุนเวียนที่ต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ การให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินหลังจากที่ภาวะโรคระบาดเริ่มคลี่คลาย เป็นต้น <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> การแพร่ระบาดของโรคระบาดร้ายแรง ทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องหยุดชะงัก บริษัทฯ อาจมีความตึงเครียดในการชำระหนี้กับผู้ให้บริการ (Supplier) บางราย การปรับเปลี่ยนวิธีการให้บริการผู้โดยสารในเที่ยวบินของลูกเรือ เพื่อให้ปลอดภัยและสอดคล้องกับสถานการณ์ <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> การส่งมอบอากาศยานใหม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากกำหนดการเดิม อากาศยานเก่าที่มีพร้อมใช้งาน มีจำนวนเกินกว่าความต้องการที่แท้จริง การจัดการเรื่องค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานเป็นไปอย่างตึงเครียด การบริหารจัดการฝูงบินที่มีเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ความพึงพอใจของผู้โดยสารลดลงเนื่องจากมาตรการและข้อจำกัดที่เพิ่มมากขึ้น 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดลำดับความสำคัญเกี่ยวกับการชำระเงิน และ ต้นทุนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ให้บริการในแต่ละราย ทั้งนี้ถือเป็นการร่วมมือโดยตรงระหว่างฝ่ายการเงิน (Finance) และฝ่ายวิศวกรรม (Engineering) มีการเจรจากับผู้ให้บริการรายสำคัญเพื่อต่อรองในเรื่องราคาอะไหล่ของเครื่องบิน รวมไปถึงกำหนดการใช้บริการต่างๆ และการขอขยายเวลาสินเชื่อออกเพื่อให้สอดคล้องตามสถานการณ์ทางการเงินของบริษัทฯ ในปัจจุบัน ฝ่ายวิศวกรรม (Engineering) มีการกำหนดแผนการหมุนเวียนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติการบินในแต่ละวัน จากเครื่องบินที่จอดไว้ไม่ได้ใช้งาน เพื่อนำมาใช้ตามความต้องการแทนการจัดซื้อใหม่ รักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ให้บริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันความขัดแย้งที่อาจเกิดขึ้น ติดตามข่าวสารอย่างใกล้ชิดกับสำนักงานการบินพลเรือน รวมไปถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อปรับเปลี่ยนวิธีการให้บริการกับผู้โดยสารได้อย่างปลอดภัยสูงสุด และเป็นไปตามกฎระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องให้ได้มากที่สุด
<p>ความเสี่ยง ข้อจำกัดของท่าอากาศยานในแต่ละที่ต่อการปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ข้อจำกัดของสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมไปถึงทรัพยากรที่สำคัญและจำเป็นสำหรับการปฏิบัติการบินเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานแต่ละที่ ซึ่งอาจไม่เพียงพอสำหรับการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศในอุตสาหกรรมการบินที่เพิ่มสูงขึ้นปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานในแต่ละที่นั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยนอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงไม่อาจรับประกันได้ถึงเรื่องการจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องในประเด็นนี้ <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความไม่พร้อมหรือไม่เพียงพอของระบบต่างๆ ของท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบินของบริษัทฯ เช่น ปริมาณของอากาศยานที่รองรับได้ในแต่ละท่าอากาศยาน การจัดการความหนาแน่นในแต่ละช่วงเวลาของเที่ยวบิน ระบบสารสนเทศพื้นฐานของท่าอากาศยาน เป็นต้น ท่าอากาศยานเพิ่มข้อจำกัด หรือ กฎระเบียบ ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของบริษัทฯ การบริหารจัดการเที่ยวบินของท่าอากาศยานเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ความพึงพอใจของผู้โดยสาร การสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดให้กับสายการบินอื่น ที่ไม่ได้รับผลกระทบเช่นเดียวกับบริษัทฯ การบริหารจัดการอากาศยาน และผู้ปฏิบัติการบิน เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพสูงสุด ต้นทุนในการบริหารงานของบริษัทฯ ที่เพิ่มสูงขึ้น 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการติดตาม และปรับเปลี่ยนการดำเนินงาน ปฏิบัติการบินอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องจากแผนที่เกี่ยวข้อง เช่น ฝ่ายปฏิบัติการการบิน (Flight Operations), ฝ่ายวิศวกรรม (Engineering), ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น (Guest Services) และ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (Business Development) เป็นต้น เพื่อปรับปรุงข้อมูลที่สำคัญซึ่งเกี่ยวกับท่าอากาศยานในแต่ละที่ เพื่อรองรับกับความสามารถในการปฏิบัติการบินให้เหมาะสมกับข้อจำกัดของแต่ละท่าอากาศยานให้ได้มากที่สุด และเป็นประโยชน์สำหรับการทำกำไร ลดต้นทุนการดำเนินงาน และเป็นการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

<p>ความเสี่ยง การบริหารกระแสเงินสด ในกิจการ</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญเรื่องการบริหารกระแสเงินสดของกิจการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ เป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหาย ประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีการก่อการร้าย รวมไปถึงภัยพิบัติ หรือโรคระบาดร้ายแรงเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการบินธุรกิจ แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าจะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือประสบกับเหตุการณ์ที่รุนแรงกว่าเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการคุ้มครองตามประกันภัยที่บริษัทฯ ได้ทำไว้จะครอบคลุมมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ อาจมีความจำเป็นต้องระงับการให้บริการเที่ยวบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร สาเหตุหนึ่งมาจากโรคระบาดร้ายแรงที่เกิดขึ้นในปี 2563 ผลกระทบด้านการเงิน ความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าการชดเชยตามกรมธรรม์ประกันความเสียหายที่ทำไว้ การเปลี่ยนแปลงของความต้องการเดินทางของผู้โดยสารหลังจากภาวะโรคระบาดร้ายแรง <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯ ต้องรับภาระแบกรับต้นทุนที่สูงขึ้นกว่าเดิม ส่วนใหญ่มาจากการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนชิ้นส่วนของเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย สภาพคล่องทางการเงินหมุนเวียนของบริษัทฯ บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการชำระหนี้กับผู้ให้บริการ (Supplier) ได้ตามกำหนดการเดิมที่ตกลงไว้ 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายการเงิน (Finance) มีการวางแผนและการจัดทำงบประมาณกระแสเงินสดอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการวางแผนการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อนำมาเพิ่มสภาพคล่องหากมีความจำเป็น ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) ขอความร่วมมือพนักงานร่วมกันประหยัดต้นทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุดภายใต้ภาวะวิกฤต เช่น การให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้านได้ (Work from Home) หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง (Leave without Pay) เป็นต้น
<p>ความเสี่ยง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจจ่ายเงินปันผลโดยพิจารณาจากกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการของ บริษัทฯ แต่ไม่ใช่จากงบการเงินรวม ซึ่งกำไรสุทธิของสายการบินไทยแอร์เอเชียได้มาจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวม ดังนั้นความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่มีกำไรในการดำเนินงาน ทำให้ไม่สามารถมีรายได้พอที่จะจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ได้รับเงินปันผลจากการถือหุ้น ความเชื่อถือของบริษัทฯ ในมุมมองของผู้ถือหุ้นลดลง 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิด เพื่อปรับตัวต่อสถานการณ์อย่างทันที่หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ มีการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงิน ทั้งนี้การดำเนินการต่างๆ จำเป็นต้องรับอนุมัติจากคณะกรรมการทุกครั้ง

<p>ความเสี่ยง</p> <p>ผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนหลักต้นทุนหนึ่งซึ่งมีความสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างยิ่งคือ ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีการผันผวนขึ้นลงอย่างรวดเร็วตามสภาวะราคาน้ำมันในตลาดโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 27 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2563 ดังนั้น หากราคาน้ำมันสำหรับใช้ในอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมาก <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจ ในอุตสาหกรรมการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 27 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2563 ประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงเกิดขึ้นจริงน้อยกว่าปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้วางแผนไว้ การผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้นตาม 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันของอากาศยาน โดยมีการจัดทำประกันความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในเชิงรุก (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงอากาศยานในส่วนของปฏิบัติการการบินเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอีกด้วย สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วน ร้อยละ 65 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ได้วางแผนไว้ บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน และได้มีการติดตามปรับปรุงเรื่องการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน กับภาคส่วนที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายปฏิบัติการการบิน (Flight Operation) มีการศึกษาและพัฒนามาตรการ รวมไปถึงวิธีการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Management) และมีการบริหารจัดการน้ำมันคงคลัง (Fuel Stock Management) ที่มีประสิทธิภาพ โดยเลือกปริมาณการใช้น้ำมันในแต่ละเที่ยวบินให้ได้อย่างเหมาะสมที่สุด
<p>ความเสี่ยง</p> <p>การเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากต้องมีการก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เช่น การระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ เป็นต้น <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> อัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่บริษัทฯ เลือกใช้ มีการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ เพิ่มสูงขึ้น กำไรของบริษัทฯ ลดลง ส่งผลต่อราคาหุ้นลดลง 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> กำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90 มีการกำหนดนโยบายป้องกันการผันผวนของอัตราดอกเบี้ย (Interests rate hedging policy) เพื่อเข้ามาจัดการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

<p>ความเสี่ยง</p> <p>ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากธุรกิจสายการบินที่ล้วนมีกิจกรรมทางธุรกิจที่ก่อให้เกิดรายได้ และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลากหลายสกุลเงิน ด้วยเหตุนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่า บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด ซึ่งเพียงแต่เป็นการลดความเสี่ยงจากเหตุการณ์เหล่านี้ได้เพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้นทุนทางการเงินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด บริษัทฯ จะบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลัก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเงินคงเหลือให้สอดคล้องไปกับสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท มีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงินต่างๆ เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) ทั้งนี้ เพื่อนำมาใช้ในการวางแผนการจัดการเงินทุนและกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยง โดยใช้เครื่องมือทางการเงินที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละสถานการณ์
--	--	---

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

<p>ความเสี่ยง</p> <p>ความเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินที่เผชิญกับปัจจัยภายนอก เช่น การแข่งขันของคู่แข่ง โอกาสเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน และสภาวะอากาศที่แปรปรวน</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น หลายสายการบินได้เริ่มเข้ามาสู่การแข่งขันในส่วนแบ่งการตลาด ประกอบกับแหล่งข้อมูลของการเดินทางทางอากาศจากหลากหลายสายการบินสามารถหาได้ไม่ยากในอินเทอร์เน็ต ทำให้ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจและคิดว่าคุ้มค่าที่สุดสำหรับการเดินทางในครั้งนั้น ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม เพื่อความปลอดภัยสูงสุดต่อการปฏิบัติการบิน <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ข่าวต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอากาศยาน รวมไปถึงเกี่ยวข้องกับการดำเนินการของธุรกิจการบิน เช่น ข่าวการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน ข่าวการก่อการร้ายกับอากาศยาน หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการร้ายกับอากาศยาน การปิดสนามบิน การโจรกรรมที่ท่าอากาศยาน หรือการโจรกรรมอากาศยาน เป็นต้น อุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกของผู้โดยสารลดลง ภาวะภัยธรรมชาติ <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลงจากข่าวที่เกี่ยวข้อง อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) และผลตอบแทนโดยรวมของสายการบินลดลง ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบิน เช่น ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง รวมไปถึงต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยเพิ่มขึ้น มีการปรับเปลี่ยนตารางการบิน ยกเลิกเที่ยวบิน หรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวน รายได้ต่อหน่วยของบริษัทฯ ลดลง อันเนื่องมาจากอุปสงค์การเดินทางของผู้โดยสารโดยรวมลดลง 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> มีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) เพื่อนำไปพัฒนาและสนับสนุนใช้ในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการบ่งชี้อันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย มีการจัดตั้งการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยขึ้นเพื่อทำการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเสี่ยงและเฝ้าติดตามการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านความปลอดภัย มีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) และยังสามารถจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan: BCP) เพื่อเตรียมรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยจัดการเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมีจุดประสงค์เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด มีการจัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินร่วมกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ รวมไปถึงยังมีการประเมินผลหลังการฝึกซ้อมเพื่อวัดประสิทธิภาพ และสร้างความคุ้นเคย สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติและสถานการณ์ของภาวะฉุกเฉินที่มีโอกาสเกิดขึ้นจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ
---	---	--

ความเสี่ยง

ภาวะโรคระบาดร้ายแรงทำให้เศรษฐกิจชะลอตัวและอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

รายละเอียด

- ในช่วงปลายปี 2562 ที่ผ่านมาได้เกิดโรคระบาดไวรัส COVID-19 ขึ้นที่ประเทศจีนและแพร่ระบาดไปในหลายประเทศ และองค์การอนามัยโลก (WHO) ยกระดับให้เป็น “ภาวะการระบาดใหญ่ทั่วโลก (Pandemic)” ประกอบกับยังไม่มีวัคซีนป้องกันเชื้อไวรัสดังกล่าว จึงทำให้เกิดการแพร่ระบาดไปทั่วโลกอย่างรวดเร็ว ส่งผลกระทบโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบินอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้
- บริษัทฯ จำเป็นต้องมีการประเมินสถานการณ์ วางแผน และการดำเนินการรับมือให้สอดคล้องกับสถานการณ์และเป็นไปตามกฎระเบียบ หรือข้อกำหนดที่สายการบินต้องปฏิบัติตาม และเพื่อให้ผู้โดยสารมั่นใจในการให้บริการอย่างปลอดภัยของสายการบิน
- การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมบินอย่างช้าหลังจากวิกฤติโรคระบาดร้ายแรง

สาเหตุของความเสี่ยง

- การแพร่ระบาดของ COVID-19
- มาตรการการปิดเมือง (Lockdown) ที่ประเทศไทยได้เลือกใช้เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส เมื่อเดือนมีนาคม 2563 ที่ผ่านมา
- ในเดือนเมษายน 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความจำเป็นต้องงดปฏิบัติการบินเป็นเวลา 1 เดือนเต็ม
- ต้นทุนในการบริหารงาน เช่น ค่าเสื่อมราคาสินทรัพย์ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษาและค่าเช่าอากาศยานเป็นค่าใช้จ่ายคงที่ และมีมูลค่าสูง ซึ่งไม่ได้แปรผันไปตามปริมาณเที่ยวบิน
- ข้อจำกัดในการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มเติมขึ้น หลังจากภาวะโรคระบาดร้ายแรง

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

- ปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่เข้า-ออกจากรประเทศที่มีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ปรับลดลง
- บริษัทฯ ไม่มีรายได้ในช่วงที่ต้องงดการให้บริการเที่ยวบินจากมาตรการของรัฐบาล
- ต้นทุนการดำเนินงานยังคงมีอย่างต่อเนื่องและสูงขึ้น โดยเฉพาะต้นทุนคงที่
- การจำกัดเส้นทางการบิน
- การหยุดชะงักของระบบปฏิบัติงานหลัก และทำให้การดำเนินงานธุรกิจมีความติดขัด
- ความมั่นใจในการเดินทางโดยอากาศยานของผู้โดยสารลดลง
- อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ส่งผลต่อรายได้ต่อหน่วยของบริษัทฯ ลดลง

วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง

- มีการกำหนดนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management Policy, BCM Policy) เพื่อนำไปใช้ในภาพรวมระดับองค์กร รวมไปถึงระดับหน่วยงาน โดยมีการอ้างอิงจากมาตรฐานสากลด้านการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ ISO22301-Business Continuity Management System เพื่อให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้ประสบวิกฤตการณ์ซึ่งการมีระบบสำรองต่างๆ สำหรับระบบปฏิบัติงานที่สำคัญและจำเป็นในการให้บริการผู้โดยสารถือเป็นการพัฒนาระบบการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจอย่างสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เพื่อที่จะพร้อมรับมือกับเหตุวิกฤติหรือภัยพิบัติที่อาจเกิดขึ้นได้อีกในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดการบริหารความยั่งยืน (Sustainable Development) ขององค์กรได้อย่างแท้จริง
- ฝ่ายการเงิน (Finance) ได้พยายามจัดหาแหล่งเงินทุน หรือแหล่งเงินกู้ยืมดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) เพื่อบริหารกระแสเงินสดของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดและเหมาะสมกับสถานการณ์มากที่สุด
- ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) ขอความร่วมมือพนักงานประหยัดต้นทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุดภายใต้ภาวะวิกฤติ เช่น การให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้านได้ (Work from Home) หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง (Leave without Pay) เป็นต้น
- มีการปรับกลยุทธ์การดำเนินงานเพื่อจัดการกับความเสี่ยงในเรื่องเพิ่มโอกาสในการหารายได้เพิ่มมาทดแทนในส่วนที่หายไป และลดค่าใช้จ่ายด้วยหลายๆ วิธี เช่น
 - การปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มการขนส่งสินค้าในท้องโดยสาร (Cargo in Passenger Cabin)
 - การดำเนินการขนส่งสินค้าอันตราย (DG Carrier)
 - การเพิ่มช่องทางการจัดจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มจากจำหน่ายเฉพาะบนเที่ยวบิน มาเป็นจำหน่ายผ่านช่องทางออนไลน์ต่างๆ
 - เพิ่มโอกาสในการปฏิบัติการบินที่ 2 ทำอากาศยานหลักของกรุงเทพฯ (ทำอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และทำอากาศยานนานาชาติดอนเมือง) เป็นต้น

		<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายบริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มการติดตาม และ ประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิดกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (เช่น กระทรวงสาธารณสุข และ องค์การอนามัยโลก) เพื่อ เป็นการเฝ้าระวัง และควบคุมผ่านการสร้างมาตรการที่ รัดกุม ป้องกันการติดเชื้อ ทั้งต่อพนักงานของบริษัทฯ และ ผู้โดยสาร มีมาตรการให้ทำงานจากบ้าน (Work from Home) เพื่อ ลดปริมาณความหนาแน่นในการมาทำงานร่วมกันที่ สำนักงาน เพื่อสร้างความปลอดภัยให้กับพนักงานอย่าง สูงสุด หลังจากที่บริษัทฯ ได้กลับมาให้บริการตามปกติ บริษัทฯ ได้เพิ่มระบบการทำความสะอาด และฆ่าเชื้อในเครื่องบิน ทุกลำ ทั้งก่อน และหลังให้บริการ เพื่อสร้างความมั่นใจให้ กับผู้โดยสาร และพนักงานฝ่ายปฏิบัติการทุกท่าน มีการดำเนินการจัดทำมาตรการและปรับเปลี่ยนขั้นตอน สำหรับการให้บริการแก่ผู้โดยสารและพนักงานที่ปฏิบัติ หน้าที่ให้รัดกุมยิ่งขึ้น รวมไปถึงเฝ้าติดตามการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎระเบียบของกระทรวงสาธารณสุข และการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มความ ปลอดภัยให้กับทั้งผู้โดยสาร และพนักงานผู้ปฏิบัติงาน เช่น เปลี่ยนวิธีการเช็คอิน ของผู้โดยสารที่ตู้ให้บริการ Kiosk เป็นแบบไร้การสัมผัส (Contactless) ให้ผู้โดยสาร รวมไปถึง ลูกเรือต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาที่เดินทาง เป็นต้น
--	--	---

<p>ความเสี่ยง</p> <p>การเปลี่ยนแปลงของ ความต้องการเดินทาง ของผู้โดยสารหลัง สถานการณ์โรคระบาด ส่งผลกระทบต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในด้านผลประกอบการ และโอกาสทางธุรกิจ</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ความเชื่อมั่นในการเดินทางโดยเครื่องบินที่เปลี่ยนไปของผู้โดยสาร เนื่องจากเชื้อไวรัส COVID-19 สามารถแพร่ระบาดผ่าน อากาศจากมนุษย์สู่มนุษย์ได้ ส่งผลต่อความกังวลเรื่องระบบหมุนเวียนอากาศในการเดินทางด้วยอากาศยานของผู้โดยสาร <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ความกังวลของผู้โดยสารต่อการเดินทางโดยอากาศยาน เช่น ระบบหมุนเวียนอากาศในห้องโดยสาร ขั้นตอนการ เช็คนิน การปฏิบัติตัว และความปลอดภัยระหว่างการเดินทาง เป็นต้น <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารลดลง 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้ความสำคัญกับการสื่อสารสู่ ภายนอกถึงการดูแลความสะอาดและประสิทธิภาพของ ระบบการกรองอากาศภายในห้องโดยสารเพื่อเพิ่มความ มั่นใจให้กับผู้โดยสาร ซึ่งห้องโดยสารของอากาศยานทุกลำ ของบริษัทได้ผ่านขั้นตอนการทำความสะอาดตามขั้นตอน อย่างครบถ้วนเพื่อทำการฆ่าเชื้อ และลดความเสี่ยงในการ แพร่ระบาดของเชื้อโรค เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด ก่อนทำการบิน ซึ่งอุปกรณ์และน้ำยาฆ่าเชื้อที่ใช้ในการ ทำความสะอาดนั้น ล้วนได้รับการรับรองจากหน่วยงาน ด้านสาธารณสุข และจากโรงงานผู้ผลิตเครื่องบิน การดำเนินการทั้งหมดนี้ถูกควบคุมและประสานงานโดยแผนกควบคุม และซ่อมบำรุงการปฏิบัติการ โดยฝ่ายวิศวกรรม (Engineering)
---	---	--

วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง (ต่อ)

- เพิ่มการทำความสะอาด ออบฆ่าเชื้อห้องโดยสารก่อนให้บริการกับผู้โดยสารเป็นประจำทุกวัน โดยขั้นตอนการทำความสะอาดเป็นไปตามคู่มือการบำรุงรักษาอากาศยานของแอร์บัส (Airbus Aircraft Maintenance Manual: AMM) โดยในช่วงเวลากลางคืนเครื่องบินแต่ละลำจะเข้าสู่กระบวนการทำความสะอาดเป็นเวลา 2 ชั่วโมง ตามข้อกำหนดของหน่วยงานด้านสาธารณสุข โดยใช้ทีมทำงาน 5-6 คน โดยเฉลี่ยต่อการดูแลเครื่องบิน 1 ลำ รับผิดชอบโดยทีมงานปฏิบัติการดูแลอากาศยาน (Maintenance Operation Controller : MOC) จากฝ่ายวิศวกรรม
- ให้ข้อมูลสำหรับการสื่อสารภายนอกถึงเรื่องมาตรฐานอากาศยานทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มีการใช้ระบบกรองอากาศยานแบบ HEPA (High Efficiency Particulate Arresters - เครื่องดักฝุ่นประสิทธิภาพสูง) โดยแผ่นกรอง HEPA มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับมาตรฐานที่ใช้ในการรักษาความสะอาดอากาศในห้องผ่าตัดของโรงพยาบาลและห้องพักในโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งขั้นตอนการกรองอากาศผ่านแผ่นกรองนี้ จะสามารถกำจัดอนุภาคต่างๆ ภายในห้องโดยสาร สามารถกรองฝุ่นละอองร้อยละ 99.99 และสิ่งปนเปื้อนในอากาศอนุภาคขนาดเล็กรวมถึงไวรัสและแบคทีเรีย ด้วยเทคโนโลยีนี้เป็นที่ยอมรับโดยสากลถึงความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการกรองอากาศ จึงทำให้ผู้โดยสารทุกท่านมีความมั่นใจได้ถึงความสะดวกและคุณภาพอากาศในห้องโดยสาร ปราศจากความกังวลเรื่องการแพร่ระบาดของเชื้อโรคอันตรายได้
- มีการคัดกรองผู้โดยสารอย่างเคร่งครัด เพื่อคัดกรองไม่ให้ผู้โดยสารที่มีความเสี่ยงจะแพร่ระบาดเชื้อได้เข้าไปถึงอากาศยาน ตั้งแต่ลดการสัมผัส และเพิ่มระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ในขั้นตอนการเช็คอิน ขอความร่วมมือผู้โดยสารสวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาทั้งก่อนระหว่าง และหลังการเดินทาง มีการตรวจคัดกรองวัดอุณหภูมิร่างกายของผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยานโดยฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น (Guest Services)
- เพิ่มการดูแลให้คำแนะนำอย่างใกล้ชิดสำหรับผู้โดยสารในการเดินทางจากพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน
- บริษัทฯ ได้ปรับตัวกับความต้องการการเดินทางที่ลดลงของผู้โดยสาร โดยการเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ มีการพัฒนาธุรกิจอื่น ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานหลักของบริษัท เพื่อสร้างรายได้เพิ่มเติม และสร้างความยั่งยืนในด้านอื่นๆ ให้กับบริษัทฯ ด้วยในอนาคต เช่น ให้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มเติม หรือการขนส่งสินค้าอันตราย เป็นต้น

<p>ความเสี่ยง</p> <p>ความเสี่ยงเรื่องการเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทฯ อันมีผลมาจาก Social Media</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีส่วนสำคัญกับชีวิตของผู้โดยสารในทุกๆ ด้าน รวมไปถึงการทำธุรกรรมกับสายการบินที่ผู้โดยสารสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาจัดการใช้ได้มากขึ้น ข้อดีของการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้คือ ธุรกรรมต่างๆ สามารถทำได้รวดเร็วขึ้น ขั้นตอนและความซับซ้อนในการทำรายการลดน้อยลง เพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารมากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ตและมีมือถือมากถึงร้อยละ 69 เมื่อเทียบกับการจำหน่ายโดยวิธีอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้มีการพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อรองรับ และอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทางกับสายการบิน ตั้งแต่เรื่องการสำรองเที่ยวบินผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การเช็คอิน ไปจนถึงการพัฒนาระบบสัญญาณ WiFi เพื่อใช้ในท้องโดยสารขณะทำการบิน <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งดิจิทัลและนวัตกรรมเต็มตัว โดยย้ายระบบการบริการลูกค้าในแบบคอลเซ็นเตอร์ทั้งหมด เปลี่ยนมาให้บริการในรูปแบบดิจิทัล AVA Live Chat (AirAsia Virtual AllStars) แทน โอกาสเกิดความขัดข้องทางระบบ รวมไปถึงการที่ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารได้ทันทั่วถึง <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> ความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อระบบต่างๆ ที่บริษัทฯ เลือกใช้ เช่น ผู้โดยสารส่วนใหญ่เกิดความไม่พอใจ และแสดงความรู้สึกผ่านช่องทาง Social Media จากการใช้บริการ AVA Live Chat ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัทฯ ชื่อเสียงของบริษัทฯ 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร (Sustainability and Communications) ได้ร่วมกับแผนกที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มการสื่อสารถึงรายละเอียด ขั้นตอน วิธีการและประโยชน์ของระบบสอบถามอัตโนมัตินี้ให้กับผู้โดยสารได้เข้าใจและรับทราบ แผนกลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Happiness) ยังได้เพิ่มรายละเอียดขั้นตอนของการใช้บริการกับ AVA เข้าไปในช่องทางการติดต่อกับผู้โดยสารเมื่อต้องมีการคืนเงิน (Refund) ให้กับผู้โดยสาร เพื่ออำนวยความสะดวก และให้ข้อมูลเบื้องต้นที่สำคัญกับผู้โดยสาร
--	---	---

ความเสี่ยง

ความเสี่ยงเรื่อง

มลภาวะทางอากาศ
จากการปฏิบัติการบิน
และการปฏิบัติตามกฎ
ระเบียบที่เกี่ยวข้อง
(ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่
- Emerging Risk)

รายละเอียด

- อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบโดยตรงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากสภาวะอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น การเกิดพายุ หรือสภาพอากาศที่แปรปรวนนอกเหนือที่คาดหมายจากข้อมูลการพยากรณ์อากาศที่ได้รับ
- แม้ว่าในช่วงหลายปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากสภาวะอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป แต่อุตสาหกรรมการบินก็เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้สภาวะอากาศของโลกเปลี่ยนแปลง (Climate Change) จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ไปด้วยเช่นกัน
- มีกฎระเบียบ รวมไปถึงข้อบังคับต่างๆ ออกมาบังคับใช้กับผู้ให้บริการทางอากาศ ในการปฏิบัติงาน โดยลดการปล่อยมลภาวะสู่อากาศ หรือการทดแทนมลภาวะที่จำเป็นต้องปล่อยออกมา
- จากมติของที่ประชุมใหญ่สามัญองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) ที่ได้มีมติเห็นชอบให้ใช้มาตรการลดการปล่อยของเสียสู่อากาศ หรือ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) เพื่อชดเชยและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของภาคการบินระหว่างประเทศ เมื่อปี 2561 ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเลือกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้เข้าร่วมเพื่อเป็นต้นแบบสำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติในเบื้องต้นในการรองรับมาตรการ CORSIA โดยกำหนดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2562 เป็นฐาน โดยหลังจากนั้นภาคการบินระหว่างประเทศต้องรักษาระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไว้ให้ไม่เกินกว่าฐานที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. 2562

สาเหตุของความเสี่ยง

- อากาศยานปล่อยมลภาวะสู่อากาศจากการเผาผลาญเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่คือก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คุณภาพของอากาศเปลี่ยนไป
- บริษัทไม่สามารถควบคุมการปล่อยมลภาวะจากการปฏิบัติการบิน ออกสู่อากาศให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

- การดำเนินงานการบินไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้ เช่น มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนเส้นทางการบิน หรือยกเลิกการบิน ในบางเส้นทาง เที่ยวบินมีความล่าช้าเพิ่มขึ้น เป็นผลต่อการสูญเสียรายได้ และโอกาสทางธุรกิจ รวมส่งผลกระทบต่อความพึงพอใจของผู้โดยสารต่อการรับบริการอาจลดลงตามไปด้วย
- มลภาวะทางอากาศที่การปฏิบัติการบินของบริษัทฯ ได้ปล่อยออกมา เป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ในวงกว้าง และปัญหาเรื่องมลภาวะทางอากาศเป็นปัญหาหนึ่งที่อาจนำไปสู่ชื่อเสียงของบริษัทฯ ได้หากมีการจัดการแก้ไขเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ไม่ดีพอ
- เส้นทางการบิน (Flight Plan) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนกะทันหัน ส่งผลกระทบต่อต้นทุนค่าน้ำมันที่อาจเพิ่มสูงขึ้น
- มีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น จากการใช้ Carbon Credit ได้ตามที่กฎระเบียบบังคับ

วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง

- มีมาตรการการใช้เชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบินให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุด และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด มีการศึกษาผลกระทบจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบิน มีการพัฒนาระบบการจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ (Fuel Efficiency) ขึ้นโดยฝ่ายปฏิบัติการบิน (Flight Operation) เพื่อเป็นหนึ่งในมาตรการหลักของการบริหารจัดการเชื้อเพลิงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด และผลักดันให้กับผู้ปฏิบัติการบินได้เพิ่มความตระหนักในเรื่องสิ่งแวดล้อม และใช้เครื่องยนต์ตามแนวทางที่ถูกต้อง
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการดำเนินการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการบินโดยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงลงแต่ยังคงประสิทธิภาพการบิน และยังคงยึดมั่นในการรักษาความปลอดภัยในการบินไว้เป็นปัจจัยหลักเช่นเดิม โดย “วิธีปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedure)” ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้
 1. One Engine Taxi on Arrival (OETA)
 2. Reduce Flaps Landing
 3. Idle Reverse
 4. One Engine Taxi on Departure (OETD)
 5. Electronic Flight Bag (EFB) เป็นต้น
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร และ ฝ่ายปฏิบัติการบิน (Flight Operation) ร่วมกันจัดหาวิธีการและจัดทำรายงานการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ให้แก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบและข้อตกลงที่ได้กำหนดไว้ ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถชดเชยการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้เป็นไปตาม KPI ที่บริษัทฯ กำหนดไว้และสอดคล้องไปกับข้อกำหนดโดย ICAO

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Risk)

<p>ความเสี่ยง</p> <p>ความเสี่ยงเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล ผู้โดยสารและพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ - Emerging Risk)</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> ปัจจุบันธุรกรรมเกี่ยวกับเรื่องการเดินทางของผู้โดยสารสามารถดำเนินการได้แบบออนไลน์ และมีแนวโน้มที่จะเป็นร้อยละ 100 ในอนาคตอันใกล้ ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ขายบัตรโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ตเป็นร้อยละ 69 ของยอดขายบัตรโดยสารทั้งหมด ตามด้วยการขายทางอ้อมเพียงร้อยละ 28 และการขายทางตรงร้อยละ 3 ประเทศไทย ได้ประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act: PDPA 2019) บางมาตราตั้งแต่วันที่ 27 พฤษภาคม 2562 แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันปริมาณของรายการการทำธุรกรรมระหว่างผู้โดยสารกับบริษัทฯ มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสามารถทำได้ด้วยระบบเทคโนโลยีต่างๆ จึงเป็นการเพิ่มความเสี่ยงให้มีช่องทางการรั่วไหลของข้อมูลเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ทั้งนี้ ด้วยมาตรการและระบบที่ทางบริษัทฯ ได้เลือกนำมาใช้เพื่อป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลสำคัญ ไม่ได้รับประกันถึงความเสียหายดังกล่าวจะหมดไป 	
	<p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ธุรกรรมกับสายการบินในปัจจุบันเกือบทั้งหมดสามารถทำได้โดยผ่านอินเทอร์เน็ต ข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานถูกเก็บไว้ในลักษณะดิจิทัล จึงมีความเสี่ยงต่อการรั่วไหลสู่ภายนอกได้ การถูกโจรกรรมข้อมูลที่สำคัญ ทั้งของผู้โดยสารและของพนักงานจากแฮกเกอร์ (Hacker) ความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคล ระบบเก็บรักษาข้อมูลเกิดความผิดพลาด <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> โอกาสเกิดการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคลทั้งของผู้โดยสารเอง หรือข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานในบริษัท บริษัทฯ ขาดความน่าเชื่อถือในเรื่องการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลจากทางผู้โดยสาร ค่าปรับ หรือ บทลงโทษจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การดำเนินงานหยุดชะงัก ส่งผลต่อรายได้ของบริษัทฯ 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี (ICT) ร่วมกับแผนกกฎหมาย (Legal) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูล ในการเพิ่มมาตรการป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล มีการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันข้อมูลสำคัญ และเน้นย้ำให้กับพนักงานทุกคนในองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพนักงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใกล้ชิดกับข้อมูลสำคัญได้ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทฯ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 พร้อมทั้งร่วมมือกันปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น ให้คำแนะนำกับพนักงานผ่านการสื่อสารภายในองค์กร ถึงความสำคัญของการรักษาข้อมูลส่วนบุคคล รวมไปถึงผลกระทบหากข้อมูลรั่วไหลของทั้งของผู้โดยสาร และของพนักงานเอง เป็นต้น ฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยีมีการกำหนดถึงวิธีการในการจัดการข้อมูล (Data Governance) ภายในองค์กร มีพร้อมทั้งมีการเฝ้าระวัง ถึงกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การรั่วไหลของข้อมูลได้ ทั้งนี้ เพื่อความปลอดภัยของข้อมูล ฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยีมีการเตรียมความพร้อมอย่างสม่ำเสมอต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นและนำไปสู่การรั่วไหลของข้อมูลสำคัญ

<p>ความเสี่ยง</p> <p>อุตสาหกรรมการบิน อยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล</p>	<p>รายละเอียด</p> <ul style="list-style-type: none"> อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกล้วนอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล ซึ่งมีหน่วยงานต่างๆ ในระดับสากลเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบ และวัดผลในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัย <p>สาเหตุของความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> การปฏิบัติงานได้ไม่ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยหรือกฎระเบียบที่กำหนด มีกฎระเบียบ หรือข้อกำหนดใหม่ที่สายการบินต้องปฏิบัติตาม พนักงานอาจเกิดความละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ส่งผลให้การปฏิบัติงานอาจไม่ตรงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ <p>ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> หากพบว่ามีการฝ่าฝืนกฎระเบียบในการปฏิบัติตามกฎระเบียบ หรือมาตรฐานสากลอย่างใดอย่างหนึ่งอย่างมีสาระสำคัญ อาจส่งผลต่อการถูกปรับลดสถานะความปลอดภัย และส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ในด้านอื่นๆ เช่น การถูกระงับเที่ยวบิน การถูกระงับเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน เป็นต้น การถูกถอดถอนสิทธิ์ หรือใบอนุญาตบางประเภทจากหน่วยงานกำกับดูแล การดำเนินงานหยุดชะงัก 	<p>วิธีการบริหารจัดการความเสี่ยง</p> <ul style="list-style-type: none"> ฝ่ายนิรภัย (Corporate Safety) ได้มีการวางแผน และตรวจสอบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยกับทุกๆ ส่วนงานในองค์กร รวมไปถึงมีการติดตามและประเมินผลในเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น ยังมีการสื่อสารถึงประเด็นความปลอดภัยที่สำคัญกับพนักงานในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Operational Quality Assurance) และ ฝ่ายตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ร่วมกันให้ความมั่นใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย โดยผ่านการตรวจสอบการทำงานของแต่ละแผนกเป็นประจำตามแผนที่วางไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะอยู่ภายใต้การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้อง
---	--	---

2. ความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

อีกความเสี่ยงหนึ่ง ที่มีผลกระทบต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์ จากบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายหนึ่งถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 25 ซึ่งข้อมูล ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุดรายใหญ่รายหนึ่งคือ นายธรรตพลฐ์ แบลเวลด์ ซึ่งถือหุ้นในบริษัทร้อยละ 40.52 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมด ซึ่งอาจทำให้ผู้ถือหุ้นดังกล่าวมีความสำคัญและสามารถใช้สิทธิคัดค้าน หรือไม่อนุมัติการลงทุนในการประชุมผู้ถือหุ้นในเรื่องต่างๆ ที่ข้อบังคับของบริษัท หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้

3. ความเสี่ยงต่อการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการลงทุนในหลักทรัพย์ต่างประเทศ จึงไม่มีรายละเอียดปัจจัยความเสี่ยงในเรื่องนี้

การขับเคลื่อนธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน



เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้ (GRI 102-13, 102-50, 102-52, 102-54)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนขึ้นเป็นประจำทุกปีเพื่อเปิดเผยกระบวนการบริหารจัดการและผลการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และธรรมาภิบาล ในประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนของบริษัท รวมถึงการตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) ที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการไป เพื่อให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดและผู้สนใจได้รับทราบ

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้ได้จัดทำขึ้นครอบคลุมผลการดำเนินงานตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2563 ถึง 31 ธันวาคม 2563 ตามมาตรฐานการจัดทำรายงานของ Global Reporting Initiative Standards (GRI Standards) ในระดับตัวชี้วัดหลัก (Core Option)

ขอบเขตของรายงาน (GRI 102-45, 102-46)

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้นำเสนอผลการดำเนินงานในปี 2563 เฉพาะ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการดำเนินกิจการในพื้นที่ในประเทศไทย ส่วนธุรกิจอื่นที่บริษัทมีสัดส่วนการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมน้อยกว่า กิ่งหนึ่ง หรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารโดยตรง แต่อาศัยการกำกับดูแลผ่านคณะกรรมการในบริษัทนั้นๆ ผลการดำเนินงานของกิจการดังกล่าวไม่ได้ถูกนำมารวมในรายงานฉบับนี้

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

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่สำคัญตามแนวทาง GRI Standards: Core Option ที่ระบุในรายงานความยั่งยืนฉบับนี้ เปลี่ยนแปลงจากรายงานความยั่งยืน ปี 2562 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่เพิ่มเติมใหม่ ในรายงานความยั่งยืนปี 2563 ได้แก่การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนและกระบวนการใช้เทคโนโลยี ดิจิทัล และนวัตกรรม
2. เนื้อหาในรายงานฉบับนี้ครอบคลุมประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืนรวมทั้งสิ้น 8 ประเด็น โดยผลประกอบการทางการเงินนั้นได้ถูกรายงานไว้ในส่วนรายงานประจำปี

การรับรองการรายงาน

เนื้อหาหลักและข้อมูลสำคัญในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนและตรวจสอบโดยผู้บริหารระดับสูงของแต่ละฝ่าย เพื่อให้เชื่อมั่นว่าเนื้อหาที่รายงานนั้นมีความถูกต้อง สอดคล้องกับประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน และตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มิได้ใช้การตรวจสอบรับรองรายงานโดยหน่วยงานภายนอก แต่มีการรับรองความถูกต้องของข้อมูลผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานเอกชนที่ได้รับการขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการ เพื่อความน่าเชื่อถือ ถูกต้อง และโปร่งใส

ติดต่อเรา (GRI 102-53)

เรายินดีรับข้อเสนอแนะและความคิดเห็นสำหรับรายงานฉบับนี้ โดยสามารถส่งข้อคิดเห็นผ่านทางฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร

Email: taa_sustainability@airasia.com

ที่อยู่: 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้อง 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทร: (66) 2562-5700

จากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 นับเป็นปีแห่งความผันผวนที่สุดในประวัติศาสตร์ของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบรวดเร็ว รุนแรง และฟื้นตัวได้ช้า เมื่อเทียบกับอุตสาหกรรมอื่นๆ ปัจจุบันต่างๆ ที่เกิดขึ้นอยู่นอกเหนือความควบคุม แต่สิ่งที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำได้ดีที่สุดคือการวางแผนตั้งรับ จัดการกับปัจจัยที่ควบคุมได้ ซึ่งได้แก่ การดูแลสุขภาพและความปลอดภัยของพนักงานและผู้โดยสาร การจัดการกระแสเงินสด การวางแผนบริหารธุรกิจและใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพให้เกิดประโยชน์สูงสุด และยังคงยึดมั่นในการดูแลผลกระทบต่อธุรกิจส่งผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งคำนึงถึงการยกระดับห่วงโซ่คุณค่าด้วย

ท่ามกลางความท้าทายของปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นสายการบินรายเดียวที่ติดรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

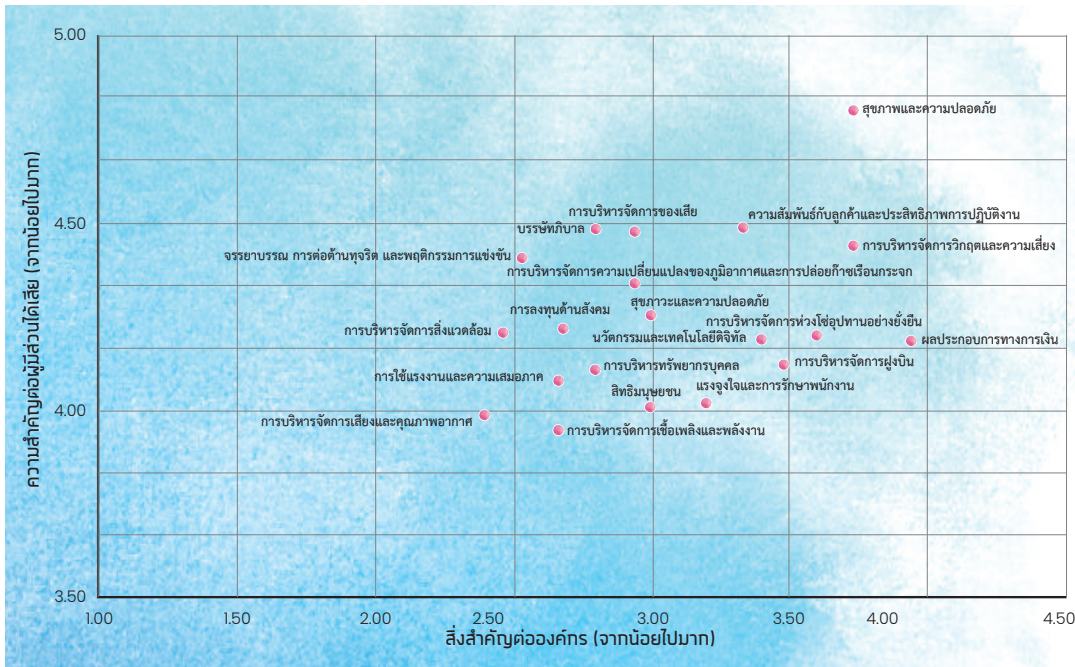
พันธสัญญาด้านความยั่งยืน Sustainability Commitment

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการผู้ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่คุ้มค่า ควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพและรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อผลกระทบของธุรกิจที่มีต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ผ่านความใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาเพื่อเติบโตร่วมกัน

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563

(GRI 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-47)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำรายงานฉบับนี้เพื่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียได้ทราบถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของเรา ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ด้านความยั่งยืน ซึ่งครอบคลุมทั้ง 3 มิติ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีพันธสัญญาด้านความยั่งยืนเป็นที่ตั้ง บริษัทพิจารณาประเด็นที่สำคัญของบริษัท และประเด็นที่ผู้มีส่วนได้เสียเพิ่มเติม นำมาทบทวนผ่านการประชุมร่วมกับคณะกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อพิจารณาจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเทียบกับมาตรฐานด้านความยั่งยืนระดับสากลร่วมกับประเด็นที่สายการบินชั้นนำระดับโลกให้ความสำคัญ (Sustainability Context) และประเด็นที่ผู้มีส่วนได้เสียให้ความสำคัญ (Stakeholder Inclusiveness) รวมทั้งการประเมินความเสี่ยงทั้งในปัจจุบันและความเสี่ยงที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท สอดคล้องกับกรอบมาตรฐานดัชนีความยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ผ่านการกำหนดทิศทางและเห็นชอบโดยคณะกรรมการบริษัท และผู้บริหารสายงาน อันนำมาซึ่งการระบุประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนซึ่งในปีนี้มีประเด็นจากผู้มีส่วนได้เสียจำนวน 20 ประเด็น ซึ่งหลายประเด็นมีความเกี่ยวข้องกันสามารถจัดรวมเป็นหมวดหมู่ ซึ่งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้พิจารณาจัดกลุ่มเป็น 9 ประเด็น โดยพิจารณาให้คะแนนตามเกณฑ์ของแนวแกนตั้งและแกนนอน ซึ่งอ้างอิงตามแนวทางของ Global Reporting Initiative (GRI Standards) แล้วกำหนดประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ดังนี้



สุขภาพและความปลอดภัย



การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง



ผลประกอบการทางการเงิน



ความสัมพันธ์กับลูกค้าและประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน



การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน



กระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม



การบริหารจัดการของเสีย การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก



แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน






การลงทุนด้านสังคม



แนวทางการกำหนดประเด็นที่มีนัยสำคัญต่อความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย




การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียแบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย เป็น 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) ชุมชน พนักงาน (Allstars) นักลงทุนและพันธมิตรธุรกิจ ทำให้บริษัทต้องศึกษาการรับรู้ ทัศนคติ และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจให้ตอบสนองเท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันได้ในระยะยาวได้

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
หน่วยงานภาครัฐ 	ร่วมประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรผู้กำกับดูแล	อย่างน้อย 5 ครั้ง	หน่วยงานภาครัฐเป็นหน่วยงานผู้ออกใบอนุญาตและทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินธุรกิจ บจ. ไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายและเพื่อให้การดำเนินงานเกิดความสอดคล้องของระเบียบหลักเกณฑ์ของภาครัฐและการทำธุรกิจสายการบิน จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจในประเด็นเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม ความร่วมมือในการส่งเสริมการท่องเที่ยวจากหน่วยงานต่างๆ ของรัฐสามารถช่วยกระตุ้นตัวเลขนักท่องเที่ยวและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับองค์กรได้ โดยองค์การการท่องเที่ยวนี้คาดหวังให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการเพื่อสร้างความต้องการในการเที่ยวทั้งในและต่างประเทศ ความสัมพันธ์อันดีกับหน่วยงานของรัฐในแต่ละจังหวัดที่เป็นจุดหมายเส้นทางการบินช่วยให้การติดต่อประสานงาน การทำงานร่วมกันเป็นไปอย่างราบรื่นขึ้น ซึ่งความคาดหวังของหน่วยงานท้องถิ่นที่มีต่อเราคือ การมีส่วนร่วมสนับสนุนในกิจกรรมรูปแบบต่างๆ กันไป ทำงานร่วมกับภาครัฐอย่างใกล้ชิดในเรื่องการนำมาตรการและมาตรฐานความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของพนักงานสายการบิน เพื่อให้บริการผู้โดยสารอย่างปลอดภัย เจรจามาตรการกับหน่วยงานภาครัฐอย่างต่อเนื่องเพื่อลดค่าธรรมเนียมต่างๆ ของภาครัฐ
	การรายงานผลให้กับหน่วยงานราชการ	ทุกเดือน	
	การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของหน่วยงานของราชการ	ทุกเดือน	
	ทำงานสอดรับกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว	อย่างน้อย 3 โครงการ	
	ทำงานร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย	2-4 โครงการ	
	ร่วมกิจกรรมกับองค์กรและหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และรักชาวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของแต่ละท้องถิ่นนั้น	มากกว่า 10 ครั้ง	
	ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐในเรื่องมาตรการความปลอดภัยเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19	ทุกเดือน	
	ผลักดันหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรการช่วยเหลือสายการบิน โดยเฉพาะการลดต้นทุนที่สำคัญอันเกิดจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ธุรกิจสามารถให้ดำเนินการได้ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19		

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่สำคัญ
ลูกค้า (ผู้โดยสาร) 	<p>รับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Survey)</p> <p>การร้องเรียนผ่านช่องทางรับเรื่องต่างๆ เช่น Live Chat, Twitter (Ask AirAsia), WhatsApp</p> <p>การพบปะลูกค้าผ่าน AirAsia Sales Offices, AirAsia Travel & Service Centres</p>	<p>สำรวจความพึงพอใจของลูกค้าทุกไตรมาส</p> <p>เวลาทำการของทุกวัน และ 24 ชั่วโมงในทุกวัน สำหรับ Live Chat</p> <p>ตามเวลาทำการทุกวัน</p>	<p>องค์กรธุรกิจจำเป็นต้องทำความเข้าใจความต้องการของลูกค้า เพื่อดำเนินการให้บริการที่ตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า และเมื่อลูกค้าพอใจจะกลับมาใช้บริการอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสำหรับลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความคาดหวังให้การเดินทางไปถึงจุดหมาย ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และขั้นตอนในการใช้บริการที่สะดวกสบาย และสามารถติดต่อสอบถามได้เมื่อต้องการข้อมูลเพิ่มเติม</p>
ชุมชน 	<p>การอบรมเชิงปฏิบัติการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการด้วยหลักสูตร Seven Service Wonders เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนในโครงการ Journey D 11 ชุมชน</p> <p>การสื่อสารเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน และสร้างจิตสำนึกการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนผ่าน Facebook</p> <p>การจัดทริปทัศนศึกษาร่วมกับพันธมิตร</p> <p>การสื่อสารข่าวสารการดำเนินธุรกิจให้ชุมชนหรือสื่อมวลชนรับทราบและมีส่วนร่วม</p>	<p>1 ครั้งต่อปี</p> <p>จำนวน 3 ครั้ง เพื่อสร้างการตระหนักรู้ในการเข้าถึงได้ทุกที่ ส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อทุกคน ทุกวัย ทุกสถานะ</p> <p>2 ครั้งต่อปี</p> <p>4 ครั้งต่อปี</p>	<p>การมีส่วนร่วมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเป็นส่วนหนึ่งเพื่อสนับสนุนให้ชุมชนมีความแข็งแกร่งและยั่งยืน</p> <p>การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีร่วมกัน เพื่อให้เกิดคุณค่าร่วมกันในระยะยาว สร้างความผูกพันไว้เนื้อเชื่อใจจากชุมชน ถือว่าเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันให้แบรนด์ด้วย</p>

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p>สื่อมวลชน</p> 	<p>การส่งข่าวประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับองค์กร ผ่านช่องทางอีเมล กลุ่มไลน์ของสื่อมวลชน</p> <p>การจัดงานแถลงข่าวทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค</p> <p>พบปะสื่อมวลชนประจำปีทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค</p> <p>ร่วมกิจกรรมการสัมมนา เสวนา ที่จัดขึ้นโดยองค์กรสื่อมวลชน และการสนับสนุนกิจกรรมขององค์กรสื่อทั้งทางตรงและทางอ้อม</p> <p>การสื่อสารกับสื่อมวลชนผ่านช่องทางออนไลน์ต่างๆ เช่น ไลน์ส่วนตัว สังคมออนไลน์</p>	<p>สัปดาห์ละ 1 ครั้ง</p> <p>ทุกไตรมาส</p> <p>1 ครั้งต่อปี</p> <p>เป็นประจำ</p> <p>เป็นประจำ</p>	<p>สื่อมวลชนเป็นสื่อกลางสำคัญในการนำเสนอข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ออกสู่สาธารณะ เช่น ทิศทางและสถานการณ์ภาพรวมของบริษัท การปรับตัวทางธุรกิจ การเปิดตัวสินค้าและบริการใหม่รวมทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่ เพื่อให้ประชาชนรับทราบในวงกว้าง</p> <p>การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับสื่อมวลชนทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของแอร์เอเชีย ทำให้เกิดความรู้จักคุ้นเคย และเกิดประโยชน์ร่วมกันในการนำเสนอข่าวสารได้อย่างทั่วถึงมากขึ้น</p> <p>ร่วมเวทีแลกเปลี่ยนความคิดเห็น แสดงทัศนวิสัยต่อสถานการณ์ปัจจุบัน ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการท่องเที่ยว หรืออุตสาหกรรมการบิน และยังเป็นการสร้างสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรสื่อขนาดใหญ่</p> <p>สร้างความคุ้นเคยกับสื่อมวลชนในรูปแบบไม่เป็นทางการ เพื่อสร้างความสนิทสนมร่วมกัน และเกิดประโยชน์ในการทำงานร่วมกันอย่างดีที่สุด</p>
<p>Allstars พนักงาน (ออลสตาร์)</p> 	<p>การสื่อสารข่าวสารผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ระบบ Workplace by Facebook</p> <p>การประเมินศักยภาพของพนักงานภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>การประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้บริหาร</p> <p>การประชุมตัวแทนหน่วยงานเพื่อแจ้งข่าวสารหรือหารือแก้ไข ปัญหาจากการดำเนินงาน (Operation Meeting)</p> <p>การจัดกิจกรรมเพื่อสานสัมพันธ์พนักงานผ่าน Allstars Do Good ส่งเสริมให้พนักงานทำงานจิตอาสาตามที่แต่ละคนถนัด</p> <p>การจัดพื้นที่ให้พนักงานมีโอกาสแสดงความสามารถตามความถนัด เช่น ชมรมกีฬา</p> <p>การประชุม Coffee Talk ระหว่าง CEO กับผู้บริหารระดับสูงของทุกแผนก</p>	<p>ทุกวัน</p> <p>ทุก 6 เดือน</p> <p>ทุกสัปดาห์</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกเดือน</p> <p>ทุกวัน</p> <p>ทุกสัปดาห์</p>	<p>พนักงานคือหัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียเพราะเป็นส่วนสำคัญในการส่งมอบคุณค่าให้กับลูกค้าจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจถึงความต้องการ ความท้าทายและแรงบันดาลใจ และเพื่อริเริ่มโครงการหรือกิจกรรมให้สอดคล้องกับนโยบายขององค์กร ทั้งนี้พนักงานมีความคาดหวังให้องค์กรรับฟังความคิดเห็นชื่นชมผลงานอันเป็นที่ประจักษ์ให้การประเมินผลและผลตอบแทนอย่างเป็นธรรม และมีการพัฒนาศักยภาพให้กับพนักงานอย่าง ไม่หยุดยั้ง</p>

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ช่องทางการสื่อสาร/รับฟัง	ความถี่	ความคาดหวัง/ประเด็นที่ให้ความสำคัญ
<p>นักลงทุน</p> 	<p>ประชุมสรุปผลการดำเนินงานโดยผู้บริหารระดับสูง</p> <p>การพบนักลงทุนในประเทศและนักลงทุนต่างประเทศ</p> <p>ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น</p> <p>เยี่ยมชมกิจการ</p> <p>เว็บไซต์บริษัท</p>	<p>ทุกไตรมาส</p> <p>6 ครั้ง</p> <p>ทุกปี</p> <p>ทุกปี</p> <p>ตลอดเวลา</p>	<p>นักลงทุนส่วนใหญ่ต้องการเข้าถึงข้อมูลที่ต้องแม่นยำ สม่ำเสมอ ตรงเวลาและทันเหตุการณ์ โดยเปิดเผยอย่างโปร่งใส เป็นธรรม และเสมอภาคในการเข้าถึงข้อมูลเพื่อใช้ในการตัดสินใจลงทุน</p>
<p>สถาบันทางการเงิน</p> 	<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>ทุกไตรมาส</p>	<p>การสนับสนุนจากสถาบันการเงินต่างๆ ช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งทางธุรกิจ ทำให้สามารถสั่งซื้อเครื่องบินได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้โดยความคาดหวังของกลุ่มสถาบันการเงินคือการเติบโตของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย และมีวินัยทางการเงินที่ดี</p>
<p>พันธมิตรทางธุรกิจ เช่น หนาคาร ผู้ผลิตเครื่องบิน ผู้ผลิตเครื่องยนต์ ศูนย์ซ่อมเครื่องบิน</p> 	<p>การพบปะ การประชุม โทรศัพท์ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การติดต่อผ่านตัวแทนของบริษัท การเยี่ยมชมดูงาน</p> <p>ประชุมทางไกลกับผู้ผลิตเพื่อรับข้อมูลอัปเดตต่างๆ</p> <p>บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์เยี่ยมชมผู้บิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p> <p>ประชุมหาหรือกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์</p> <p>แชทรวม 24 ชั่วโมง กับทีมงานวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และทีมวิศวกรรมของบริษัทผู้ผลิต</p>		<p>เราต้องทำงานร่วมกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน บริษัทผู้ผลิตเครื่องยนต์ และศูนย์ซ่อมเครื่องบินและเครื่องยนต์ ซึ่งนอกจากจะเป็นคู่ค้าผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ให้เรานำมาใช้ประกอบธุรกิจแล้ว ยังคอยสนับสนุนการปฏิบัติงานประจำวัน ประจำวัน เช่น การตรวจสอบประจำวัน หรือในวาระต่างๆ โดยให้คำแนะนำในการซ่อมบำรุง เพื่อให้เครื่องบินสามารถให้บริการได้อย่างราบรื่น และในขณะเดียวกัน ก็รับฟังข้อแนะนำในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์จากเราด้วย เพื่อให้บริษัทผู้ผลิตนำไปปรับปรุงและเผยแพร่วิธีการซ่อมบำรุงให้กับสายการบินอื่น นับเป็นประโยชน์ในภาพรวม</p>

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน Sustainability Strategies 3G Good/ Green/ Growth

GOOD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ สัญญาและข้อตกลงอย่างเคร่งครัด โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้พร้อมทั้งยึดถือหลักสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากรทั้งทักษะการทำงาน และด้านจริยธรรม มุ่งสร้างโอกาสทางการเติบโตให้กับชุมชนแวดล้อมในธุรกิจการท่องเที่ยว และส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรตลอดจนเป็นที่ยอมรับ และไว้วางใจจากสังคมและผู้มีส่วนได้เสีย

GREEN

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งมั่นปกป้องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบด้านที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของเราตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยมีเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อการเติบโตขององค์กรอย่างสมดุลและยั่งยืนอย่างแท้จริง รวมถึงการรณรงค์ให้เกิดการเดินทางที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

GROWTH

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมให้สังคมมีความเติบโตอย่างยั่งยืนในทุกมิติ โดยเริ่มจากการสร้างความสามารถในการเติบโตของธุรกิจเราเองและเกื้อหนุนสังคมให้มีความแข็งแกร่งในด้านต่างๆ เช่น การส่งเสริมการมีรายได้และอาชีพที่มั่นคง การสร้างโอกาสรวมทั้งสหราชอาณาจักรที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการเดินทางพร้อมกับการจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความผูกพันร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้เราได้แบ่งปันองค์ความรู้และนวัตกรรมพร้อมทั้งร่วมมือกับองค์กรต่างๆ ในการที่จะช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมให้มีความยั่งยืน และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนให้สังคมมีการเปลี่ยนแปลงที่ดียิ่งขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

1. สุขภาพและความปลอดภัย

(GRI 102-8, 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 403-10, 416-1, 416-2)

“ความปลอดภัย” ถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรามุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์ และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสม ให้กับการปฏิบัติงาน และนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ตลอดจนทุกคนที่เกี่ยวข้อง ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากนโยบายความปลอดภัย (Safety Policy) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ พนักงานทุกระดับ รวมถึงผู้รับเหมา และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสากล

ถึงแม้ว่าในปี 2563 บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แต่บริษัทฯ ยังคงดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงรุก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ความสูญเสียหรือโรคอันเนื่องมาจากการทำงานที่อาจเกิดขึ้นได้ ส่งผลให้ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators - SPIs) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2563 ได้บรรลุตามเป้าหมาย ซึ่งลดลงจากปี 2562 โดยที่ไม่มีอุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต (เป้าหมาย 0) ไม่มีโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (เป้าหมาย 0) อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 54 (เป้าหมายน้อยกว่า 2.15 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) อัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR) ลดลงจากปี 2562 คิดเป็นร้อยละ 80 (เป้าหมายน้อยกว่า 4.40 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) จะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุอุบัติการณ์ต่างๆ ถือเป็นภาระรับผิดชอบของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

1.1 ระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System : SMS)

(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 403-1)

การจัดการความปลอดภัยทั้งหมดนั้นเป็นไปตามระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO : The International Civil Aviation Organization) และสอดคล้องกับนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (SSP : State Safety Policy)

ขอบเขตในการดำเนินงานของระบบบริหารการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System: SMS)

1.1.1 นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ (Safety Policy and Objectives)



1.1.2 การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) (GRI 403-2)

เพื่อสามารถควบคุมความเสี่ยงและจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้นั้น เราดำเนินการใน 2 ขั้นตอน คือ 1. ระบุอันตราย (Hazard Identification) เพื่อค้นหาและจำแนกลักษณะ ขั้นตอน สาเหตุ และองค์ประกอบของสภาวะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และมีการเก็บข้อมูลวิเคราะห์ เผยแพร่ผลการวิเคราะห์ภาวะอันตรายนั้นอย่างเป็นระบบ 2. การประเมินและการลดความเสี่ยง (Safety Risk Assessment and Mitigation) นำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยง (Safety Risk Assessment) ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ หากอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สามารถยอมรับได้ก็จะนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันหรือลดความเสี่ยงนั้น (Mitigation) ต่อไป



1.1.3 การประกันด้านความปลอดภัย (Safety Assurance)

เป็นการสร้างระบบเพื่อนำมาใช้ควบคุมความเสี่ยงและมีความมั่นใจว่าระบบมีความต่อเนื่องที่จะสามารถป้องกันความเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย

- 1.1.3.1 ติดตามและประเมินความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)
- 1.1.3.2 บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of Change)
- 1.1.3.3 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการอย่างต่อเนื่อง (Continuous improvement and audit)

1.1.4 การส่งเสริมด้านความปลอดภัย (Safety Promotion)

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรวมไปถึงการฝึกอบรมที่จำเป็นด้านความปลอดภัย การสื่อสารด้านความปลอดภัยและการสร้างวัฒนธรรมเชิงบวกด้านความปลอดภัยกับพนักงานทุกระดับ

ผลการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ปี 2563

ถึงแม้ว่าในปี 2563 บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากการระบาดของไวรัส COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อการเดินทางเข้ารับการอบรมตามแผนที่กำหนดไว้ แต่บริษัทฯ ได้หาช่องทางการพัฒนาความรู้ โดยฝึกอบรมผ่าน Zoom application และ E-learning เพื่อให้มั่นใจว่านักบิน ลูกเรือและพนักงานทุกคน มีความรู้ในด้านความปลอดภัยที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างเพียงพอ ผลการฝึกอบรมในปี 2563 มีดังต่อไปนี้

หลักสูตร	ผู้เข้าอบรม	จำนวนคน
การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM)	นักบินและลูกเรือ	1,896
Safety Emergency Procedure (SEP)	นักบินและลูกเรือ	1,895
Emergency Response Plan (ERP)	พนักงานทุกคน	1,123
Safety Management System (SMS)	พนักงานทุกคน	1,123
อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS)	พนักงานทุกคน	2,583
Human Factors (HF)	พนักงานทุกคน	1,123
การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid)	พนักงานทุกคน	2,202
ระเบียบการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Regulations)	พนักงานทุกคน	2,859

1.2 ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs) ประจำปี 2563 (GRI 403-3, 403-5, 403-9)

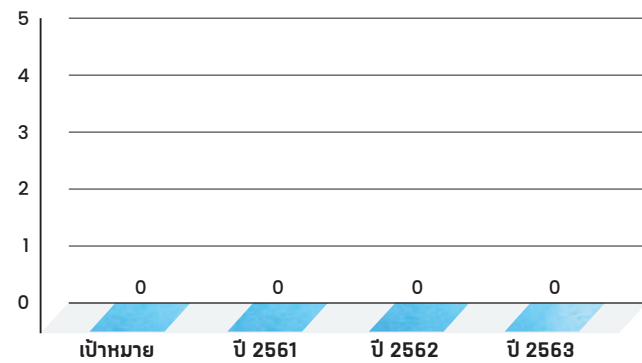
บริษัทฯ มีการกำหนดให้สถิติเกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เป็นดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators; SPIs) ติดตามผ่านการประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัย (Safety Action Group Meeting) และการประชุมติดตามด้านความปลอดภัยโดยคณะผู้บริหาร (Safety Review Meeting) พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุทั้งหลาย โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) ให้ครอบคลุมงาน และกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Acceptable Level)
- การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety Training) ให้พนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานทุกคนมีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน โดยกำหนดความจำเป็นในการฝึกอบรมของพนักงานทุกคน (Training Need) นอกจากนี้ยังส่งเสริมความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยในชีวิตประจำวันเช่น การขับขี่อย่างปลอดภัย การดูแลสุขอนามัย
- การสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย (Safety Awareness) กับพนักงานทุกคน ผ่านกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยต่างๆ เช่น การรายงานโดยสมัครใจ (Voluntary Report), การประชุมย่อยด้านความปลอดภัย (Safety Brief) การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication) กิจกรรมหยั่งรู้ระวางภัย (KYT) เป็นต้น
- การเพิ่มการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Supervision) โดยการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยให้เป็นหน้าที่ของทุกคน ผู้บริหาร หัวหน้างานทำหน้าที่กำกับดูแลให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตลอดเวลา
- การแบ่งคณะทำงานด้านความปลอดภัยออกเป็น 4 กลุ่มตามสายปฏิบัติงานเพื่อประสิทธิภาพสูงสุด ได้แก่ สายงานความปลอดภัยด้านการบิน สายงานความปลอดภัยในท้องโดยสาร ความปลอดภัยภาคพื้น และความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง มีการประชุมคณะกรรมการตามรอบที่กำหนด ติดตามดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย รวบรวมและรายงานข้อมูลต่อที่ประชุมเพื่อทบทวนกลยุทธ์ด้านความปลอดภัย เพื่อมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุม เพื่อรับทราบข้อมูลและมีอำนาจสั่งการ

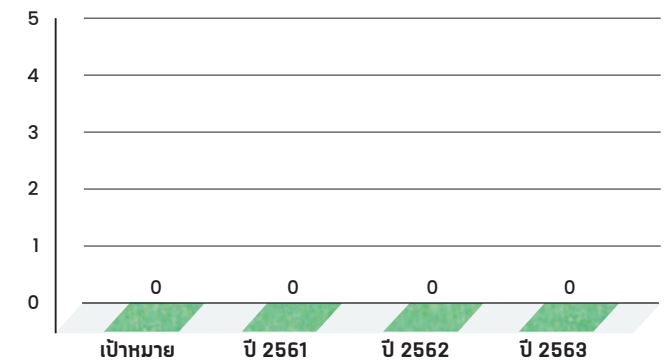
ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ และได้รับความร่วมมือจากพนักงานทั้ง 5,586 คน ทุกแผนกเป็นอย่างดี ส่งผลให้ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบรรลุตามเป้าหมาย และมีแนวโน้มลดลง ดังนี้

ดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPIs)	เป้าหมาย	ผลลัพธ์		
		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต (Number of Fatalities)	0	0	0	0
การเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases)	0	0	0	0
อัตราการถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)	≤ 2.15 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	1.31	0.21	0.10
อัตราการรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR)	≤ 4.40 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	2.26	0.68	0.14

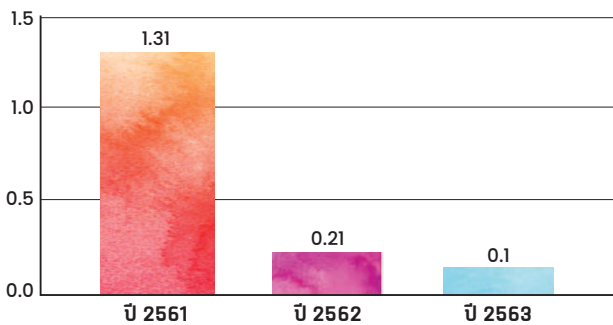
อุบัติเหตุถึงขั้นเสียชีวิต (Number of fatalities)
จำนวน : ครั้ง



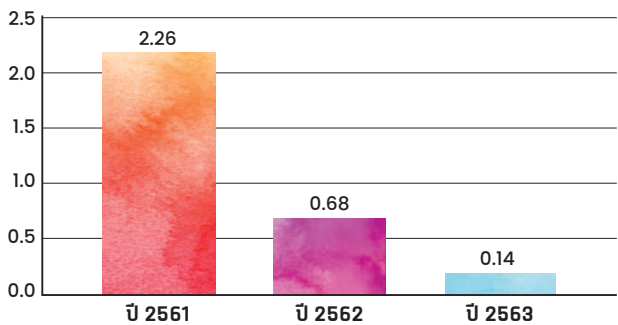
โรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases)
จำนวน : ครั้ง



อัตราการถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)
จำนวนครั้งต่อ 1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน



อัตราการรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR)
จำนวนวันที่หายไปต่อ 1,000,000 ชั่วโมงการทำงาน



1.3 ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System – SMS)

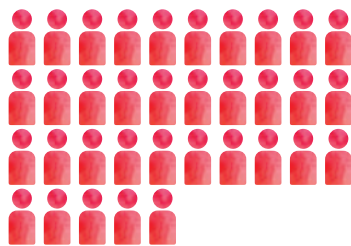
บริษัทฯ ส่งเสริมให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร ซึ่งเรียกว่า “Allstar Values” โดยให้ชื่อว่า “Safety Always” ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของทุกคนและเริ่มต้นที่ตัวคุณ



จากผลการสำรวจวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture Survey) กับพนักงานจำนวน 2,948 คน พบว่าพนักงานร้อยละ 94 เห็นว่าบริษัทามีวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture)

ฝ่ายงาน

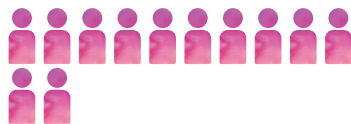
ฝ่ายบริการลานจอด
และอุปกรณ์ภาคพื้น
35%



ฝ่ายบริการภาคพื้น
24%



ฝ่ายปฏิบัติการบิน
12%



ฝ่ายวิศวกรรม 9%



ฝ่ายลูกเรือ 8%

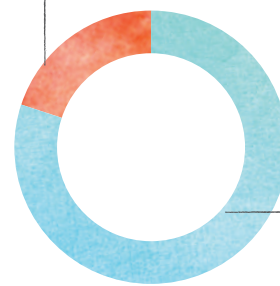


ฝ่ายอื่นๆ 12%



เพศ (%)

ผู้หญิง 24.6



จำนวนพนักงาน
ตอบแบบสำรวจ
(คน)
2,948

ผู้ชาย 75.4

อายุการทำงาน (%)

26.7

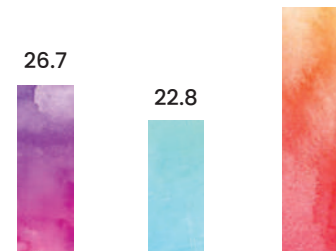
1-3 ปี

22.8

3-5 ปี

50.5

มากกว่า 5 ปี



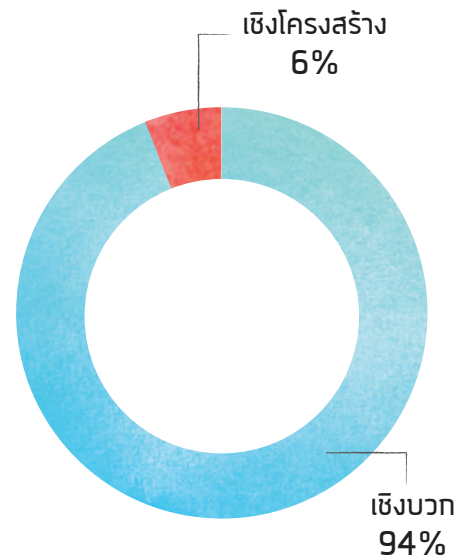
วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก

- เป็นองค์กรที่มีวัฒนธรรมเปิดรับข้อมูลจากทุกๆ ส่วน
- มีวัฒนธรรมที่ทุกส่วนงานมีความรับผิดชอบต่อความปลอดภัย
- ส่งเสริมการเผยแพร่เกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์
- วัฒนธรรมองค์กรที่ยอมรับความคิดใหม่ๆ
- เมื่อพบความไม่ปลอดภัยจะนำไปสู่การหาข้อมูลเพื่อป้องกัน

วัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงโครงสร้าง

- ข้อมูลบางอย่างถูกมองข้าม
- ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยถูกแบ่งเป็นหน้าที่ใครหน้าที่มัน
- การเปิดเผยข้อมูลอุบัติเหตุ/อุบัติการณ์มีบ้างแต่เป็นแบบภาวะจำยอม
- ความคิดใหม่ที่นำเสนอถูกมองเป็นปัญหา
- เมื่อพบความไม่ปลอดภัยจะนำไปสู่การหาข้อมูลเพื่อซ่อมแซมมากกว่าการป้องกัน

วัฒนธรรมความปลอดภัย



1.6 ความปลอดภัยในการซ่อมบำรุงอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยวิศวกรอากาศยานผู้ชำนาญการ รวมถึงอะไหล่ อุปกรณ์ที่มีคุณภาพผ่านการรับรองมาตรฐานจาก EASA, FAA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล จึงมั่นใจได้ว่าการซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นมีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความพร้อมในการให้บริการผู้โดยสารโดยตลอด

นอกจากการรักษามาตรฐานในงานซ่อมบำรุงแล้วนั้น ทางฝ่ายวิศวกรรมก็ได้มีการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยและความผิดพลาดที่มีโอกาสเกิดขึ้น ในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุง ด้วยวิธี KYT (Kiken, Yoshi, Training) คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงาน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการป้องกันอันตราย แยกเป็นหัวข้อต่างๆ เช่น วิธีการใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้อง, การเน้นย้ำเพื่อปฏิบัติตามขั้นตอนการซ่อมบำรุง และอื่นๆ โดยแต่ละทีมจะจัดทำ KYT ทั้งในรูปแบบภาพและวิดีโอผ่านทางสื่อออนไลน์ โดยใช้การแนะนำและวิธีปฏิบัติที่มาจากผู้ผลิตอากาศยาน อะไหล่ หรืออุปกรณ์ เพื่อสร้างความรู้ การเน้นย้ำความตระหนักต่อผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงทั้งก่อน และขณะปฏิบัติงาน

1.7 มาตรการความปลอดภัยเพิ่มเติมเนื่องด้วยสถานการณ์ COVID-19 (GRI 403-10, 416-1, 416-2)

แม้ว่าการองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ระบุว่า การแพร่เชื้อภายในอากาศยานจัดอยู่ในระดับต่ำอ้างอิงจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการระบาดของโรค SARS ในปี 2546 ก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการรองรับในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินกรณีโรคระบาดในทุกส่วนปฏิบัติการการบริการผู้โดยสารและส่วนของพนักงานโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1.7.1 มาตรการเพิ่มเติมสำหรับลูกค้ำหรือผู้โดยสาร

1.7.1.1 การสร้างมาตรการคัดกรองผู้โดยสาร

บริษัทได้เน้นย้ำและสร้างมาตรการคัดกรองผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารต้องผ่านจุดวัดอุณหภูมิและสวมใส่หน้ากากอนามัยในทุกพื้นที่ตลอดระยะเวลาการเดินทาง เพื่อความปลอดภัยและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค โดยทางสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารที่ไม่สวมหน้ากากอนามัยได้



ผู้โดยสารต้องสวมหน้ากากอนามัยตลอดการเดินทาง

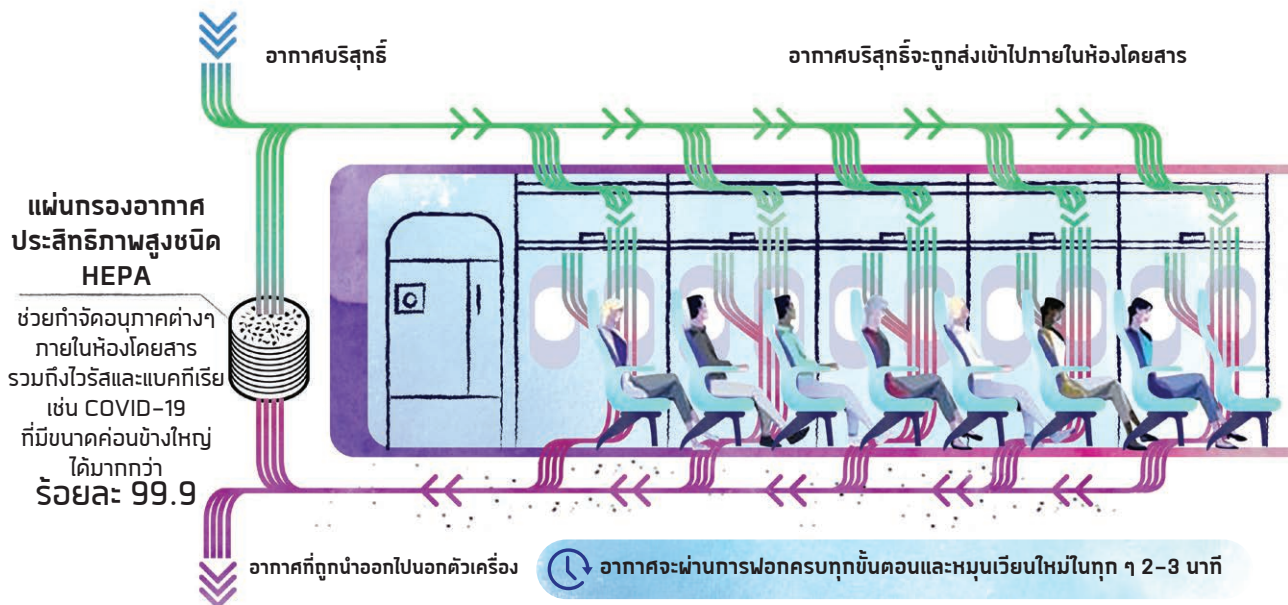


ผู้โดยสารที่ไม่สวมหน้ากากอนามัยที่เคาน์เตอร์เช็คอินและระหว่างการรอขึ้นเครื่อง สายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของท่านได้

1.7.1.2 การเว้นระยะห่างบนรถขนส่งผู้โดยสาร

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้มีการกำหนดให้ลดจำนวนผู้โดยสารสูงสุดบนรถขนส่งจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน เพื่อเพิ่มพื้นที่และระยะห่างระหว่างบุคคล จากจำนวนสูงสุด 70 คน ลดลงเหลือ 20 คน ต่อรถขนส่ง 1 คัน

1.7.1.3 การใช้แผงกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยาน (HEPA filter)



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ติดตั้งระบบกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยานทุก ๆ ลำ ซึ่งสามารถกรองฝุ่นละอองและสิ่งปนเปื้อนในอากาศ รวมถึงไวรัสและแบคทีเรียที่มีอนุภาคขนาด 0.1-0.3 ไมครอน ได้มากถึงร้อยละ 99.999 จากการทดสอบของผู้ผลิต ด้วยประสิทธิภาพนี้เองทำให้มั่นใจได้ถึงความสะดวกและคุณภาพอากาศในห้องโดยสาร ซึ่งแผ่นกรองอากาศประสิทธิภาพสูงนี้มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับมาตรฐานที่ใช้ในการรักษาความสะอาดอากาศในห้องผ่าตัดของโรงพยาบาลและห้องพักในโรงงานอุตสาหกรรม

1.7.1.4 การทำความสะอาดฆ่าเชื้อภายในอากาศยาน

การทำความสะอาดฆ่าเชื้อเป็นมาตรการที่ใช้ในการควบคุมการปนเปื้อนทั้งร่างกายมนุษย์หรือสัตว์ ทั้งนี้สารเคมีดังกล่าวจะถูกฉีดพ่นเพื่อให้เกิดการสัมผัสโดยตรงบนพื้นผิวหรือภายใน, บนสัมภาระ, สินค้าคาร์โก้, ภาชนะบรรจุ, ยานพาหนะ, สินค้าและบริเวณที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการทำความสะอาดตามรายละเอียดและข้อกำหนดที่สอดคล้องกับคู่มือบำรุงรักษาอากาศยานระบุโดย แอร์บัส ซึ่งเป็นผู้ผลิตอากาศยานโดยตรง ดังนี้

1. ทำความสะอาดพื้นที่ผิวสัมผัสที่ผู้โดยสารมีโอกาสสัมผัสทั้งหมด โดยการเช็ดด้วยผ้าสะอาดและอบแห้ง
2. เปิดระบบระบายอากาศ
3. พ่นยาฆ่าเชื้ออุปกรณ์ต่างๆ รวมถึงอุปกรณ์ที่ติดตั้งอยู่บนอากาศยานทั้งหมดด้วยสารเคมี NETBIOKEM DSAM ที่มีมาตรฐานรับรองด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพโดยผู้ผลิต และหน่วยงานด้านสาธารณสุข
4. กำจัดของเสีย ตามขั้นตอนการจัดเก็บของเสียอันตราย
5. ใช้เครื่องมือสเปรย์ฉีดพ่นสารเคมีเพื่อฆ่าเชื้อโรค

ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวใช้เวลาสูงสุดเป็นเวลา 2 ชั่วโมงต่ออากาศยาน 1 ลำ ในทุกๆ การจอดพักอากาศยานช่วงเวลากลางคืน

1.7.1.5 มาตรการสำหรับผู้โดยสารในเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

นอกจากเที่ยวบินพาณิชย์ปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับโอกาสในการปฏิบัติเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) กลับยังประเทศไทย ในช่วงวิกฤติการระบาดของ COVID-19 นับตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีจำนวนรวมการปฏิบัติการบินเที่ยวบินเช่าเหมาลำและเที่ยวบินขนส่งสินค้าทั้งหมดเป็นจำนวนทั้งสิ้น 153 เที่ยวบิน

ถึงแม้ว่าจะมีการพบผู้ติดเชื้อร่วมเดินทางในเที่ยวบินอยู่บ่อยครั้ง แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์การติดต่อของลูกเรือ ซึ่งนับว่าเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพนี้ได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลือในการให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีจากสำนักงานป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อฯ สถาบันบำราศนราดูร กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้การปฏิบัติงานนั้นเกิดความราบรื่น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในด้านนิรภัยและการควบคุมโรคเป็นที่ตั้ง

ขั้นตอนการปฏิบัติงานคัดกรองผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยานสำหรับเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) แบ่งออกเป็น 3 ขั้นตอนดังนี้

1. ลูกเรือแจ้งผู้โดยสารให้ทำการถอดหน้ากากที่ใส่อยู่ทิ้งลงในถุงขยะติดเชื้อที่เตรียมไว้ให้ หลังจากนั้นทำการล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์ และสวมหน้ากากใหม่ที่ลูกเรือได้ทำการเตรียมไว้ให้ ล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์อีกครั้งจึงจะสามารถผ่านไปยังขั้นตอนต่อไปได้
2. ลูกเรือแจ้งให้ผู้โดยสารทำความสะอาดกระเป๋าและสัมภาระที่ติดตัวมา โดยการมอบผ้าเปียกที่มีส่วนผสมของแอลกอฮอล์ (Alcohol Wipes) เพื่อให้ผู้โดยสารทำความสะอาดกระเป๋าและสัมภาระต่างๆ ด้วยการเช็ดรอบๆ บริเวณกระเป๋า เพื่อทำการฆ่าเชื้อและลดโอกาสการแพร่กระจายของเชื้อโรค

3. ลูกเรือทำการวัดอุณหภูมิผู้โดยสารก่อนขึ้นอากาศยาน พร้อมทั้งสอบถามพูดคุยเบื้องต้นเพื่อสังเกตอาการร่วมของผู้โดยสาร เช่น ไอ จาม หายใจลำบาก เป็นต้น ผู้โดยสารทุกท่านจะต้องมีอุณหภูมิร่างกายไม่เกิน 37.3 องศาเซลเซียส หรือจำเป็นต้องนั่งพักเพื่อทำการวัดอุณหภูมิร่างกายใหม่ หรือจำเป็นต้องทำการย้ายที่นั่งไปยังบริเวณท้ายอากาศยานที่ได้จัดไว้ให้เป็นที่นั่งเพื่อกักกันโรค (Quarantine Areas) เพื่อให้ได้รับการดูแลเป็นพิเศษจากลูกเรือ

เมื่อเดินทางมาถึงท่าอากาศยานปลายทางแล้ว ลูกเรือจะทำการแจ้งให้ผู้โดยสารลงจากอากาศยานครั้งละ 3 แถวที่นั่งและเว้นระยะเป็นลำดับสลับไปเรื่อยๆ เพื่อเป็นการเว้นระยะระหว่างบุคคลในอากาศยานไม่ให้เกิดความแออัดมากเกินไป และเพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับเจ้าหน้าที่ภาคพื้น เจ้าหน้าที่สาธารณสุขและเจ้าหน้าที่ตรวจคนเข้าเมืองอีกด้วย

1.7.2 มาตรการเพิ่มเติมสำหรับพนักงาน

ตามที่ได้มีการประกาศตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อสุขภาพอนามัยของพนักงาน และสวัสดิภาพความเป็นอยู่ที่ดีของส่วนรวม รวมถึงการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องในช่วงการแพร่ระบาดฯ ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจึงได้มีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติตามมาตรการจากภาครัฐ และบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยมีประกาศแนวทางการปฏิบัติในการป้องกันส่วนบุคคลและมาตรการเพิ่มเติมให้พนักงานทราบอย่างต่อเนื่องโดยอ้างอิงตามสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศดังต่อไปนี้

1. ให้พนักงานสวมหน้ากากอนามัยอย่างถูกต้องตลอดเวลาเมื่ออยู่ในที่ทำงาน หรือเมื่ออยู่นอกเคหสถาน
2. ให้พนักงานประเมินตนเองโดยการตรวจวัดอุณหภูมิร่างกาย และให้ข้อมูลที่แท้จริงในแบบสำรวจสุขภาพประจำวันผ่านระบบออนไลน์
3. นโยบายให้พนักงานปฏิบัติงานจากที่บ้าน (Work from Home) ในส่วนงานที่สามารถทำงานจากที่บ้านได้
4. จัดหาอุปกรณ์ป้องกันให้พนักงานตามความเหมาะสม เช่น หน้ากากอนามัย ถุงมือแพทย์ เจลแอลกอฮอล์ และการอบรมการใช้ชุด PPE สำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานตามจุดเสี่ยงต่างๆ
5. การฉีดพ่นฆ่าเชื้อบริเวณอาคารสำนักงานโดยแผนกบริหารจัดการอาคาร และสถานที่เป็นประจำทุกวันศุกร์ และบริเวณสำนักงานในพื้นที่ลานจอดเป็นประจำทุกวันพุธ



จากผลการดำเนินงานเพื่อต่อยอดย้ำแนวทางการป้องกัน COVID-19 และสร้างความเชื่อมั่นให้พนักงานและผู้ให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับมอบตราสัญลักษณ์มาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัย (Amazing Thailand Safety and Health Administration: SHA) ควบคุมโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยร่วมกับกรมอนามัย ซึ่งเป็นการเน้นย้ำและแสดงถึงมาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัยควบคู่ไปกับมาตรฐานการให้บริการที่มีคุณภาพ

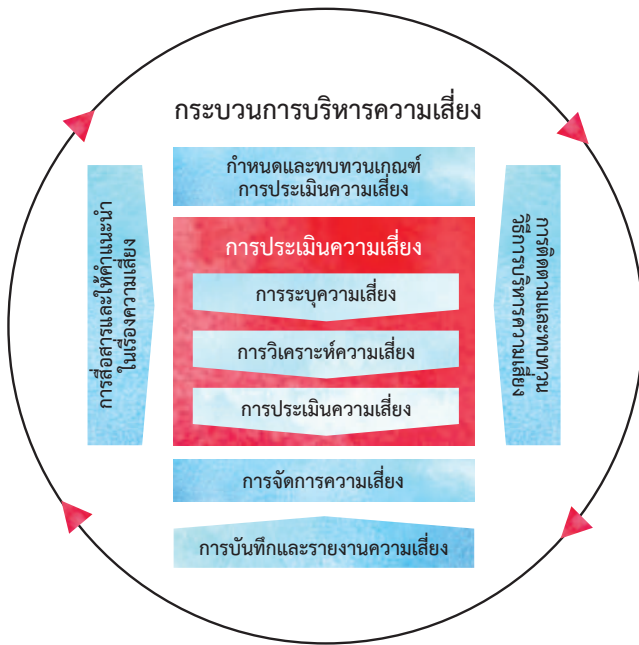


2. การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง (GRI 102-11, 102-33, 103-1, 103-2, 103-3)

ปี 2563 ที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบิน รวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ฝ่าฟันกับความเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบที่เกิดขึ้น โดยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ เกิดประสิทธิผลสูงสุด โดยการสร้างความตระหนักถึงการบริหารจัดการความเสี่ยงให้เกิดขึ้นในทุกๆ ส่วนงาน ถือเป็นหน้าที่ของพนักงาน หรือ “Allstars” ทุกคน ที่ต้องเพิ่มการฝึกฝนด้านการบริหารจัดการความเสี่ยงในส่วนงานที่ตัวเองรับผิดชอบอย่างดีที่สุด ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ช่วยให้ผู้บริหารมีกรดตัดสินใจต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้ดียิ่งขึ้น รวมทั้งยังมีส่วนในการสร้างโอกาสให้กับธุรกิจ และมีการเตรียมความพร้อมในการรับมือกับความเสี่ยงใหม่ที่อาจจะกำลังเกิดขึ้นในอนาคตได้เป็นอย่างดี อีกทั้งสามารถช่วยลดความผันผวนของการดำเนินงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรที่มีอย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยการบริหารจัดการความเสี่ยงที่โดยที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามโดยตลอดคือ การบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น และติดตามอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ระดับของความเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้นอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ และลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงผลกระทบทางลบใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นต่อธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management) ที่เป็นไปตามหลักสากลตามแนวทางมาตรฐาน ISO 31000 โดยผ่านกระบวนการระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) ที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการทำงาน ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยมีวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ และทบทวนพร้อมทั้งเสนอแผนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและดำเนินการในการประสานงาน และจัดการร่วมกันระหว่างพนักงานระดับปฏิบัติการกับผู้บริหาร รวมไปถึงการสร้างความเข้าใจอย่างถูกต้องในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อผลประกอบการที่ดี นอกจากนี้ หน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) ยังได้มีการทำรายงาน และนำเสนอต่อผู้บริหารถึงเรื่องความเสี่ยงทุกไตรมาส เพื่อเป็นการรายงานสถานะความเสี่ยงที่มีขององค์กรให้กับผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารทุกท่านได้ทราบ เพื่อที่ติดตาม ประเมินผล และดำเนินการปรับปรุงแผนการจัดการความเสี่ยง เพื่อลดความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และยอมรับได้อย่างทันที

กระบวนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Process)



โดยในปี 2563 บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายให้พนักงานทุกคน ในทุกระดับ ได้ผ่านการอบรมเรื่องการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความตระหนักในความสำคัญและวิธีการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงวิธีการปฏิบัติงานเพื่อช่วยบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งแผนกบริหารความเสี่ยง (Risk Management) ได้จัดทำหลักสูตรอบรมเรื่อง Risk Management Awareness ผ่านระบบ e-learning และได้ส่งให้กับพนักงานทุกท่านได้เข้าอบรม พร้อมทั้งวัดผลหลังจากอบรมเสร็จเป็นที่เรียบร้อย ซึ่งผลการเข้าร่วมอบรมมีพนักงานเข้าร่วมและผ่านการทดสอบวัดผลเป็นจำนวน 5,454 คน จากพนักงานทั้งหมด 5,586 คน คิดเป็นร้อยละ 97.64 จากพนักงานทั้งหมด

บริษัทฯ ได้มีการจัดประชุมของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้นอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ยังได้อนุมัตินโยบายบริหารความเสี่ยงระดับองค์กร พร้อมทั้งได้ประกาศให้กับพนักงานในทุกระดับได้รับรู้ เข้าใจ และปฏิบัติตามอย่างทั่วถึง

สำหรับปี 2563 มีหลายเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสำคัญกับเรื่องของการความเสี่ยงในการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่น ปริมาณฝุ่น PM 2.5 เกินกว่าค่ามาตรฐาน การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและข้อจำกัดของสนามบิน รวมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องปลายทาง การปรับโครงสร้างการทำงานในองค์กร การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน เป็นต้น ซึ่งความเสี่ยงต่างๆ เหล่านี้ ล้วนมีสาเหตุสำคัญมาจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบต่อการปฏิบัติการบิน ทั้งนี้ หน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้ใช้เครื่องมือตาม

กรอบความคิดการบริหารความเสี่ยง ISO 31000 เข้ามาบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น โดยแบ่งพิจารณาประเมินความเสี่ยงออกเป็น 4 กลุ่ม เพื่อให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้านของการบริหารความเสี่ยงตามกรอบความคิดที่เลือกใช้ คือ

1. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน - Operational Risk
2. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ - Strategic Risk
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน - Financial Risk
4. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ - Compliance Risk



นอกจากประเด็นดังกล่าว ประเด็นเรื่องความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงของสถานะอากาศ จากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และวิธีการชดเชยการปล่อยก๊าซออกสู่อากาศของบริษัทฯ (CO₂ Emission and Carbon Credit) และประเด็นเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล (Data Breach) ได้เริ่มเป็นที่สนใจมากยิ่งขึ้นในปัจจุบัน รวมไปถึงในอนาคตอันใกล้ ซึ่งประเด็นความเสี่ยงเรื่องนี้จะเข้ามามีบทบาทต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก หน่วยงานบริหารความเสี่ยงจึงได้นำประเด็นความเสี่ยงเรื่องนี้เข้ามาเป็นประเด็นที่ให้ความสำคัญในการผสมผสานวิธีการบริหารความเสี่ยงเรื่องนี้เข้าสู่กับทุกๆ แผนก ร่วมกับพนักงาน และผู้บริหารในทุกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้มากขึ้นด้วย

ข้อมูลรายละเอียดความเสี่ยงที่สำคัญ รวมไปถึงวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยละเอียด แสดงไว้ที่ รายงานประจำปีส่วนที่ 2: การบริหารความเสี่ยง

บริษัทยังมีนโยบายการดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัท การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้ให้ความสำคัญ และตระหนักว่าเป็นหน้าที่ที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้บริษัทได้จัดทำหลักสูตรการอบรมสำหรับเรื่องจรรยาบรรณธุรกิจสำหรับพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน ได้แก่

1. หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training)
2. หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และรับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy)

ซึ่งเมื่อพนักงานได้เข้าอบรมแล้ว บริษัทจัดเอกสารภายใต้หัวข้อจรรยาบรรณธุรกิจให้ศึกษาก่อนลงนามเพื่อเก็บบันทึกเข้าประวัติพนักงานและมีการติดตามผลโดยบริษัทจะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และจรรยาบรรณทางธุรกิจของผู้บริหารและพนักงาน โดยมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่รายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการตรวจสอบปี 2563 ไม่พบการแจ้งว่ามีกรทุจริตและคอร์รัปชันเกิดขึ้น

2.1 การบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management, BCM)

อีกส่วนหนึ่งที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของการบริหารจัดการความเสี่ยง นั่นก็คือการบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management, BCM) จุดประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความมั่นใจว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้จะประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ ที่มีโอกาสเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งทางบริษัทฯ ได้จัดตั้งทีมงานเพื่อสร้างความยืดหยุ่น และความสามารถด้านการรับมือ เมื่อมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น

จากสถานการณ์ COVID-19 ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เรียนรู้และปรับตัวเข้ากับชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) ด้วยการปรับมาตรการและนโยบายเพื่อลดผลกระทบต่อความเสียหาย ทางธุรกิจและกฎระเบียบที่เกิดขึ้น สามารถกล่าวได้ว่าการบริหารจัดการความต่อเนื่องนับเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร เช่นกัน ซึ่งในปี 2563 ที่ผ่านมาได้มีการปรับปรุงการวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจในทุกแผนกหลัก รวมถึงร่วมมือกับฝ่ายนิรภัย (Safety) ในการสื่อสารและดำเนินการใช้นโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจดังต่อไปนี้

1. การจัดสรรกำลังคนเพื่อตอบสนองต่อการปฏิบัติการ สำหรับฝ่ายบริการภาคพื้น ฝ่ายวิศวกรรม ฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น และฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
2. การเปลี่ยนแปลงการทำงานเป็นแบบ Work from home และการแบ่งกลุ่มการทำงาน สำหรับฝ่ายการเงิน ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร ฝ่ายการตลาด และฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์
3. แบ่งทีมและย้ายสถานที่ทำงานเป็นออฟฟิศย่อย สำหรับฝ่ายปฏิบัติการบิน และฝ่ายลูกค้าสัมพันธ์

นโยบายดังกล่าวรวมถึงมาตรการทางความปลอดภัย เช่น การเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) และการตรวจวัดอุณหภูมิก่อนเข้าทำงานของพนักงาน ยังคงมีการปรับใช้จนถึงสถานการณ์ปัจจุบัน โดยครอบคลุมทุกส่วนของการทำงาน 24 สถานีภายในประเทศ และ 13 สถานีในต่างประเทศ ซึ่งทางคณะกรรมการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ ได้สื่อสารผ่านทางระบบออนไลน์เพื่อสร้างความตระหนักและรับรู้ในทางเดียวกันเพื่อให้ธุรกิจสามารถดำเนินต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงัก

ทั้งนี้เป้าหมายของการดำเนินงานบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจในปี 2564 ยังคงยึดในหลักแนวทางเดียวกันกับในปี 2563 ที่ผ่านมา แต่จะเพิ่มขอบเขตการทำงานร่วมกับแต่ละแผนกมากขึ้น เพื่อให้แน่ใจว่าผลลัพธ์ของการทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจสอดคล้องต่อสภาวะวิกฤติ หรือความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง และพัฒนาผ่านกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบ การทดสอบ และการทดลองใช้เพิ่มมากขึ้น

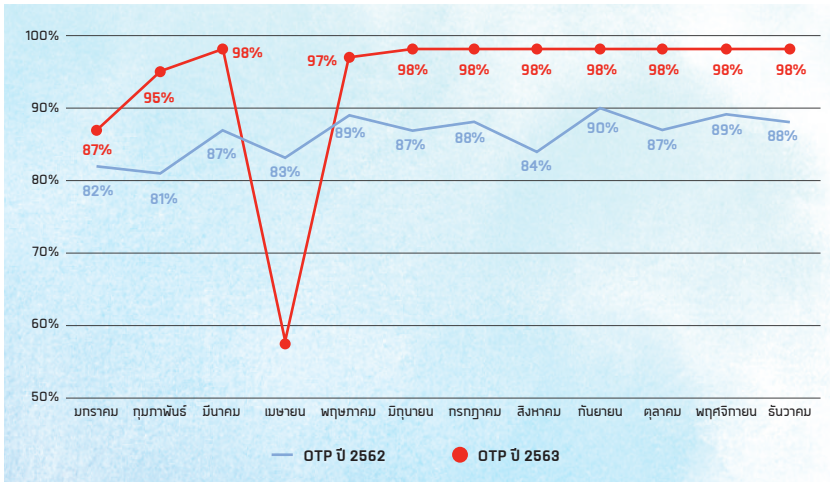
3. การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

(GRI 102-43, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3)

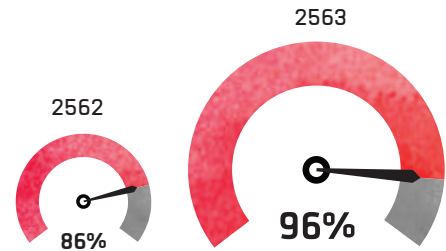
3.1 ประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา (On Time Performance) (GRI 102-44, 103-1)

ความตรงต่อเวลา คือ ปัจจัยสำคัญอันดับต้นๆ ที่ทำให้ผู้โดยสารเลือกใช้บริการสายการบิน ที่ยวบยาบแต่ละเที่ยวจะออกเดินทางและถึงที่หมายอย่างปลอดภัยตรงเวลาได้ ต้องอาศัยการทำงานแบบบูรณาการทุกแผนก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งคณะกรรมการเฉพาะเพื่อเที่ยวบินตรงเวลา โดยกำหนดเป้าหมายตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ ร้อยละ 87 โดยมีระบบประเมินสถิติและวัดผลตลอดเวลาผ่านแคชบอร์ด

ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา ดีขึ้นกว่าปี 2562 ร้อยละ 10



ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาในปี



ปัจจัยในการทำให้ค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาบรรลุตามเป้าหมายนั้นเกิดจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงานในหลายภาคส่วน โดยมีวิธีการดังต่อไปนี้

1. พิจารณาเวลาที่ใช้ระหว่างปฏิบัติการ การบริหารเวลาที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น นักบิน ลูกเรือ ฝ่ายซ่อมบำรุง พนักงานต้อนรับภาคพื้นดิน หรือแม้แต่พนักงานบริการลานจอด ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะมีการบริหารเวลาที่แตกต่างกันไปในแต่ละหน้าที่ที่อากาศยานอยู่บนพื้นดิน ในช่วงเครื่องบินจอดรับผู้โดยสาร 25-30 นาที ทุกหน้าที่จำเป็นต้องใช้ให้แม่นยำ เพื่อให้อากาศยานออกได้ตรงเวลา
2. ทดลองให้จัดผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินทั้ง 2 ประตู เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร
3. พิจารณาตารางเวลาการบิน เพื่อวิเคราะห์และวางกลยุทธ์ในการพัฒนาค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา โดยการพิจารณาถึงผลกระทบที่ต่อเนื่องกันของแต่ละตารางการบิน และนำสถิติการใช้เวลามาวิเคราะห์การทำงานส่วนภาคพื้น ทบพวนและแก้ไขตารางการบิน เพื่อให้ใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
4. ลำดับเที่ยวบิน การปรับเปลี่ยนคู่ลำดับเที่ยวบินของอากาศยานในระหว่างวัน เพื่อลดปัญหาความล่าช้าต่อเนื่อง
5. ระบบปฏิบัติการบนฐานข้อมูลเดียวกัน การสร้างระบบเพื่อเชื่อมโยงการทำงานของแต่ละฝ่ายเข้าด้วยกันผ่านระบบเอกสารออนไลน์ เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสาร และสะดวกต่อการทำงานมากยิ่งขึ้น โดยการใช้ระบบแสดงผลการตรงต่อเวลาในแต่ละสถานี
6. วิเคราะห์ชนิดและรูปแบบของความล่าช้า โดยคณะทำงานวิเคราะห์ผลกระทบของการล่าช้าที่เกิดขึ้นเพื่อการแก้ปัญหาที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการกำหนดเป้าหมายในรูปแบบของ KPI เพื่อเป็นหน่วยวัดมาตรฐานของแต่ละฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง

จากผลกระทบ COVID-19 ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้หยุดบริการเที่ยวบินในเดือนเมษายนทั้งหมด และเมื่อเทียบจำนวนเที่ยวบินในปี 2563 กับปี 2562 มีจำนวนเที่ยวบินลดลงไปถึงร้อยละ 52 แต่ตัวชี้วัดการตรงต่อเวลายังคงมีประสิทธิภาพที่ร้อยละ 96 จากร้อยละ 86 ในปีก่อนหรือเพิ่มขึ้น 10 จุด

แนวทางการบริหารงานในปี 2563

(GRI 103-2, 103-3)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะยกระดับการบริหารจัดการประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลา ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยตั้งเป้าหมายประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 90 ซึ่งเพิ่มจากปี 2563 ที่ร้อยละ 3 ด้วยการใช้แผนการพัฒนาดังต่อไปนี้

1. **จัดตั้งห้องปฏิบัติการฝ่ายภาคพื้น**
การรวมของสมาชิกจากแผนกปฏิบัติการทุกฝ่ายเข้าสู่จุดศูนย์กลางเพื่อเพิ่มความเร็วและประสิทธิภาพในการทำงาน
2. **จัดผู้โดยสารขึ้นและลงเครื่องบินทั้ง 2 ประตู**
เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร โดยจะเริ่มใช้ให้ครบทุกสถานี
3. **การคาดการณ์ความล่าช้าที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต**
เพื่อให้เราสามารถวางแผนและแก้ไขเพื่อให้เที่ยวบินตรงเวลาให้ได้มากที่สุด โดยจะนำฐานข้อมูลในอดีตมาพิจารณาบวกกับปัจจัยในสถานการณ์ปัจจุบันมาคำนวณ

4. **ให้ความสำคัญกับทุกๆ เที่ยวบิน**
เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชีย มีความเกี่ยวข้องกับสายการบินแอร์เอเชียจากประเทศอื่นๆ ด้วย ดังนั้นเราจะวิเคราะห์และพัฒนาทุกเส้นทางการบินร่วมกัน
5. **มาตรการการดำเนินงานเพื่อป้องกันการระบาด COVID-19**
เนื่องด้วยการระบาดของ COVID-19 ทางสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มมาตรการเพื่อป้องกันดังกล่าว โดยประสานงานกับการทำอากาศยานเพื่อขนานเครื่องเข้าจอดสะพานเทียบ (Aerobridge) มากขึ้น เพื่อลดการติดขัดของการใช้งานรถขนส่ง เนื่องจากจำนวนการขนส่งผู้โดยสารด้วยรถบัส ต้องมีผู้โดยสารไม่เกิน 50 คน ตามมาตรการเว้นระยะห่างระหว่างบุคคล

3.2 การบริการลูกค้าภาคพื้น

แผนกบริการลูกค้าภาคพื้นเป็นหน้าด่านของการให้บริการอำนวยความสะดวกลูกค้าหรือผู้โดยสาร โดยมีหน้าที่ให้บริการตั้งแต่การออกบัตรโดยสาร เรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) และจำหน่ายบัตรโดยสารทั้งหมด 25 สนามบินทั่วประเทศไทย โดยมีหัวใจของการให้บริการที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพการให้บริการอย่างดีเยี่ยม โดยแผนกได้มีการวัดคุณภาพการให้บริการ Net Promoter Score (NPS) ในปี 2563 ซึ่งการวัดคุณภาพจะต้องไม่ต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่ถูกกำหนดโดยแผนกกล่าวคือไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 สำหรับผลปฏิบัติการในปี 2563 ที่ผ่านมาพบว่าทางแผนกได้รับความพึงพอใจมากกว่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 64 เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปีก่อนที่ร้อยละ 56

นอกจากตัวชี้วัดคุณภาพ NPS ทางแผนกยังได้ร่วมมือกับแผนก Training Management Centre โดยการนำประสบการณ์การทำงานของพนักงานมากกว่า 10 ปี และข้อเรียนการบริการมาวิเคราะห์ ผนวกรวมกับค่านิยมหลักขององค์กร (Core Value) มาพัฒนาเป็นหลักสูตร เพื่อยกระดับการบริการในแบบฉบับเฉพาะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มีชื่อว่า 7 Service Wonders ซึ่งหลักสูตรนี้จะทำให้เจ้าหน้าที่ที่ให้บริการสามารถเข้าถึงความคาดหวังของผู้โดยสารและให้บริการได้อย่างเข้าอกเข้าใจแต่ในขณะเดียวกันก็ยังให้ความสำคัญกับตัวพนักงานที่ต้องมีความสุขในการทำงานและมีผลออกมาในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ซึ่งหลักสูตรนี้ได้ประยุกต์และนำมาใช้ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา แต่ในปี 2563 ที่ผ่านมาบริษัทฯ เน้นการเรียนการสอนผ่านระบบทางไกลแทนการเรียนในห้องเรียน (Remote Training) เพื่อปฏิบัติตามนโยบายการเว้นระยะห่างในด้านการดูแลผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากเที่ยวบินยกเลิก ทางแผนกได้ส่งตัวแทนพนักงานจำนวน 70 คนไปช่วยการตอบคำถาม ดูแลผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่อง โดยพนักงานดังกล่าวได้รับการสอบการใช้ระบบการตอบและช่วยเหลือผู้โดยสารจากผู้เชี่ยวชาญจากฝ่ายสัมพันธ์ลูกค้า (Customer Happiness) ซึ่งนโยบายต่างๆ ข้างต้นยังมีการดำเนินการมาจนถึงปัจจุบัน

3.3 การบริการผู้โดยสารบนอากาศยาน

แผนกลูกเรือมีหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารบนอากาศยาน โดยครอบคลุม 2 เรื่องหลัก คือ ดูแลความปลอดภัยและการให้บริการภายในเที่ยวบิน เพื่อให้ผู้โดยสารเดินทางถึงที่หมายอย่างปลอดภัย ตรงเวลา และได้รับประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น โดยการให้บริการดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อกำหนดบังคับและมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เป้าหมายในการดำเนินงาน

1. ส่งเสริมการพัฒนาและยกระดับความเป็นเลิศในการให้บริการตามแนวทาง กลยุทธ์การดำเนินงานที่สอดคล้องกับบริษัท
2. ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพบุคลากรในด้านการให้บริการ โดยผ่านกระบวนการฝึกอบรมที่ได้มาตรฐานและส่งผลให้คะแนนความพึงพอใจของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยต้องมีคะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

ผลการดำเนินงานในปี 2563

ขั้นตอนการปฏิบัติงานได้ถูกปรับเปลี่ยนไปตามรูปแบบสถานการณ์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุดทั้งในเชิงป้องกันและรับมือการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่กำลังเป็นสาเหตุหลักของการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งยังคงแพร่ระบาดไปทั่วโลกอย่างต่อเนื่อง



แผนกลูกเรือได้มีการปรับเปลี่ยนขั้นตอนการปฏิบัติงานโดยการถอดบทเรียนจากเที่ยวบินอพยพ เพื่อนำบุคคลสัญชาติไทยกลับภูมิลำเนา (Repatriation Flight) จากนครอู่ฮั่น สาธารณรัฐประชาชนจีน กล่าวคือมาตรฐานขั้นตอนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedures) ได้ถูกปรับเปลี่ยนไปตามสถานการณ์และประกาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ ศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (ศบค.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นต้น โดยมีหลักปฏิบัติคือ พนักงานปลอดภัย จุดสัมผัสปลอดภัยและผู้โดยสารปลอดภัย

จากที่กล่าวมาข้างต้นไม่ว่าจะเป็นเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ (Commercial Flight) หรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่มีลำดับขั้นตอนปฏิบัติเป็นจำนวนมากซึ่งต่างไปจากเที่ยวบินในช่วงสถานการณ์ปกติ แต่ก็ได้เป็นอุปสรรคที่ทำให้คะแนนของดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้าหรือ Net Promoter Score (NPS) ลดน้อยลงไปจากค่ากลางที่กำหนดโดยแผนกลูกเรือของระดับภูมิภาค (Regional Cabin Crew Department) ซึ่งกำหนดไว้ที่ 50 คะแนนโดยแผนกลูกเรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับคะแนน NPS อยู่ที่ 70 คะแนนในปี 2563

สิ่งสุดท้ายที่มีความสำคัญยิ่งที่ส่งผลให้การทำงานของแผนกลูกเรือในช่วงการระบาดของ COVID-19 มีประสิทธิภาพอย่างสูงสุดคือระบบการฝึกอบรม (Training) แบบ New Normal ที่ได้ปรับรูปแบบการฝึกอบรมทั้งวิชาภาคบังคับ อาทิ Safety Emergency Procedures (SEP) หรือ First Aid และวิชาเสริมทักษะการให้บริการอย่าง In-flight Service SOP Recurrent เป็นต้น ให้ออกมาในรูปแบบของการเรียนผ่านออนไลน์ โดยได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากแผนกฝึกอบรม Training Management Centre (TMC) ซึ่งแบ่งการเรียนการสอนออกเป็น 2 ช่วงคือ ก่อนเข้ารับการฝึกอบรมโดยแอปพลิเคชัน ZOOM ลูกเรือจำเป็นต้องเข้าไปศึกษาบทเรียนออนไลน์ด้วยตนเอง (E-Learning) และต้องทำแบบทดสอบก่อนเข้ารับการฝึกอบรม (Pre-test) ลูกเรือจึงจะสามารถเข้ารับการฝึกอบรมประจำปีและต้องผ่านแบบทดสอบก่อนที่จะได้รับการรับรองต่อไป ทั้งนี้ การขั้นตอนการฝึกอบรมทุกขั้นตอน ได้รับการอนุมัติรูปแบบและเนื้อหาวิชาจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จากที่กล่าวมาทั้งหมดข้างต้น จะเห็นได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนขั้นตอนการปฏิบัติงาน และการติดตามผลที่เป็นมาตรฐาน มีการบูรณาการจากความร่วมมือของหน่วยงานอื่นๆ และได้รับการรับรองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการปฏิบัติงานที่มีความปลอดภัยในทุกรายละเอียด ความปลอดภัยอย่างสูงสุด และความยั่งยืนสำหรับการปฏิบัติงานที่รับมือในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ในอนาคตต่อไป

3.4 ระบบควบคุมคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานทุกคน มีความมุ่งมั่นให้การปฏิบัติงานในทุกมิติเป็นไปตามข้อบังคับการบินที่กำหนดขึ้น โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาตรฐานความปลอดภัยระดับโลก IATA Operational Safety Audit (IOSA) และ ISO 9001:2015

โดยในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาและตัดสินใจที่จะไม่ต่ออายุ IOSA Certificate เนื่องจากผลกระทบจาก COVID-19 ที่ส่งผลให้สายการบินไทยแอร์เอเชียไม่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศถึงไตรมาสที่ 4 ของปี 2563 อย่างไรก็ตาม ยังคงมีหน่วยงาน Group Operational Quality Assurance ที่จะช่วยดำเนินการตรวจสอบ Internal Operational Audit เป็นประจำทุกปีเพื่อให้แน่ใจว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงปฏิบัติตาม ISM (IOSA Standards Manual) ฉบับล่าสุด และจะทำการร้องขอการรับรอง IOSA อีกครั้งเมื่อเข้าสู่สถานการณ์ปกติ แต่ทั้งนี้การตรวจสอบของ ISO 9001:2015 จะยังคงปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการยื่นขอความจำนงจากทางสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อออกใบอนุญาตขนหรือพาว์ดิวอันตรายไปกับอากาศยาน ซึ่งอยู่ในระหว่างการตรวจสอบสถานที่ วิธีปฏิบัติการ และความสามารถของบุคลากรในการปฏิบัติการของบริษัทฯ เพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ และข้อกำหนดทางเทคนิคสำหรับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศโดยปลอดภัยขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่ได้กำหนดไว้

3.4.1 นโยบายคุณภาพ (Quality Policy)



3.4.2 การตรวจสอบควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Audit)

สำหรับในปี 2563 ที่ผ่านมา แผนกควบคุมคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ริเริ่มใช้วิธีการตรวจสอบคุณภาพจากระยะไกล (Remote Audit) สำหรับบางพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านการเดินทางจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และทั้งยังสามารถควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่ใช้ระหว่างการตรวจสอบให้ลดลง แต่ยังคงรักษามาตรฐานของคุณภาพในการปฏิบัติงานได้



3.4.3 เสาหลักภายในองค์กร (Quality, Safety, Security)



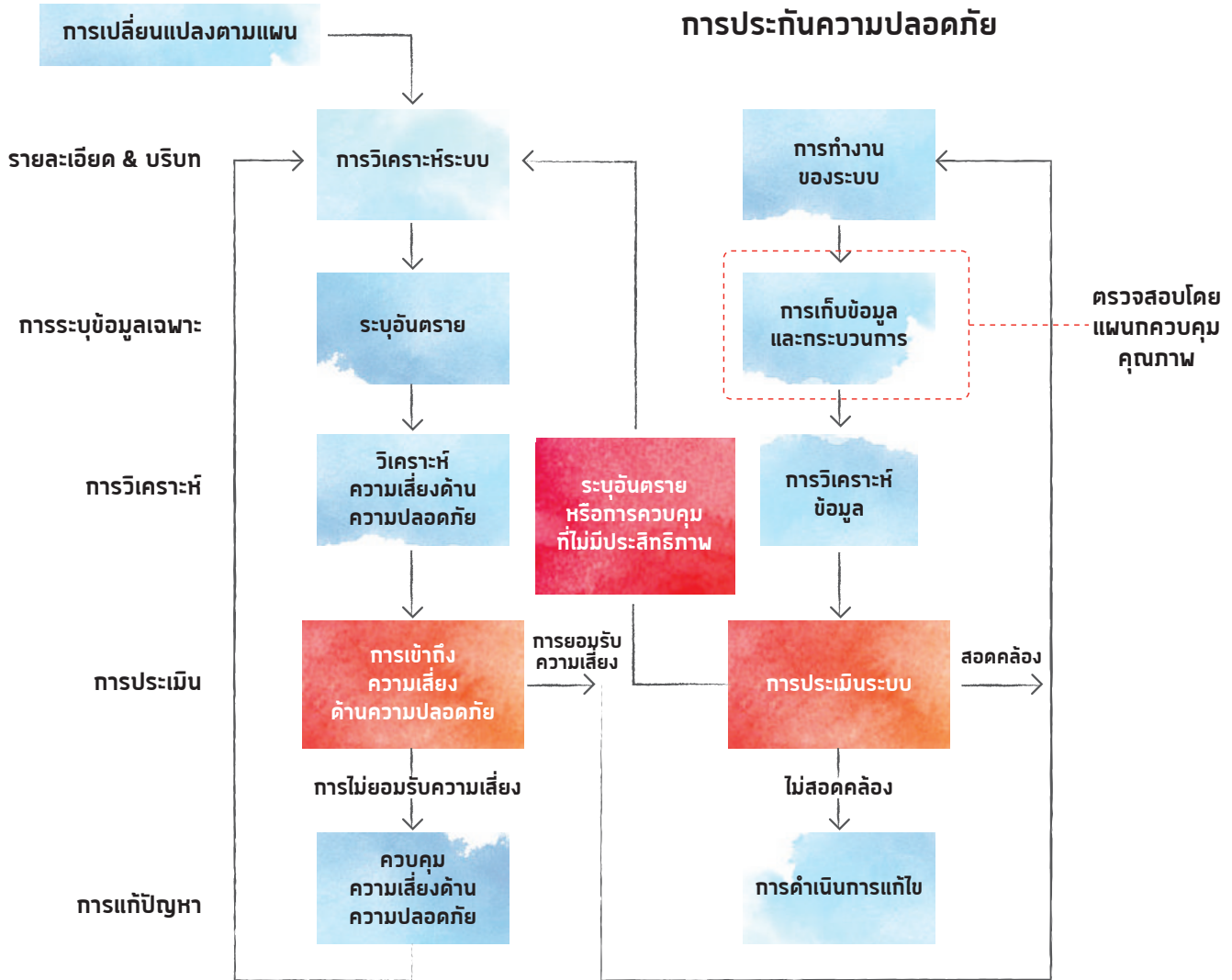
ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการประสานงานการทำงานร่วมกันของ 3 เสาหลักภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่ ฝ่ายควบคุมคุณภาพ (Quality) ฝ่ายความปลอดภัย (Safety) และฝ่ายรักษาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิ (Security) ซึ่งจะมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุมในทุกไตรมาส เพื่อนำผลของการรายงานอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จากพนักงานภายในองค์กร มาเป็นแนวทางในการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและตรวจสอบร่วมกัน เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ให้อยู่ในระดับที่รับได้หรือเป็นศูนย์

เพื่อเพิ่มความมั่นใจในความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงานด้านการบิ ฝ่ายควบคุมคุณภาพและฝ่ายความปลอดภัยได้ให้ความสำคัญกับการประเมินความเสี่ยงการปฏิบัติงานด้านการบิ (Safety Risk Assessment) ฝ่ายความปลอดภัยจะดำเนินการประเมินความเสี่ยงในหัวข้อดังต่อไปนี้

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

หลังจากฝ่ายความปลอดภัยได้ประเมินความเสี่ยงแล้ว ทางฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรจะลงพื้นที่ทำการตรวจสอบหัวข้อดังกล่าว เพื่อให้แน่ใจว่าผู้ปฏิบัติงานสามารถทำตามข้อกำหนดได้อย่างไม่มีข้อบกพร่อง

การประชุมคณะกรรมการด้านความปลอดภัย (Safety Review Meeting)



4. การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน (GRI 102-9, 102-10, 103-1, 103-2, 103-3, 414-1)

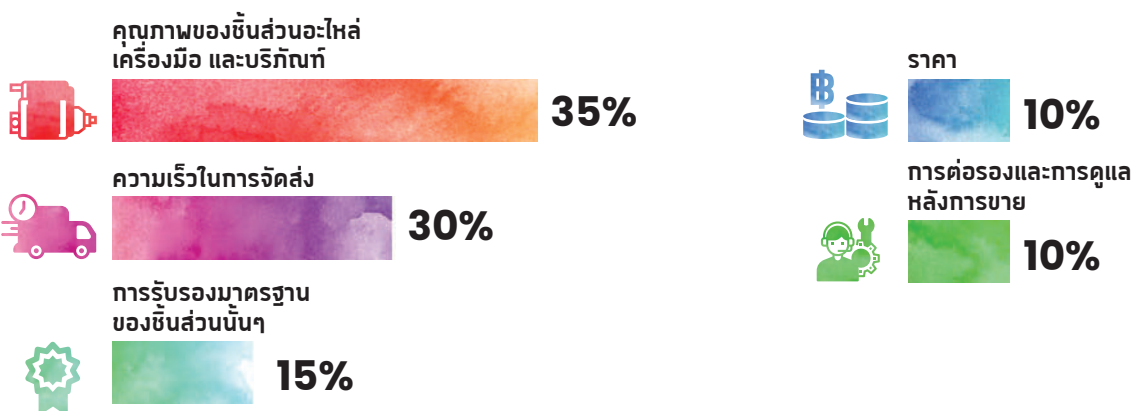
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจสายการบิน กล่าวคือ การให้บริการเดินทางโดยเครื่องบิน กิจกรรมหลักของห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นกิจกรรมที่สนับสนุนการให้บริการผู้โดยสารตลอดกระบวนการ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมีความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน (Aircraft Safety and Airworthiness) จึงทำให้การซ่อมบำรุงในส่วนของทั้งอากาศยานและชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานนั้นเป็นส่วนสำคัญ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีกระบวนการจัดหาผู้ค้าต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุง โดยคำนึงถึงขีดความสามารถ มาตรฐานของผลิตภัณฑ์หรืออุปกรณ์เป็นสำคัญ

ในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีผู้ค้ากว่า 600 ราย ที่ผ่านกระบวนการจัดหาและพิจารณาศักยภาพตามความต้องการและสอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าการจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นไปอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำหลักจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของผู้ค้า (Supplier Code of conduct, SCOC) ที่จัดทำขึ้นร่วมกันโดยสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย มาปรับใช้โดยระบุในสัญญาระหว่างผู้ค้า ซึ่งครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้

- การกำกับดูแลกิจการ และการจัดการเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน
- การใช้แรงงาน
- การรักษาความลับ และการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพและความปลอดภัย
- ความรับผิดชอบต่อสังคม
- การแข่งขันทางด้านราคาและเงื่อนไข

4.1 กระบวนการจัดหาชิ้นส่วนอะไหล่ เครื่องมือ และบริษัทที่สำคัญสำหรับอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคู่ค้าผู้จัดหาชิ้นส่วนและเครื่องมือสำหรับอากาศยานจำนวน 93 ราย ซึ่งผ่านการประเมินตามคุณสมบัติและกฎเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ต้องเป็นมาตรฐานอากาศยาน (Aviation Grade) ผลิตจากผู้ผลิตที่ได้ใบรับรองจากมาตรฐานสากล ได้แก่ EASA FAA หรือ กพท. ต้องเป็นชิ้นส่วนอากาศยานที่ตรงตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตอากาศยานกำหนด และไม่เคยถูกติดตั้งบนอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุการดำเนินงาน เป็นต้น โดยมีการประเมินคู่ค้าที่เป็นผู้ผลิต ผู้จัดหา หรือผู้ขาย ทุกๆ 1 ปี ด้วยกฎเกณฑ์ดังนี้



4.2 กระบวนการจัดหาหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคู่ค้าทางด้านหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัททั้งในประเทศและต่างประเทศจำนวนทั้งสิ้น 40 ราย โดยหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริษัท จะถูกประเมินด้วยการพิจารณาตามขีดความสามารถของหน่วยซ่อมบำรุง และอนุมัติจากฝ่ายวิศวกรรมควบคุมคุณภาพ และมีการตั้งกำหนดการตรวจสอบทางวิศวกรรม (Engineering Audit) ซึ่งมีความถี่ในการตรวจสอบแบ่งตามประเภทความสำคัญของคู่ค้า ซึ่งจัดลำดับด้วยความถี่การใช้บริการและมูลค่ารวม ดังนี้

ประเภทคู่ค้า	จำนวน (ราย)	ความถี่ในการตรวจสอบ
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นโรงงาน (Base/Heavy Maintenance)	5	ทุกๆ 1 ปี*
หน่วยซ่อมบำรุงบริษัทที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์	11	ทุกๆ 1 ปี*
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance)	14	ทุกๆ 2 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงอะไหล่และชิ้นส่วนอื่นๆ	10	ทุกๆ 1 ปี ผ่านแบบประเมินดังข้อ 4.1

*คู่ค้าสำคัญ คือ คู่ค้าที่อยู่ในกลุ่มหน่วยซ่อมอากาศยานหรือบริษัทที่สำคัญ ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มียอดการใช้บริการและการใช้จ่ายสูง รวมถึงเป็นบริการซ่อมบำรุงที่ยากต่อการจัดหาคู่ค้าอื่นมาทดแทน จึงต้องมีการตรวจสอบทุกๆ 1 ปี

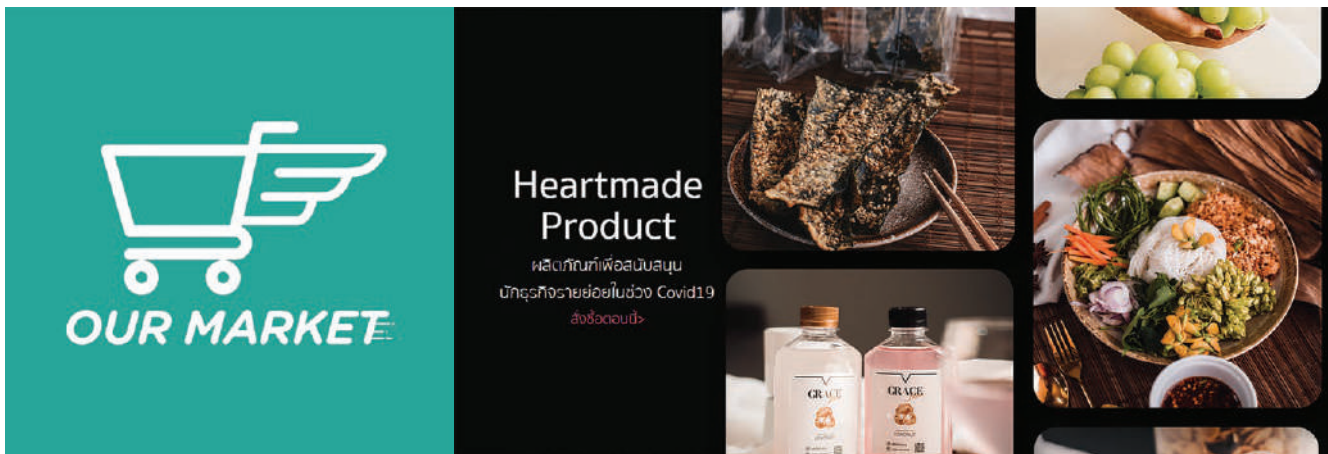
จากการตรวจประเมินคู่ค้าในปี 2563 พบความบกพร่องและไม่สอดคล้อง (Non Conformity) กับมาตรฐานหรือนโยบายตามคู่มือการซ่อมบำรุงและคู่มือแนวปฏิบัติของคู่ค้า จำนวนทั้งสิ้น 19 ข้อ จากคู่ค้า 6 ราย โดยทั้ง 6 ราย ได้ทำการปรับปรุงแก้ไขและแผนป้องกันครบร้อยละ 100 ซึ่งในอนาคตทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะนำประเด็นทางด้านความยั่งยืนอื่นๆ เช่น สิทธิมนุษยชน แรงงานและการแบ่งแยก เพิ่มเข้ามาเป็นกฎเกณฑ์การตรวจสอบต่อไป

ทั้งนี้สามารถอ้างอิงแผนผังห่วงโซ่อุปทานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ที่ <https://www.aavplc.com> และหน้า 112

5. นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล (GRI 103-1, 103-2, 103-3)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการพัฒนารูปแบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพ โดยการใช้เทคโนโลยีมาผลักดันทำให้เกิดนวัตกรรมและสามารถใช้งานได้ง่าย เพื่อสอดคล้องกับพันธกิจของบริษัทในเรื่องของการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพสูงสุด และดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ซึ่งในปี 2563 ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งโครงการต่างๆ ดังต่อไปนี้

5.1 โครงการ OUR MARKET



Our Market เกิดขึ้นเพื่อมีเป้าหมายในการช่วยบรรเทาและฟื้นฟูเศรษฐกิจต่อผู้ค้ารายย่อยทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัดทั่วประเทศไทย โดยมีการจัดตั้งโครงการตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2563 และดำเนินการต่อจนถึงปัจจุบัน

จุดเริ่มต้นของ Our Market เกิดจากการรวมตัวพนักงานสายการบินที่มีความถนัดและความเชี่ยวชาญแตกต่างกัน เพื่อสร้างตลาดออนไลน์สำหรับขายอาหารสดและสินค้าขึ้นชื่อตามจังหวัดต่างๆ เป็นการสร้างรายได้เสริม โดยมีจุดแข็งด้านขนส่งทางอากาศและเส้นทางการบินที่สามารถเข้าถึงสินค้าได้มากขึ้น ในการบริหารจัดการโครงการ Our Market จะเป็นทีมงานพนักงานไทยแอร์เอเชีย มาช่วยทำเรื่องส่งเสริมการตลาด กระตุ้นยอดขาย รวมถึงทีมงานขนส่งเดลิเวอรี่ถึงบ้าน ผู้ซื้อจะได้รับอาหารและสินค้าคุณภาพในราคาขอมเยาและหลากหลายจากทุกภูมิภาค พร้อมระบบจัดส่งที่รวดเร็ว

Our Market ได้เปิดช่องทางการรับฝากและผลไม้อัดตามฤดูกาล รวมถึงสินค้าอื่นๆ ตามชุมชนท้องถิ่น ผ่านการรักษาคุณภาพและขนส่งตามมาตรฐานสายการบิน เป็นการสร้างโอกาสทางธุรกิจสำหรับชาวบ้านในทุกพื้นที่ โดยจังหวัดและพื้นที่ชุมชนดังกล่าวจะเริ่มจากสถานีที่มีเส้นทางการบินของสายการบิน เช่น ชุมชนห้วยคอก จังหวัดเชียงใหม่ ชุมชนบางโรง จังหวัดภูเก็ต ชุมชนพรหมโลก จังหวัดนครศรีธรรมราช เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีร้านค้าท้องถิ่นแต่ละจังหวัดที่มีเมนูขึ้นชื่อต่างๆ มาช่วยส่งเสริมการขายอีกด้วย โดยมีร้านค้าจากพนักงานภายในบริษัทมากกว่า 200 ร้านค้า และผู้ค้าภายนอกกว่า 60 ร้านค้า โดยระยะแรกเริ่มสามารถสร้างรายได้หมุนเวียนในชุมชนได้กว่า 180,000 บาท

นอกจากนั้นโครงการ Our Market ได้ร่วมมือเป็นพันธมิตรกับอีกหลายโครงการเช่น SCG-Carelicious, LAZADA-Lazaroi และ SCB-Robinhood และมีเป้าหมายในสร้างพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจและการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้สามารถขยายกลุ่มลูกค้าได้มากขึ้นต่อไป



5.2 การเช็คอินแบบไร้การสัมผัส



เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ที่มีมาตรการให้ลดการอยู่ใกล้กันและสัมผัสอุปกรณ์ต่างๆ ร่วมกันในที่สาธารณะ และเพื่อเป็นการตอบโต้ภัยด้านสุขภาพและลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้นจึงร่วมมือกับแผนกไอซีทีที่พัฒนาระบบเช็คอินที่สนามบิน เพื่อลดการสัมผัสเจ้าหน้าที่หรืออุปกรณ์ที่ต้องใช้ร่วมกันและคำนึงถึงความปลอดภัยของพนักงานที่ให้บริการและผู้โดยสารทุกท่าน โดยพัฒนาจากตู้ Kiosk แบบเดิมที่ต้องสัมผัสหน้าจอเพื่อใส่ข้อมูลการเดินทาง เป็นการสแกน QR code เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเช็คอินผ่านระบบสมาร์ตโฟนของตนเองเพื่อรับบัตรที่นั่ง โดยเริ่มพัฒนาระบบในเดือนเมษายน และดำเนินการใช้พร้อมกันทั้งหมดจำนวน 80 เครื่องในทุกสนามบิน เริ่มตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2563 จนถึงปัจจุบัน

5.3 การใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการรักษาข้อมูลขององค์กรและลูกค้า

ข้อมูลถือว่าเป็นสิ่งสำคัญสำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการช่วยตัดสินใจ การวิเคราะห์และการควบคุมการทำงานเพื่อตอบสนองการบริการที่มีคุณภาพต่อลูกค้า ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยอื่นๆ ในแวดวงธุรกิจ ซึ่งทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการใช้มาตรการในการป้องกันและรักษาข้อมูลตามกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียโดยจัดตั้งเป็นข้อกำหนด ขั้นตอนวิธีการใช้ (SOPs) (เผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย <https://www.airasia.com/aa/about-us/en/gb/privacy-statement.html>) โดยจัดแบ่งประเภทและระดับของข้อมูลเป็นกฎเกณฑ์ดังต่อไปนี้

ประเภทข้อมูล
ข้อมูลลูกค้า Customer Data (C) ข้อมูลส่วนตัวของลูกค้าหรือข้อมูลที่ลูกค้าได้ทำการระบุด้วยตนเอง
ข้อมูลการบริการ Service Data (S) ข้อมูลที่ต้องใช้ในการดำเนินการของธุรกิจ
ข้อมูลบริษัท Company or AirAsia Data (A) ข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ระดับของข้อมูล
ระดับ 1: สาธารณะ (Public) ข้อมูลที่เปิดเผยต่อทุกคนที่สังกัดหรือเกี่ยวข้องกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ระดับ 2: ข้อมูลภายใน (Internal) ข้อมูลที่มีความอ่อนไหวในเชิงบวกและเปิดเผยเฉพาะภายในเท่านั้น
ระดับ 3: ข้อมูลความลับ (Confidential) ข้อมูลที่บังคับใช้โดยกฎหมาย หรือสัญญา หรือข้อมูลที่หากรั่วไหลจะเกิดผลกระทบต่อธุรกิจ
ระดับ 4: ข้อมูลข้อจำกัด (Restricted) ข้อมูลที่เมื่อรั่วไหลจะเกิดผลกระทบรุนแรงต่อธุรกิจ หรือข้อมูลที่อยู่ภายใต้สัญญาการรักษาความลับระหว่างลูกค้าหรือคู่สัญญา

ตัวอย่างข้อมูล

ประเภทข้อมูล	ระดับของข้อมูล			
	สาธารณะ (Public)	ข้อมูลภายใน (Internal)	ข้อมูลความลับ (Confidential)	ข้อมูลข้อจำกัด (Restricted)
ข้อมูลลูกค้า Customer Data (C)	รายละเอียดหรือรูปภาพของลูกค้าที่เปิดเผยในช่องทางสาธารณะ	รายละเอียดหรือรูปภาพของลูกค้าที่เปิดเผยเฉพาะเพื่อนหรือครอบครัว	เบอร์โทรศัพท์ ที่อยู่ตามทะเบียนบ้าน ที่อยู่อีเมล วันเกิด	หมายเลขบัตรประชาชน รหัสผ่าน หมายเลข และข้อมูลบัตรเครดิต
ข้อมูลการบริการ Service Data (S)	ข้อเสนอผลิตภัณฑ์ ราคา และค่าบริการ	ข้อมูลการใช้อากาศยาน สถิติผู้เข้าชมเว็บไซต์ แผนโครงการ	เป้าหมายทางธุรกิจ แผนการตลาด	ขั้นตอนและวิธีการจัดสรรเส้นทางการบิน การบริหารความเสี่ยง
ข้อมูลบริษัท Company of AirAsia Data (A)	ที่อยู่บริษัท ขาวและสีประชาสัมพันธ์	แผนผังองค์กร รายงานการประชุม	ข้อมูลพนักงาน แผนผังระบบ รายงานความปลอดภัย ข้อมูลทางการเงิน	ข้อมูลกลยุทธ์ ความลับทางการค้า ข้อมูลข้อจำกัดทางการเงิน

จากข้อมูลที่ได้รับทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่มีรูปแบบการจัดเก็บแบบดิจิทัล จะมีการจำกัดการเข้าถึงโดยการตั้งเงื่อนไข และกำหนดรหัสผ่าน ตามระดับของข้อมูลและจะต้องจัดเก็บผ่านอุปกรณ์หรือเซิร์ฟเวอร์ที่ได้รับอนุญาตจากแผนก Information Security ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียเท่านั้น โดยสำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แผนก ICT จะเป็นผู้ทำหน้าที่ติดตั้ง บริหารจัดการ ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาให้ผู้ใช้งานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กรด้วยการจัดแบ่งฝ่ายต่างๆ ในการดูแลและให้บริการออกเป็น 3 ส่วน โดยแบ่งเป็นฝ่าย ICT Server ICT Network และ ICT Desktop หรือ ICT Support โดยทั้ง 3 ฝ่ายมี KPI เป็นตัวดัชนีชี้วัดในการวัดผลการดำเนินงานในแต่ละส่วนงานได้แก่

- System :** ระบบต่างๆ ภายในองค์กรจะต้องพร้อมใช้งาน และมีค่าเฉลี่ยต่อเดือนในการทำงานอย่างต่อเนื่อง (Server Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน
- Network :** ระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายจะต้องสามารถพร้อมใช้งาน และเชื่อมต่อกับระบบต่างๆ ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย เพื่อให้สามารถใช้งานระบบต่างๆ ในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง (Network Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน

Support : ICT Support สามารถแก้ไขปัญหาด้าน ICT ได้ตามกรอบกำหนด

ระยะเวลาตามที่กำหนด ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน ตั้งไว้ดังนี้
 แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 1 ภายใน 3 ชั่วโมง
 แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 2 ภายใน 1 วัน
 แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 3 ภายใน 3 วัน
 แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 4 ภายใน 5 วัน

จากผลดำเนินงานในปี 2563 ที่ผ่านมาได้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ทั้ง 3 ส่วนดังนี้

- System : ระบบต่างๆ ภายในองค์กรพร้อมใช้งาน ร้อยละ 99.5 จากเป้าหมายที่ร้อยละ 97
- Network : ระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายปฏิบัติงานได้ ร้อยละ 97.66 จากเป้าหมายที่ร้อยละ 97
- Support : ICT Support ได้ผลเฉลี่ยการแก้ไขปัญหาคือ ร้อยละ 99.88 จากเป้าหมายที่ร้อยละ 97

นอกเหนือจากดัชนีชี้วัดดังกล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับหน่วยงาน Information Security ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียในการจัดทำเนื้อหาทางด้าน Information Security Awareness ให้กับพนักงาน เพื่อสร้างความรู้และผลึกต้นให้พนักงานภายในองค์กรตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยของข้อมูล

6. การบริหารจัดการของเสีย การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ และการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

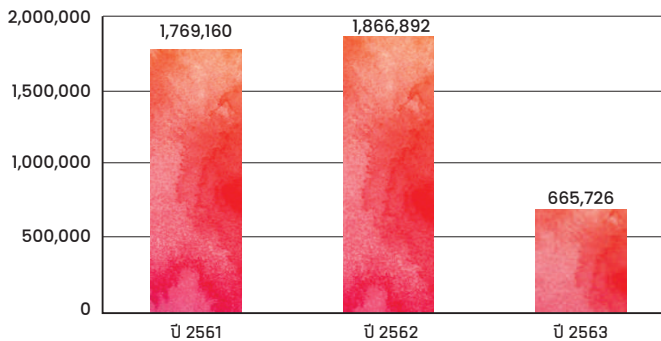
(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 305-1, 305-2, 305-4, 305-5, 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5)

การเปลี่ยนแปลงทางสภาวะภูมิอากาศ (Climate change) นับเป็นปัญหาที่มีผลกระทบอย่างรุนแรงมากขึ้นทุกปี และถูกจัดเป็นปัญหาที่มีความเสี่ยงสูงจากรายงานในการประชุมสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum) ในปี 2563 ที่ผ่านมา ในส่วนภาคธุรกิจการบินนั้น นับได้ว่ามีส่วนรับผิดชอบอย่างสูง เนื่องจากร้อยละ 2.5 ของปริมาณก๊าซพิษที่ถูกปล่อยเข้าสู่ชั้นบรรยากาศทั่วโลกนั้น มาจากภาคอุตสาหกรรมการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อในข้อนี้เป็นอย่างดี ในฐานะที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบิน จึงได้พยายามอย่างต่อเนื่องในการควบคุม และลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ

ความต่อเนื่องของโครงการ CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ซึ่งริเริ่มโดย ICAO ซึ่งเป็นโครงการที่ช่วยควบคุมและชดเชยปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ สู่ชั้นบรรยากาศโลกให้คงที่ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายระยะยาวในการคงไว้ซึ่งปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ ไม่ให้เกินกว่าค่าพื้นฐานที่ถูกกำหนดไว้จากปี 2562 โดยการนี้กลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งฐานข้อมูลสำหรับตรวจสอบปริมาณการใช้น้ำมันและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศอย่างใกล้ชิด

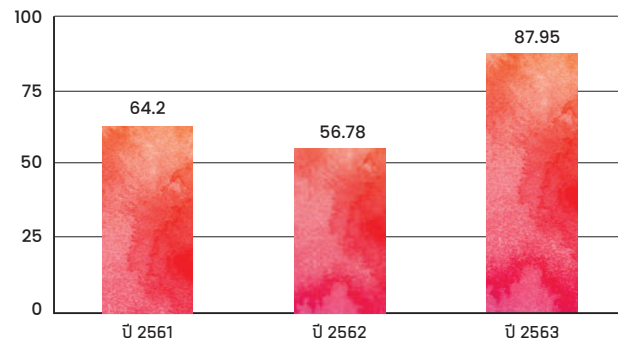
ไม่เพียงแต่การตอบรับในการเข้าร่วมโครงการควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ที่อยู่ภายใต้โครงการ CORSIA เท่านั้น แต่กลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย ยังมีแนวคิดในการควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ไม่อยู่ภายใต้โครงการ CORSIA รวมถึงเที่ยวบินในประเทศด้วย

การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ในช่วง 3 ปีย้อนหลัง



■ ปริมาณปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (ตัน)

ปริมาณความเข้มข้นของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ



■ ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในหน่วยกรัมต่อการเดินทางของผู้โดยสารหนึ่งคนในระยะทาง 1 กิโลเมตร หรือ Carbon Intensity Ratio (ตัน)

ถึงแม้ว่าในปี 2563 ที่ผ่านมา ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จะทำให้ปริมาณเที่ยวบินตลอดทั้งปีลดลงถึงครึ่งหนึ่ง และทำให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงด้วยถึงร้อยละ 64 ก็ตาม แต่ Carbon Intensity Ratio หรือ ความเข้มข้นของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ ในหน่วย กรัม/การเดินทางของผู้โดยสารหนึ่งคนในระยะทาง 1 กิโลเมตร (Gram of Carbondioxide/revenue passenger kilometres) กลับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญตามกราฟ สืบเนื่องจากการระบาดของโรค COVID-19 ที่ทำให้ปริมาณผู้โดยสารต่อเที่ยวบินลดลง ทั้งจากมาตรการจำกัดจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน การไม่มีบินในเส้นทางต่างประเทศ และความไม่มั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารในช่วงแรกของการระบาด อย่างไรก็ตาม ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายไว้ว่าจะต้องทำการลด Carbon Intensity Ratio (ความเข้มข้นของปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกสู่ชั้นบรรยากาศ) ให้กลับมามีค่าเท่ากับในปี 2562 สำหรับส่วนของแผนการในระยะยาว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายไว้ที่การลด Carbon Intensity Ratio ปีละ 3 gCO₂/RPK

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงผลักดันโครงการลดและควบคุม ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่องจากปี 2562 รวมถึงเพิ่มโครงการใหม่เข้าไปในแผนงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกด้วย เพราะนอกจากจะเป็นการช่วยลดมลพิษของโลกแล้ว ยังเป็นการช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในส่วนของน้ำมันเชื้อเพลิงอีกด้วย โดยแยกเป็นโครงการต่อเนื่องและโครงการใหม่ ดังนี้

6.1 โครงการต่อเนื่อง

วิธีปฏิบัติการบินสีเขียว



ผลของปฏิบัติการบินสีเขียวสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเดินหน้าต่อเนื่องในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกออกสู่ชั้นบรรยากาศด้วยโครงการ Green Operating Procedures ในทุกๆ มิติ ไม่ว่าจะเป็น

- One Engine Taxi Departure (การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 7 ลิตร/นาทิต โดยประมาณ
- Reduce Flaps Landing (การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามบินอย่างเหมาะสม) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 12 ลิตร/เที่ยวบิน
- Idle Reverse Landing (การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสม) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 6 ลิตร/เที่ยวบิน
- One Engine Taxi on Arrival (การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวหลังการลงสนามบิน เพื่อเข้าหลุมจอด) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 7 ลิตร/นาทิต
- Packs Off Take Off (การปรับค่าเครื่องปรับอากาศบนเครื่องบินอย่างเหมาะสมระหว่างการวิ่งขึ้น) ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 3 ลิตร/เที่ยวบิน

โดยฝ่ายปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินตามวิธีดังกล่าวได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ต่อเนื่องจากปี 2562 โดยในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากวิธีปฏิบัติการบินดังกล่าวได้ถึง 2.6 ล้านลิตร โดยหากคิดเป็นปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปลดลงจากการถูกปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ จะเท่ากับ 6,500 ตันโดยประมาณ

6.2 โครงการใหม่

การลดน้ำหนักบรรทุกของเครื่องบิน (Aircraft Weight Reduction)

- ความต่อเนื่องของโครงการ Electronic Flight Bag ซึ่งเป็นการใช้ข้อมูลการบินและเอกสารทางการบิน ในรูปแบบแอปพลิเคชันผ่านระบบปฏิบัติการของ Tablet ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มระยะทดลองใช้งานในช่วงครึ่งหลังของปี 2562 ที่ผ่านมามาสู่การใช้งานเต็มรูปแบบในปี 2563 นี้ กล่าวคือ นอกจากการลดปริมาณการใช้กระดาษในการพิมพ์เอกสารการบินแล้ว ยังเป็นการลดน้ำหนักบรรทุกไปในแต่ละเที่ยวบินซึ่งทำให้ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศไปโดยประมาณ 4 กิโลกรัม/1 ชั่วโมงบิน นั่นหมายถึงการลดปริมาณคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกไปสู่ชั้นบรรยากาศมากถึง 408 ตันในปี 2563 ที่ผ่านมามา
- การลดปริมาณน้ำมันสำหรับขับเคลื่อนเครื่องบินในช่วงที่อยู่บนพื้นดิน (Taxi) ในแผนการบิน โดยการใช้ค่าสถิติของระยะเวลาการ Taxi ตามช่วงเวลาต่างๆ ของวัน ในแต่ละสนามบิน เพื่อให้มีการวางแผนการบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ด้วยวิธีการดังกล่าวทำให้เราลดปริมาณการเติมน้ำมันเฉลี่ยไปได้ 120 ลิตร/เที่ยวบิน

การเลือกใช้ความเร็วของเครื่องบินอย่างเหมาะสม ในช่วงการไต่ระดับ (Opticlimb Operations)

ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2563 ที่ผ่านมามา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มโปรแกรมในการคำนวณหาความเร็วของเครื่องบินระหว่างการไต่ระดับที่เหมาะสมเข้ามาใช้ในการปฏิบัติการบิน กล่าวคือ โปรแกรมดังกล่าวจะช่วยคำนวณความเร็วของเครื่องบินในระหว่างไต่ระดับ โดยอ้างอิงกับสภาพภูมิอากาศ ณ ช่วงเวลานั้น ออกมาใส่ในแผนการบิน เพื่อให้นักบินนำไปตั้งค่าในเครื่องบินในระหว่างการไต่ระดับ ด้วยวิธีปฏิบัติการบินดังกล่าวจะสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไปได้ 100 ลิตร/เที่ยวบิน โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน - ธันวาคม 2563 ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มใช้วิธีปฏิบัติการบินดังกล่าว เราสามารถทำวิธีการบินดังกล่าวไปร้อยละ 88 ของเที่ยวบินทั้งหมด มากกว่าเป้าหมายของเรา ซึ่งตั้งไว้ที่ร้อยละ 50 ซึ่งทำให้เราสามารถลดปริมาณการใช้น้ำมันไปได้ 3 ล้านลิตร (ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 7,600 ตัน) หรือเป็นค่าน้ำมัน 45 ล้านบาท โดยประมาณในส่วนของปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายการปฏิบัติการบินดังกล่าวให้ได้ที่ร้อยละ 90 ของเที่ยวบินทั้งหมด

การเพิ่มเครื่องบินรุ่น A321 ซีโอ เข้ามาในฝูงบิน

ในช่วงเดือนมกราคมปี 2563 ที่ผ่านมามา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มเครื่องบินแอร์บัส A321 ซีโอ เข้ามาในฝูงบินอีก 2 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินที่มีจำนวนที่นั่งของผู้โดยสาร 236 ที่นั่ง ซึ่งเพิ่มขึ้น 56 ที่นั่ง หากเทียบกับเครื่องบินแอร์บัส A320 แบบธรรมดา การเพิ่มจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน จะเป็นการช่วยลด Carbon Intensity Ratio (ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในหน่วยกรัมต่อการเดินทางของผู้โดยสารหนึ่งคนในระยะทาง 1 กิโลเมตร) นอกจากนี้ เครื่องบินรุ่น A321 ซีโอ ยังมีปริมาณการใช้น้ำมันที่น้อยกว่าเครื่องบินแอร์บัส A320 แบบธรรมดากว่าร้อยละ 15 โดยประมาณ

สำหรับแผนงานในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการหานวัตกรรม และวิธีปฏิบัติการบินรูปแบบใหม่ๆ เข้ามาใช้งานในฝูงบิน เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันต่อชั่วโมงบิน รวมถึงตั้งเป้าหมายในการควบคุมและลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่ให้เกินจากค่าตั้งต้น ซึ่งใช้ข้อมูลของปี 2562 เป็นพื้นฐาน ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ในโครงการ CORSIA ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมอยู่

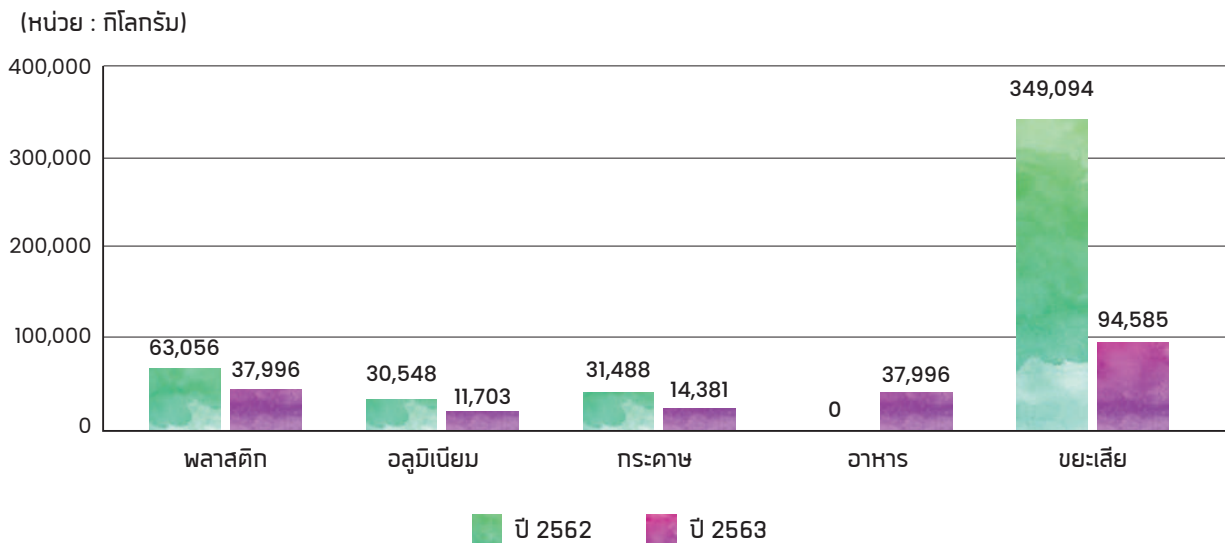
6.3 การจัดการขยะ (GRI 306-2)

การจัดการขยะนั้นถือเป็นพื้นฐานของการกำจัดของเสียขององค์กร หากไม่มีการจัดการขยะจะทำให้ขยะเสียจากองค์กรไปสู่บ่อฝังกลบเป็นจำนวนมาก อันเป็นการก่อให้เกิดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ลอยขึ้นไปสะสมในชั้นบรรยากาศ เป็นสาเหตุหลักของภาวะโลกร้อน อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์องค์กรในมิติของความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย บริษัทฯ จึงตั้งเป้าหมายที่จะลดปริมาณขยะเสียที่จะไปสู่บ่อฝังกลบให้เป็นศูนย์ “0” หรืออีกหนึ่งหนี่งคือจะไม่มีขยะเสียจากบริษัทฯ ไปทำลายสิ่งแวดล้อมอีกต่อไป

เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบดังที่กล่าวในข้างต้น รวมถึงการดำเนินการไปสู่เป้าหมายนั้น บริษัทฯ จึงได้เริ่มการจัดการขยะ มีการดำเนินการคัดแยกขยะที่สามารถรีไซเคิลได้ออกจากขยะเสีย โดยการร่วมมือกับบริษัท JDP Technology ซึ่งเป็นบริษัทที่รับดำเนินการกำจัดขยะ เป็นศูนย์คัดแยกขยะก่อน ที่จะส่งต่อไปยังปลายทางของขยะแต่ละประเภทเพื่อเข้าสู่กระบวนการรีไซเคิลต่อไป ส่งผลให้เพิ่มปริมาณขยะดี และลดปริมาณของขยะเสียที่จะไปยังบ่อฝังกลบอย่างมีประสิทธิภาพ

อีกทั้งยังเข้าร่วมกับภาคีเครือข่าย เป็นระยะเวลากว่า 1 ปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งร่วมกับเครือข่ายเพื่อความยั่งยืนแห่งประเทศไทย Thailand Responsible Business Network (TRBN) ในโครงการ “วิภาวดีฯ ไม่มีขยะ” (Vibhavadi Zero Waste) โดยได้เข้าร่วมสัมมนาแบ่งปันข้อมูลความรู้ ทักษะในการจัดการขยะกับเครือข่าย และได้นำความรู้มาประยุกต์ใช้กับองค์กรเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำจัดขยะให้สูงขึ้น ส่งผลให้ในปี 2563 นั้น บริษัทฯ เพิ่มสัดส่วนขยะรีไซเคิลได้มากขึ้นเป็นร้อยละ 55.7 จากเพียงร้อยละ 26.4 ในปี 2562 โดยวิธีการหลักคือเปลี่ยนขยะอาหารที่มีสัดส่วนปริมาณอยู่ที่ประมาณร้อยละ 25 ของขยะทั้งหมด ที่เคยมีปลายทางสู่บ่อฝังกลบ เปลี่ยนไปเป็นอาหารสัตว์ (Animal Feed) ซึ่งเกิดจากการประสานงานดำเนินการกับ บจ. JDP Technology

ปริมาณขยะแต่ละประเภทเปรียบเทียบระหว่างปี 2562 กับ ปี 2563



การจัดเก็บข้อมูลขยะ

ปี 2563 ที่ผ่านมาเป็นปีที่สถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างเห็นได้ชัดต่อจำนวนเที่ยวบินที่ลดลงอย่างเป็นนัยสำคัญ ส่งผลให้ปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจริงนั้นลดลงตามลำดับ โดยปริมาณขยะต่ำสุดที่เกิดขึ้นคือ 0 กิโลกรัมในช่วงเดือนเมษายน

ถึงกระนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงดำเนินการจัดการจัดเก็บข้อมูล รวมถึงร่วมแบ่งปันข้อมูลปริมาณขยะเพื่อใช้เป็นฐานข้อมูลร่วมกับภาคีเครือข่าย TRBN ดังที่กล่าวในข้างต้น อยู่ในทุกๆ เดือน โดยข้อมูลขยะในปี 2563 จำนวนรวมเท่ากับ 213,655 กิโลกรัม โดยแยกประเภทได้ดังนี้

- ขยะดี (สามารถรีไซเคิลได้) เท่ากับ 119,069 กิโลกรัม ร้อยละ 55.7
- ขยะเสีย (ไม่สามารถรีไซเคิลได้) เท่ากับ 94,586 กิโลกรัม ร้อยละ 44.3



ภาพการเข้าร่วมเป็นผู้บรรยายแบ่งปันข้อมูล Webinar กับภาคีเครือข่าย ๆ



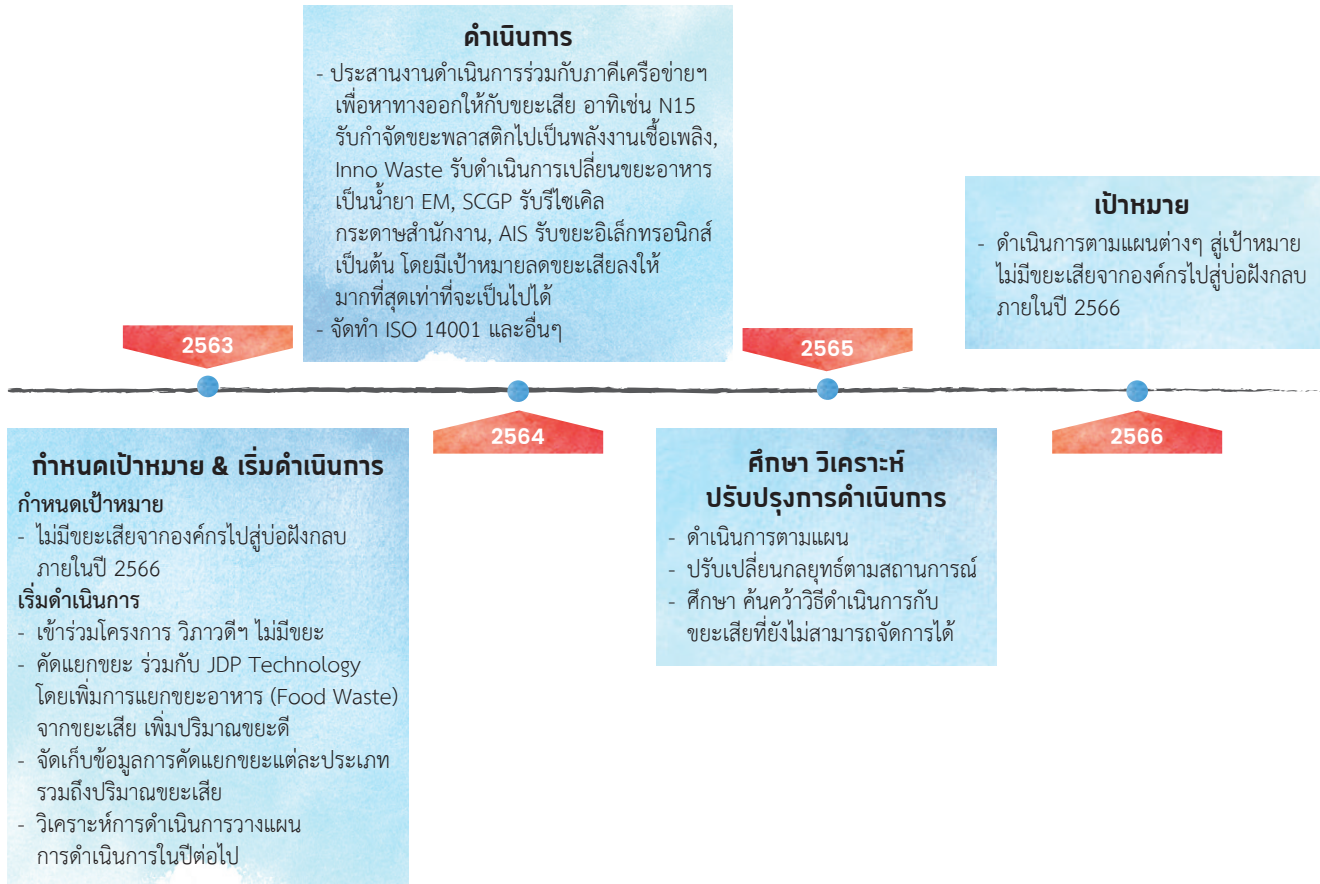
รูปภาพแสดงการลงบันทึกข้อมูลประจำเดือนร่วมกับภาคีเครือข่าย ๆ ผ่าน Google form

การตั้งเป้าหมาย และการวัดผลอย่างเป็นรูปธรรม

1. ขยะจากบริษัทฯ ไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566

- ก่อนที่จะได้เริ่มดำเนินการบริหารจัดการขยะนั้น บริษัทฯ ได้เคยตั้งเป้าหมายว่าจะลดปริมาณขยะลงสู่บ่อฝังกลบให้เป็นศูนย์ให้ได้ภายในปี 2568 (ตั้งเป้าเมื่อปี 2563) แต่หลังจากที่ดำเนินการจัดการขยะในองค์กรแล้วนั้น พบว่าหากเรานำความรู้จากการร่วมแบ่งปันมาประยุกต์ใช้จะสามารถประหยัดระยะเวลาลงมาได้อีกมาก ดังนั้นบริษัทฯ จึงเปลี่ยนแปลงระยะเวลา จากเดิม ปี 2568 โดยลดลงมาอีก 2 ปี เป็นปี 2566 ที่จะไม่มีขยะจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปสู่บ่อฝังกลบ โดยมีตัวอย่างแผนการ ดังนี้
 - นำขยะเสียในปัจจุบันที่ไปบ่อฝังกลบนั้น ส่งไปยังบริษัท N15 Technology ซึ่งเป็นบริษัทที่รับขยะเสียไปแปลงเป็นเชื้อเพลิงผสม (Refuse Derived Fuel : RDF)

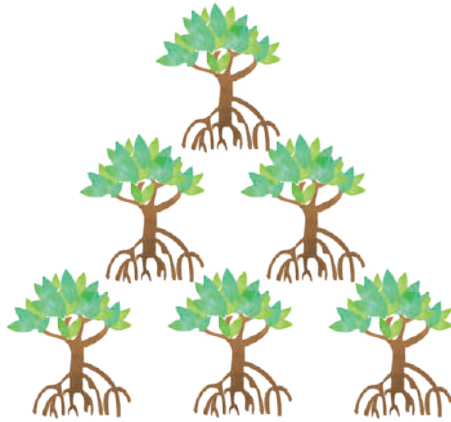
- การแปรรูปขยะอาหาร (Food Waste) จากเดิมที่ใช้เป็นอาหารสัตว์ (Animal Feed) โดยเข้าร่วมกับบริษัท Inno Waste (Thailand) ที่ จะเปลี่ยนขยะอาหารเป็นน้ำยา EM และหัวเชื้อปุ๋ย สามารถต่อยอดเป็นประโยชน์ไปยังชุมชนหรือส่งเสริมเป็นกิจกรรมจิตอาสาได้ในอนาคต
- การจัดการอบรมควมรู้ในการคัดแยกขยะกับทางบริษัท GEPP Sa-Ard และเสนอนำเข้าสู่การปฐมนิเทศอบรมกับพนักงานทุกท่านในบริษัทฯ ซึ่งจะส่งผลให้ปริมาณขยะเสี่ยลดลงและเพิ่มประสิทธิภาพขยะอีกด้วย



ภาพจาก N15 และ Inno Waste

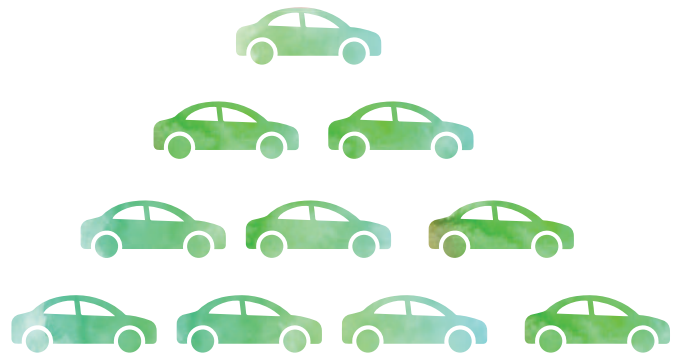
2. การวัดผลจากการบริหารจัดการขยะ

- จากข้อมูลที่ได้บันทึกในทุกเดือนนั้น บริษัทฯ ได้ส่งข้อมูลเพื่อร่วมสมัครชิงรางวัล Low Carbon Business: Waste Management และ Engagement Award จากทางเครือข่ายเพื่อความยั่งยืนแห่งประเทศไทย Thailand Responsible Business Network (TRBN) โดยอยู่ในขั้นตอนการรอประกาศผล อีกทั้งยังยื่นข้อมูลไปยังองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก องค์การมหาชน (อบก.) เพื่อพิจารณาเข้าข่ายเกณฑ์โครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก Low Emission Support Scheme: LESS ทาง อบก. ประกาศผลออกมาโดยมอบเกียรติบัตรเพื่อแสดงว่า บริษัทฯ มีการดำเนินการจัดการขยะไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ โดยบริษัทฯ ได้รับการประเมินว่าระหว่างปี 2562 ถึง 2563 นั้น บริษัทฯ สามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 245.750 ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า สามารถเปรียบเทียบกับปลุกต้นไม้ใหญ่ (ป่าชายเลน) ไป 476 ต้น หรือหากเปรียบเทียบเป็นรถยนต์ จะเท่ากับการใช้งานรถยนต์ (เชื้อเพลิงเบนซิน 50 ลิตร ต่อ 1 คัน) เป็นจำนวน 2,104 คัน

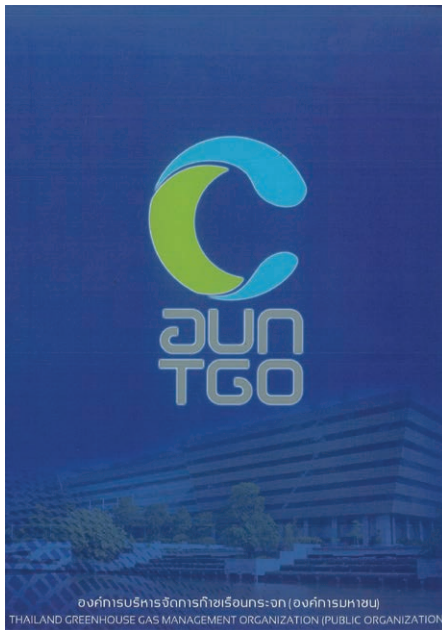


ต้นไม้* = 476 ต้น

*ต้นไม้ใหญ่ ขนาดลำต้น 12 ซม.



รถยนต์ = 2,104 คัน



ภาพใบประกาศเกียรติคุณจากกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน)



เกณฑ์การประเมิน

LOW - CARBON BUSINESS WASTE MANAGEMENT

Process

- ต้นทาง**
 - การจัดการขยะสำหรับคัดแยก
 - กระบวนการคัดแยก
- กลางทาง**
 - ระบบการจัดเก็บขยะ
 - ความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่คัดแยก
- ปลายทาง**
 - การทำจัดขยะทุกประเภทถึงปลายทาง



Data Management

- กระบวนการบันทึกที่ถูกต้อง
- ข้อมูลน่าเชื่อถือ ตรวจสอบได้
- การบันทึกข้อมูลครอบคลุมขยะทุกประเภท
- การบันทึก และส่งข้อมูลอย่างต่อเนื่อง
- การนำข้อมูลไปวิเคราะห์ และไปใช้ให้เกิดประโยชน์

Recycling Rate

- อัตราการรีไซเคิลภาพรวม ไม่ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่ม โดยคะแนนจะถูกแบ่งเป็นอันตรภาค (โดยอิงกลุ่ม)

Participation

- นโยบาย/ กฎระเบียบ ที่เอื้อต่อการจัดการขยะ
- การสร้างความร่วมมือภายในองค์กรในทุกระดับ
- กระบวนการสร้างแรงจูงใจที่น่าสนใจ
- ความสม่ำเสมอในการสื่อสารกับผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- การให้ความสำคัญต่อเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการดูแลเรื่องขยะ

รายละเอียดการดำเนินงาน



* ข้อมูลระยะสิ้นสุด ณ พฤศจิกายน 2563
* สถิติในการตัดสินใจที่กรรมการ

* การลงพื้นที่ และการส่งเอกสารตามกำหนด ถือเป็นส่วนหนึ่งของการตัดสินใจของรางวัล



ภาพหลักเกณฑ์การประเมินรางวัล Low Carbon Business: Waste Management และ Engagement Award และ Timeline การดำเนินงาน



3. ตั้งเป้าการจัดทำ ISO 14001

- จากการที่บริษัทฯ ได้สมัครเพื่อร่วมชิงรางวัลตั้งที่กล่าวในข้อ 2 นั้นแล้ว บริษัทฯ มีแผนในการจัดทำ ISO 14001 ที่เป็นมาตรฐานขององค์กรมิติด้านสิ่งแวดล้อม ถือว่าเป็นอีกปัจจัยสำคัญของการดำเนินธุรกิจ ซึ่งการแสดงออกในฐานะผู้ให้บริการว่ามีมาตรฐานระบบจัดการสิ่งแวดล้อมนั้นจะส่งผลถึงความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการรวมถึงภาคนักลงทุน อีกทั้งในอนาคตบริษัทฯ ยังสามารถต่อยอดการตั้งเป้าจัดทำ ISO 14064 หรือมาตรฐานสากลในเรื่องการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอีกด้วย

บริษัทฯ มีความตั้งใจอย่างมากในการดำเนินการลดปริมาณขยะเสี่ยลงสู่บ่อฝังกลบ ซึ่งเป็นสาเหตุหลักในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ อันส่งผลต่อให้เกิดภาวะเรือนกระจก (ภาวะโลกร้อน) และต้องดำเนินการอย่างถูกต้องมีธรรมาภิบาล ตรวจสอบข้อมูลได้ ซึ่งหากบริษัทฯ บรรลุเป้าหมายการดำเนินการกำจัดขยะลงสู่บ่อฝังกลบให้เป็นศูนย์ ภายในปี 2566 จะทำให้สามารถตอบโจทย์ในการจัดการขยะได้อย่างยั่งยืน

6.4 การใช้พลังงานด้านอื่นๆ

จากการเก็บข้อมูล พบว่าปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้าและทรัพยากรน้ำ สำหรับปี 2562 และปี 2563 มีปริมาณการใช้ดังต่อไปนี้

ประเภท	ปริมาณการใช้ในปี 2562	ปริมาณการใช้ในปี 2563	ส่วนต่างเทียบเป็น
พลังงานไฟฟ้า	2,761,467 กิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh)	2,042,789 กิโลวัตต์ชั่วโมง (kWh)	 ปริมาณที่ลดลง = จำนวนการใช้ไฟฟ้า ของบ้าน 86 หลัง ใน 1 ปี
ปริมาณการใช้น้ำ	16,921 ลูกบาศก์เมตร (m ³)	9,932 ลูกบาศก์เมตร (m ³)	 ปริมาณที่ลดลง = ระบายน้ำโอลิมปิก 2.5 สระ

ซึ่งจากข้อมูลดังกล่าวจะเห็นได้ว่าปริมาณการใช้ไฟฟ้าและการใช้น้ำในปี 2563 นั้นลดลงจากปี 2562 อย่างเป็นนัยสำคัญ อันเนื่องมาจากมาตรการ Work from home เนื่องด้วยสถานการณ์ COVID-19 ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชียจะทำการเก็บข้อมูลเพื่อนำไปปรับใช้เป็นนโยบายและเป้าหมายต่อไปในอนาคต

7. แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน

(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 401-1, 404-2)

บริษัทมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงานประจำปี ตามตัวชี้วัดที่พนักงานได้กำหนดขึ้นและยอมรับ พร้อมกับหัวหน้างานในช่วงต้นปีของแต่ละปี การประเมินทำให้พนักงานได้รับทราบว่าตนเองจะต้องดำรงการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพดีแล้ว หรือเพิ่มเติม ปรับปรุง ในส่วนใดก็ตาม เพื่อให้การปฏิบัติงานของพนักงานมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นทำให้เกิดความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทฯ ได้ประกาศให้พนักงานและหัวหน้างานทำการประเมินผลการทำงานประจำปี 2563

ในปี 2563 นั้น พนักงานและหัวหน้างานได้มีการตั้งเป้าหมายการปฏิบัติงานร่วมกันไว้ก่อนหน้าแล้ว โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ Goal (ตัวชี้วัดการปฏิบัติงานของพนักงาน) และ Purpose (พฤติกรรมในการปฏิบัติงานของพนักงานที่สอดคล้องกับค่านิยมขององค์กร) โดยมี Individual Development Plan เป็น Optional

การประเมินผลการปฏิบัติงาน

ในส่วนของการดูแลพนักงานโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลนั้น เริ่มต้นเมื่อบริษัทรับพนักงานเข้ามาตามคุณสมบัติที่กำหนดในแต่ละตำแหน่งงาน และค่าตอบแทน สวัสดิการที่เหมาะสมสอดคล้องและสามารถแข่งขันได้กับบริษัทอื่นๆ ในธุรกิจเดียวกัน ตลอดระยะเวลาที่พนักงานปฏิบัติงานกับบริษัท บริษัทจะดูแลพนักงานในด้านต่างๆ อย่างเช่นจัดการฝึกอบรมเพื่อทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ความสามารถทั้งทางทฤษฎีและปฏิบัติให้แก่พนักงาน ให้พนักงานมั่นใจและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

อีกทั้ง พนักงานจะได้รับการบอกกล่าวชี้แนะจากหัวหน้างานสม่ำเสมอ ถึงผลการปฏิบัติงานซึ่งได้รับมอบหมาย ไม่ว่าจะเป็นการเสนอแนะผ่านการพูดคุยในการประชุมย่อยระหว่างพนักงานและหัวหน้างาน หรือทางอีเมลก็ตาม ทำให้พนักงานได้ทราบว่าตนเองต้องแก้ไขข้อผิดพลาดในงาน ตรงไหน หรือเพิ่มเติมในงานอย่างไรจากที่ได้อยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไป ทั้งนี้การประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นทางการจะถูกจัดทำขึ้นอย่างน้อยปีละหนึ่ง ครั้งในช่วงปลายปีโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะประกาศแจ้งให้พนักงานและหัวหน้างานทราบถึงขั้นตอนและระยะเวลาที่จะทำการประเมิน รวมถึงตามตัวชี้วัดที่ได้กำหนดขึ้นและตกลงร่วมกันในช่วงต้นปี ซึ่งเป็นตัวชี้วัดที่สอดคล้องกับ เป้าหมายความสำเร็จของบริษัท

กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี 2563 นั้น เริ่มต้นในเดือน ธันวาคม 2563 โดยหัวข้อการประเมินนั้น จะแบ่งเป็น

1. ตัวชี้วัดความสำเร็จในงานที่พนักงานรับผิดชอบ - เป็นตัวชี้วัดซึ่งพนักงานตกลงกับหัวหน้างานไว้ตอนต้นปี เพื่อวัดว่างานที่พนักงานแต่ละคนรับผิดชอบนั้นเสร็จสิ้นถูกต้อง
2. การพัฒนาตนเองของพนักงาน - บริษัทเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาตนเอง ไม่ว่าจะโดยรับการฝึกอบรม การหาความรู้เพิ่มเติมในทางอื่นๆ หรือการนำความรู้ประสบการณ์มาแบ่งปันให้เพื่อนพนักงาน เรียนรู้ไปด้วยกัน
3. การใช้ดิจิทัลในการทำงาน - บริษัทสนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงาน โดยเกิดประสิทธิภาพสูงสุด ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการสร้างสรรค์ ลดความซ้ำซ้อน และลดความเสี่ยงในการเกิดความผิดพลาด
4. การบริการลูกค้า - เป็นการคำนึงถึงลูกค้าที่พนักงานต้องใส่ใจบริการ และให้ความช่วยเหลือ

นอกจากนี้ ในการประเมินพนักงาน บริษัทยังเล็งเห็นว่า นอกเหนือจาก ความรู้ความสามารถและทักษะของพนักงานซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้เกิด ความสำเร็จตามเป้าหมายแล้วนั้น ยังมีค่านิยม (Value) ของบริษัท ซึ่งเป็น สิ่งที่ช่วยผลักดันให้ผลงานนั้นดียิ่งขึ้น อย่างเช่น บริษัทมีค่านิยมให้พนักงาน “Make It Happen ทำให้เกิดขึ้น” หากพนักงานเกิดความคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ ที่จะพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติงานจากเดิมให้เกิดประสิทธิภาพ ยิ่งขึ้น ช่วยลดเวลาการปฏิบัติงานและช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัท พนักงาน สามารถนำเสนอต่อหัวหน้างานได้

จะเห็นได้ว่าค่านิยมของบริษัทนั้น นอกจากจะผลักดันให้เกิดผลงานที่ดี ยิ่งขึ้นของพนักงานและเกิดความสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทแล้ว ยังทำให้พนักงานเกิดความภูมิใจ กล้าที่จะคิดและศึกษารายละเอียด เพิ่มเติมเพื่อนำมาพัฒนาการปฏิบัติงานต่อไป

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปี

1. พนักงานทำการประเมินตนเองส่งไปยังหัวหน้างาน
2. หัวหน้างานพูดคุยกับพนักงานในเรื่องผลการปฏิบัติงานที่ผ่านมา และทำการประเมินให้คะแนนพนักงาน
3. หัวหน้างานส่งผลการประเมินงานมายังฝ่ายทรัพยากรบุคคล

ในสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งส่งผลกระทบต่อพนักงานในด้านความเป็นอยู่ อย่างเช่น กรณีพนักงานเต็มใจให้ความร่วมมือบริษัทในการลาไม่รับค่าจ้าง เพื่อให้บริษัทยังคงสามารถดำเนินธุรกิจได้ ในขณะที่รายได้จากการปฏิบัติการ บินของบริษัทยลดลง ฝ่ายทรัพยากรบุคคลเล็งเห็นช่องทางและโอกาส ในการสร้างรายได้จากทางอื่นๆ ให้พนักงาน จึงมีศึกษาและร่วมมือกับ บริษัท และ/หรือธุรกิจอื่นๆ ที่เปิดรับให้พนักงานของเราได้เข้าร่วม โครงการ Second Job โดยการอบรมเพิ่มเติมทักษะให้พนักงานสามารถ ปฏิบัติงานและก่อให้เกิดรายได้อื่น

นอกจากนี้ พนักงานยังอาจได้รับผลกระทบทางจิตใจ เนื่องจากสถานการณ์นั้น เป็นการแพร่ระบาดที่ต้องใช้ระยะเวลาในการจัดการ ภาพรวมของ เศรษฐกิจ การดำเนินชีวิตและการประกอบอาชีพต่างๆ ติดขัด อย่างเช่น การป้องกันการแพร่ระบาดด้วยการปิดประเทศ ปิดจังหวัด อนุญาตให้มีการค้าขายในเวลาสั้นลง โรงเรียนกำหนดให้นักเรียนเรียนออนไลน์ สิ่งเหล่านี้ อาจเกิดขึ้นกับสมาชิกในครอบครัวของพนักงาน ทำให้พนักงานเกิดความ หดหู่ไม่สบายใจ บริษัทจึงได้มีช่องทางให้พนักงานขอคำปรึกษามายังกลุ่ม Peer Support ซึ่งบริษัทก่อตั้งทีมนี้ขึ้นเพื่อรับฟังปัญหาของพนักงาน

ตามที่ได้กล่าวข้างต้น บริษัทดูแลพนักงานในทุกสถานการณ์ที่เกิดขึ้น ทั้งในช่วงเวลาปกติที่บริษัทดำเนินธุรกิจได้ดี บริษัทมีการพิจารณาให้รางวัล พนักงานตามผลประกอบการ ในรูปแบบการจ่ายเงินโบนัสและปรับเงินเดือนประจำปี แต่ในปี 2563 สถานการณ์ไม่ปกติบริษัทจึงไม่พิจารณา จ่ายเงินโบนัส

การสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน

บริษัทมีเครื่องมือในการวัดความพึงพอใจของพนักงาน เพื่อให้ทราบว่า พนักงานมีความสุขกับการทำงานหรือไม่ ภายใต้สิ่งที่บริษัทได้ดูแลจัดหา ให้ ซึ่งเครื่องมือที่กล่าวถึงคือ แบบสำรวจความพึงพอใจของพนักงานโดย ฝ่ายทรัพยากรบุคคลที่จะดำเนินการสำรวจปีละ 1 ครั้ง นำข้อมูลมา วิเคราะห์หาผลลัพธ์ว่าพนักงานมีความสุขและพึงพอใจในการปฏิบัติงาน กับบริษัทหรือไม่และระดับไหน นอกจากนั้นบริษัทจะดำเนินการหาข้อมูล เพิ่มเติมด้วยการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Focus Group) ข้อมูลเหล่านี้มี ประโยชน์อย่างมากต่อบริษัท ในการรักษาพนักงานที่มีความสามารถให้ อยู่กับบริษัทและเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของพนักงานได้

หัวข้อแบบสอบถามความพึงพอใจของพนักงานแบ่งเป็น 10 หัวข้อ ซึ่ง ผลลัพธ์ที่ได้เป็นคะแนนเฉลี่ยของทั้งหมดเท่ากับ 4.3 ซึ่งเป็นคะแนนที่ได้ เกินกว่า เป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ 4 จาก 5 คะแนน ซึ่งฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้ ดำเนินการเก็บข้อมูลเชิงคุณภาพ (Focus Group) ต่อไป

การวัดระดับความพึงพอใจและ/หรือประเมินความผูกพันของพนักงานที่มีต่อองค์กร

บริษัทฯ สำนวความพึงพอใจของพนักงานเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทได้ส่งแบบสำรวจไปให้พนักงานเพื่อสอบถามความพึงพอใจและความเป็นอยู่ของพนักงาน ว่าที่ผ่านมาในปี 2563 นั้น พนักงานได้รับการสนับสนุนในด้านต่างๆ เพื่อการปฏิบัติงานที่สะดวกหรือไม่ อย่างไร

โดยผลลัพธ์ที่ได้จากการสอบถาม พนักงานมีระดับอารมณ์เป็นบวกที่คะแนน 4.3 จากคะแนนเต็ม 5 และมีสัดส่วนอารมณ์เชิงบวกเป็นจำนวนร้อยละ 79 เชิงกลางร้อยละ 21 และเชิงลบร้อยละ 0 จากพนักงานที่เข้าร่วมทำการสำรวจจำนวน 4,398 คน



ทั้งนี้บริษัทได้พัฒนาความพึงพอใจในด้านต่างๆ ของพนักงานตามหัวข้อแบบสอบถาม คือ

โอกาสในการเรียนรู้ที่แอร์เอเชีย

เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 ที่เกิดขึ้นในปี 2563 บริษัทได้ปรับเปลี่ยนแผนปฏิบัติการบิน จากการบินที่เกี่ยวเนื่องน้อยลง ทำให้พนักงานมีเวลามากขึ้น บริษัทจึงได้ติดต่อบริษัทอื่นๆ ภายนอก ซึ่งอยู่ในธุรกิจต่างๆ เพื่อร่วมมือกันในการหางานเสริม (Second job) ให้กับพนักงาน เช่น งานขายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งเมื่อพนักงานที่สนใจสมัครเข้าร่วมโครงการ พนักงานจะได้รับการอบรมออนไลน์ครอบคลุมหัวข้อต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นวิธีการพูดเข้าสู่การขาย การปิดการขายและกฎหมายเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ นอกจากนี้ เมื่อเรียนออนไลน์จบพนักงานยังได้รับโอกาสเข้าไปศึกษาโครงการจริง เรียนรู้ผ่าน workshop เรียนรู้การปรับเปลี่ยนข้อบกพร่องของโครงการมาแนะนำเสนอให้กลายเป็นข้อดี เรียนรู้เทคนิคในการขายต่างๆ

ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2563 มีพนักงานสนใจสมัครเข้าร่วมโครงการจำนวน 300 คน และผ่านการคัดเลือกเพื่อปฏิบัติงานจริง 98 คน

การยอมรับและชื่นชมเมื่อทำงานได้ดี

บริษัท ได้นำภาพประกอบการทำความดีของพนักงาน ช่วยเหลือผู้โดยสารที่ล้มกระเปาะล้มกระไว้ ให้ได้รับคืนในเวลารวดเร็ว ทำให้ผู้โดยสารได้รับความพึงพอใจอย่างมาก มีการชมเชยผ่านมายังบริษัท บริษัทได้ชมเชยไปยังพนักงาน แผนก และภาพแสดงความชมเชยจากผู้โดยสารไปแสดงยังโทรทัศน์ที่ติดตั้งอยู่ทั่วบริษัท รวมถึงห้องอาหารพนักงาน ให้พนักงานท่านอื่นๆ ได้ร่วมชื่นชมการทำดี

อัตราการลาออกของพนักงานในปี 2563

ในปี 2563 อัตราการลาออกเท่ากับร้อยละ 3.8 โดยคิดจากจำนวนพนักงานเฉลี่ยปี 2563 ที่จำนวน 5,672 คน ซึ่งเป็นอัตราการลาออกที่ไม่เป็นนัยสำคัญ และไม่ส่งผลกระทบต่อในการดำเนินธุรกิจ

การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ของพนักงาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งใจที่จะสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีจึงมีนโยบายพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ และเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัทอย่างยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน โดยได้รับความร่วมมือในการเข้าร่วมอบรม ดังนี้

จำนวนพนักงานที่ได้รับการอบรมทั้งหมด

5,595 คน



จำนวนพนักงาน
(เพศหญิง)

2,066 คน

37%



จำนวนพนักงาน
(เพศชาย)

3,529 คน

63%

จำนวนชั่วโมงเรียนเฉลี่ยต่อคน

1.5 ชั่วโมง



บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่ให้พนักงานต้องเข้ารับการฝึกอบรมเพื่อยกระดับศักยภาพในการทำงาน และส่งเสริมทัศนคติที่ดี พร้อมทั้งพัฒนาทักษะสำคัญในการทำงานประสานกันเป็นทีมอย่างมีประสิทธิภาพ ผ่านการเรียนรู้ทั้งรูปแบบห้องเรียน และการเรียนรู้แบบออนไลน์ โดยมีเป้าหมายในการฝึกอบรมโดยเฉลี่ย 3.5 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี

ในปี 2563 พนักงานได้รับการอบรมทั้งสิ้นโดยเฉลี่ย 1.5 ชั่วโมง เนื่องจากผลกระทบช่วง COVID-19 (ค่าเฉลี่ยจากจำนวนพนักงานที่เข้าอบรมทั้งหมดหารด้วยจำนวนวิชาและชั่วโมงรายวิชา ข้อมูลที่ได้นำมาจากการคำนวณของผ่านระบบ Training Management System ซึ่งเป็นระบบบันทึกข้อมูลการอบรมส่วนกลางของบริษัท) โดยได้ฝึกอบรมพนักงานทั้งสิ้น 5,595 คน คิดเป็นเพศชายทั้งหมด 3,529 คน และเพศหญิง 2,066 คน เป็นสัดส่วน ร้อยละ 63 และ ร้อยละ 37 ตามลำดับ ซึ่งทั้งหมดเป็นพนักงานประจำ

8. การลงทุนทางสังคม (GRI 201-1, 103-1, 103-2, 103-3, 413-1, 413-2)

Journey D

โอกาสและความท้าทาย

เปลี่ยนวิกฤต COVID-19 ให้เป็นโอกาส : การพลิกฟื้นทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 มีผลกระทบต่อเศรษฐกิจในประเทศไทย ปี 2563 เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการล็อกดาวน์ประเทศ การใช้มาตรการลดความถี่ของเที่ยวบิน ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศลดน้อยลงจากข้อมูลกองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬาตลอดปี 2563 พบว่าจำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยเดินทางท่องเที่ยวประมาณ 12.23 ล้านคน-ครั้ง และมีรายได้จากการท่องเที่ยว 5.44 หมื่นล้านบาท หดตัวร้อยละ 46.36 จากปีที่ผ่านมา เนื่องจากพฤติกรรมของนักท่องเที่ยวมีการเปลี่ยนไปในรูปแบบของ New Normal คือการปรับการดำเนินชีวิตประจำวัน เพื่อให้มีความปลอดภัยควบคู่ไปกับการรักษาสุขภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

วิกฤตในครั้งนี้ถือเป็นอีกหนึ่งความท้าทายต่อธุรกิจสายการบินที่จะต้องดำเนินงานในหลายภาคส่วนของธุรกิจ ถึงแม้จะส่งผลกระทบต่อผลกำไรเพียงใด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงคำนึงถึงการสร้างความรับผิดชอบร่วมไปกับการก่อให้เกิดผลดีต่อสังคมในหลายมิติ ซึ่งก่อนหน้านี้มีการดำเนินงานด้านการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน เพื่อสร้างการรับรู้ให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เน้นการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้เป็นนักท่องเที่ยวคุณภาพ รวมถึงช่วยแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำและการกระจายรายได้การท่องเที่ยวไปสู่คนในท้องถิ่น ผ่านการสนับสนุนและทำงานเคียงข้างชุมชนมากกว่า 10 ชุมชนทั่วประเทศ ตลอดระยะเวลากว่า 5 ปี โดยมีเป้าหมายหลักในการณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกของการเดินทางอย่างรับผิดชอบและยั่งยืน ผ่านกลยุทธ์ 3 ด้านในการดำเนินการส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

1. หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมาย
2. การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
3. การสร้างการรับรู้และสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน

หากพิจารณาอย่างถ่องแท้จะเห็นได้ว่าถึงแม้ภาคการท่องเที่ยวจะเป็นส่วนธุรกิจที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากวิกฤตการณ์ครั้งนี้ เนื่องจากที่ผ่านมารายได้หลักของชุมชนมาจากการท่องเที่ยว แต่หากพิจารณาในด้านการต่อยอดและสร้างโอกาสจากการขายสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นที่คงไว้ซึ่งอัตลักษณ์ของชุมชน เป็นอีกช่องทางหนึ่งที่สามารถขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากของชุมชนได้เป็นอย่างดี

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญต่อการรับมือสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 รวมถึงมุ่งเน้นต่อการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ชุมชนท่องเที่ยวในโครงการ Journey D ควบคู่ไปกับการยกระดับห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) ให้ครอบคลุมในทุกมิติ

เป้าหมายของ Journey D

ปี 2563

- สร้างเครือข่ายการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อระหว่างชุมชนให้ได้ 10 ชุมชน
- เป็นศูนย์กลางของเครือข่ายการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อและเป็นพันธมิตรระยะยาวกับชุมชน
- ขยายโครงการฯ และเชื่อมโยงพันธมิตรไปร่วมงานกับชุมชนอย่างหลากหลาย
- ส่งต่อโครงการ Journey D
 - ร่วมเป็นพันธมิตรกับกิจการเพื่อสังคมเพื่อนำเสนอประสบการณ์/วัฒนธรรมท้องถิ่น ถ่ายทอดผ่านเมนูอาหารท้องถิ่นของชุมชน

ปี 2564

- พัฒนาองค์ความรู้ด้านช่องทางการตลาดแบบออนไลน์
- ส่งเสริมผลิตภัณฑ์หรือสินค้าชุมชนโดยนำเสนอถึงเอกลักษณ์ของท้องถิ่น
- เป็นช่องทางในการช่วยกระจายสินค้าชุมชนไปยังภูมิภาคต่างๆ
- ประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวโดยชุมชน ให้เป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวทั่วประเทศ
- สร้างคุณค่าและมูลค่าให้กับอาหารหรือผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นให้เป็นที่ยอมรับในระดับประเทศ

พัฒนาการที่สำคัญในปี 2563

- ชุมชนท่องเที่ยวทั่วประเทศไทยสนใจเป็นส่วนหนึ่งของโครงการ Journey D จำนวนมาก โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้คัดเลือกชุมชนเข้าร่วมโครงการเพิ่มเติมทั้งหมด 8 ชุมชน ประกอบไปด้วย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านปาง จังหวัดเชียงใหม่ ชุมชนเขมราฐ จังหวัดอุบลราชธานี และเครือข่ายท่องเที่ยวโดยชุมชนจังหวัดภูเก็ตทั้งหมด 6 ชุมชน
- การประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน ผ่านช่องทาง สังคมออนไลน์ ของแอร์เอเชีย
- กิจกรรม CSR เป็นตัวกลางในการขนส่งที่ช่วยกระจายผลผลิตสินค้าการเกษตรของชุมชน เพื่อระบายนผลิตผลในช่วงวิกฤต COVID-19
- ประสบผลสำเร็จในการผลักดันโครงการ Journey D ให้เป็นการสร้างคุณค่าร่วม CSV โดยที่สามารถแก้ปัญหาสังคม และสามารถสร้างคุณค่าและโอกาสให้กับธุรกิจในเวลาเดียวกัน เช่น การสร้างความผูกพันกับแบรนด์ เพิ่มกลุ่มลูกค้าใหม่ และเพิ่มพันธมิตรเพื่อความยั่งยืน

แนวทางการบริหารจัดการ

การจัดการการท่องเที่ยวชุมชน บนรากฐานของความยั่งยืนทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม คือ เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคม การท่องเที่ยวที่ไม่รับผิดชอบต่อและเกินสมดุลในขณะเดียวกัน ก็เป็นเครื่องมือในการสร้างคุณค่าให้กับธุรกิจสายการบิน

ผลการดำเนินงานปี 2563

- การนำเสนอคุณค่าอันเป็นเอกลักษณ์สำคัญของการบอกเล่าของชุมชนผ่านเรื่องราวที่มีความหมายควบคู่ไปกับการรักษาวิถีท้องถิ่น
- การประชาสัมพันธ์เส้นทางท่องเที่ยวโดยชุมชนร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย โครงการ Hello Winter
- การออกแบบประสบการณ์ระยะสั้นเรื่องราววัฒนธรรมวิถีของชุมชน นำเสนอผ่านอาหารท้องถิ่น
- การเป็นตัวกลางในการกระจายผลผลิตสินค้าการเกษตรมากกว่า 1000 กิโลกรัม
- การส่งมอบประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยวโดยชุมชน ให้กับกลุ่มลูกค้า Incentive ได้เรียนรู้และสัมผัสวิถีชีวิตท้องถิ่น เพื่อเป็นการบอกต่อความประทับใจ ขยายการรับรู้ในวงกว้างให้เป็นที่รู้จัก

หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมาย

การพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวภายในประเทศ มีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างมาก และสร้างโอกาสในการกระจายรายได้สู่ชุมชน เกิดการจ้างงานในท้องถิ่นมากขึ้น Journey D ได้ออกแบบหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับชุมชนที่เป็นสมาชิกโครงการ Journey D โดยมีการดำเนินงานดังนี้

- การอบรมทักษะการเล่าเรื่อง สืบค้นอัตลักษณ์ท้องถิ่น การสร้างเทคนิคการเล่าเรื่องดึงดูดเด่นให้มีความเชื่อมโยงเพื่อผูกความสัมพันธ์ระหว่างเรื่องให้มีความน่าสนใจ เพื่อสื่อสารให้ตรงความต้องการของนักท่องเที่ยวกลุ่มเป้าหมาย
- การอบรมการเชิงปฏิบัติการ “7 Service Wonders” ใส่ใจ จริงใจ ในบริการ โดยศูนย์การเรียนรู้ไทยแอร์เอเชีย

การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน

การสร้างข่ายเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่ช่วยกระจายความเลื่อมล้ำทางสังคมในภาคของธุรกิจท่องเที่ยว โดยทางบริษัทมีการขยายพื้นที่ดำเนินการเพิ่มขึ้นอีก 8 ชุมชน ได้แก่

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

การเพิ่มจำนวนชุมชน เป็นอีกหนึ่งช่องในการกระจายจำนวนนักท่องเที่ยวเพื่อเป็นทางเลือกให้กับผู้ที่สนใจเดินทางท่องเที่ยว ตัดสินใจท่องเที่ยวได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงบทบาทเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงเพื่อให้เกิดเครือข่ายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือการเชิญชวนพันธมิตรธุรกิจและองค์กรที่เลี้ยงต่างๆ ลงไปต่อยอดพัฒนาชุมชนท่องเที่ยวร่วมกัน

การสร้างการสื่อสารและสร้างประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน

สร้างการสื่อสารต่อสาธารณะ

การสื่อสารกับสังคมในวงกว้าง เพื่อรณรงค์การท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อชาวบ้านจากชุมชน Journey D ทั้ง 4 ชุมชนมีบทบาทเป็นศูนย์กลางในการสื่อสาร เป็นตัวแทนในการรณรงค์ให้ผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มได้ตระหนักถึงความสำคัญของการมีจิตสำนึกของการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อ

- Hello Winter แคมเปญท่องเที่ยว 60 เส้นทางความสุข @เมืองไทย ร่วมกับการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จุดเด่นการท่องเที่ยวชุมชน และการท่องเที่ยวแบบรับผิดชอบมาเป็นไฮไลต์ โดยมอบโอกาสรับสิทธิบัตรถือนันทนาการ (Complimentary Voucher) สำหรับ 30 ท่านแรก เพียงสำรองที่นั่งแอร์เอเชียและซื้อแพ็คเกจท่องเที่ยวชุมชนกับ Journey D ที่ ชุมชนผาหมี จ.เชียงราย ชุมชนโคกเมือง จ.บุรีรัมย์ ชุมชนพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช แล้วแสดงหลักฐานพร้อมดูรายละเอียดเพิ่มเติม ผ่าน www.journey-d.com
- กิจกรรมประชาสัมพันธ์แหล่งท่องเที่ยวชุมชน ผ่านแพลตฟอร์มแอร์เอเชีย

ส่งมอบประสบการณ์

เสน่ห์ของการท่องเที่ยวชุมชน คือ การให้นักท่องเที่ยวได้ลงไปสัมผัสวิถีชีวิต วัฒนธรรม ประเพณี ความเป็นอยู่ของชาวบ้านในชุมชน โดยการนำกลุ่มนักท่องเที่ยวที่เป็นที่รู้จักในสังคมมารับประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน และช่วยเป็นกระบอกเสียงในบอกต่อความรู้สึกที่ได้รับจากการดูแลของชาวบ้านในชุมชน

- Captain's Choice 2morrow scaler Beyond Frontiers กิจกรรม Incentive สำหรับผู้บริหารที่เรียนหลักสูตร 2morrow Scaler ได้ออกมาสัมผัสวิถีชีวิต และวัฒนธรรมท้องถิ่น
- ร่วมสนับสนุนกิจกรรม Outing บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) ชุมชนเกาะกลาง จ.กระบี่

แนวทางการดำเนินงานปี 2564

เป้าหมายต่อไปของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการเป็นแรงหลักในการขับเคลื่อนให้ชุมชนและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะอาสาเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงพันธมิตรและยังคงเป็นนักลงทุนระยะยาวทางสังคมให้ทุกผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้มีโอกาสสร้างการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบต่อและยั่งยืนร่วมกันผ่านกิจกรรมที่หลากหลายมากขึ้น โดยมีโครงสร้างดังนี้

- สร้างช่องทางการตลาด ในการนำเสนอสินค้าอัตลักษณ์ เพื่อเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้
- ส่งเสริมความยั่งยืน ด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย นอกจากสินค้าและบริการท่องเที่ยว เช่น การสนับสนุนให้ชุมชนมีทางเลือกในอาชีพที่หลากหลายในชุมชน
- ส่งมอบประสบการณ์ โดยนำชุมชนสู่การขายให้ช่องทางต่างๆ ทั้งสินค้าและบริการท่องเที่ยว
- สื่อสารต่อสาธารณะ ด้วยการใช้องค์กรที่แอร์เอเชียทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างการรับรู้

ประสิทธิภาพและผลลัพธ์ทางธุรกิจ (Effectiveness & Business Results)

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

แคมเปญ “เมื่อฉันบินได้ เธอต้องได้กินของดี” บินตรงจากทุกภูมิภาคส่งต่อของดีด้วยใจจากชุมชน เป็นการช่วยระบายผลิตภัณฑ์สินค้าการเกษตรของ พี่น้องในชุมชน มากกว่า 1,000 กิโลกรัม สร้างรายได้กว่า 100,000 บาทให้กับชุมชน นอกจากนี้ผู้บริโภคจะได้รับประทานวัตถุดิบต้นทางราคาต้นทุน และมีการสอดแทรกข้อมูลการท่องเที่ยวของชุมชนผ่านการ์ดแทนคำขอบคุณที่ร่วมสนับสนุนสินค้าชุมชน ถือเป็นสร้างการรับรู้ที่ดีให้กับผู้บริโภค

จากการดำเนินงานตลอดปี 2563 ที่ผ่านมา พบว่าภาคอุตสาหกรรมท่องเที่ยวเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตแพร่ระบาด COVID-19 มากที่สุด จากมาตรการควบคุมการระบาดของโรค COVID-19 ทำให้เกิดมีข้อจำกัดการเตรียมความพร้อมในการรองรับนักท่องเที่ยว ส่งผลให้แหล่งท่องเที่ยว อาคารรับนักท่องเที่ยวได้น้อยลง เพื่อสุขอนามัยของนักท่องเที่ยว ส่งผลให้ชุมชนขาดรายได้ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เล็งเห็นถึงโอกาสในการเพิ่มรายได้ในหลายมิติมากยิ่งขึ้น คือการเป็นตัวกลางช่วยกระจายผลผลิตและสินค้าของชุมชน เป็นการส่งต่อวัตถุดิบจากท้องถิ่นสู่คนเมือง บอกเล่าวิถีผ่านอัตลักษณ์ของสินค้า โดยมีการทำงานร่วมกับ Social Enterprise เพื่อช่วยขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจแผ่ขยายความยั่งยืนไปยังพี่น้องในชุมชน ที่อยู่ภายใต้โครงการ Journey D และคาดว่าจะขยายเครือข่ายให้ครอบคลุมหลายพื้นที่มากยิ่งขึ้น

แผนผังห่วงโซ่คุณค่า

โครงสร้างองค์กร	นโยบายด้านการเงิน	การบัญชี	การกำกับดูแลและข้อบังคับ	กฎหมาย	กิจการด้านชุมชน
การจัดการทรัพยากรมนุษย์	การฝึกอบรมด้านการจัดการเที่ยวบิน เส้นทางบิน และการวิเคราะห์ผลตอบแทน	การฝึกอบรมนักบิน การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย	การฝึกอบรมด้านการจัดการกระเป๋า	การฝึกอบรมตัวแทนจำหน่าย	การฝึกอบรมการให้บริการสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
การพัฒนาเทคโนโลยี	ระบบการสำรองที่นั่ง ระบบการจัดสินค้าและบริการบนเครื่องบิน ระบบการจัดการตารางบิน ระบบการจัดการผลตอบแทน			การวิจัยตลาดและการพัฒนาสินค้า	ระบบการตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระ
การจัดซื้อจัดจ้าง	เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร				
	<ul style="list-style-type: none"> • การเลือกเส้นทางบิน • ระบบการบริการผู้โดยสาร • ระบบการจัดการผลตอบแทน (ราคา) • เชื้อเพลิง • การจัดตารางบิน • การจัดการตารางบินลูกเรือ • การวางแผนการจัดหาเครื่องบิน 	<ul style="list-style-type: none"> • การปฏิบัติการห้องตัวโดยสาร • การปฏิบัติการประตูทางออกขึ้นเครื่องบิน • การปฏิบัติการอากาศยาน • การให้บริการบนเที่ยวบิน • การจัดการกระเป๋าสัมภาระ • ห้องตัวโดยสาร 	<ul style="list-style-type: none"> • ระบบกระเป๋าสัมภาระ • เครื่องช่วยการบิน 	<ul style="list-style-type: none"> • โปรโมชัน • โฆษณา • โปรแกรมสะสมคะแนนสำหรับสมาชิก • โปรแกรมตัวแทนจำหน่าย • การขายตัวโดยสารแบบกลุ่ม • ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ 	<ul style="list-style-type: none"> • สัมภาษณ์ผู้โดยสาร • ติดตามข้อร้องเรียนจากผู้โดยสาร
	การขนส่งขาเข้า	การปฏิบัติการ	การขนส่งขาออก	การตลาดและการขาย	การให้บริการ

ค่าธรรมเนียมไม่เคยขาด

โอน เงินต่างประเทศ

ง่าย ไม่ต้องไปสาขา ผ่าน **K PLUS**

โอนได้แล้ววันนี้



ปลายทางรับเงินไวเต็มจำนวน
12 สกุลเงิน **30** ประเทศ

K+ ชีวิตจริงใช้จริง

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในปี 2563 เผชิญกับการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) และผ่านจุดต่ำสุดจากวิกฤตไปแล้ว อีกทั้งกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลกที่เริ่มฟื้นตัวจากการผ่อนปรนมาตรการควบคุมการแพร่ระบาด การผ่อนคลายนโยบายการเงินและการคลัง และความสำเร็จในการคิดค้นวัคซีนป้องกัน COVID-19 อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวยังมีความไม่แน่นอน หากสถานการณ์การระบาดยืดเยื้อและรุนแรง รวมถึงความไม่มีประสิทธิผลของวัคซีนและการแพร่กระจายของวัคซีน ในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 เศรษฐกิจสหรัฐฯ ลดลงร้อยละ 2.5 ฟื้นตัวต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน หนุนจากการส่งออกและการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งสะท้อนจากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ที่ปรับตัวสูงขึ้น แม้ว่ามีการลดค่าใช้จ่ายภาครัฐ ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐฯ ในปี 2563 หดตัวร้อยละ 3.5 จากการขยายตัวร้อยละ 2.2 ในปีก่อน เช่นเดียวกับเศรษฐกิจจีนมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ในไตรมาสที่ร้อยละ 6.5 เป็นผลมาจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั้งภาคการผลิต การลงทุน และการบริโภคฟื้นตัวต่อเนื่อง อีกทั้งภาคส่งออกได้รับแรงหนุนจากความต้องการสินค้าในตลาดโลกที่ฟื้นตัว ส่งผลให้เศรษฐกิจจีนในปีนี้ได้เติบโตร้อยละ 2.3 ชะลอตัวจากปีก่อนที่ร้อยละ 6.0 ในขณะที่เศรษฐกิจยุโรปหดตัวร้อยละ 5.1 ในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ลดลงต่อเนื่องจากไตรมาสที่แล้ว โดยหลักได้รับผลกระทบจากการใช้มาตรการปิดเมือง (Lockdown) เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดระลอกใหม่ของ COVID-19 โดยสะท้อนจากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อภาคการผลิตที่ลดลง เป็นผลให้เศรษฐกิจยุโรปในปี 2563 หดตัวร้อยละ 6.8 เทียบกับการเติบโตที่ ร้อยละ 1.3 ในปี 2562

เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 ลดลงร้อยละ 4.2 ปรับตัวดีขึ้นจากไตรมาสก่อน แม้ว่าชะลอตัวระยะสั้นหลังจากเกิดการแพร่ระบาดรอบใหม่ โดยได้รับปัจจัยหนุนจากการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนและการลงทุนภาครัฐที่ปรับตัวขึ้นจากนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจ ในขณะที่การลงทุนภาคเอกชนและการส่งออกสินค้าลดลงในอัตราที่ชะลอลง ส่วนภาคการท่องเที่ยวยังฟื้นตัวได้อย่างจำกัด แม้ว่าจะเริ่มเปิดประเทศรับนักท่องเที่ยวประเภทพิเศษ (STV) ในไตรมาสนี้ ซึ่งมีจำนวนเพียง 10,822 คน อย่างไรก็ตาม

ก็มีการส่งเสริมให้มีการท่องเที่ยวภายในประเทศจากภาครัฐผ่าน “โครงการเราเที่ยวด้วยกัน” เพื่อกระตุ้นการใช้จ่ายภาคประชาชนและช่วยเสริมสภาพคล่องให้ผู้ประกอบการ ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวไทยและรายได้ฟื้นตัวดีขึ้น ในไตรมาสดังกล่าวมีจำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทยเพิ่มขึ้นเป็น 45.3 ล้านคน-ครั้ง แม้ว่าได้รับผลกระทบบางส่วนจากการแพร่ระบาดระลอกใหม่ที่เริ่มในช่วงกลางเดือนธันวาคม ทั้งนี้สถิติผู้เยี่ยมเยือนคนไทยและนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2563 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 46.4 และร้อยละ 83.2 ตามลำดับ โดยมีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวไทยและชาวต่างชาติ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่ร้อยละ 55.4 และร้อยละ 82.6 ตามลำดับ ส่งผลให้เศรษฐกิจไทยในปี 2563 ลดลงร้อยละ 6.1 เทียบกับการขยายตัวร้อยละ 2.3 ในปีก่อน

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ฟื้นตัวจากความต้องการท่องเที่ยวภายในประเทศที่สูงขึ้นในช่วงเทศกาล กอปรกับมาตรการสนับสนุนการท่องเที่ยวจากภาครัฐ โดยกลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศมากกว่าปริมาณที่นั้งก่อนการแพร่ระบาด ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารจำนวน 2.81 ล้านคน มีอัตราขนส่งผู้โดยสารในเดือนพฤศจิกายนเกือบถึงร้อยละ 80 อย่างไรก็ตามอัตราขนส่งผู้โดยสารของไตรมาสที่ 4 ปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 74 โดยได้รับผลกระทบจากการระบาดระลอกใหม่ที่กล่าวข้างต้น ทั้งนี้ตลอดปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารจำนวน 9.49 ล้านคน ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 75 เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ผลการดำเนินงานของ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2563 มีรายได้รวมจำนวน 16,237.3 ล้านบาท รวมถึงขาดทุนสุทธิสำหรับปีจำนวน 4,764.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน และขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 4,882.8 ล้านบาท

สรุปผลการดำเนินงาน

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

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2563 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 16,237.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 23,788.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2563 มีขาดทุนสุทธิสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 4,764.1 ล้านบาท จากขาดทุนสุทธิจำนวน 474.0 ล้านบาทในปี 2562 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.9823 บาท อีกทั้งมีผลขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดจำนวน 170.0 ล้านบาท รวมถึงผลขาดทุนจากการประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิตาชีจำนวน 45.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 4,882.8 ล้านบาท จากขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 438.0 ล้านบาท ในปี 2562

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สินทรัพย์มีจำนวน 67,977.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 4,666.7 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,871.9 ล้านบาท โดยหลักจากการไถ่ถอนหุ้นกู้จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,104.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 9,741.8 ล้านบาท มาจากการรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 28,527.3 ล้านบาท มาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 18,646.8 ล้านบาท โดยหลักจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หนี้สินมีจำนวน 50,617.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 44 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,864.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 4,691.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ขณะที่มีรายได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 2,275.7 ล้านบาท เนื่องจากการจำกัดการเดินทางส่งผลต่อยอดการจองล่วงหน้า อีกทั้งได้มีการจัดประเภทหุ้นกู้ระยะยาวจำนวน 1,500.0 ล้านบาท จากหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 11,539.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 14,515.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 1,212.6 ล้านบาท ตามการชำระคืนหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 17,360.3 ล้านบาท ลดลง 10,328.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 37 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีจำนวน 14,266.1 ล้านบาท และ 3,094.2 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราส่วนตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ -27.9

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 897.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 12,064.4 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดรับจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 14,031.4 ล้านบาท โดยหลักมีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินและสัญญาเงินกู้ระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าและจ่ายดอกเบี้ยและชำระหุ้นกู้ระยะยาว ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2,864.9 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,110.4 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2563 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 16,236.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 จากรายได้ในปี 2562 ที่ 41,529.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 13,633.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 66 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องมาจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดให้บริการบินชั่วคราวในเส้นทางบินระหว่างประเทศตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 อย่างไม่มีกำหนด ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารในปีนี้หดตัวร้อยละ 57 มาอยู่ที่ 9.49 ล้านคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศหดตัวร้อยละ 84 จากปีก่อน ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับตัวเลขอุตสาหกรรมท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการบริหารเที่ยวบินและปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้มีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 75 ซึ่งเป็นไปตามที่ประมาณการไว้ นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในของปี 2563 ลดลงร้อยละ 19 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,199 บาทต่อคน เนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้บริการเสริมในปี 2563 เท่ากับ 2,284.7 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 70 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง เช่นเดียวกับที่รายได้จากค่าธรรมเนียมที่ลดลงตามจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ อีกทั้งรายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบินที่ได้รับผลกระทบจากการที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ได้ประกาศห้ามจำหน่ายและให้บริการอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 แม้ว่าจะอนุญาตให้กลับมาเปิดบริการได้ในเดือนกันยายน ส่งผลให้รายได้บริการเสริมต่อคนอยู่ที่เท่ากับ 241 บาท ลดลงร้อยละ 29 จากปีก่อน

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 23,794.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 43 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 41,658.4 ล้านบาท อย่างไรก็ตามต้นทุนขายและการบริการมีจำนวน 20,484.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 47 จากปี 2562 ที่เท่ากับ 38,358.5 ล้านบาท โดยหลักมาจากปรับปริมาณเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง เป็นผลให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนบันทึกตราสารอนุพันธ์สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันลดลงกว่าร้อยละ 72 ตามปริมาณการใช้น้ำมันและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอ้างอิงที่ลดลง แต่ผลขาดทุนจากการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันล่วงหน้าส่งผลให้ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 54 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน รวมถึงค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงโดยหลักจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว เช่นเดียวกับกับค่าบริการในสนามบินและลานจอดจากส่วนลดค่าบริการในการขึ้นลงอากาศยาน (Landing Charge) ค่าบริการที่จอดอากาศยาน

(Parking Charge) และค่าบริการการเดินทางอากาศ (Air Navigation Charge) รวมถึงค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลงตามชั่วโมงบิน แม้ว่ามีสำรองบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นจากเครื่องบินที่ขายและเช่ากลับ อย่างไรก็ตาม ค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นโดยหลักมาจากค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารจำนวน 1,857.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 44 จากปีที่แล้ว โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้าตามยอดขายสุทธิ ค่าใช้จ่ายพนักงาน และค่าใช้จ่ายการตลาด ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 1.68 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 63 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เป็นผลมาจากการผลิตด้านผู้โดยสารลดลงร้อยละ 62 ตามการปรับแผนปริมาณที่นั่งให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ขณะที่ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 0.63 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันล่วงหน้า อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ร้อยละ 96 จากร้อยละ 86 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน อีกทั้งมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันของจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินลดลงจาก 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันจากปีก่อน

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้อื่นจำนวน 2,602.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2562 ที่จำนวน 1,348.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากกำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่าจำนวน 1,331.8 ล้านบาท และกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 545.6 ล้านบาท ตามหนี้สินจากสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายอื่นเพิ่มขึ้นโดยหลักจากผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่มีมูลค่าบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์จำนวน 1,416.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์เนื่องมาจากความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยงจำนวน 37.2 ล้านบาท ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานในปีอยู่ที่ 7,558.3 ล้านบาท ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายทางการเงินเพิ่มขึ้นโดยหลักจากดอกเบี้ยจ่ายตามหนี้สินตามสัญญาเช่าภายใต้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 ในขณะที่มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 661.5 ล้านบาท เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาปฏิบัติ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิจำนวน 8,673.0 ล้านบาท และมีผลขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จจ่อจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดจำนวน 170.0 ล้านบาท และผลขาดทุนจากการรวมประมาณการภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธินิติจำนวน 45.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 8,888.7 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 สินทรัพย์มีจำนวน 45,129.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลงจำนวน 4,675.0 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 2,877.5 ล้านบาท โดยหลักจากการไถ่ถอนหุ้นกู้จำนวน 1,000.0 ล้านบาท ในขณะที่ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,104.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 10,737.8 ล้านบาท มาจากการรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 28,527.3 ล้านบาท มาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 18,646.8 ล้านบาท โดยหลักจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 หนี้สินมีจำนวน 48,625.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 51 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 3,864.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 4,691.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ขณะที่มีรายได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 2,275.7 ล้านบาท เนื่องจากการจำกัดการเดินทางส่งผลต่อยอดการจูงล่วงหน้า อีกทั้งได้มีการจัดประเภทหนี้ระยะยาวจำนวน 1,500.0 ล้านบาท จากหนี้สินไม่หมุนเวียนเป็นหนี้สินหมุนเวียน
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 12,532.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าสุทธิจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 14,515.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาใช้ ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินลดลงจำนวน 1,212.6 ล้านบาท ตามการชำระคืนหนี้สินและดอกเบี้ยจ่าย

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนที่จำนวน 6,838.4 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและผลขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์สิทธิการใช้ อนึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เท่ากับ -11.06 เท่า และ -10.77 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -3.41 เท่า และ -3.12 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 903.5 ล้านบาทโดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 12,064.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดรับจากการขายเครื่องบินจำนวน 10 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 14,031.4 ล้านบาท โดยหลักมีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินและสัญญาเงินกู้ระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าและจ่ายดอกเบี้ยและชำระคืนหนี้ระยะยาวส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 2,870.6 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 1,012.1 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

จากรายงานเดือนมกราคม 2564 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2564 พื้นตัวที่ร้อยละ 5.5 จากหดตัวที่ร้อยละ 3.5 ในปี 2563 โดยหลักจากการกระจายของวัคซีนซึ่งจะเป็นปัจจัยหนุนสำคัญต่อการฟื้นตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงความเชื่อมั่นในการบริโภคและปริมาณการค้าโลกจะค่อยปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากสหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่จะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ตลอดจนความสามารถของนโยบายสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความรุนแรงของการแพร่ระบาดของ COVID-19 รอบใหม่และการกลายพันธุ์ของไวรัส ตลอดจนความล่าช้าในการกระจายวัคซีน อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการปิดเมือง ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงต่อไปนี้

- (1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ เริ่มปรับตัวดีขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ได้คงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 0.25 ในเดือนมกราคม 2564 เพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ให้มีการจ้างงานเต็มศักยภาพ และรักษาเสถียรภาพของอัตราเงินเฟ้อ ในขณะที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมติปรับคงอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.50 ในเดือนกุมภาพันธ์เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้นจาก COVID-19 และสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งความไม่แน่นอนของดอกเบี้ยอาจมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัท อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำ

เครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90

- (2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: คาดการณ์แนวโน้มค่าเงินบาทสำหรับปี 2564 มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นอยู่ที่ 29.5 - 30.5 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากเศรษฐกิจโลกที่ฟื้นตัวขึ้นส่งผลให้เงินทุนระหว่างประเทศมีแนวโน้มไหลออกจากสินทรัพย์ปลอดภัยสู่กลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ ส่งผลให้บริษัทได้ประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ อาทิเช่น สัญญาซ่อมบำรุงสัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น
- (3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดราคา น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2564 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 60 - 65 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก การผลิตและการกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงส่งผลให้มีการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและปริมาณการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น นอกจากนี้กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) ได้มีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบก็ส่งผลต่อราคาน้ำมันโลกอีกด้วย อย่างไรก็ตามปริมาณการผลิตน้ำมันกลุ่ม Non-OPEC คาดว่าจะผลิตเพิ่ม 1.2 ล้านบาร์เรลต่อวันในปี 2564 อาจจะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันโลก เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวน สำหรับปี 2564 ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 62 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในสัดส่วนร้อยละ 0 - 6.0 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในแต่ละไตรมาส

จากรายงานเดือนกุมภาพันธ์ 2564 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2564 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งหลังของปี 2563 ที่ร้อยละ 2.5 - 3.5 จากฐานที่ต่ำกว่าปกติและการกระจายของวัคซีนในประเทศเศรษฐกิจหลัก อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งการเงินและการคลังของภาครัฐ อาทิเช่น โครงการคนละครึ่ง และโครงการเราเที่ยวด้วยกัน เป็นต้น รวมถึงการดำเนินงานควบคุมการแพร่ระบาดแบบจำกัดเพียงเฉพาะบางพื้นที่ตามระดับความรุนแรงการแพร่ระบาด ทำให้พื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดน้อยสามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่อไปได้ แต่อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจมีความล่าช้าออกไปจากความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลกจากปัจจัยความเสี่ยงที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับความคืบหน้าของการกระจายวัคซีนเป็นหลัก คาดว่าปรับตัวดีขึ้น หนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสถานการณ์การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงในเกือบ

ทุกภูมิภาค และการทำตลาดเชิงรุกด้วยแพ็คเกจท่องเที่ยว ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 3.2 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.32 ล้านล้านบาท

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเดินทางและท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นเป็นผู้นำและรักษาส่วนแบ่งทางการตลาด โดยตั้งเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารที่ 9.4 ล้านคน ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 75 ตามการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวไทยและการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติในไตรมาส 4 ของปี 2564 เช่นเดียวกับทิศทางการอุตสาหกรรม รวมถึงขยายโอกาสธุรกิจด้านโลจิสติกส์เพิ่มเติมในส่วนของขนส่งสินค้าทางอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนการขนส่งวัคซีนทางอากาศในประเทศและภูมิภาค อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายอย่างต่อเนื่องโดยการปรับลดต้นทุนและเลื่อนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไป ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนรับมอบเครื่องบิน อีกทั้งมีแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชีย ส่งผลให้ ณ สิ้นปี มีฝูงบินจำนวน 54 ลำ การปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาสักระยะเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส รวมถึงเพิ่มความสะอาดสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้าในอนาคต

ข้อมูลอื่นๆ

ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ

ตารางสรุปงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2561		ตรวจสอบ ปี 2562		ตรวจสอบ ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,365.5	10.3	7,426.9	11.8	2,760.2	4.1
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,381.2	89.7	55,475.7	88.2	65,217.5	95.9
รวมสินทรัพย์	61,746.7	100.0	62,902.6	100.0	67,977.7	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,022.2	17.8	13,959.0	22.2	17,823.3	26.2
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	22,101.7	35.8	21,255.1	33.8	32,794.1	48.2
รวมหนี้สิน	33,123.9	53.6	35,214.1	56.0	50,617.4	74.4
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	20,455.4	33.2	19,943.9	31.7	14,266.1	21.0
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	8,167.4	13.2	7,744.6	12.3	3,094.2	4.6
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	28,622.8	46.4	27,688.5	44.0	17,360.3	25.6

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2561 ^(1,2)		ปี 2562 ^(1,2)		ปี 2563 ⁽¹⁾	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	40,141.5	100.0	41,530.9	100.0	16,237.3	100.0
ค่าใช้จ่ายรวม	39,540.1	98.5	41,653.1	100.3	23,788.1	146.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	601.4	1.5	(122.2)	-0.3	(7,550.8)	-46.5
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	127.4	0.3	(866.2)	-2.1	(8,666.9)	-53.4
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	70.0	0.2	(474.0)	-1.1	(4,764.1)	-29.4
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของ บริษัทย่อย	57.4	0.1	(392.2)	-1.0	(3,902.8)	-24.0
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	135.0	0.3	(800.8)	-1.9	(8,882.7)	-54.7
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	74.2	0.2	(438.1)	-1.0	(4,882.8)	-30.1
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของ บริษัทย่อย	60.8	0.1	(362.7)	-0.9	(3,999.9)	-24.6
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.0144		(0.0977)		(0.9823)	

⁽¹⁾ ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

⁽²⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวม

(หน่วย : ล้านบาท)

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,869.3	965.7	(897.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,733.3)	(1,793.9)	12,064.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,288.3)	828.8	(14,031.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,152.3)	0.6	(2,864.9)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.0)	(141.0)	(6.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	5,337.9	4,122.6	3,982.2
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	4,122.6	3,982.2	1,110.4

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.5	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.5	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.3	0.1	(0.1)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	82.0	73.7	29.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.4	4.9	12.3
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	216.1	158.8	76.6
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.7	2.3	4.8
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	154.9	71.4	24.5
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3	5.1	14.9
Cash Cycle	วัน	3.8	2.1	2.2
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น ⁽¹⁾	ร้อยละ	6.4	4.5	(50.2)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	ร้อยละ	1.5	(0.3)	(55.4)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.1	3.3	16.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ ⁽²⁾	ร้อยละ	0.2	(1.2)	(34.9)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.3	(2.3)	(27.9)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.1	(0.8)	(7.3)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	6.7	4.8	4.9
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.6	0.7	0.2
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.6	1.8	3.5
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	5.0	2.3	0.8
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ⁽³⁾ (Cash Basis)	เท่า	0.9	0.3	(0.2)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	2,322	-	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์และการลงทุนดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงิน	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2561		ตรวจสอบ ปี 2562		ตรวจสอบ ปี 2563	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	6,275.1	16.5	7,332.3	18.8	2,657.3	5.9
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,642.8	83.5	31,734.7	81.2	42,472.5	94.1
รวมสินทรัพย์	37,917.9	100.0	39,067.0	100.0	45,129.8	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	11,020.4	29.1	13,956.2	35.7	17,820.8	39.5
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	19,119.4	50.4	18,272.4	46.8	30,804.8	68.2
รวมหนี้สิน	30,139.8	79.5	32,228.6	82.5	48,625.6	107.7
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	7,778.1	20.5	6,838.4	17.5	(3,495.8)	-7.7

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2561 ^(1,2)		ปี 2562 ^(1,2)		ปี 2563 ⁽¹⁾	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	40,140.9	100.0	41,529.2	100.0	16,236.3	100.0
ค่าใช้จ่ายรวม	39,539.2	98.5	41,658.4	100.3	23,794.6	146.6
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	601.7	1.5	(129.2)	-0.3	(7,558.3)	-46.6
กำไร (ขาดทุน)	127.5	0.3	(871.5)	-2.1	(8,673.0)	-53.4
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม	135.2	0.3	(806.1)	-1.9	(8,888.7)	-54.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	2.93		(20.01)		(199.12)	

⁽¹⁾ ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

⁽²⁾ จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสด (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	2,925.0	958.8	(903.5)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,733.5)	(1,794.0)	12,064.3
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(2,302.1)	828.8	(14,031.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,110.6)	(6.4)	(2,870.6)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(63.0)	(141.0)	(6.9)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	5,210.6	4,037.0	3,889.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	4,037.0	3,889.6	1,012.1

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.5	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.5	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.3	0.1	(0.1)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	82.2	73.8	29.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.4	4.9	12.3
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	216.1	158.8	76.6
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.7	2.3	4.8
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	154.9	71.4	24.5
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.3	5.1	14.9
Cash Cycle	วัน	3.8	2.1	2.2
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการทำกำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น ⁽¹⁾	ร้อยละ	6.4	4.5	(50.2)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน ⁽¹⁾	ร้อยละ	1.5	(0.3)	(55.4)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.1	3.2	16.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ ⁽²⁾	ร้อยละ	0.3	(2.2)	(63.6)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	1.4	(11.9)	(518.9)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.3	(2.3)	(20.6)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	6.9	3.3	(14.8)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	1.0	1.1	0.4
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.9	4.7	(13.9)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	4.6	2.3	0.1
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน ⁽³⁾ (Cash Basis)	เท่า	0.9	0.3	(0.2)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	2,336	-	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์และการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)



- คุ้มครองค่ารักษาเนื่องจากอุบัติเหตุหรือการเจ็บป่วย
- คุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายของกระเป๋าเดินทางหรือทรัพย์สินส่วนตัว
- บริการให้ความช่วยเหลือฉุกเฉิน 24 ชั่วโมง
- และความคุ้มครองอื่นๆ สูงสุด 15 รายการ

ซื้อง่าย คลิกเดียวมั่นใจ คุ้มครองให้ตลอดทริป

ประกันการเดินทาง Tune Protect แผนไป-กลับ ดูแลตลอดทริปตั้งแต่ซื้อจนถึงกลับถึงสนามบินคุ้มครองค่ารักษาพยาบาลครอบคลุม COVID-19 ความสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินส่วนตัวที่เกิดขึ้นขณะท่องเที่ยว ช่วงทางการซื้อประกัน



ซื้อพร้อมบัตรโดยสาร
ที่ AirAsia.com



ผ่านแอปจัดการบู๊คกิ้ง
หรือขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์



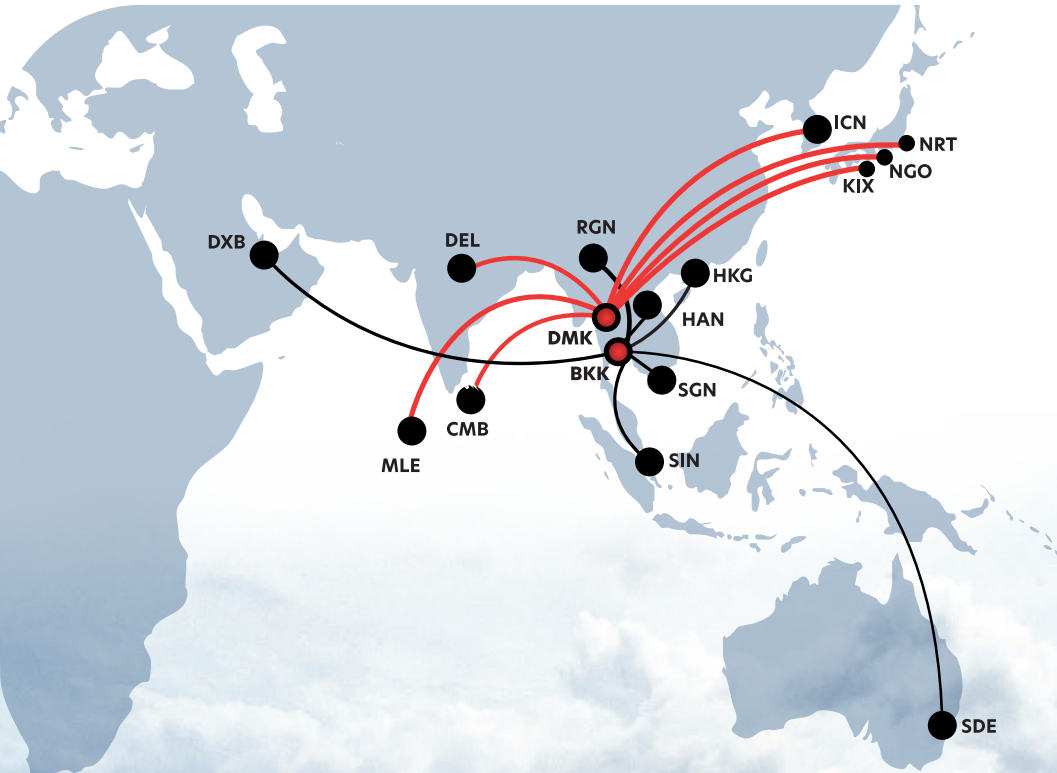
ผ่านทาวเวอร์ไซด์
www.tuneprotect.com/airasia

หมายเหตุ *Tune Protect คุ้มครองโดย บริษัท ไทยประกันภัย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการภายใต้กรมประกันภัย ไทย บริษัท โทร ฟอร์จูน ในสวิตเซอร์แลนด์ โทร.02 203 9798
* ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่จะซื้อ มีเงื่อนไขเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมประกัน โทร.02 203 9798 อีเมล: enquiry.th@tuneprotect.com



We make logistics simple, fast and affordable.

Delivering from A to B, Magically.



นโยบายการกำกับดูแลกิจการ



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้น คณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

บริษัทได้เปิดเผย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี”

ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่ดี กลยุทธ์และนโยบายที่สำคัญ ดูแลให้บริษัทมีกลไกในการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งติดตามดูแลให้บริษัทดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย ภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยสร้างความเชื่อมั่นและคุณค่าให้บริษัทอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งจัดให้มีระบบการตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล และทบทวน เพื่อให้ทุกคนในองค์กรยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างครบถ้วนและยั่งยืน ดังนั้นเพื่อสนับสนุนและเสริมสร้างให้คณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บริษัทจึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท

1. ให้มีคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของบริษัท ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่า กึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. กำหนดให้มีกรรมการอิสระในจำนวนที่เหมาะสมกับการกำกับดูแลกิจการคือ ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง
3. ไม่จำกัดเพศ เชื้อชาติ สัญชาติ สีผิว ชาติพันธุ์ หรือศาสนา
4. ประธานกรรมการจะไม่นับบุคคลเดียวกับประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและความชัดเจนในด้านความรับผิดชอบระหว่างการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลและการบริหารประจำ รวมทั้งสามารถสอบทานการบริหารงานได้อย่างเป็นอิสระ
5. โครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลาย โดยคณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สอดคล้องกับกลยุทธ์และลักษณะธุรกิจของบริษัทและมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ตลอดจนกรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
2. กรรมการต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำได้เพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ
5. กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงานที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้พิจารณาอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้หามีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)
5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงาน สอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัตินของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยประวัติและข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัททุกท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “เกี่ยวกับเอเชีย เอวิเอชั่น” และหัวข้อย่อย “คณะกรรมการบริษัทของ AAV” ตลอดจนแจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน ก.ล.ต. ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัท

การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมทั้งประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจให้แก่คณะกรรมการบริษัทพิจารณาข้อเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งหรือให้คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัท ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ในการระบุผู้เข้าคัดเลือกมาดำรงตำแหน่งกรรมการ คณะกรรมการสรรหาอาจจะใช้แหล่งการสรรหา ได้แก่ กรรมการของบริษัทเป็นผู้แนะนำ บริษัทที่ปรึกษาภายนอก เป็นต้น

ในกรณีที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

- 1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
- 2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากที่สุดเพียงใดไม่ได้
- 3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

1. กรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนใดอยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
2. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ ใบลาออกไปถึงบริษัท
3. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
4. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการบริษัทเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการบริษัทคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือไม่น้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

สำหรับผู้ที่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระมาแล้วเป็นระยะเวลา 9 ปี หรือ 3 วาระติดต่อกัน คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนความเป็นอิสระที่แท้จริงของกรรมการอิสระผู้นั้นเป็นประจำทุกปี

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและภารกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจรกิจญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทและบริษัทย่อยมีการดำเนินงานในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบเพื่อความก้าวหน้าและการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

โดยคณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมายภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการบริษัทในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่นับบุคคลเดียวกันกับ ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

- 1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

อย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวถอยในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้

- 2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุม และแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
- 3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
- 4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ รวมทั้งเพื่อพิจารณาทบทวนผลงาน ปัญหา และอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีที่ผ่านมา และเป็นโอกาสที่จะพิจารณาเรื่องการอุทธรณ์เวลาในการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งช่วยปรับปรุงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร โดยผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพและพัฒนาการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้และเพื่อกำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์และเปิดเผยในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการ ให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทย ที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

- 1) รวบรวมข้อมูลที่เป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
- 2) จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
- 3) จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหาร เพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาจ่ายค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้แก่ กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย และจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับ การจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจน ประสิทธิภาพ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม 2563 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรร เป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

คำตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไปกลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทกำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับคำตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

คำตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563 เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2563 มีมติอนุมัติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 80,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุม 100,000 บาทต่อครั้ง
- คำตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากคำตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทเท่านั้น

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับคำตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

นอกจากนี้ กรรมการบริษัทและบริษัทย่อยได้แจ้งความประสงค์ให้ปรับลดคำตอบแทนกรรมการลง ร้อยละ 15 เพื่อเป็นไปตามนโยบายการช่วยเหลือบริษัท โดยพิจารณาตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

การกำหนดคำตอบแทนผู้บริหาร

การกำหนดคำตอบแทนผู้บริหารได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยโครงสร้างคำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงจะประกอบไปด้วย คำตอบแทนคงที่ ได้แก่ เงินเดือน ค่าน้ำมัน ค่าโทรศัพท์ ค่ารถยนต์ และคำตอบแทนแปรผัน ได้แก่ โบนัส ซึ่งขึ้นอยู่กับผลประกอบการของบริษัทย่อย ทั้งนี้ บริษัทย่อยจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี โดย

คณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดคำตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาพการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารคำตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราคำตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจคำตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัท

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีความสมบัติสำหรับการวางแผนพัฒนาฝึกอบรม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันทั่วทั้งที่

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้ คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยบริษัทมีกลไกในการกำกับดูแลที่สามารถควบคุมดูแลการจัดการและรับผิดชอบการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อดูแลรักษาประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทดังนี้

1. คัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เข้าไปเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ตามสัดส่วนของการถือหุ้น ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ

- กำกับดูแลโดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท และตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน
- พิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุนหรือลดทุน รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่างๆ เป็นต้น
- ติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป
- ส่งเสริมให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
- ดูแลให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป
- ดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การส่งเสริมการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียง เพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอาคารแอสตัมป์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎหมายที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานกรรมการล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำให้การเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยไม่เปิดเผยนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

- 1) ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่ยู่กันด้วยกันฉันสามีภรรยา 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 รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่ยู่กันด้วยกันฉันสามีภรรยา 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 ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
- 4) ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายใน ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะ เช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าว จะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำได้ดังกล่าว 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/หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

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

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้น ในรายงานประจำปี คุณลักษณะของรายงานทางการเงินรวมทั้งการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทยังมีการสอบทานพิจารณารายการที่เกี่ยวข้องหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/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 อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน และทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อยและผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย ผ่านระบบ IR Booking เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือนักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2562 - 2563 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2562 (จำนวนครั้ง)	ปี 2563 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	2	4 ⁽¹⁾
การพบนักลงทุนในประเทศ	6	2 ⁽¹⁾
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	19	66
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	3	2

หมายเหตุ ⁽¹⁾ กิจกรรมดังกล่าวจัดในรูปแบบประชุมเสมือนจริง

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ฯ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เออีเอช และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เออีเอช มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- รับฟังความคิดเห็นของลูกค้า โดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจ รวมทั้งมีช่องทางรับแจ้งปัญหาหรือข้อร้องเรียนผ่านทาง Live Chat (AVA) ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ จะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2563 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้น การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหน้าที่

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหน้าที่อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหน้าที่เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหน้าที่มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหน้าที่ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมาย และขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2563 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทนจะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรมและการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย สรรหาและคัดเลือกพนักงานโดยคำนึงถึงอัตรากำลังคนให้เหมาะสมกับขนาดและโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้พัฒนากระบวนการสรรหาและคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ความสามารถ และศักยภาพที่เหมาะสมกับตำแหน่งงานและสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัท ตลอดจนวัตถุประสงค์ แผนการ

พัฒนาและสืบทอดงาน โดยปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันกับบุคคลทุก เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือกลุ่มคนผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ

- กระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานจะต้องมีความเสมอภาคและเป็นธรรม มีการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์
- การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยง สอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสอบสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส และบุตร
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุ การเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุด ร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 8 แท็มต่อปี
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินส่วนลตร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

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

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดไปจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่ กิจกรรมเพื่อสังคม กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของพนักงาน กิจกรรมครบรอบวันเกิดบริษัท กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์ทางช่องทางออนไลน์ในช่วงที่พนักงานบางหน่วยงานปฏิบัติงานจากที่บ้าน กิจกรรมงานขอบคุณพนักงานประจำปี 2563 เป็นต้น

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีความประพฤติที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักว่าการสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงานและยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับปฏิบัติงาน การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับต้นและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

การจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บมจ. บางกอกเอวิเอชัน 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

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

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 องค์กรประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระบุดังกล่าวนี้ นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

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

พนักงานภาคพื้นดิน

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

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมภาคปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 6 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 3 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทใน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต เชียงใหม่

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับตำแหน่งงานอื่นๆ

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 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษา สภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เราเรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยฯ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน”
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety-BBS) โดยการมุ่งเน้นเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างานทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 99 และผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 99.75 ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า CORUSON ซึ่งพนักงานสามารถรายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- กิจกรรมจุลสารด้านความปลอดภัย (Safety Journal) โดยจะสื่อสารสาระ ความรู้ต่างๆ ด้านความปลอดภัยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของพนักงาน
- กิจกรรม Well Done Awards เพื่อมอบใบประกาศนียบัตรด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานที่พบและรายงานสิ่งผิดปกติหรืออันตรายจากการปฏิบัติงาน
- การจัดทำและและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง
- 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
- การฝึกอบรมหลักสูตร Dangerous Goods Regulations (DGR) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Risk Management and Management of Change สำหรับผู้รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับและการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2563 อยู่ที่ 4.71 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งลดลงจากปี 2562 ร้อยละ 33.57 ถึงแม้ว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบจากการระบาดของโคโรนาไวรัส 2019 แต่การดำเนินการต่างๆ ด้านความปลอดภัย ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องเพราะบริษัทถือว่าความปลอดภัยคือหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจ

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงาน หากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2563 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน
- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาดปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช่หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกาย และจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

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

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

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

คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ให้ค้ำประกัน เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัท โดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่ถูกกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

- 1) คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
- 2) คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
- 3) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย
- 4) หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมิน

ความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

- 1) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
- 2) เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
- 3) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยเข้ามาตรวจคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
- 4) ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
- 5) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อยในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
- 6) การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูง การเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าข้าราชการหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใบตัวเงินจากลูกค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจาก ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใส และถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการตัดสินใจ

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน ซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแล การปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการ กำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการ ประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการ ทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำ ทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบ เป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริต คอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการ ประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2563 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และ ประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มี

ความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือ รายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอก สินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายใน ของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยง ที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบ การควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

- 1) เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการ สื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
- 2) จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่ พนักงานใหม่
- 3) ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐาน จริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและ พนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับ ทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทได้เปิดเผย “หลักจรรยาบรรณธุรกิจฉบับสมบูรณ์” ไว้บน เว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับ ดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ ดีและเอกสารดาวน์โหลด” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าว ต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

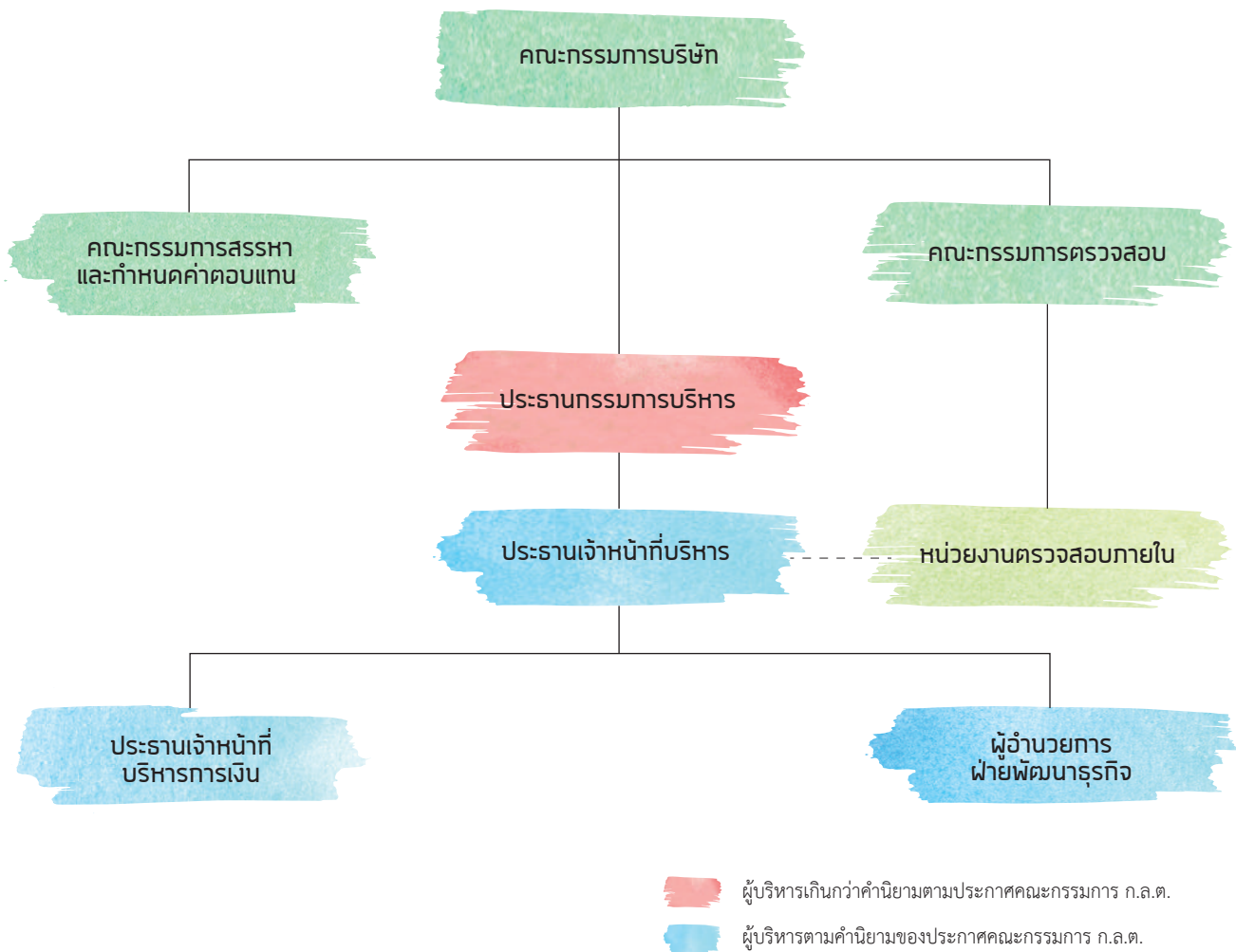
การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบายแนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการในปี 2563

ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการทบทวนหลักปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล รวมถึงติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการและแนวปฏิบัติที่ดีทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (CG Code) บริษัทได้นำมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบททางธุรกิจของบริษัทเป็นส่วนใหญ่แล้ว โดยหลักปฏิบัติในเรื่องใดที่ยังไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นนโยบายหรือยังไม่ได้นำมาปรับใช้ อันเนื่องมาจากหลักการในเรื่องนั้นยังไม่สอดคล้องกับบริบทและการดำเนินธุรกิจของบริษัทในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทจะทำการพิจารณาและทบทวนเพื่อพัฒนาและติดตามดูแลให้มีการดำเนินการเพื่อให้ครอบคลุมและทันต่อพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมา มีดังนี้

- ทบทวนหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้มีมติรับรองในการประชุมเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563
- ทบทวนปรับปรุงแผนและกระบวนการสรรหาผู้สืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan) ที่สำคัญ
- อนุมัตินโยบายต่อต้านการให้หรือรับสินบนและการคอร์รัปชันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและประกอบธุรกิจหลัก
- อนุมัติกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกับแนวทาง ISO 31000 และให้ใช้แทนนโยบายความเสี่ยงเดิม

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่นๆ (GRI 102-18)

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนตามกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท โดยจะกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่างๆ อยู่เสมอ โดยยังคงรักษาความสามารถในการแข่งขันเพื่อประโยชน์ระยะยาวแก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 2 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 22 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรัมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
9. นายปรีชญา รัศมีธานีรินทร์	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ

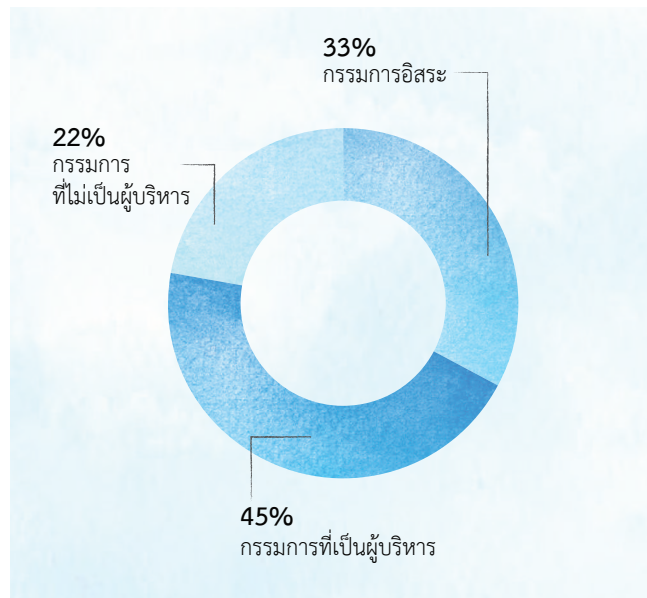
บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “เกี่ยวกับเอเชีย เอวิเอชั่น” และหัวข้อย่อย “คณะกรรมการบริษัทของ AAV”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกับนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือนายปรีชญา รัศมีธานีรินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัท โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้



การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่นับบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วัตถุประสงค์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทและบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนาระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัท และบริษัทย่อย ให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจที่ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ให้อย่างเหมาะสม โดยมุ่งสร้างสำนึกความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ สร้างความเข้าใจและให้ยึดถือปฏิบัติตาม โดยเคร่งครัด ควบคู่ไปกับข้อบังคับและระเบียบของบริษัท เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทตามความเหมาะสม
10. จัดให้มีระบบการคัดสรรบุคลากรที่จะเข้ามารับผิดชอบในตำแหน่งบริหารที่สำคัญอย่างเหมาะสม และมีกระบวนการสรรหาที่โปร่งใสเป็นธรรมโดยผู้บริหารระดับสูงของบริษัทตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและประธานกรรมการบริหาร จะได้รับการแต่งตั้งโดยใช้มติเสียงข้างมากของคณะกรรมการบริษัท
11. ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
12. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินงานธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
13. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอกหากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
14. จัดทำรายงานประจำปีและรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงิน เพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
15. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
16. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัท สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัท ในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท โดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุม และแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่ต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 2 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบ มีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ 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 คณะกรรมการบริษัทควรจะต้องตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหาร เข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงควมมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาพการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวน ผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบ และสอบสวน

9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

- 1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
- 2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
- 3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
- 4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
- 5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- 6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
- 7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายบัตร (charter)
- 8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

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

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน ซึ่งเป็นกรรมการอิสระ มีรายชื่อดังนี้

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

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชดเชย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากันกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชดเชยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชดเชย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัทและกรรมการชดเชยเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชดเชย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากันกรอง และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ด	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร นั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้างเงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

ในปี 2563 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหารเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้นนโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

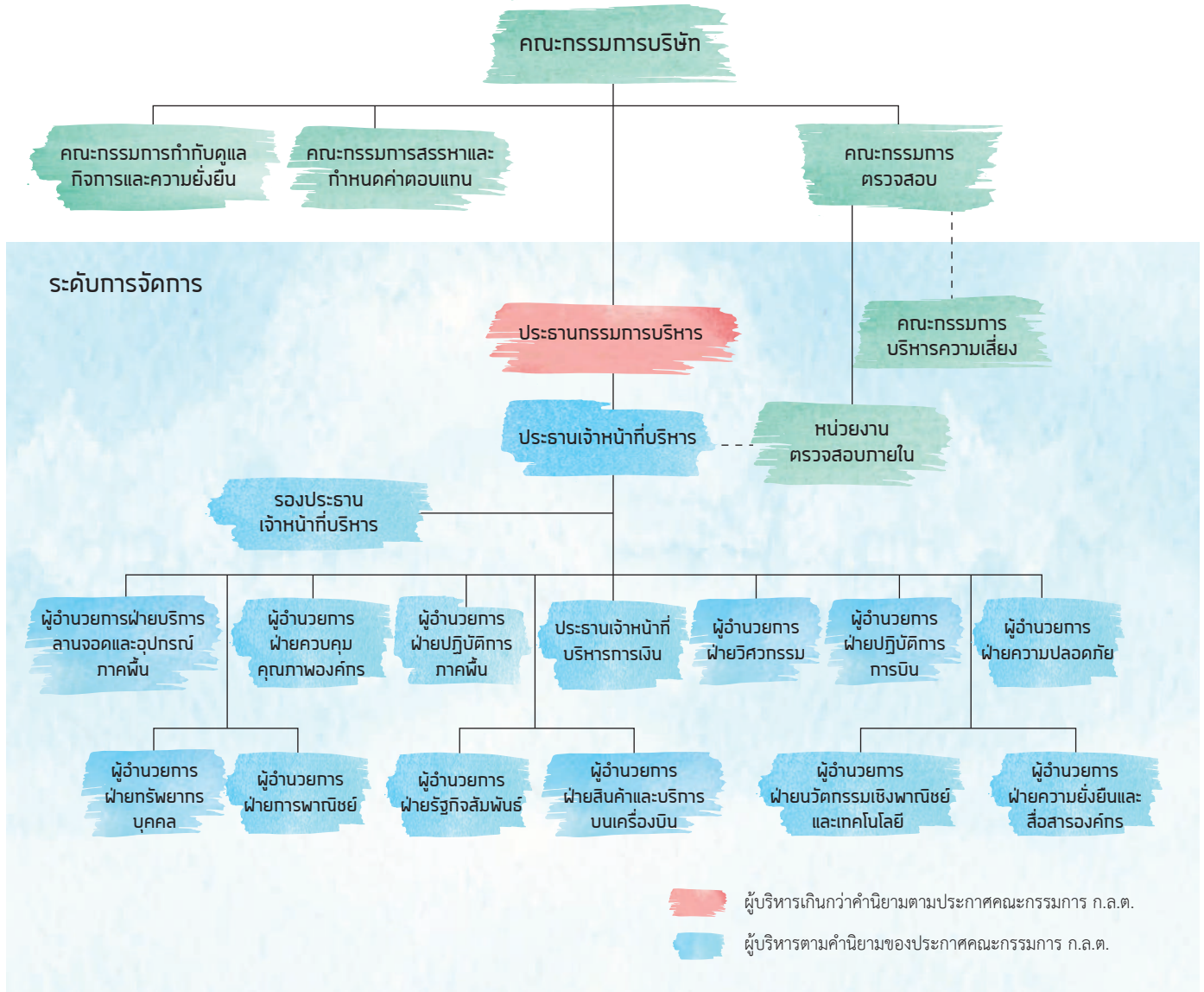
ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

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

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

สำหรับปี 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน โดยกรรมการจำนวนไม่เกิน 5 ท่าน จะได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 9 ท่าน เป็นกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 11 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิร์ต	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
9. นายโมฮามัด คาคาร์ บิน เมริกกัน	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

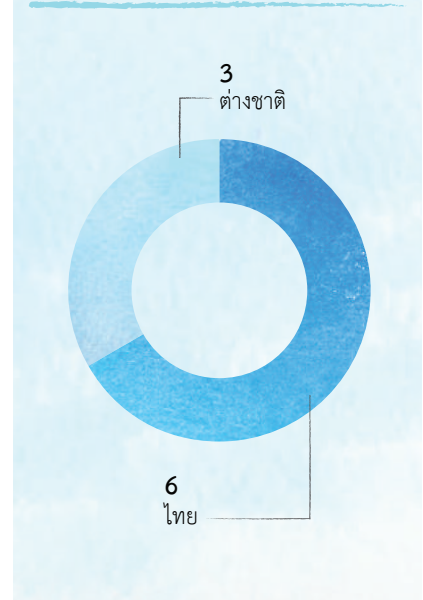
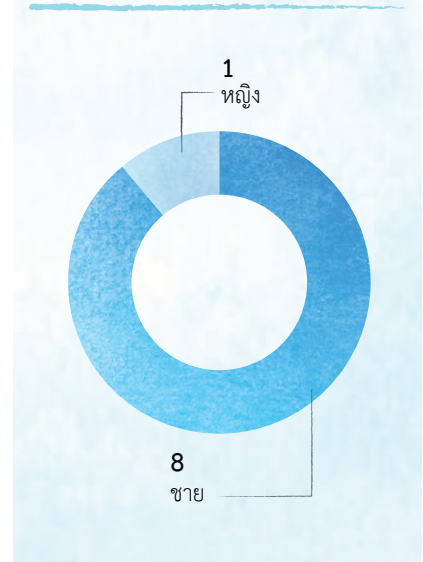
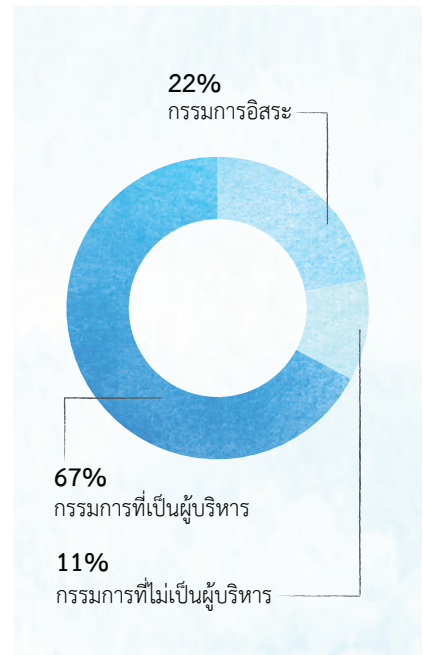
บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “ไทยแอร์เอเชีย (TAA)” และหัวข้อย่อย ”คณะกรรมการบริษัทของ TAA”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

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

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

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





การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่ใช่บุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

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/หรือข้อบังคับของบริษัท

4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมาย ที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้ารับประกัน เข้ารับผิดชอบ ค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้รับการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

11. การก่อกำใช้จ่ายต้นทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันต้นทุน หรือค่าใช้จ่ายต้นทุน หรือหนี้ผูกพันต้นทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สิทธิทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอโดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคนให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 4 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบ มีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลับกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชด้อยย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัท กรรมการชด้อยย และผู้บริหารระดับสูง เพื่อประกอบการพิจารณา กำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณา กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 5 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์*	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
5. นายไพรัชต์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

* นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ ได้แจ้งลาออกจากตำแหน่งกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนโดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564

โดยมี นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

1. พิจารณาและกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน และงบประมาณ เพื่อการดำเนินกิจการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่จะเกิดกับผู้มีส่วนได้เสีย
2. พิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
3. กำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้
5. รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต	ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายไพรัชต์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นาวาอากาศตรีดำรงศักดิ์ ภาสน์พิพัฒนกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายบัญญัติ หารรรษกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

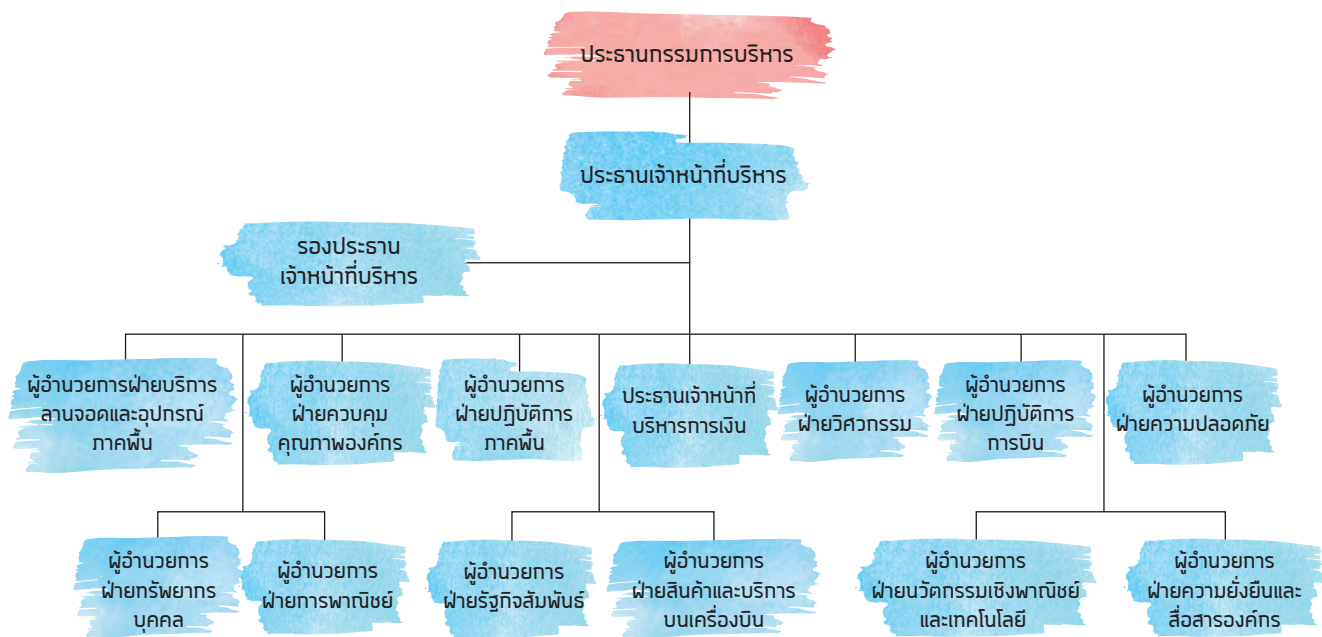
ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พร้อมทั้งผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร ผ่านการสร้างวัฒนธรรมในเรื่องความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับ
2. ดูแล พัฒนา และติดตามการดำเนินการตามกรอบ และแนวทางเรื่องการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (เริ่มต้นตั้งแต่การระบุ การวิเคราะห์ การประเมิน การจัดการ การติดตาม และการรายงานความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ) ร่วมกับทุกแผนก รวมไปถึงเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจกลยุทธ์ การกู้คืนธุรกิจ แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ และการจัดการวิกฤต) เพื่อให้แน่ใจว่าองค์กรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่มีความขัดข้องเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง
3. ตรวจสอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็น ทั้งในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง และการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมไปถึงในรายละเอียดของเรื่องกลยุทธ์ กรอบนโยบาย และขั้นตอนต่างๆ แก่หน่วยงานภายในองค์กร ตั้งแต่ก่อนเริ่มบริหารความเสี่ยง จนกระทั่งนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อขอความคิดเห็นก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
4. พิจารณารายละเอียดเรื่องความเสี่ยงที่เปลี่ยนไปอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของแผนธุรกิจเชิงกลยุทธ์ ตามที่ได้รับอนุมัติ พร้อมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้องและเห็นว่ามี ความสำคัญ
5. ดูแลรายงาน และติดตามความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยการมอบหมายให้เจ้าของความเสี่ยง รับผิดชอบต่อในการจัดการ ติดตาม และรายงานความเสี่ยง โดยเฉพาะความเสี่ยงที่สำคัญ พัฒนาแผนรองรับการจัดการความเสี่ยง เพื่อที่จะดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

6. ตรวจสอบรายงานการบริหารความเสี่ยงขององค์กรและการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นรายไตรมาส (ทั้งนี้เกี่ยวกับข้อมูลความเสี่ยงขององค์กร ความคืบหน้าของกิจกรรมการบริหารความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร รวมไปถึงสถานะของแผนการทำงานเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และรายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น)
7. จัดให้มีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น รวมไปถึงความพร้อมในเรื่องของระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอ มีความพร้อม และสอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบสำหรับการบริหารความเสี่ยงในทุกๆ เรื่อง
8. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม
9. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น
10. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในขั้นตอนเรื่องความต่อเนื่องของการจัดการธุรกิจและแผนการจัดการวิกฤต และแผนการตอบสนองได้รับการทดสอบและตรวจสอบเป็นระยะเพื่อให้มั่นใจถึงประสิทธิผลและความพร้อมในการตอบสนองในช่วงวิกฤตได้อย่างทันการณ์

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหาร ทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทางการดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวมโดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบดูแล การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท

ผู้บริหารของบริษัท ตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5. นายบัญญัติ ทรราชกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
6. นางจีลฎิ พันธุมจินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
7. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
8. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
9. นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด
10. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
11. นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
12. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
13. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสกรพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
14. นายบัณฑิต พรสาโรจน์	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 เป็นต้นไป ผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นางจีลฎิ พันธุมจินดา ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล และ นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด จะโอนย้ายไปยัง บจ. แอร์เอเชีย คอม ทราเวล (ไทยแลนด์) และ บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่ให้บริการด้านการพาณิชย์และการตลาด และให้บริการด้านทรัพยากรบุคคล

บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของผู้บริหารแต่ละท่านไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “ไทยแอร์เอเชีย (TAA)” และหัวข้อย่อย “คณะผู้บริหารของ TAA”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทางกลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้ อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร นั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความ

ขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ 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 เปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ 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 ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวะการณเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูง มีดังนี้

1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงาน เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา 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 และงบประมาณต่างๆ ด้านผู้โดยสาร ที่อาจเกิดขึ้น
 - เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal)
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับมอบหมายดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น
 - เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal)
คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ภารกิจส่วนตัว งานที่ได้รับมอบหมาย และการพัฒนาตนเอง เป็นต้น
- การประเมินกลางปี (Mid-year review) เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในครึ่งปีแรกและติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมในการสรุปผลการปฏิบัติงานในช่วงปลายปี
 - การประเมินผลสิ้นปี (End Year Review) ขั้นตอนการประเมินผลปฏิบัติงานประจำปี เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาคำตอบแทนที่เหมาะสมทั้งคำตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โครงสร้างคำตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายคำตอบแทนแก่ผู้บริหารเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 76.85 ล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.93 เมื่อเปรียบเทียบกับคำตอบแทนรวมทั้งหมดของกิจการ) โดยคำตอบแทนดังกล่าวเป็นคำตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน คิดเป็นร้อยละ 76.58

ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2563 ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านได้สมัครใจลดคำตอบแทนในอัตราร้อยละ 30 ร้อยละ 50 และร้อยละ 75 เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับบริษัท

คำตอบแทนอื่น

วัตถุประสงค์หลักของการให้คำตอบแทนอื่น คือการสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้กับผู้บริหารเช่นเดียวกับพนักงานทุกคน และช่วยเหลือเมื่อผู้บริหารหรือพนักงาน ประสบปัญหาสุขภาพ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต โดยการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ แผนประกันสุขภาพ และสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้แก่ผู้บริหาร โดยบริษัทได้สมทบในอัตราร้อยละ 7 และร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยในปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 5.80 ล้านบาท

แผนประกันสุขภาพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีแผนประกันสุขภาพกลุ่มและประกันชีวิตกลุ่ม

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 5,566 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2563
นักบิน นักบินผู้ช่วย และนักเรียนการบิน	740
ลูกเรือ	1,175
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,373
วิศวกรรม	617
การตลาด และการพาณิชย์	83
สำนักงานใหญ่	220
อื่นๆ	358
รวม	5,566

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และคำตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 3,973.43 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย

จำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเทียบกับพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)
3,974 คน	72

โดยบริษัทมีการคัดเลือกผู้จัดการกองทุนที่ปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนสำหรับผู้ลงทุนสถาบัน (Investment Governance Code: “I Code”) และเป็นผู้จัดการกองทุนที่บริหารการลงทุนอย่างรับผิดชอบซึ่งมีการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนเป็นอย่างดี และมีแนวทางการลงทุนที่นำไปสู่ประโยชน์ที่ดีที่สุดของสมาชิกกองทุนซึ่งก็คือพนักงานของบริษัทในระยะยาวได้

ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ผู้ควบคุมดูแลการกำกับบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นายอนุพันธ์ ตั้งปณิธานันท์ เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. และขึ้นทะเบียนทำบัญชีตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการจัดทำงบการเงินและงบการเงินรวมของบริษัทได้อย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่บังคับใช้กับบริษัทมหาชนจำกัดและเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 56

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำและเก็บรักษาเอกสารสำคัญของบริษัท นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่คณะกรรมการควรรับทราบ แนะนำเรื่องต่างๆ เพื่อดูแลสิทธิประโยชน์ของบริษัท ช่วยเหลืองานต่างๆ และสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการ ได้แก่ การจัดประชุมกรรมการ การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานประจำปี และเก็บรักษารายงานส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายให้ นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

- บริษัทมอบหมายให้นายบัณฑิต พรสาโรจน์ ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎเกณฑ์และประกาศของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี เลขานุการบริษัท หัวหน้าตรวจสอบภายใน และผู้ที่ดูแลงานด้านกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

นักลงทุนสัมพันธ์

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีนางสาวภัทรวัลลีย์ สุขปลั่ง เป็นหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ 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 อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรม พบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชน และทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย ผ่านระบบ IR Booking เพื่อ เข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือนักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนผู้สอบบัญชีให้กับ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2563 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 5.40 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.40 ล้านบาท นอกจากนี้มีค่าธรรมเนียมเรียกเก็บครั้งเดียวสำหรับการตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงระบบบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินชุดใหม่ จำนวน 0.6 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชี ที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด การตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุนจำนวนเงิน 0.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้ง ในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีผลการตรวจสอบงาน ของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

คณะกรรมการบริษัทเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้นำกำหนด

รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

นโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ให้บริษัทที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันบนพื้นฐานการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งควบคุมดูแลการบริหารงานอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างคุณค่าระยะยาวให้แก่ผู้ถือหุ้น กำหนดวัฒนธรรมองค์กรและค่านิยมที่ถูกต้อง และนำไปปฏิบัติ ในทั่วทุกระดับขององค์กร โดยกรรมการบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจทางธุรกิจและปฏิบัติอย่างมีเหตุผลว่าจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทและผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายตามความเหมาะสม

สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในปี 2563

ในปี 2563 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และตระหนักถึงความรับผิดชอบในฐานะผู้นำที่ต้องกำกับดูแลให้องค์กรมีการบริหารจัดการที่ดี โดยได้ปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน มีส่วนร่วมและให้ความเห็นชอบในการกำหนดกลยุทธ์ นโยบาย การดำเนินงาน ตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย รวมทั้งติดตาม ประเมินผล และดูแลรายงานการดำเนินงาน อย่างสม่ำเสมอในการประชุมคณะกรรมการบริษัท อีกทั้งยังสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน เพื่อให้สามารถแข่งขันและมีผลประโยชน์ประกอบกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย และคำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวมและสิ่งแวดล้อม และมีนโยบายและการวางแผนที่ดีเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างไม่ได้คาดหมาย

การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

การสรรหากรรมการ

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2563 ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ดำเนินการผ่านกระบวนการสรรหาของ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2563 มีจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ และนายวีรยุทธ โพธารามิก และกรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต ซึ่ง การพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองจะพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่หลากหลาย เหมาะสมกับโครงสร้าง ขนาด และ องค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท รวมทั้งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการพิจารณาผลการปฏิบัติงาน ความต่อเนื่องในการบริหารงาน และการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการของแต่ละ ท่านเป็นสำคัญ โดยกรรมการทุกท่านที่ได้รับการพิจารณาเห็นชอบให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกครั้งมีผลประเมินการปฏิบัติงานเฉลี่ยเกินกว่าร้อยละ 95 และมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้บริษัทยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม เพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่งเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2562 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2563 แต่อย่างไรก็ตามไม่มีผู้ถือหุ้น เสนอรายชื่อกรรมการเพื่อรับการคัดเลือกแต่อย่างใด

รายชื่อกรรมการ ที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2563	คุณสมบัติ
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย ความเชี่ยวชาญด้านบัญชีและการเงิน การตรวจสอบ ด้านตลาดทุน ด้านกลยุทธ์ และด้านการบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งจะช่วยสนับสนุน การดำเนินธุรกิจของบริษัทได้เป็นอย่างดี รวมทั้งมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้ นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการอิสระมาแล้ว 9 ปี อย่างไรก็ตามคณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทนได้พิจารณาคุณสมบัติแล้วเห็นว่ายังคงมีคุณสมบัติเกี่ยวกับความเป็นอิสระครบถ้วน ตามที่บริษัทกำหนดและเป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมทั้ง หลักเกณฑ์ที่สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด นอกจากนั้นยังสามารถดูแล ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อยได้อย่างเท่าเทียมและสามารถปฏิบัติหน้าที่และเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการ โดยให้ความเห็นได้อย่างเป็นอิสระ

รายชื่อกรรมการ ที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2563	คุณสมบัติ
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย ความเชี่ยวชาญด้านกฎหมาย ด้านการตลาด และด้านกลยุทธ์ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทได้เป็นอย่างดี มีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ และเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างเป็นอิสระ
นายธรรมพลฐ์ แบลเวิร์ด (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจสายการบิน มากกว่า 10 ปี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านการบริหาร ด้านการตลาด ด้านกลยุทธ์ ทิศทาง นโยบาย เป้าหมายและภารกิจของบริษัท ซึ่งสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยให้คำปรึกษาและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ได้เป็นอย่างดี มีความเหมาะสม และสอดคล้องต่อการดำเนินธุรกิจ รวมทั้งติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายและกลยุทธ์ที่ได้กำหนดไว้

ตามรายละเอียดข้างต้นคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จึงเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เห็นชอบให้กรรมการที่ครบกำหนดตามวาระทั้ง 3 ท่าน กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจึงนำเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการตามหลักเกณฑ์ต่อไป

สำหรับการลงมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งผ่านที่ประชุมผู้ถือหุ้น กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง โดยบริษัทให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการที่ละท่าน ซึ่งที่ประชุมมีมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน

ทั้งนี้ ในปี 2563 บริษัทไม่มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีความรู้และมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือ

พ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

โดยในปี 2563 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการสรรหาและแต่งตั้งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินท่านใหม่ คือ นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร แทนท่านที่ลาออก โดยผ่านกระบวนการพิจารณาสรรหาและให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งได้พิจารณาแล้วเห็นว่า นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ทางด้านบัญชีและการเงิน และเป็นผู้ที่เติบโตจากภายในองค์กรซึ่งทำให้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินเป็นอย่างดี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารการเงิน การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน ตลอดจนการวางแผนกลยุทธ์ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัท และบริษัทขอยกให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ โดยเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติแต่งตั้ง

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่ กรรมการและผู้บริหารของบริษัท รวมทั้งบริษัทขอยก เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทและบริษัทขอยกอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น รวมทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถและเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่ โดยในปี 2563 กรรมการบริษัทได้

เข้าร่วมอบรมสัมมนา ดังนี้ นายวีรยุทธ โปธารามิก เข้าร่วมอบรมหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 62 ประจำปีการศึกษา 2562-2563 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร และโครงการฝึกอบรมการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ 2563

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

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

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2563 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	97	97
คณะกรรมการตรวจสอบ	99	99
คณะกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	94	99

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2563 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	92	92
คณะกรรมการตรวจสอบ	100	96
คณะกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	92	96
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการ และความยั่งยืน	100	96
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	98	96

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากันกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

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

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

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

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และกำหนดให้มีกรรมการเข้าร่วมประชุมอย่างน้อยกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม โดยคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณา ก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน โดยประธานคณะกรรมการบริษัทหารือร่วมกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารและเลขานุการบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นชอบวาระการประชุม ซึ่งกรรมการท่านอื่นสามารถเสนอวาระการประชุมหรือหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาพิจารณาได้ รวมทั้งมีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอ ก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุม คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในสถานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหาร เข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท

กรรมการทุกท่านให้ความสำคัญและอุทิศเวลาในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แต่ละท่าน ในปี 2563 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2563	การประชุม		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
1. นายวิเชฐ ตันตวานิช	เข้า	7/7	4/4	2/2
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	เข้า	7/7	4/4	2/2
3. นายวีรยุทธ โภธารามิก	เข้า	7/7		2/2
4. นายธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ต	เข้า	7/7		
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	เข้า	7/7		
6. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	เข้า	7/7		
7. หม่อมหลวงบวรนาถ เทวกุล	เข้า	6/7		
8. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	เข้า	7/7		
9. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	เข้า	7/7		

โดยในปี 2563 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 8 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 86 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ละท่าน ในปี 2563 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุม				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5	4/4	3/3	1/1	
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	5/5	4/4	3/3		
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์	5/5		3/3	1/1	2/2
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	5/5			1/1	2/2
5. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	5/5			1/1	2/2
6. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	4/5				
7. นายรอสแมน บิน โอมาร์	5/5				
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	4/5				
9. นายโมฮามัด คาคาร์ บิน เมริกกัน	4/5				

โดยในปี 2563 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 6 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 3 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 80 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

ค่าตอบแทนกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2563 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 7.33 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,675,000	1,050,000	80,000	2,805,000
นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,340,000	840,000	80,000	2,260,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,340,000	840,000	80,000	2,260,000

คำตอบแทนอื่นๆ**สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร**

การใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของกรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทกำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น โดยในปี 2563 กรรมการและบุคคลในครอบครัว ได้ใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเป็นจำนวน 20 ใบ

คำตอบแทนกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน**

ในปี 2563 คำตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2.00 ล้านบาท โดยคำตอบแทนดังกล่าวเป็นคำตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	คำตอบแทนกรรมการ (บาท)				รวม
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและ ความยั่งยืน)	455,000	355,000	114,000	34,000	958,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด คำตอบแทน)	364,000	284,000	114,000	-	762,000
นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	284,000	-	-	-	284,000

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2563

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 63	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 62	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิร์ด	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร	1,965,088,286	1,965,088,286	-	40.52
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นายไพรัชต์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่ บริหารการเงิน	200,000	200,000	-	0.0041
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นาวาอากาศเอกธรรณภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายปรีชญา รัศมีธานีรินทร์	กรรมการ	6,000,000	7,000,000	(1,000,000)	0.12
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. หม่อมหลวงบวรนาถเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	9,351,977	9,351,977	-	0.19
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ที่ผ่านมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้พิจารณาส่งกรรมการจำนวน 5 ท่าน และผู้บริหารจำนวน 4 ท่าน เข้าเป็นกรรมการและผู้บริหารใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยการส่งกรรมการเพื่อเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยเป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากการประชุมคณะกรรมการของบริษัท โดยบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในบริษัทย่อยมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทย่อย และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทและตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทยังได้กำหนดนโยบายให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป และดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

โดยในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการรายงาน สภาวะการณ์ รวมทั้ง ปัญหาและอุปสรรคของโครงการต่างๆ ซึ่งดำเนินการ โดยบริษัทย่อย อย่างสม่ำเสมอ โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการ ดำเนินการของบริษัทย่อย ที่อาจก่อให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์ กับบริษัท การทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน ตลอดจนการได้มาหรือจำหน่ายไป ซึ่งทรัพย์สิน และ/หรือรายการที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของ บริษัทย่อยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัท ให้บริษัททราบโดยครบถ้วน ถูกต้อง และภายในกำหนดเวลาที่สมควรตามที่บริษัทกำหนด เพื่อให้ คณะกรรมการบริษัทได้รับทราบ และสามารถให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำ ได้ทันท่วงที

สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับ AirAsia Investment Ltd. (AAI) AirAsia Berhad (AAB) และ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อการดำเนินธุรกิจ ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้แก่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และการให้บริการเสริมอื่นๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้น จากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No Frills) และธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียว เท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับ อนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทาง อากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการบินทางอากาศในประเทศไทย และบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาต ดังกล่าว คู่สัญญาตกลงกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องว่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็น และโครงสร้างพื้นฐานแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บนเงื่อนไข ทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการ ระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความ ช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การโอนหุ้น

ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทในเครือใดๆ ของตนได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่ผู้โอนที่มีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะ ขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายาม อย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง บางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมด ที่จะขาย

การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการใน ประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับ ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้ง นิติบุคคลใดๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจ ของ บจ.ไทยแอร์เอเชียในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่กรณีเส้นทางบิน ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศ ซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าวโดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ จะไม่ ดำเนินธุรกิจใดๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่ คู่สัญญาฝ่ายใด ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยหรือในมาเลเซีย เป็นระยะเวลา 3 ปีนับจาก เลิกสัญญา

การบอกเลิกสัญญา

ทั้งนี้ อาจมีการบอกเลิกสัญญาได้เมื่อ (1) มีการทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์ อักษรระหว่างคู่สัญญา (2) AAI หรือ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พร้อมด้วย บริษัทในเครือของแต่ละฝ่าย ถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้นน้อยกว่า ร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (3) คู่สัญญาไม่มี สิทธิและหน้าที่ใดๆ ต่อไปภายใต้สัญญานี้ อันเป็นผลมาจากการที่คู่สัญญา และบริษัทในเครือของตนไม่ได้ถือหุ้นใดๆ ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกต่อไป (4) มีมติพิเศษให้เลิก บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือมีการดำเนินการให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีการชำระบัญชี หรือ (5) นำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทและจรรยาบรรณธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงเพื่อสร้างคุณค่าในระยะยาวและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ในรอบปีที่ผ่านมาบริษัทได้กำหนดให้บทวนนโยบายดังกล่าวเพื่อปรับปรุงให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทและบริษัทย่อย รวมทั้งติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีครอบคลุมเรื่อง 1) การดูแลพนักงานและการไม่เลือกปฏิบัติ 2) ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน 3) การดูแลสิ่งแวดล้อม สังคม และชุมชน ซึ่งผลการติดตามพบว่าบริษัทได้ดำเนินการตามแนวทางของแต่ละประเด็นได้อย่างครบถ้วนแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทได้ติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีอีก 4 เรื่อง ดังต่อไปนี้

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยหากบุคคลใดมีส่วนได้เสียหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในรายการที่พิจารณา บุคคลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลที่ดูแลในเรื่องดังกล่าวทราบ และไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ โดยในปีที่ผ่านมาผลการติดตามการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีดังนี้

1. ไม่มีกรรมการท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารในธุรกิจเดียวกันหรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทหรือบริษัทย่อยซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. บริษัทย่อยได้รับแจ้งรายงานการมีส่วนได้เสียจากพนักงาน จำนวน 18 ราย โดยพนักงานดังกล่าวไม่ได้มีการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย

การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทและบริษัทย่อยมีการดูแลเรื่องการใช้อุปกรณ์ภายในให้เป็นไปตามกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะมอบให้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติ โดยให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะมีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ

นอกจากนี้ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีเปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทและบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงานที่เป็นพนักงานด้วยเหตุล่อลวง ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและกระบวนการเพื่อต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยคณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลระบบควบคุมภายใน และผู้บริหารมีหน้าที่สร้างความตระหนักและสื่อสารการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตกับพนักงานทุกคน โดยในปีที่ผ่านมาการดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและการดำเนินการเมื่อตรวจพบกรณีทุจริตสรุปได้ดังต่อไปนี้

การดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริต คอร์รัปชัน	การดำเนินการเมื่อพบกรณีทุจริต
<p>1. พนักงานทุกคนต้องอบรมและทดสอบความรู้ความเข้าใจนโยบายต่อต้านการให้หรือรับสินบนและการคอร์รัปชัน</p> <p>2. จัดส่ง email เพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบถึงความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน รวมทั้งแนวทางป้องกัน เช่น การงดรับของขวัญช่วงเทศกาล แนวทางการใช้สิทธิประโยชน์บัตรโดยสารของพนักงาน</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตรวจพบกรณีทุจริตภายในองค์กร ได้แก่ 1) เหตุการณ์ที่พนักงานนำสวัสดิการบัตรโดยสารที่บริษัทให้สิทธิแก่พนักงานไปให้ผู้อื่นโดยได้รับผลประโยชน์ตอบแทน 2) พนักงานละเมิดนโยบายของบริษัทโดยการใส่ชื่อบุคคลที่ได้รับสิทธิสวัสดิการบัตรโดยสารเกินกว่าสิทธิที่บริษัทกำหนด โดยภายหลังการตรวจพบกรณีดังกล่าว ได้มีการดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนทางวินัยและพิจารณากำหนดบทลงโทษ ซึ่งประกอบไปด้วยผู้บริหารระดับสูงและผู้แทนจากฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง 2. คณะกรรมการดังกล่าวได้ดำเนินการสอบสวนหาข้อเท็จจริง ประมวลผล และได้ผลสรุปจากการตรวจสอบว่ามีการดำเนินการทุจริตดังกล่าวจริง 3. บริษัทได้ดำเนินการลงโทษทางวินัยตามกฎหมายข้อบังคับของบริษัทแล้ว และมีการสื่อสารให้พนักงานคนอื่นๆ ใช้สิทธิสวัสดิการบัตรโดยสารอย่างถูกต้องตามระเบียบปฏิบัติที่บริษัทกำหนด รวมถึงให้พนักงานทุกคนตระหนักว่าการกระทำฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานและมีบทลงโทษสูงสุด

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

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

ในปีที่ผ่านมา มีเบาะแสดและข้อร้องเรียนทั้งสิ้น 1 กรณี ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางกฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็น	ผลการตรวจสอบ	การดำเนินการและแนวทางแก้ไข
<p>บริษัทได้รับแจ้งว่าพนักงานกระทำผิดกฎหมาย โดยการเปิดแชร์ และได้กล่าวอ้างว่าตนเองเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ และมีการใช้ถ้อยคำที่ไม่สุภาพบนโซเชียลมีเดีย</p>	<p>อยู่ระหว่างดำเนินการตรวจสอบ</p>	<p>ฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้ดำเนินการขอหมายเลขโทรศัพท์ผู้ร้องเรียนเพื่อติดต่อขอข้อมูลเพิ่มเติมซึ่งยังไม่ได้รับการติดต่อกลับ ทั้งนี้ หากบริษัทได้รับข้อมูลเพิ่มเติมที่เพียงพอแล้ว จะมีการดำเนินการดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. จัดตั้งคณะกรรมการสอบสวนทางวินัยและพิจารณากำหนดบทลงโทษ ซึ่งประกอบไปด้วยผู้บริหารระดับสูงและผู้แทนจากฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง 2. คณะกรรมการจะดำเนินการสอบสวนหาข้อเท็จจริง ประมวลผล และสรุปผลจากการตรวจสอบว่าพนักงานคนดังกล่าวกระทำผิดกฎหมายหรือผิดกฎวินัย ข้อบังคับของบริษัทจริงหรือไม่ อย่างไร 3. หากข้อสรุปปรากฏว่ามีการกระทำผิดจริง บริษัทจะดำเนินการลงโทษทางวินัย โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2563 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	4/4
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
3. นายวีรยุทธ โทธารามิก	4/4

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2563 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	4/4
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วน ตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทและสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังนี้

1. การสอบทานงบการเงินคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2563 ร่วมกับ ผู้ตรวจสอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินโดยได้สอบทานประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินจนเป็นที่มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ จึงได้ให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้ว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชี โดยไม่มีฝ่ายจัดการเพื่อปรึกษาหารือกันอย่างอิสระถึงการได้รับข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลที่มีสาระสำคัญในการจัดทำงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในโดยพิจารณาแผนงานการตรวจสอบภายใน และ รายงานผลการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ ซึ่ง สอดคล้องกับผลการประเมินของผู้สอบบัญชีที่ได้รายงานไว้ว่าไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญและไม่มีข้อสังเกตเป็นพิเศษเกี่ยวกับ รายงานทางการเงินและการควบคุมภายในรวมทั้งพิจารณาผลการประเมินระบบการควบคุมภายในของฝ่ายจัดการตามกรอบแนวทางปฏิบัติด้านการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO 2013) โดย ใช้ “แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน” ของสำนักงาน ก.ล.ต.ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทสำหรับรอบบัญชี 2563 และเปิดเผยผลการประเมินระบบการควบคุมภายในดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี / รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจภายในและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของบริษัทและบริษัทย่อยโดยไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญ อันอาจจะกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัท
3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีอิสระและมีประสิทธิภาพ โดยให้ความเห็นชอบต่อและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี 2563 จัดทำขึ้นตามความเสี่ยงสำคัญของบริษัท รวมทั้งพิจารณาความเพียงพอของบุคลากร และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานและความคืบหน้าในการดำเนินแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส โดยจัดให้มีการประชุมเฉพาะกับหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายจัดการ เข้าร่วมประชุมจำนวน 1 ครั้ง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพ การตรวจสอบภายใน ด้วยการส่งเสริมบุคลากรฝ่ายตรวจสอบภายใน เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น
4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีกระบวนการประเมินและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพซึ่งบริษัทมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กรจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและติดตามดูแลการบริหารความเสี่ยงสำคัญทุกด้านของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยตัวแทนจากหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้เข้ารายงานความคืบหน้าให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้ ปีละ 1 ครั้ง

5. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ และถูกต้อง รวมทั้ง ส่งเสริมให้บริษัท มีระบบธรรมาภิบาลการบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มีความโปร่งใส และมีจริยธรรม ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
6. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน
7. สอบทานรายการและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียน ในรายการที่เกี่ยวข้องกัน พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวข้องกัน เป็นการดำเนินการตามเงื่อนไขทางการค้าปกติทั่วไป ไม่มีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ มีความเป็นธรรม สมเหตุสมผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่พบรายการใดที่ผิดปกติ และมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างครบถ้วนเพียงพอ
8. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและคำตอบแทนของผู้สอบบัญชีโดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของคำตอบแทน และความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 นายเติมพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 นางสาวณัฏฐิ รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และนางสาวโกสมภ ฆะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา ผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยคำตอบแทนที่เสนอมามีเป็นอัตราที่เหมาะสม
9. สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและกำกับดูแลให้บริษัทและบริษัทปฏิบัติตามกฎระเบียบ นโยบาย และดำเนินกิจการต่างๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ และตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท โดยไม่พบข้อบ่งชี้ ที่ทำให้เชื่อว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตามและ/หรือ การปฏิบัติที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนด ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สรุปในภาพรวมปี 2563 คณะกรรมการตรวจสอบได้ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยติดตามการดำเนินงานของบริษัทโดยมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ และมีความเห็นว่าบริษัทได้

จัดทำรายงานทางการเงินในสาระสำคัญ อย่างถูกต้องโดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ที่รับรองโดยทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน เชื่อถือได้ และในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทก็ได้จัดการดูแลให้มีจัดการรายการเกี่ยวโยงกันด้วยความโปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด และมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน รวมทั้งบริษัทจัดให้มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เพียงพอเหมาะสม รวมทั้งมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเพียงพอและโปร่งใสเชื่อถือได้

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีคณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 4 ชุด เพื่อช่วยติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานด้านต่างๆ และรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ครบถ้วนได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการประชุมขึ้น ปีละ 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน และเดือนธันวาคม โดยแผนกบริหารความเสี่ยงจะรายงานผลการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงการขอพิจารณาและอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงในปีที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้ มกราคม - มิถุนายน 2563

- อนุมัตินโยบายบริหารความเสี่ยงประจำปี 2563 ซึ่งได้ปรับปรุงและจัดทำโดยแผนกบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ ภายหลังจากอนุมัติแผนกบริหารความเสี่ยงได้ประกาศให้กับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับทราบและปฏิบัติตามต่อไป
- รับทราบการเปลี่ยนแปลงของรายชื่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- รับทราบหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ตามที่มีการปรับปรุงใหม่โดยแผนกบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย
- รับทราบและทบทวนรายละเอียดของความเสี่ยงหลักขององค์กรที่มีสิ้นสุดไตรมาสแรก ปี 2563 ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการจัดการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมให้กับแผนกบริหารความเสี่ยง
- รับทราบแผนการบริหารความเสี่ยงต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปี 2563
- รับทราบแผนการรับมือกับภาวะโรคระบาดร้ายแรง (COVID-19)

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

กรกฎาคม - ธันวาคม 2563

- อนุมัตินโยบายบริหารความเสี่ยงประจำปี 2564 ซึ่งได้ปรับปรุงและจัดทำโดยแผนกบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ หลังจากอนุมัติแผนกบริหารความเสี่ยงได้ประกาศให้กับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับทราบและปฏิบัติตามต่อไป
- อนุมัติรายละเอียดของนโยบายบริหารความเสี่ยง ประจำปี 2564 สำหรับการเปิดเผยในเว็บไซต์ของบริษัท
- ติดตามความคืบหน้าของการจัดการความเสี่ยงตามที่ได้เสนอแนะกับแผนกบริหารความเสี่ยงไปเมื่อการประชุมในครั้งปีแรก
- รับทราบผลการฝึกอบรมเรื่อง การรับรู้ถึงการบริหารความเสี่ยงของพนักงานในทุกระดับของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้จัดการฝึกอบรมโดยแผนกบริหารความเสี่ยง
- ทบทวนกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงสำหรับปี 2564
- อนุมัติรายละเอียดความเสี่ยงขององค์กร สำหรับการเปิดเผยในรายงานประจำปี 2563
- รับทราบและทบทวนรายละเอียดของความเสี่ยงหลักขององค์กรที่มี สิ้นสุดไตรมาสที่ 3 ปี 2563 ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการจัดการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมให้กับแผนกบริหารความเสี่ยง
- รับทราบแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปี 2564
- รับทราบการปรับปรุงแผนการรับมือกับภาวะโรคระบาดร้ายแรงในอนาคต

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทและบริษัทย่อย มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง และ 3 ครั้ง ตามลำดับ เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นถึงความเหมาะสมในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมถึงพิจารณากำหนดค่าตอบแทนให้แก่คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาให้ความเห็นชอบการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2563
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ และกรรมการตรวจสอบประจำปี 2563
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และประธานเจ้าหน้าที่บริหารประจำปี 2562
- พิจารณาแต่งตั้งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
- พิจารณาแต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Head of Operational Quality Assurance)

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีการจัดประชุมทั้งสิ้น 1 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งกำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม รวมทั้งติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินงานกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้ ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนในปีที่ผ่านมา มีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน
- พิจารณาอนุมัติประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจ (Materiality)
- พิจารณาให้ความเห็นการเปิดเผยรายงานความยั่งยืนและการกำกับดูแลกิจการในรูปแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
- พิจารณาคัดเลือกและแต่งตั้งกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
- ติดตามผลการดำเนินการของกิจกรรมการลงทุนทางสังคม
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบการรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย โดยการซักถามข้อมูลจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และการอนุมัติแบบประเมินซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมทั้งรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบแล้วสรุปได้ว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อยในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบติดตาม คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อยมีความเพียงพอและเหมาะสม โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งบริษัทมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมี

ความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการบริษัทเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความเห็นที่แตกต่างจากความเห็นของคณะกรรมการบริษัท

นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2563 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทและบริษัทย่อย รวมทั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2563 ไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทได้แต่งตั้งให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย รวมทั้งได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน ได้แก่ การฝึกอบรมการตรวจสอบภายในแบบบูรณาการ หลักสูตรผู้นำตรวจประเมินมาตรฐาน ISO 9001:2015 เป็นต้น คณะกรรมการตรวจสอบจึงเห็นว่า นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัทได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าตรวจสอบภายใน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย ”เอกสารเผยแพร่ และดาวน์โหลด”

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สามารถสรุปได้ ดังนี้

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 16.33 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย
4) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 99.66 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
5) AirAsia Japan Co., Ltd. (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) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 4 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ลด์ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายไพรัชต์ พรพัฒนางกูร และนางภัทรา บุศราวรงค์ โดยนายธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 49.56
9) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย
10) 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
11) Tune Talk Sdn. Bhd. (TTSB)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. ถือหุ้นทางตรงใน TTSB

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
12) Tune Talk (Thailand) Limited	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกร่วมกับ 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
13) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc. ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย Tune Protect Group Berhad ซึ่งมีกรรมกร่วมกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
14) AirAsia SEA Limited (เดิม : AirAsia (IHQ) Limited) (IHQ)	IHQ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ นายรอชแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวงค์
15) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 80
16) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
17) บมจ. บางกอก เอวิเอชันเซ็นเตอร์ (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่กรรมการและประธานกรรมการบริหารของ TAA คือ นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 50
18) Airasia SEA Sdn. Bhd. (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ AASEA โดยถือหุ้นร้อยละ 100
19) บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นกรรมการและประธานกรรมการบริหารของ TAA คือ นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 34.59
20) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	TIPLC มีกรรมกร่วมกันกับบริษัทและ TAA คือ นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 11.43
21) AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ACT)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ ACT โดยถือหุ้นร้อยละ 100
22) AirAsia Com Travel (Thailand) Ltd. (ACTTH)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ ACTTH โดยถือหุ้นร้อยละ 100
23) AirAsia Ads Sdn. Bhd. (ADS)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ ADS โดยถือหุ้นร้อยละ 100

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น			
		ปี 2563	ปี 2562				
(1) AirAsia Berhad (AAB)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย เกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสด ต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และ จากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น	1,695,724,379	10,002,662,522	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับ กลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสาร สำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทใน กลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณี การรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของ ธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสาร ไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น</p> <p>การกำหนดราคา: ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการ บริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>			
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)							
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)							
(4) AirAsia X Berhad (AAX)							
(5) Thai AirAsia X (TAAX)							
(6) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)							
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)							
(8) AirAsia Japan Co., Ltd. (AAJ)					1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	336,569,792	2,277,559,312
(9) AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ACT)					ลูกหนี้รับแทน - AAB		
	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	94,588,290	229,162,166				
	ลูกหนี้รับแทน - IAA	41,555,025	502,262,296				
	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,530,828	36,725,533				
	ลูกหนี้รับแทน - AAI	60,759,361	55,703,171				
	1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	144,497,946	539,921,347				
	ลูกหนี้รับแทน - AAX	-	486,853,083				
	1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	325,124,378	195,671,772				
	ลูกหนี้รับแทน - TAAX	279,541,825	39,543,310				
	1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	202,273,466	222,371,391				
	ลูกหนี้รับแทน - PAAI	79,156,933	217,346,587				

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
1.7	รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน	7,853	401,820	
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAAX	869,479	1,116,241	
1.8	รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน	4,876,249	11,190,835	
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAJ	510,474	9,592,375	
1.9	รายได้ค่าโดยสารที่ ACT รับแทน	20,072,400	-	
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - ACT	7,696,663	-	
1.10	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	732,277,870	3,210,952,730	
	รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน - AAB	293,529,433	647,275,172	
1.11	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	115,223,050	307,561,688	
	รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน - IAA	229,497	506,705,189	
1.12	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	262,210,252	494,140,738	
	รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน - AAX	139,027	431,215,297	
1.13	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	223,819,155	1,339,043,622	
	รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	399,448	30,398,682	
1.14	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	157,762,947	275,813,564	
	รับแทน PAAI เจ้าหนี้รับแทน - PAAI	4,941,526	223,695,874	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
1.15	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI	17,535,219	6,564,909	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - AAI	28,406,591	8,820,207	
1.16	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX	53,832	137,478	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - IAAX	20,876	416,508	
1.17	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ	7,813,449	14,255,988	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - AAJ	7,404,833	14,126,648	
1.18	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน ACT	22,321,357	-	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - ACT	21,346,089	-	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบินค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	185,173,646	307,503,512	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(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 Co., Ltd. (AAJ)				
(9) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)				
(10) Tune Talk Sdn. Bhd. (TTSB)				
(11) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)				
2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB	148,791,584	494,288,960	การกำหนดราคา: การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(12) AirAsia SEA Limited (IHQ)	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	6,871,755	21,010,542	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
(13) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - IAA	14,414,086	41,203,807	
(14) BIGLIFE Sdn. Bhd. (BIG)	2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX	59,898,005	1,257,144	
(15) AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ACT)	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - AAX	-	1,126,720	
(16) AirAsia Com Travel (Thailand) Ltd. (ACTTH)	2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX	254,775,091	289,416,457	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - TAAX	290,128,579	197,142,448	
	2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI	25,910,939	72,229,934	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - PAAI	28,260,368	42,307,759	
	2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI	1,242,860	1,260,356	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - AAI	2,893,076	1,682,015	
	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX	38,286	20,163	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - IAAX	72,997	204,315	
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ	320,385	203,858	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - AAJ	287,968	94,239	
	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB	61,164	859,589	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - TIMB	1,392,170	1,790,082	
	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	1,682,988	3,926,474	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - TTSB	280,498	560,996	
	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	-	685,513	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - GFB	685,513	685,513	
	2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	25,430	129,101	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - IHQ	-	-	
	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	624,220	2,625,210	
	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - AGZ	475,068	1,846,979	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน BIG	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - BIG	274,541	2,446,923	
		24,958	1,572,754	
2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAGB	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - AAGB	6,704	177,555	
		183,573	177,555	
2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIPCL	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - TIPCL	3,643,769	6,000,000	
		2,540,234	6,420,000	
2.17 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACT	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - ACT	5,404,929	-	
		5,384,361	-	
2.18 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACTTH	ลูกหนี้ทอดรองจ่าย - ACTTH	222,387	-	
		222,387	-	
2.19 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - AAB	420,873,792	589,216,942	
		230,405,951	206,376,775	
2.20 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - IAA	10,007,960	61,670,096	
		-	104,546,752	
2.21 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - AAI	2,551,926	1,344,350	
		5,239,670	4,366,157	
2.22 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - AAX	7,898,833	7,418,427	
		721,913	5,107,724	
2.23 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - TAAX	4,752,631	4,981,455	
		1,540,129	1,914,851	
2.24 PAAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - PAAI	815,992	606,583	
		145,579	125,862	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
	2.25 AAJ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	253,726	-	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAJ	514,624	-	
	2.26 AGZ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	4,419	26,772	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AGZ	-	4,965	
	2.27 ACT ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	6,833,539	-	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - ACT	6,976,286	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	<p>รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้</p> <p>ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด</p> <p>ดอกเบี้ยรับจาก AAI</p> <p>ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI</p> <p>ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>402,865</p>	<p>-</p> <p>-</p> <p>404,340</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชียและบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)</p> <p>อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2562 และปี 2563</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 14 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน เจ้าหน้าที่ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</p>	<p>1,674,310,587</p> <p>944,136,032</p> <p>215,776,921</p>	<p>2,144,242,113</p> <p>110,545,497</p> <p>275,785,640</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต</p> <p>การกำหนดอัตราค่าเช่า: ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p>

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน			<p>เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษา ก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา: ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) AirAsia Berhad (AAB)	ให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			
	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	332,961,564	854,519,940	
	เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	214,664,068	115,502,357	
	ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	481,994,547	11,343,906	
	ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	824,115,153	1,288,129,150	
	เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	695,784,155	255,630,227	
	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	5,856,109,798	5,963,213,001	

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร: อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
	<p>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB</p>	<p>127,038,148</p> <p>93,698,420</p>	<p>143,992,016</p> <p>20,769,953</p>	

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน บางประเภท เป็นต้น จาก AAB</p> <p>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB</p>	<p>7,709,936</p> <p>3,516,838</p>	<p>16,735,367</p> <p>2,345,958</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 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB</p> <p>ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB</p>	<p>15,140,060</p> <p>10,874,448</p>	<p>14,946,844</p> <p>2,398,136</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ 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 2563	ปี 2562	
(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 - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>2,501,234,650</p> <p>1,084,050,763</p> <p>14,933,700</p>	<p>(74,197,141)</p> <p>(71,371,768)</p> <p>14,988,350</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p>การปันส่วนขาดทุน (กำไร): กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) บมจ. บางกอก เอวิเอชันเซ็นเตอร์ (BAC)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ BAC ค่าฝึกอบรมนักบิน เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC	804,206 -	3,949,274 -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาศิษย์การบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่พนักงานฝึกหัด การกำหนดราคา: อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

11. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	224,930,055 212,679,675	608,504,991 152,739,782	AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย การกำหนดราคา: ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายได้ค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
(2) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	ผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			
	12.1 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB			การกำหนดราคา: ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
	ค่าเบี้ยประกันภัย	2,208,849	9,897,170	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	รายได้ค่าบริการจัดการ	552,212	2,474,292	ลักษณะรายการในอนาคต:
	เจ้าหน้าที่ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	-	(148,769)	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	12.2 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ GFB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	118,956,824	244,108,705	
	รายได้ค่าบริการจัดการ	19,851,306	40,529,793	
	เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย	775,681	1,728,831	
	ลูกหนี้ค่าบริการจัดการ	-	851,237	

13. ค่าบริการจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการที่กำหนดโดยนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงานกิจการ
	ค่าบริการจัดการ	25,000,000	25,000,000	การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
	เจ้าหน้าที่ค่าบริการจัดการ - AAV	-	-	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(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			
	14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA	37,439,081	51,339,574	
	เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA	6,102,043	17,703,789	
	14.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB	3,199,819	31,717,112	
	เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านจัดการสารสนเทศ - AAB	2,006,847	7,219,930	

15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG ได้จัดทำโครงการ Big Loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			<p>BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
	ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	54,893,500	80,585,176	
	เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	11,138,875	16,103,868	
	รายได้ค่าตัวโดยสาร	76,218,222	173,472,400	
	ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร - BIG	25,532,376	75,797,274	

16. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited</p> <p>ซื้อสินค้า เจ้าหน้าที่ค้าสินค้า Tune Talk (Thailand)</p>	450,160	3,095,240	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป</p>

17. งานบริการด้านความปลอดภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) เบงกอลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน(MAA) ภูวนศวร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI</p> <p>งานบริการด้านความปลอดภัย เจ้าหน้าที่งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI</p>	<p>3,281,889</p> <p>30,858,772</p>	<p>19,557,022</p> <p>28,705,284</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ AAI เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย</p> <p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

18. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพมหานคร มักกะสัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
	ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ เจ้าหนี้ บจ. เวิร์ธ เวนเจอร์ส	655,780 579,014	2,188,196 76,576	<p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

19. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน
	ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด เจ้าหนี้ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	79,376,912 14,282,575	139,035,327 27,036,505	<p>การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส</p> <p>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

20. งานบริการภาคพื้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia X Berhad (AAX)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย
(2) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	กลุ่มแอร์เอเชีย			
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)	20.1 ค่าบริการภาคพื้น - AAX เจ้าหน้าที่ค่าบริการภาคพื้น - AAX	2,158,337 -	(1,458,242) 7,114,931	
	20.2 ค่าบริการภาคพื้น - AGZ เจ้าหน้าที่ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	3,570,627 10,288,275	139,935,721 39,522,625	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	20.3 ค่าบริการภาคพื้น - AAI เจ้าหน้าที่ค่าบริการภาคพื้น - AAI	5,723,092 11,477,608	6,480,203 5,775,856	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

21. งานบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) Thai AirAsia X (TAAX)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	รายได้ค่าบริการอื่นๆ	6,188,124	15,867,997	
	ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX	6,188,124	4,139,481	

22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC
(2) AirAsia Ads Sdn. Bhd. (ADS)	ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty			ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty
	22.1 รายได้ค่าโฆษณา - TIPLC			การกำหนดราคา:
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - TIPLC	21,760	6,850,000	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		-	7,329,500	
	22.2 รายได้ค่าโฆษณา - ADS			การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - ADS	906,718	-	
		906,718	-	ลักษณะรายการในอนาคต:
				รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

23. ค่าบริการอื่น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2563	ปี 2562	
(1) AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ACT)	ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบ Unlimited Pass			ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบ Unlimited Pass
	ค่าบริการอื่น	2,626,149	-	การกำหนดราคา:
	เจ้าหนี้ค่าบริการอื่น - ACT	2,626,149	-	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต:
				รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

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



ที่ตรงนี้รอคุณอยู่ ร่วมมุ่งสู่อนาคตที่เติบโตไปด้วยกัน #หุ้นโออาร์

เราพร้อมแล้วกับการเสนอขายหุ้น IPO โออาร์ บริษัท Flagship กลุ่ม ปตท. ด้านการค้าน้ำมันและการค้าปลีก เปิดโอกาสให้ทุกคนร่วมเป็นเจ้าของ เพื่อสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน และพัฒนาเศรษฐกิจไทยก้าวไกลไปด้วยกัน รวมพลัง ร่วมสร้าง เพื่อทุกวันที่ดีขึ้น

การลงทุนในหลักทรัพย์มีความเสี่ยงบางประการ ผู้ลงทุนควรศึกษาและทำความเข้าใจลักษณะสินค้า เงื่อนไขผลตอบแทนและความเสี่ยงก่อนตัดสินใจลงทุน สื่อโฆษณานี้เป็น
การเสนอขายหลักทรัพย์ การเสนอขายหลักทรัพย์จะดำเนินการผ่านการจัดส่งแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และหนังสือชี้ชวนที่มีผลบังคับใช้ให้แก่ผู้ลงทุน



investor.pttor.com

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการ ต่อรายงานทางการเงิน

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

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

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 2563 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



(นายวิเชฐ ตันตวานิช)
ประธานกรรมการ

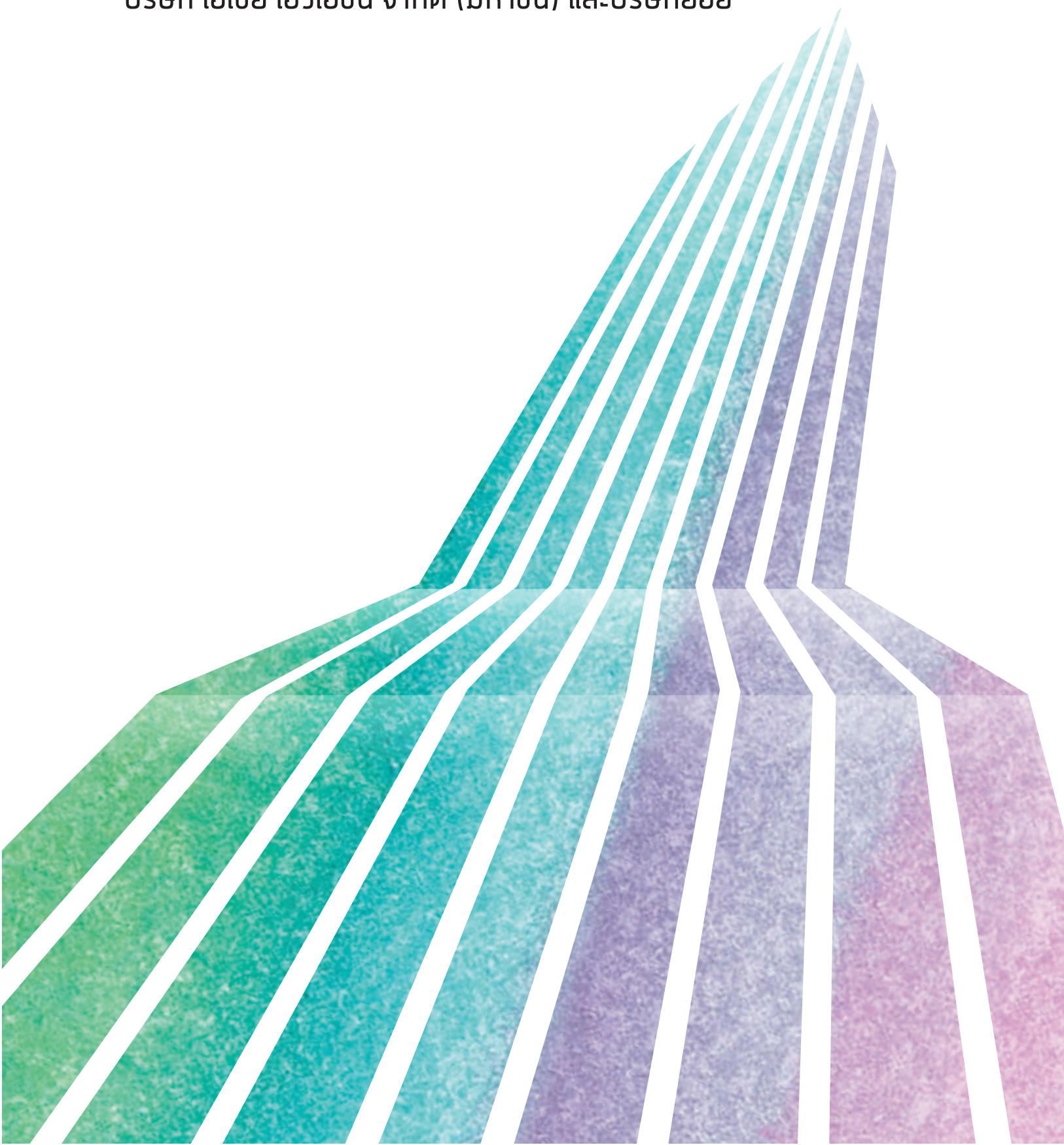


(นายสันติสุข คล่องใช้ยา)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

งบการเงิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2563

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย



รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญ ตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1.2 ซึ่งระบุว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจ การบินของกลุ่มบริษัท ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดยกลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ของกลุ่มบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังคงดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตามผลกระทบดังกล่าวยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่างๆ ในการจัดหาเงิน ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการจัดหาเงินบางส่วนและแผนการดำเนินงานธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

ข้อมูลและเหตุการณ์ที่เน้น

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตดังนี้

- ก) ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 3 ในระหว่างปีปัจจุบัน กลุ่มบริษัทได้เปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชี เนื่องจากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติ และการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า (ฉบับปรับปรุง) มาถือปฏิบัติ ซึ่งกลุ่มบริษัทรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินใหม่มาถือปฏิบัติ โดยปรับปรุงกับกำไรสะสมรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ
- ข) ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 3 ในระหว่างไตรมาสที่ 4 ปี 2563 กลุ่มบริษัทได้ประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของค่าความนิยม สิทธิฯ ไม่มีตัวตน ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ สิทธิฯ สิทธิการใช้ และสิทธิฯ ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี จาก ความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แล้ว ดังนั้น ในการจัดทำงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทจึงพิจารณายกเลิกการถือปฏิบัติตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่กลุ่มบริษัทได้เคยถือปฏิบัติในช่วงที่ผ่านมาในเรื่องดังต่อไปนี้
- เลือกที่จะไม่นำการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า โดยทยอยปรับลดหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ครบกำหนดแต่ละงวดตามสัดส่วนที่ได้ส่วนลด พร้อมทั้งกลับรายการค่าเสื่อมราคาจากสิทธิฯ สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังคงรับรู้ในแต่ละงวดตามสัดส่วนของค่าเช่าที่ลดลง และบันทึกผลต่างที่เกิดขึ้นในกำไรหรือขาดทุน
 - เลือกที่จะไม่นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ COVID-19 มาเป็นข้อมูลในการประมาณการความเสี่ยงพอของกำไรทางภาษีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากสิทธิฯ ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี
 - เลือกที่จะไม่นำสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสิทธิฯ
 - เลือกที่จะไม่นำข้อมูลจากสถานการณ์ COVID-19 ที่อาจจะกระทบต่อการประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตมาใช้ประกอบการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม หรือสิทธิฯ ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้บันทึกขาดทุนจากผลกระทบดังกล่าวจำนวน 1,416 ล้านบาท เป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายอื่นในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงเลือกนำมาตราการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางการบัญชีสำหรับเรื่องการเลือกที่จะไม่ต้องนำข้อมูลที่มีการคาดการณ์ไปในอนาคตมาใช้วัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในกรณีที่กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นมาถือปฏิบัติอยู่ กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบของเรื่องดังกล่าวต่องบการเงินรวม แต่เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันที่ยังคงมีความไม่แน่นอนอยู่อย่างมากในหลายปัจจัย จึงทำให้กลุ่มบริษัทยังไม่สามารถประมาณผลกระทบทางการเงินดังกล่าวได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ โดยเฉพาะต่อมูลค่าของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันที่อาจจะได้รับผลกระทบในจำนวนที่มีสาระสำคัญ และกลุ่มบริษัทจะพิจารณาบันทึกผลกระทบต่องบการเงินรวมและเฉพาะกิจการภายหลังสิ้นสุดมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวดังกล่าว

ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจของผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องนี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

นอกจากเรื่องที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

อันเนื่องมาจากผลกระทบต่อธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ข้าพเจ้าให้ความสำคัญเรื่องการพิจารณาการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 15, 14, 12 และ 13 ตามลำดับ

การประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวถือเป็นประมาณการทางบัญชีที่สำคัญที่ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการระบุหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและการประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากกลุ่มสินทรัพย์นั้น รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตในระยะยาวที่เหมาะสม ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์หรือไม่ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำการทดสอบข้อสมมติที่สำคัญที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ที่จัดทำโดยฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทโดยการเปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายในและภายนอกของกลุ่มบริษัท รวมถึงเปรียบเทียบประมาณการกระแสเงินสดในอดีตกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงเพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว และพิจารณาอัตราคิดลดที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการวิเคราะห์ต้นทุนทางการเงินแล้วเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของกลุ่มบริษัทและของอุตสาหกรรม รวมถึงปรึกษาผู้เชี่ยวชาญภายในสำนักงานฯ เพื่อช่วยประเมินข้อมูลดังกล่าวโดยการเทียบเคียงกับแหล่งข้อมูลภายนอกตามฐานความรู้และประสบการณ์ในอดีตของผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าวตามแบบจำลองทางการเงิน และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนโดยเฉพาะอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับ การประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ รวมถึงผลกระทบของประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการบัญชีและรายละเอียดเกี่ยวกับภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 5 และ 28 ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะสามารถรับรู้รายการได้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์ในอนาคตได้ ซึ่งในการพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลแตกต่างชั่วคราวหรือผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้นั้นต้องอาศัยดุลยพินิจของฝ่ายบริหารอย่างมากในการจัดทำแผนธุรกิจและประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามแผนธุรกิจที่ได้อนุมัติแล้ว ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและได้ประเมินประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตซึ่งเป็นข้อมูลชุดเดียวกันกับประมาณการกระแสเงินสดในการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ตลอดจนทดสอบการคำนวณประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตตามข้อมูลและข้อสมมติต่างๆ และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตโดยเฉพาะอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบถามการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเที่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเที่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 24 เป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ใช้งบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้ การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเที่ยวเนื่องสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมาก ผ่านหลากหลายช่องทางจำหน่ายตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้องและการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ตรวจสอบผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง และการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง
- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชี โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่อยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรับรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่าการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติตามตรวจสอบมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อพิจารณาอย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบการวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความคิดเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิด การปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความคิดเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความคิดเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัท เพื่อแสดงความคิดเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความคิดเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่าไม่มีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนี้ ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้



กุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6137

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

กรุงเทพฯ: 23 กุมภาพันธ์ 2564

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2563	2562	2563	2562	
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	8	1,110,369,518	3,982,231,614	98,274,890	92,650,669
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	9	284,460,444	597,448,919	400,000	600,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7	815,568,031	1,920,158,411	450,000	450,000
สินค้าคงเหลือ		240,241,951	294,641,205	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน		20,812,975	24,179,899	2,501,570	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		288,713,639	356,807,227	1,259,191	924,125
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		-	251,412,464	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		2,760,166,558	7,426,879,739	102,885,651	94,624,794
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	7, 16	907,601,425	-	-	-
เงินลงทุนระยะยาว		-	13,191,200	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	10	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	7, 11	5,856,109,798	5,963,213,001	-	-
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	12	6,230,423,100	24,877,260,550	25	202
สินทรัพย์สิทธิการใช้	13	28,527,345,483	-	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14	14,871,200,162	14,878,769,507	1	1
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	7, 16	-	918,424,474	-	2,501,570
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		65,217,505,771	55,475,684,535	3,067,114,396	3,069,616,143
รวมสินทรัพย์		67,977,672,329	62,902,564,274	3,170,000,047	3,164,240,937

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	17	1,000,000,000	1,750,000,000	-
เจ้าหนี้การค้า		756,515,092	915,104,548	-
เจ้าหนี้อื่น		292,452,079	639,616,812	567,550
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	7	3,060,172,759	373,823,439	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	786,528,550	353,601,294	-
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	1,499,756,945	999,872,760	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	6,025,973,794	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	-	1,334,736,213	-
รายได้รับล่วงหน้า		2,372,595,240	4,648,342,693	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		837,573	619,840	837,573
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		1,718,562,026	2,704,532,074	1,125,955
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	35	309,886,546	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		-	238,780,555	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		17,823,280,604	13,959,030,228	2,531,078
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	18	3,073,256,587	4,285,878,021	-
หุ้นกู้ระยะยาว - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	1,598,378,032	3,096,860,858	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	24,674,609,963	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สิ้นสุดจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	-	10,158,877,454	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	21	849,328,766	666,297,843	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	35	609,247,953	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	28	1,989,254,726	3,047,146,308	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		32,794,076,027	21,255,060,484	-
รวมหนี้สิน		50,617,356,631	35,214,090,712	2,531,078

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
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		11,337,157,980	16,810,569,269	34,160,695
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(204,356,939)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		14,266,109,315	19,943,877,543	3,167,468,969
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
ของบริษัทย่อย	10.2	3,094,206,383	7,744,596,019	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		17,360,315,698	27,688,473,562	3,167,468,969
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		67,977,672,329	62,902,564,274	3,170,000,047

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		
	2563	2562	2563	2562	
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
รายได้จากการขายและบริการ	23	13,633,868,119	40,180,651,497	25,000,000	25,000,000
รายได้ได้อื่น	24	2,603,470,679	1,350,257,224	1,000,000	1,650,000
รวมรายได้		16,237,338,798	41,530,908,721	26,000,000	26,650,000
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ		20,484,162,770	38,358,527,097	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		797,203,450	1,671,204,119	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,053,563,724	1,623,400,967	18,440,511	19,683,135
ค่าใช้จ่ายอื่น	26	1,453,152,319	-	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		23,788,082,263	41,653,132,183	18,440,511	19,683,135
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน		(7,550,743,465)	(122,223,462)	7,559,489	6,966,865
รายได้ทางการเงิน		23,618,808	22,191,032	36,166	108,899
ต้นทุนทางการเงิน	27	(1,799,781,947)	(765,529,180)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		(9,326,906,604)	(865,561,610)	7,595,655	7,075,764
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	28	659,977,925	(599,706)	(1,553,271)	(1,765,219)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(8,666,928,679)	(866,161,316)	6,042,384	5,310,545
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
<i>รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</i>					
ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้		(187,567,110)	-	-	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	35	17,573,453	-	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		(169,993,657)	-	-	-
<i>รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง</i>					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	21	(45,749,386)	65,377,656	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		(45,749,386)	65,377,656	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(215,743,043)	65,377,656	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(8,882,671,722)	(800,783,660)	6,042,384	5,310,545

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ [ต่อ]

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(4,764,092,099)	(473,999,019)	6,042,384	5,310,545
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	10.2 (3,902,836,580)	(392,162,297)		
	(8,666,928,679)	(866,161,316)		
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม				
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(4,882,750,783)	(438,041,305)	6,042,384	5,310,545
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	(3,999,920,939)	(362,742,355)		
	(8,882,671,722)	(800,783,660)		
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	30			
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน				
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ (บาท)	(0.9823)	(0.0977)	0.0012	0.0011
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม									
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ									
	องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น									
	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น									
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและ ชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น การป้องกัน กระแสเงินสด	กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ต้นทุน การป้องกัน ความเสี่ยง	รวม องค์ประกอบอื่น ของส่วนของผู้ ถือหุ้น	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น ของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มี ส่วนได้เสียที่ไม่มี อำนาจควบคุม ของบริษัทย่อย	รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
จัดสรรแล้ว			ยังไม่ได้จัดสรร							
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	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
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	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
ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบาย การบัญชี (หมายเหตุ 4)	-	-	-	(684,157,025)	(104,697,684)	(6,162,736)	(110,860,420)	(795,017,445)	(650,468,697)	(1,445,486,142)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 - หลังการปรับปรุง	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	16,126,412,244	(104,697,684)	(6,162,736)	(110,860,420)	19,148,860,098	7,094,127,322	26,242,987,420
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	(4,764,092,099)	-	-	-	(4,764,092,099)	(3,902,836,580)	(8,666,928,679)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	(25,162,165)	(103,161,919)	9,665,400	(93,496,519)	(118,658,684)	(97,084,359)	(215,743,043)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	(4,789,254,264)	(103,161,919)	9,665,400	(93,496,519)	(4,882,750,783)	(3,999,920,939)	(8,882,671,722)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	11,337,157,980	(207,859,603)	3,502,664	(204,356,939)	14,266,109,315	3,094,206,383	17,360,315,698

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ				
	ทุนเรือนหุ้น ที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่า หุ้นสามัญ	กำไรสะสม		รวม ส่วนของผู้ถือหุ้น
			จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
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
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	28,118,311	3,161,426,585
กำไรสำหรับปี	-	-	-	6,042,384	6,042,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	6,042,384	6,042,384
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	48,500,000	34,160,695	3,167,468,969

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(9,326,906,604)	(865,561,610)	7,595,655	7,075,764
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน	147,609,241	-	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	1,415,961,457	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,738,992,539	1,716,745,797	177	4,299
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์และตัดจำหน่าย				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1,331,760,870)	(292,399)	-	-
ค่าตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	616,032,308	-	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	154,824,199	334,972,904	-	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	37,190,862	-	-	-
กำไรขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(184,517,223)	(249,484,329)	-	-
รายได้ทางการเงิน	(23,618,808)	(22,191,032)	(36,166)	(108,899)
ต้นทุนทางการเงิน	1,799,781,947	765,529,180	-	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	(956,410,952)	1,679,718,511	7,559,666	6,971,164
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	532,600,764	(103,889,980)	200,000	(150,000)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	990,129,288	(1,075,319,968)	-	(300,000)
สินค้าคงเหลือ	54,399,254	(106,322,931)	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(74,426,026)	67,097,680	(335,066)	(112,295)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	-	(2,069,165)	-	2,550,861
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	(79,365,021)	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	24,478,878	-	(2,501,570)
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(160,107,585)	755,421,732	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(592,011,424)	246,383,455	(50,951)	(520,000)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,686,349,320	(325,366,241)	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	(2,275,747,453)	(481,190,187)	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(999,727,014)	123,873,329	(450,056)	821,761
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	-	181,148,285	-	174,940
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(19,468,696)	(9,501,650)	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(893,785,545)	974,461,748	6,923,593	6,934,861
จ่ายภาษีเงินได้	(4,112,265)	(9,539,700)	(1,335,538)	(801,641)
ภาษีเงินได้รับคืน	-	761,386	-	761,386
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(897,897,810)	965,683,434	5,588,055	6,894,606

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	-	(597,300)	-	-
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(508,929,105)	(1,430,472,157)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์	(820,757,080)	(379,854,170)	-	-
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1,986,927)	(5,368,875)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	23,618,808	21,304,653	36,166	108,899
เงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์	13,372,411,321	1,123,079	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	12,064,357,017	(1,793,864,770)	36,166	108,899
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(150,000,000)	1,100,000,000	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	847,322,990	2,016,695,000	-	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมกู้ยืมเงินระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(1,500,000)	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(48,272,495)	(214,682,250)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(2,180,023,438)	-	-	-
ชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,000,000,000)	-	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	(4,105,718,670)	(1,310,572,352)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(7,084,712,129)	-	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(309,990,854)	(761,185,101)	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(14,031,394,596)	828,755,297	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,864,935,389)	573,961	5,624,221	7,003,505
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	3,982,231,614	4,122,623,007	92,650,669	85,647,164
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6,926,707)	(140,965,354)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 8)	1,110,369,518	3,982,231,614	98,274,890	92,650,669
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
เจ้าหนี้อื่นจากการซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น	81,861,381	20,211,253	-	-
โอนสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	9,356,046,615	-	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่า	7,655,027,790	-	-	-
การขยายระยะเวลาเงินกู้ยืมจากระยะสั้นเป็นระยะยาว	600,000,000	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	42,052,287	-	-	-
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	7,552,053	-	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือ การลงทุนในบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ที่อยู่ตามที่ตั้งทะเบียน ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

1.2 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดยกลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ของกลุ่มบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังคงดำรงต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการต่างๆ ในการจัดหาเงิน ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินงานธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการจัดหาเงินบางส่วน และแผนการดำเนินงานธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท

2. เกณฑ์ในการจัดท่างบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กลุ่มบริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดท่างบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2563	2561
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	55	55

- ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้
- ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น
- ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ
- จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว
- ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง (ปรับปรุง 2562) และฉบับใหม่ จำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2563 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท ยกเว้น มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับใหม่ซึ่งได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการสำคัญ สามารถสรุปได้ดังนี้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน กลุ่มเครื่องมือทางการเงิน ประกอบด้วยมาตรฐานและการตีความมาตรฐาน จำนวน 5 ฉบับ ได้แก่

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 7 การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

ฉบับที่ 9 เครื่องมือทางการเงิน

มาตรฐานการบัญชี

ฉบับที่ 32 การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน

การตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ฉบับที่ 16 การป้องกันความเสี่ยงของเงินลงทุนสุทธิในหน่วยงานต่างประเทศ

ฉบับที่ 19 การชำระหนี้สินทางการเงินด้วยตราสารทุน

มาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มดังกล่าวข้างต้น กำหนดหลักการเกี่ยวกับการจัดประเภทและการวัดมูลค่าเครื่องมือทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหรือราคาทุนตัดจำหน่ายโดยพิจารณาจากประเภทของตราสารทางการเงิน ลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาและแผนธุรกิจของกิจการ หลักการเกี่ยวกับวิธีการคำนวณการด้อยค่าของเครื่องมือทางการเงินโดยใช้แนวคิดของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และหลักการเกี่ยวกับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง รวมถึงการแสดงผลรายการและการเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน

การนำมาตรฐานกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติมีผลกระทบต่องบการเงินรวมของกลุ่มบริษัทจากรายการดังต่อไปนี้

- การรับรู้รายการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น - กลุ่มบริษัทรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงินโดยไม่จำเป็นต้องรอให้เหตุการณ์ที่มีการด้อยค่าด้านเครดิตเกิดขึ้นก่อน กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการพิจารณาค่าเผื่อผลขาดทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุสำหรับลูกหนี้การค้า

- การรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ - กลุ่มบริษัทรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์เมื่อเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่เข้าทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของตราสารอนุพันธ์จะถูกรับรู้ผ่านกำไรหรือขาดทุน และสำหรับตราสารอนุพันธ์ซึ่งกลุ่มบริษัทได้เลือกการบัญชีป้องกันความเสี่ยงนั้น การเปลี่ยนมูลค่ายุติธรรมของส่วนที่มีประสิทธิภาพของตราสารอนุพันธ์จะถูกรับรู้ผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มนี้มาถือปฏิบัติครั้งแรกโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมรวมและกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุ 4

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เรื่อง สัญญาเช่า

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 ใช้แทนมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 เรื่อง สัญญาเช่า และการตีความมาตรฐานบัญชีที่เกี่ยวข้อง มาตรฐานฉบับนี้ได้กำหนดหลักการของการรับรู้รายการ การวัดมูลค่า การแสดงรายการและการเปิดเผยข้อมูลของสัญญาเช่า และกำหนดให้ผู้เช่ารับรู้สินทรัพย์และหนี้สินสำหรับสัญญาเช่าทุกรายการที่มีระยะเวลาในการเช่ามากกว่า 12 เดือน เว้นแต่สินทรัพย์อ้างอิงนั้นมีมูลค่าต่ำ

การบัญชีสำหรับผู้ให้เช่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีสาระสำคัญจากมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 17 ผู้ให้เช่ายังคงต้องจัดประเภทสัญญาเช่าเป็นสัญญาเช่าดำเนินงานหรือสัญญาเช่าเงินทุน

ในปี 2563 กลุ่มบริษัทได้นำการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 เกี่ยวกับการยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ COVID-19 มาถือปฏิบัติก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ ซึ่งการปรับปรุงดังกล่าวมีผลบังคับใช้สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มิถุนายน 2563 การปรับปรุงนี้เป็นการให้ข้อผ่อนปรนซึ่งทำให้ผู้เช่าไม่จำเป็นต้องประเมินว่าการยินยอมลดค่าเช่าเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือไม่ ทั้งนี้ ข้อผ่อนปรนดังกล่าวให้ใช้กับกรณีการยินยอมลดค่าเช่าที่เกิดจากผลโดยตรงของสถานการณ์ COVID-19 และต้องเป็นไปตามเงื่อนไขทุกข้ออันได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าทำให้สิ่งตอบแทนสำหรับสัญญาเช่าหลังปรับปรุงมีจำนวนเกือบเท่าเดิมหรือน้อยกว่าสิ่งตอบแทนสำหรับสัญญาเช่าก่อนการเปลี่ยนแปลงนั้น การลดลงๆ ของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่ากระทบเพียงการจ่ายชำระซึ่งเดิมครบกำหนดในหรือก่อนวันที่ 30 มิถุนายน 2564 เท่านั้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกี่ยวกับเงื่อนไขและข้อกำหนดอื่นของสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกระทบสะสมของการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้มาถือปฏิบัติครั้งแรกโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินปีก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีแสดงอยู่ในหมายเหตุ 4

u) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่มีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุง ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางบัญชีกับผู้ใช้งานมาตรฐาน

ยกเว้นการถือปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินก่อนวันที่มีผลบังคับใช้ตามที่กล่าวในหมายเหตุ 3 ก) ข้างต้น ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตราฐานกลุ่มดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

ค) แนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้แนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดผลกระทบในบางเรื่องจากการปฏิบัติตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับ และเพื่อให้เกิดความชัดเจนในวิธีปฏิบัติทางบัญชีในช่วงเวลาที่ยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับสถานการณ์ดังกล่าว

แนวปฏิบัติทางการบัญชีดังกล่าวได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2563 และมีผลบังคับใช้สำหรับการจัดทำงบการเงินของกลุ่มบริษัทที่มีรอบระยะเวลารายงานสิ้นสุดภายในช่วงเวลาระหว่างวันที่ 1 มกราคม 2563 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2563

ในระหว่างไตรมาสที่ 1 ถึง 3 ของปี 2563 กลุ่มบริษัทได้เลือกปฏิบัติตามมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีในเรื่องการวัดมูลค่าผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามวิธีการอย่างง่าย การไม่นำการลดค่าเช่าตามสัญญาจากสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า การด้อยค่าของสินทรัพย์ และการกลับริายการของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ในระหว่างไตรมาสที่ 4 ปี 2563 กลุ่มบริษัทได้ประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้ และสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากความไม่แน่นอนของสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แล้ว ดังนั้น ในการจัดทำงบการเงินรวมและเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 กลุ่มบริษัทจึงพิจารณายกเลิกการถือปฏิบัติตามแนวปฏิบัติทางการบัญชี เรื่อง มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีเพื่อรองรับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ประกาศโดยสภาวิชาชีพบัญชีที่กลุ่มบริษัทได้เคยถือปฏิบัติในช่วงที่ผ่านมาในเรื่องดังต่อไปนี้

- เลือกที่จะไม่นำการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่า โดยทยอยปรับลดหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ครบกำหนดแต่ละงวดตามสัดส่วนที่ได้ส่วนลด พร้อมทั้งกลับริายการค่าเสื่อมราคาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้และดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังคงรับรู้ในแต่ละงวดตามสัดส่วนของค่าเช่าที่ลดลง และบันทึกผลต่างที่เกิดขึ้นในกำไรหรือขาดทุน
- เลือกที่จะไม่นำข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ COVID-19 มาเป็นข้อมูลในการประมาณการความเสี่ยงพหุของกำไรทางภาษีที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเพื่อที่จะใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี
- เลือกที่จะไม่นำสถานการณ์ COVID-19 มาถือเป็นข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า ตามมาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 36 เรื่อง การด้อยค่าของสินทรัพย์
- เลือกที่จะไม่นำข้อมูลจากสถานการณ์ COVID-19 ที่อาจจะกระทบต่อการประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตมาใช้ประกอบการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม หรือสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้บันทึกขาดทุนจากผลกระทบดังกล่าวจำนวน 1,416 ล้านบาท เป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายอื่นในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563

อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทยังคงเลือกนำมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับทางเลือกเพิ่มเติมทางบัญชีสำหรับเรื่องการเลือกที่จะไม่ต้องนำข้อมูลที่มีการคาดการณ์ไปในอนาคตมาใช้วัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในกรณีที่กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการวัดมูลค่าของผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นมาถือปฏิบัติอยู่ กลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบของเรื่องดังกล่าวต่องบการเงินรวม แต่เนื่องด้วยสถานการณ์ปัจจุบันที่ยังคงมีความไม่แน่นอนอยู่ อย่างมากในหลายปัจจัย จึงทำให้กลุ่มบริษัทยังไม่สามารถประมาณผลกระทบทางการเงินดังกล่าวได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ โดยเฉพาะต่อมูลค่าของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ที่อาจจะได้รับผลกระทบในจำนวนที่มีสาระสำคัญ และกลุ่มบริษัทจะพิจารณาทบทวนบันทึกผลกระทบต่องบการเงินรวมและเฉพาะกิจการภายหลังสิ้นสุดมาตรการผ่อนปรนชั่วคราวดังกล่าว

4. ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ มาถือปฏิบัติ

ตามที่กล่าวในหมายเหตุ 3 กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติในระหว่างปีปัจจุบันโดยกลุ่มบริษัทได้เลือกปรับผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลงโดยปรับปรุงกับกำไรสะสมและองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และไม่ปรับย้อนหลังงบการเงินงวดก่อนที่แสดงเปรียบเทียบ

ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นและการจัดประเภทรายการ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเนื่องจากการนำมามาตรฐานเหล่านี้มาถือปฏิบัติ แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	31 ธันวาคม 2562	ผลกระทบต่อจาก		
		มาตรฐานการรายงานทางการเงิน		
		กลุ่มเครื่องมือ ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์หมุนเวียน				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	597	245	-	842
ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า	357	-	(143)	214
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	315	-	315
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	251	(251)	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	931	-	931
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	22	-	22
เงินลงทุนระยะยาว	13	(13)	-	-
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	24,877	-	(16,310)	8,567
สินทรัพย์สิทธิการใช้	-	-	36,747	36,747
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้ รอการตัดบัญชี	(3,047)	50	337	(2,660)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	918	(918)	-	-
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้อื่น	640	239	-	879
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	-	-	5,271	5,271
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนด ชำระภายในหนึ่งปี	1,335	-	(1,335)	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	34	-	34
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	239	(239)	-	-

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	ผลกระทบจาก			
	มาตรฐานการรายงานทางการเงิน			
	31 ธันวาคม 2562	กลุ่มเครื่องมือ ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563
หนี้สินไม่หมุนเวียน				
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	27,840	27,840
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิ จากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	10,159	-	(10,159)	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	-	807	-	807
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
กำไรสะสม - ยังไม่ได้จัดสรร	16,811	(142)	(542)	16,127
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	-	(111)	-	(111)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	7,745	(207)	(444)	7,094

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ผลกระทบจาก			
	มาตรฐานการรายงานทางการเงิน			
	31 ธันวาคม 2562	กลุ่มเครื่องมือ ทางการเงิน	ฉบับที่ 16	1 มกราคม 2563
งบแสดงฐานะการเงิน				
สินทรัพย์				
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	3	3
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	3	-	(3)	-
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
หนี้สินหมุนเวียน				
เจ้าหนี้อื่น	-	-	1	1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1	-	(1)	-

4.1 เครื่องมือทางการเงิน

ผลกระทบที่มีต่อกำไรสะสมรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 จากการนำมาตราฐานการรายงานทางการเงินกลุ่มเครื่องมือทางการเงินมาถือปฏิบัติครั้งแรก เป็นผลมาจากการรับรู้ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายจำนวน 6 ล้านบาท และการรับรู้รายการตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุนด้วยผลขาดทุนสะสมจำนวน 252 ล้านบาท

ผลกระทบที่มีต่อองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 เป็นผลมาจากการรับรู้รายการ ตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วยขาดทุนสะสมจำนวน 202 ล้านบาท

ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 กลุ่มบริษัทจัดประเภทรายการและวัดมูลค่าของสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินตามที่กำหนดในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 ด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย ยกเว้น ตราสารอนุพันธ์ที่จัดประเภทและวัดมูลค่าดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	การจัดประเภทและวัดมูลค่าตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9		
	มูลค่ายุติธรรมผ่าน กำไรหรือขาดทุน	มูลค่ายุติธรรมผ่าน กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	รวม
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	1	336	337
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	253	588	841

4.2 สัญญาเช่า

การนำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก กลุ่มบริษัทรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าดังต่อไปนี้

- สำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินตามสัญญาเช่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เหลืออยู่คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 และรับรู้สินทรัพย์สิทธิการใช้ด้วยมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์เสมือนว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับนี้ได้ถือปฏิบัติมาตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ยืม ส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 1 มกราคม 2563
- สำหรับสัญญาเช่าที่เคยจัดประเภทเป็นสัญญาเช่าเงินทุน กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สินตามสัญญาเช่าด้วยมูลค่าตามบัญชีเดิมก่อนวันที่นำมาตราฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก

รายการปรับปรุงหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก ณ วันที่ 1 มกราคม 2563
สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม
ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าที่เปิดเผย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	25,293
หัก: สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ	(129)
หัก: สัญญาที่พิจารณาเป็นสัญญาบริการ	(143)
หัก: ดอกเบี้ยจ่ายรอดัดบัญชี	(3,404)
หนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก	21,617
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	11,494
หนี้สินตามสัญญาเช่า ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	33,111
อัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม (ร้อยละต่อปี)	2.53 - 5.81
ประกอบด้วย	
หนี้สินตามสัญญาเช่าหมุนเวียน	5,271
หนี้สินตามสัญญาเช่าไม่หมุนเวียน	27,840
	33,111

รายการปรับปรุงสินทรัพย์สิทธิการใช้ จากการนำมามาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 16 มาถือปฏิบัติครั้งแรก ณ วันที่ 1 มกราคม 2563
สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	36,382
พื้นที่	189
ยานพาหนะ	176
รวมสินทรัพย์สิทธิการใช้	36,747

5. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

5.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียม การเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รับรู้เมื่อได้ให้บริการการบินแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งและค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการการบินได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้านี้รับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้อินอำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากส่วนลด โดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีเริ่มต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

5.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา

5.3 สินค้าคงเหลือ

อาหาร เครื่องดื่มและของที่ระลึกแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีเข้าก่อนออกก่อน) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนของสินค้าประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมสภาพตามที่สมควร

5.4 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 ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไป ก่อนหมดอายุการใช้งาน 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

5.5 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาเพื่อการก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

5.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจตามมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์นั้น ณ วันที่ซื้อธุรกิจ ส่วนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการอื่น กลุ่มบริษัทจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์นั้นตามราคาทุน ภายหลังจากรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดอย่างมีระบบตลอดอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิด การด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นตานั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

5.7 ค่าความนิยม

บริษัทฯ บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯ จะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯ แสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม และจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทฯ จะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด (หรือกลุ่มของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) ที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทฯ จะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ (หรือกลุ่มของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯ จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน และบริษัทฯ ไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าได้ในอนาคต

5.8 รายงานธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียง โดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

5.9 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25 ปี
พื้นที่	3 และ 10 ปี
ยานพาหนะ	3 - 5 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กัดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืม ส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่าการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563

สัญญาเช่าเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าการเงินจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุนด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่าหรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าแล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่าภาระผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินระยะยาว ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้ของสินทรัพย์ที่เช่า หรืออายุของสัญญาเช่า แล้วแต่ระยะเวลาใดจะต่ำกว่า

สัญญาเช่าที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนเงินที่จ่ายตามสัญญาเช่าดำเนินงานรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า

5.10 เงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

5.11 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช้สินทรัพย์ทางการบิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุง อาคารเช่าและอุปกรณ์ สินทรัพย์สุทธิ การใช้และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์กลุ่มบริษัทจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กิจการสามารถจะได้อาจจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อและผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มี ความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

5.12 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สิทธิประโยชน์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทจัดให้มีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ได้แก่ โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในกำไรหรือขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

5.13 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดปล่อยภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

5.14 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

5.15 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว หมายรวมถึง ตราสารอนุพันธ์ และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ย

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น แม้ว่าจะไม่มีการโอนหรือไม่ได้คงไว้ซึ่งความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนจากผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า โดยอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้หนี้และสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

นโยบายการบัญชีที่ถือปฏิบัติก่อนวันที่ 1 มกราคม 2563

ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้าแสดงมูลค่าตามจำนวนมูลค่าสุทธิที่จะได้รับ กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญสำหรับผลขาดทุนโดยประมาณที่อาจเกิดขึ้นจากการเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้ ซึ่งโดยทั่วไปพิจารณาจากประสบการณ์การเก็บเงินและการวิเคราะห์อายุหนี้

เงินลงทุน

ก) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่จะครบกำหนดชำระในหนึ่งปี รวมทั้งที่จะถือจนครบกำหนดแสดงมูลค่าตามราคาทุนตัดจำหน่าย กลุ่มบริษัทตัดบัญชีส่วนเกิน/รับรู้ส่วนต่ำกว่ามูลค่าตราสารหนี้ตามวิธีอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ซึ่งจำนวนที่ตัดจำหน่าย/รับรู้นี้จะแสดงเป็นรายการปรับกับดอกเบี้ยรับ

ข) เงินลงทุนในตราสารหนี้ที่ไม่อยู่ในความต้องการของตลาดถือเป็นเงินลงทุนทั่วไป ซึ่งแสดงในราคาทุนสุทธิจากค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

เมื่อมีการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างสิ่งตอบแทนสุทธิที่ได้รับกับมูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนจะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

5.16 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ เช่น สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ยและความผันผวนของราคาน้ำมันตามลำดับ

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่นหรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสียหายเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัท ใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกรายการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขทุกข้อสำหรับการบัญชีป้องกันความเสี่ยง ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่นๆ กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ อื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้อัตราประกอบราคาปัจจุบันของสัญญาซื้อขายล่วงหน้า เครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าธุรกรรมของส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

5.17 การวัดมูลค่าธุรกรรม

มูลค่าธุรกรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่าธุรกรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่าธุรกรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่าธุรกรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่าธุรกรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่าธุรกรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงิน แบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่น่ามาใช้ในการวัดมูลค่าธุรกรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็ข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่าธุรกรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่าธุรกรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

6. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงินผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

ค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเพื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่ค้างค้างและสถานะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกค้าที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สถานะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกค้าที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

สิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จาก ผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสิทธิประโยชน์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ค่าเพื่อการด้อยค่าของสิทธิที่ไม่ใช้สิทธิทางการเงิน

ในการประเมินค่าเพื่อการด้อยค่าของสิทธิที่ไม่ใช้สิทธิทางการเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับธุรกรรมการขายที่มีผลผูกพันซึ่งได้เข้าทำในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันสำหรับสินทรัพย์ที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงจากราคาตลาดที่สามารถสังเกตได้หักด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มในการจำหน่ายสินทรัพย์นั้น ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการคิดลดกระแสเงินสด ซึ่งใช้ข้อมูลงบประมาณในช่วง 5 ปีข้างหน้าและไม่รวมถึงการปรับโครงสร้างใดๆ ที่กิจการยังไม่ได้มีผลผูกพันหรือการลงทุนในอนาคตที่สำคัญซึ่งจะทำให้สินทรัพย์นั้นดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนคืออัตราคิดลดที่ใช้ในแบบจำลองดังกล่าว ตลอดจนกระแสเงินสดรับในอนาคตที่คาดการณ์และอัตราการเติบโตที่ใช้เพื่อการคาดการณ์

ค่าความนิยมและสิทธิไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสิทธิไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตราณณะและอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

7. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- คุณธรรพลสุ์ แบเลเว็ลด์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการและผู้บริหารของกลุ่มบริษัท และครอบครัวแบเลเว็ลด์
- กลุ่มบริษัท AirAsia Berhad ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัทย่อย
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ได้ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2563	2562	2563	2562	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25	25	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่าบริการวิศวกรรม	32	116	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการภาคพื้น	8	42	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการจัดการอื่น	20	42	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการอื่น	6	16	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้สำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	55	88	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าขนส่ง	146	-	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าโฆษณา	-	7	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ส่วนแบ่งกำไร (ขาดทุน) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	(2,501)	74	-	-	ป็นตามสัดส่วนที่ใช้
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชีและอื่นๆ	41	83	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	1,674	2,144	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,157	2,143	-	-	ราคาตลาด
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	8	17	-	-	ราคาตลาด
ค่าบริการจัดการจ่าย	15	15	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	127	144	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการให้บริการ	3	-	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2563	2562	2563	2562	
ค่าฝึกอบรมนักบิน	1	4	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้า	225	609	-	-	- อัตราร้อยละ 1.5 ของรายได้จาก การประกอบกิจการการบิน
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	55	88	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการภาคพื้นง่าย	11	145	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	79	139	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการด้านความปลอดภัย	3	20	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ	1	2	-	-	- อัตราตามที่ระบุในสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	930,029,123	1,920,158,411	450,000	450,000
หัก : ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(114,461,092)	-	-	-
รวมลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิ	815,568,031	1,920,158,411	450,000	450,000
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 11)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	5,856,109,798	5,963,213,001	-	-
รวม	5,856,109,798	5,963,213,001	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น/ สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 16)				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	215,776,921	275,785,640	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	14,933,700	14,988,350	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000,000	20,000,000	-	-
รวม	250,710,621	310,773,990	-	-

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
หนี้สินตามสัญญาเช่า - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน (หมายเหตุ 21)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นร่วมกัน)	2,763,814,050	-	-	-
รวม	2,763,814,050	-	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	3,060,172,759	373,823,439	-	-
รวม	3,060,172,759	373,823,439	-	-

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ผลประโยชน์ระยะสั้น	86,155,950	159,509,714	7,325,000	7,880,000
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	7,825,326	40,065,046	-	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	12,080	172,632	-	-
รวม	93,993,356	199,747,392	7,325,000	7,880,000

8. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินสด	7,133,525	38,826,334	-	-
เงินฝากธนาคาร	986,271,936	3,943,405,280	98,274,890	92,650,669
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น	116,964,057	-	-	-
รวม	1,110,369,518	3,982,231,614	98,274,890	92,650,669

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.70 ต่อปี (2562: ร้อยละ 0.22 ถึง 2.70 ต่อปี)

เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น คือ ส่วนของเงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัททยอยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก่บริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

9. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ลูกหนี้การค้า				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	28,964,233	432,763,913	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	27,522,547	79,187,910	-	-
3 - 6 เดือน	1,857,266	19,721,014	-	-
6 - 12 เดือน	39,522,776	10,633,380	-	-
มากกว่า 12 เดือน	25,834,501	44,372	-	-
รวม	123,701,323	542,350,589	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(39,499,618)	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	84,201,705	542,350,589	-	-
ลูกหนี้อื่น				
ลูกหนี้กรมสรรพากร	54,885,747	-	-	-
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	5,263,951	6,332,761	-	-
รายได้ค้างรับ	1,847,781	2,730,251	400,000	600,000
อื่นๆ	138,261,260	46,035,318	-	-
รวมลูกหนี้อื่น	200,258,739	55,098,330	400,000	600,000
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	284,460,444	597,448,919	400,000	600,000

10. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

10.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)		
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	433,555,600	435,555,600	55	55	3,067,114,370	3,067,114,370

บริษัทฯ ไม่มีเงินปันผลรับจากบริษัทย่อยในปี 2563 และ 2562

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

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

10.2 รายละเอียดของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ

(หน่วย: บาท)

บริษัท	สัดส่วนที่ถือโดย ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ในบริษัทย่อยสะสม		ขาดทุนที่แบ่งให้กับส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย ในระหว่างปี	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	45	45	3,094,206,383	7,744,596,019	(3,902,836,580)	(392,162,297)

10.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งเป็นข้อมูลก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
สินทรัพย์หมุนเวียน	2,657,280,907	7,332,254,945
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	42,472,525,807	31,734,732,697
หนี้สินหมุนเวียน	(17,820,749,526)	(13,956,215,876)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(30,804,821,301)	(18,272,335,631)

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
รายได้	16,236,338,798	41,551,340,854
ขาดทุน	(8,072,971,063)	(871,471,861)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(215,743,043)	65,377,656
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(8,888,714,106)	(806,094,205)

สรุปรายการกระแสเงินสด

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2563	2562
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) กิจกรรมดำเนินงาน	(903,485,865)	958,788,828
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมลงทุน	12,064,320,851	(1,793,973,669)
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไป) ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(14,031,394,596)	828,755,297
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(2,870,559,610)	(6,429,544)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	3,889,580,945	4,036,975,843
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6,926,707)	(140,965,354)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	1,012,094,628	3,889,580,945

11. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

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

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	5,963,213,001	4,532,740,844
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	508,929,105	1,430,472,157
ตัดจำหน่าย	(616,032,308)	-
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	5,856,109,798	5,963,213,001

12. ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม									
	ที่ดิน	เครื่องบินและ เครื่องบินยนต์	อะไหล่ เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุง อาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์ สำนักงาน	อุปกรณ์ในการ ดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ ระหว่าง ก่อสร้าง และติดตั้ง	รวม
ราคาทุน										
ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	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
ผลสะสมจากการเปลี่ยนแปลง นโยบายการบัญชี (หมายเหตุ 4)	-	(21,256,707,735)	-	-	-	-	-	-	-	(21,256,707,735)
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	650,760,000	8,824,594,419	1,355,802,816	417,621,057	163,476,439	87,694,103	348,030,391	219,479,306	173,079,555	12,240,538,086
ซื้อเพิ่ม	-	9,433,277,624	71,013,691	10,695,036	20,251,887	1,453,132	7,281,569	5,074,000	709,618,138	10,258,665,077
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(12,329,418,406)	-	(1,155,000)	(2,107,404)	(52,150)	-	-	-	(12,332,732,960)
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้น ทุนของสินทรัพย์	-	-	-	-	-	-	-	-	7,552,053	7,552,053
โอน	-	134,157,860	-	6,688,850	-	-	-	-	(140,846,710)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	650,760,000	6,062,611,497	1,426,816,507	433,849,943	181,620,922	89,095,085	355,311,960	224,553,306	749,403,036	10,174,022,256

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ อุปกรณ์สำนักงาน
ราคาทุน	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	62,187
ค่าเสื่อมราคาสะสม	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2562	57,686
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	4,299
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	61,985
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	177
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	202
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	25
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
2562 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	4,299
2563 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	177

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยได้โอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินจำนวน 8 ลำโดยการชำระหนี้และค่าปรับเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด เพื่อนำเครื่องบินจำนวน 8 ลำดังกล่าวและอีก 2 ลำที่บริษัทย่อยเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์อยู่เดิมเข้าทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับกับบริษัทเอกชนในต่างประเทศสองแห่ง ซึ่งประกอบไปด้วยการขายอากาศยานจำนวน 10 ลำ และการเช่าอากาศยานที่ขายกลับมาเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจจำนวน 9 ลำ โดยบริษัทย่อยได้บันทึกกำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวนรวม 1,332 ล้านบาทซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของรายได้อื่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 2,002 ล้านบาท (2562: 1,117 ล้านบาท)

บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวน 2 ลำ (2562: 4 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 2,263 ล้านบาท (2562: 4,348 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 18

13. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	เครื่องบินและ เครื่องยนต์เครื่องบิน	พื้นที่	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 (หมายเหตุ 4)	36,381,586,137	188,599,438	176,420,616	36,746,606,191
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(9,356,046,615)	-	-	(9,356,046,615)
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	7,649,316,943	-	5,710,847	7,655,027,790
เพิ่มขึ้นจากเงินมัดจำการเช่า	101,143,185	-	-	101,143,185
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(5,107,828,183)	(50,382,031)	(45,213,397)	(5,203,423,611)
ลดลงจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	(1,415,961,457)	-	-	(1,415,961,457)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	28,252,210,010	138,217,407	136,918,066	28,527,345,483

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทบันทึกกลับรายการค่าเสื่อมราคาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 36 ล้านบาท จากการเลือกใช้มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับการลดค่าเช่าตามสัญญาเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

14. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	สิทธิในการนำ เครื่องบินลงจอด	โปรแกรม คอมพิวเตอร์	โปรแกรม คอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้ง	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563:					
ราคาทุน	14,856,000,000	82,326,908	-	14,938,326,908	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(67,126,746)	-	(67,126,746)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	15,200,162	-	14,871,200,162	1
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

การกระทบบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2563 และ 2562 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	14,878,769,507	14,882,989,798	1	1
ซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์	1,986,927	5,368,875	-	-
ตัดจำหน่าย - มูลค่าตามบัญชี ณ วันที่ตัดจำหน่าย	-	(418)	-	-
ค่าตัดจำหน่าย	(9,556,272)	(9,588,748)	-	-
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	14,871,200,162	14,878,769,507	1	1

สิทธิในการนำเครื่องบิลลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน

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

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบิลลงจอดได้ถูกปันส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2563	2562
ค่าความนิยม	8,824,825,803	8,824,825,803
สิทธิในการนำเครื่องบิลลงจอด	14,856,000,000	14,856,000,000
	23,680,825,803	23,680,825,803

ฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบิลลงจอดไม่เกิดการด้อยค่า

บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดจากมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขาย มูลค่ายุติธรรมคำนวณด้วยวิธีมูลค่าปัจจุบันของรายได้ที่เป็นกระแสเงินสด (Discounted Cash Flow หรือ DCF) การคำนวณดังกล่าวใช้ประมาณการกระแสเงินสดก่อนภาษีซึ่งอ้างอิงจากงบประมาณทางการเงินครอบคลุมระยะเวลา 5 ปี ซึ่งได้รับอนุมัติจากผู้บริหาร กระแสเงินสดหลังจากปีที่ 5 ใช้ประมาณการของอัตราเติบโตดังกล่าวในตารางข้างล่าง อัตราเติบโตดังกล่าวไม่สูงกว่าอัตราการเติบโตเฉลี่ยของธุรกิจที่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดนั้นดำเนินงานอยู่

สมมติฐานที่สำคัญในการคำนวณมูลค่าจากการใช้สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
	2563	2562
อัตราการใช้เครื่องบิน ¹	1.00	0.00
อัตราคิดลดก่อนภาษี ²	11.90	9.55

ฝ่ายบริหารพิจารณากำไรจากงบประมาณโดยอ้างอิงจากผลประกอบการในอดีตที่ผ่านมาประกอบกับการคาดการณ์การใช้เครื่องบินของตลาด อัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้สอดคล้องกับการคาดการณ์อัตราการใช้เครื่องบินรวมอยู่ในรายงานของอุตสาหกรรม อัตราคิดลดที่ใช้เป็นอัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงความเสี่ยง ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับส่วนงานนั้น

ฝ่ายบริหารเชื่อว่าการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นของข้อสมมติที่สำคัญซึ่งฝ่ายบริหารใช้ในการกำหนดมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์จะไม่ส่งผลกระทบต่อมูลค่าตามบัญชีของหน่วยสินทรัพย์สูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน

มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจะเท่ากับมูลค่าตามบัญชี หากข้อสมมติฐานที่ใช้ในการคำนวณมูลค่าจากการใช้เปลี่ยนแปลงเป็นดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	
	2563	2562
อัตราการใช้เครื่องบิน ¹	0.65	ต่ำกว่า 0.00
อัตราคิดลดก่อนภาษี ²	12.35	11.07

¹ อัตราการใช้เครื่องบินเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ใช้ในการประเมินกระแสเงินสดหลังจากปีประมาณการ

² อัตราคิดลดก่อนภาษีที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสด

16. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น/ สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
- กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	215,776,921	275,785,640	-	-
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
- กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	382,072,936	366,876,252	-	-
เงินมัดจำค่าน้ำมัน	107,914,364	88,476,922	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	73,687,198	64,390,438	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานในสนามบิน	34,600,000	34,600,000	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	14,933,700	14,988,350	-	-
เงินมัดจำอื่น	78,616,306	73,306,872	-	2,501,570
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	907,601,425	918,424,474	-	2,501,570

17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตั๋วสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.50 และ 2.95 ต่อปี (2562: ร้อยละ 1.93 และ 2.70 ต่อปี)

18. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	786,682,396	354,085,140
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(153,846)	(483,846)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	786,528,550	353,601,294
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,074,320,690	4,287,890,889
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(1,064,103)	(2,012,868)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	3,073,256,587	4,285,878,021
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,859,785,137	4,639,479,315

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2563 และ 2562 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	4,639,479,315	2,837,928,360
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	847,322,990	2,016,695,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	-	(1,500,000)
เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลาการชำระเงินกู้	600,000,000	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	1,278,765	1,038,205
จ่ายคืนเงินกู้ยืม	(48,272,495)	(214,682,250)
จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(2,180,023,438)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,859,785,137	4,639,479,315

เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2562 บริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวกับธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งโดยมีวงเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 1,500 ล้านบาท เพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินและก่อสร้างอาคารสัญญาเงินกู้ดังกล่าวมีระยะเวลา 10 ปี มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือน โดยเริ่มจ่ายชำระงวดแรกนับแต่วันที่ 31 พฤษภาคม 2564 บริษัทย่อยได้ใช้ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างดังกล่าวเป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญา ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บริษัทย่อยมีวงเงินกู้ยืมระยะยาวตามสัญญาเงินกู้ที่ยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวนเงิน 850 ล้านบาท (2563:ไม่มี)

เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2562 บริษัทฯ ได้ทำสัญญากู้ยืมเงินจากธนาคารในประเทศแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 1,367 ล้านบาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ เพื่อใช้ในการลงทุนและหมุนเวียนในกิจการ สัญญาเงินกู้มีระยะเวลา 7 ปี โดยบริษัทย่อยได้ใช้เครื่องบินจำนวน 2 ลำ เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ตามสัญญาเงินกู้ นอกจากนี้เมื่อวันที่ 23 เมษายน 2563 บริษัทย่อยได้แก้ไขสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อขอพักการชำระเงินต้นและดอกเบี้ยสำหรับงวดการชำระในเดือนเมษายน 2563 ถึงงวดเดือนกันยายน 2563 และตกลงจะชำระดอกเบี้ยที่ตั้งพักดังกล่าวให้แก่ธนาคารพร้อมกับการชำระเงินต้นงวดสุดท้ายในเดือนมกราคม 2569

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยได้ยกเลิกสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนดและปลดภาระค้ำประกันเครื่องบินจำนวน 2 ลำ เพื่อทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 12

เมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2563 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกต่อท้ายสัญญากู้ยืมเงินระยะสั้นฉบับหนึ่งเพื่อขอพักชำระเงินต้นบางส่วน โดยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2564 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนมีนาคม 2566

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวมีระยะเวลา 2 และ 9 ปี (2562: 6 และ 12 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่ และแบบลอยตัวร้อยละ 2.30 ถึงร้อยละ 6.15 ต่อปี (2562: ร้อยละ 2.30 ถึงร้อยละ 3.95 ต่อปี)

เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินของบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 12

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดบางประการที่ระบุในสัญญาเงินกู้กับธนาคารแห่งหนึ่งได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้รับจดหมายผ่อนผันการปฏิบัติข้อกำหนดดังกล่าวกับธนาคารผู้ให้กู้ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2563 แล้ว

19. หนี้ระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 หนี้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนด ไถ่ถอน	งบการเงินรวม					มูลค่าตามบัญชี	
			จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้		กำหนดชำระ ดอกเบี้ย	2563	2562	
				(ล้านหน่วย)	ต่อหน่วย				อัตราดอกเบี้ย
1/2560	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 19 พฤษภาคม 2563 (3 ปี)	1.0	1,000	2.65	ทุกครึ่งปี	-	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							3,100,000,000	4,100,000,000	
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้ลดบัญชี							(1,865,023)	(3,266,382)	
หุ้นกู้ - สุทธิ							3,098,134,977	4,096,733,618	

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,500,000,000	1,000,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(243,055)	(127,240)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,499,756,945	999,872,760
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,600,000,000	3,100,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(1,621,968)	(3,139,142)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,598,378,032	3,096,860,858
รวมหุ้นกู้ระยะยาว	3,098,134,977	4,096,733,618

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ต่อยศิทธิ ไม่มีหลักประกันและมีอัตราดอกเบี้ยคงที่โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 เป็นจำนวน 3,007 ล้านบาท (2562: 4,152 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ระยะยาวสำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	4,096,733,618	4,095,126,167
จ่ายคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,000,000,000)	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	1,401,359	1,607,451
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,098,134,977	4,096,733,618

20. หนี้สินตามสัญญาเช่า/หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
หนี้สินตามสัญญาเช่า/หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	34,884,759,523	13,400,792,385
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดบัญชี	(4,184,175,766)	(1,907,178,718)
รวม	30,700,583,757	11,493,613,667
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(6,025,973,794)	(1,334,736,213)
หนี้สินตามสัญญาเช่า/หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	24,674,609,963	10,158,877,454

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563 (หมายเหตุ 4)	33,110,205,789
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	7,655,027,790
ลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	(42,052,287)
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี	(4,105,718,670)
ชำระหนี้เพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(7,084,712,129)
เพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย	1,472,190,869
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	(304,357,605)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	30,700,583,757

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัททยอยได้ยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบิน 8 ลำก่อนถึงเวลาที่กำหนดเพื่อทำธุรกรรมขายและเช่าเครื่องบินกลับตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 12

ในระหว่างปี บริษัทฯ บันทึกกลับรายการดอกเบี้ยจากหนี้สินตามสัญญาเช่าจำนวน 6 ล้านบาท จากการเลือกใช้มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับการลดค่าเช่าตามสัญญาเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุ 35.2 ภายใต้หัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

21. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	566,144,225	422,548,659	100,153,618	-	666,297,843	422,548,659
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:						
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	108,713,055	108,892,185	31,331,858	21,048,506	140,044,913	129,940,691
ต้นทุนดอกเบี้ย	9,681,148	15,561,012	1,630,873	1,287,463	11,312,021	16,848,475
ต้นทุนบริการในอดีตและผลกำไรหรือขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการจ่ายชำระผลประโยชน์	-	110,366,089	-	77,817,649	-	188,183,738
(กำไร) ขาดทุนจากการประเมินการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	-	5,284,527	-	5,284,527	-
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	-	1,252,424	-	1,252,424	-
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	-	(3,069,686)	-	(3,069,686)	-

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินสดขาย เมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ ระยะยาวอื่น		รวม	
	2563	2562	2563	2562	2563	2562
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการ ตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	12,445,875	-	-	-	12,445,875	-
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ข้อสมมติทางการเงิน	27,308,557	(47,197,641)	-	-	27,308,557	(47,197,641)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจาก ประสบการณ์	17,432,301	(34,524,429)	-	-	17,432,301	(34,524,429)
ผลประโยชน์ที่จ่าย/ โอนไปค่าใช้จ่ายค้างจ่าย ในระหว่างปี	(28,980,009)	(9,501,650)	-	-	(28,980,009)	(9,501,650)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ปลายปี	712,745,152	566,144,225	136,583,614	100,153,618	849,328,766	666,297,843

บริษัทย่อคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 36 ล้านบาท (2562: 10 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อประมาณ 14 ปี (2562: 15 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
อัตราคิดลด	1.42	1.71
อัตรากำไรขึ้นเงินเดือน	4.00	4.00
อัตรากำไรเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 8.00	0.00 - 10.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2563		2562	
	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(89,692,050)	108,790,703	(73,684,653)	89,519,019
อัตราการขึ้นเงินเดือน	106,016,184	(89,222,793)	84,077,686	(70,813,262)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(95,465,363)	84,803,029	(78,646,773)	67,950,532

22. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 กลุ่มบริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้ในปัจจุบัน กลุ่มบริษัทได้จัดสรรสำรองตามกฎหมายไว้ครบถ้วนแล้ว

23. รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2563 และ 2562 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	11,123,443,178	31,506,376,334	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	1,902,823,517	6,599,437,120	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	252,916,282	1,174,800,629	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	146,423,872	286,831,861	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	7,273,723	24,213,281	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	200,987,547	588,992,272	-	-
รวมรายได้	13,633,868,119	40,180,651,497	25,000,000	25,000,000

24. รายได้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า (หมายเหตุ 12)	1,331,760,870	292,399
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	545,634,581	350,471,966
อื่นๆ	726,075,228	-
รวม	2,603,470,679	1,350,257,224

25. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	6,398,727,595	13,962,765,981	-	-
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	4,128,152,907	6,737,133,772	-	-
ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอด	1,195,083,877	5,127,690,780	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	2,515,908,377	3,618,330,869	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน - กิจการอื่น	-	3,088,509,309	-	-
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	2,144,242,113	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,738,992,539	1,716,745,797	177	4,299

26. ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	37,190,862	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	1,415,961,457	-
รวม	1,453,152,319	-

27. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	224,604,496	253,037,100
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,362,796,230	509,846,424
ดอกเบี้ยจ่ายของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ในกระแสเงินสด	15,606,896	-
อื่นๆ	196,774,325	2,645,656
รวม	1,799,781,947	765,529,180

28. ภาษีเงินได้

(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	1,553,271	1,765,219	1,553,271	1,765,219
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและ การกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	(661,531,196)	(1,165,513)	-	-
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(659,977,925)	599,706	1,553,271	1,765,219

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2563 และ 2562 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2563	2562
ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	(1,027,855)	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	4,393,363	-
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(11,437,347)	16,344,414
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่บันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(8,071,839)	16,344,414

รายการกระทบยอดระหว่างกำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีกับ (รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(9,326,906,604)	(865,561,610)	7,595,655	7,075,764
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	(1,865,381,321)	(173,112,322)	1,519,131	1,415,153
โอนกลับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เคยบันทึกไว้	69,133,516	155,564,119	-	343,738
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 29)	1,239,017,701	12,590,746	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	278,519,431	4,837,290	34,140	6,328
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	6,344,357	9,780,546	-	-
การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี (หมายเหตุ 4)	(387,611,609)	(9,060,673)	-	-
รวม	1,136,269,880	18,147,909	34,140	6,328
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(659,977,925)	599,706	1,553,271	1,765,219

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2563	2562	2563	2562
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สัญญาเช่า	25,769,687	-	-	-
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	25,036,752	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	51,995,870	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	44,816,969	-	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	152,751,956	129,880,251	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	693,098,893	529,893,825	-	-
รวม	993,470,127	659,774,076	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,982,724,853)	(2,982,724,853)	-	-
สัญญาเช่าการเงิน	-	(724,195,531)	-	-
รวม	(2,982,724,853)	(3,706,920,384)	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	(1,989,254,726)	(3,047,146,308)	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 6,606 ล้านบาท (2562: ไม่มี) ที่บริษัทย่อยไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากบริษัทย่อยพิจารณาแล้วเห็นว่าบริษัทย่อยอาจไม่มีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลแตกต่างชั่วคราวและผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้

ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของบริษัทย่อยมีจำนวนเงิน 693 ล้านบาท (2562: 530 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2568 (2562: ปี 2567)

29. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 9 บัตร (2562: 16 บัตร) สำหรับเครื่องบินจำนวน 39 ลำ (2562: 46 ลำ) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 และ 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีเครื่องบินจำนวน 32 ลำ (2562: 44 ลำ) ที่อยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

30. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกในระหว่างปี

31. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่น่าเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัททยอยเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัททยอย และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัททยอยดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แก่แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และขาดทุน ของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2563 และ 2562 มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					รวม
	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบิน ประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่า เหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการ ระหว่างกัน	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการให้ ลูกค้าภายนอก	13,380,951,837	252,916,282	-	13,633,868,119	-	13,633,868,119
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000,000	25,000,000	(25,000,000)	-
รวมรายได้	13,380,951,837	252,916,282	25,000,000	13,658,868,119	(25,000,000)	13,633,868,119
ผลการดำเนินงาน						
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	(8,176,418,279)	(531,203,035)	6,559,489	(8,701,061,825)	-	(8,701,061,825)
รายได้อื่น						2,603,470,679
ค่าใช้จ่ายอื่น						(1,453,152,319)
รายได้ทางการเงิน						23,618,808
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(1,799,781,947)
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้						(9,326,906,604)
รายได้ภาษีเงินได้						659,977,925
ขาดทุนสำหรับปี						(8,666,928,679)
สินทรัพย์รวม						67,977,672,329

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบิน ประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่า เหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการ ระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการให้ ลูกค้านอก	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)
รายได้อื่น						1,350,257,224
รายได้ทางการเงิน						22,191,032
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(765,529,180)
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้						(865,561,610)
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้						(599,706)
ขาดทุนสำหรับปี						(866,161,316)
สินทรัพย์รวม						62,902,564,274

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2563 และ 2562 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

32. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากราชการตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2563 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 125 ล้านบาท (2562: 144 ล้านบาท)

33. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

33.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่เป็นรายจ่ายฝ่ายทุนเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารของโครงการแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 156 ล้านบาท (2562: 601 ล้านบาท)

33.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินระหว่างบริษัทย่อยกับ AirAsia Berhad และ AirAsia (Mauritius) Limited ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และผู้ให้เช่าเครื่องบินรายอื่น โดยบริษัทย่อยตกลงจะจ่ายค่าบริการบำรุงรักษาเครื่องบินตามอัตราในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งผันแปรตามจำนวนชั่วโมงบินและอายุของเครื่องบินแต่ละลำ

33.3 ภาระผูกพันอื่นๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าระยะสั้น สัญญาประกันภัยและสัญญาบริการอื่นๆ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	2563
จ่ายชำระ	
ภายใน 1 ปี	138,589,950
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	413,785
รวม	139,003,735

33.4 การค้ำประกัน

- 1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 บริษัทย่อยมีภาระค้ำประกันเงินกู้ยืมธนาคารของนักบินฝึกหัดเพื่อใช้ในการศึกษาในหลักสูตรนักบินพาณิชย์เป็นจำนวน 14 ล้านบาท (2562: 14 ล้านบาท) เป็นระยะเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มต้นของสัญญาเงินกู้แต่ละฉบับ
- 2) บริษัทฯ มีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคค่าซื้อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2563				2562				อื่นๆ (เทียบเท่าเป็น สกุลเงินบาท)
	ดอลลาร์ สหรัฐฯ	ดอลลาร์ สิงคโปร์	อินเดีย รูปี	บาท	ดอลลาร์ สหรัฐฯ	ดอลลาร์ สิงคโปร์	อินเดีย รูปี	บาท	
หนังสือค่าประกันสำหรับค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน	0.72	1.04	81.82	14.99	0.97	1.81	81.82	8.90	12.22
หนังสือค่าประกันสำหรับกองทุน ซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	47.54	-	-	-	57.44	-	-	-	-
หนังสือค่าประกันสำหรับการซื้อ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	-	-	-	-	-	-	-	400.00	-
หนังสือค่าประกันหลักประกันของ	-	-	-	-	-	-	-	100.00	-
รวม	48.26	1.04	81.82	14.99	58.41	1.81	81.82	508.90	12.22
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	1,457.64	23.94	35.66	14.99	1,771.65	40.89	36.78	508.90	12.22

34. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯและสกุลเงินบาท ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2563		2562	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	283,411,930	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	12,678,918	-

	งบการเงินรวม			
	2563		2562	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
หนี้สินที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	175,109,193	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	83,004,185	75,867,711	1,684,187	67,684,311
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	320,025,966	-	448,174,777	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	265,127,444	-	282,460,445	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,859,785,137	-	4,639,479,315
หุ้นกู้ระยะยาว	-	3,006,584,061	-	4,151,962,496

ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี 2563 และ 2562

35. เครื่องมือทางการเงิน

35.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่บริษัทฯ ถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม
	2563
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือใช้ป้องกันความเสี่ยง	
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	175,109,193
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	158,871,896
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	320,025,966
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	265,127,444
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	919,134,499

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ รายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น และรายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีจำนวนประมาณ 12% ของรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้งหมดในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ ในสกุลเงินตราต่างประเทศ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมันดิบเบรนท์ในอัตราส่วนร้อยละ 20 ของปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะใช้ในปี 2564 เพื่อป้องกันความผันผวนของราคาน้ำมัน การป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันที่คาดว่าจะซื้อในอนาคตเป็นไปตามกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงที่กำหนดโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัท

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาซื้อน้ำมันล่วงหน้ามีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของรายการที่คาดการณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น อันได้แก่ จำนวนเงินต้น และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้าเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ดัชนีอัตรา และเส้นผลตอบแทนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่มีการป้องกันของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัททำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่เกิดจากสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยกลุ่มบริษัทได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 2.24 ถึง 4.86 ต่อปี ของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่มีการป้องกัน

ความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีดังนี้

	งบการเงินรวม			
	การครบกำหนดชำระ			
	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า				
(สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	20	77	7	104
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)		30.60 - 33.73		
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (สำหรับรายการซื้อที่คาดการณ์				
ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมาก)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (บาเรลล์)	524,885	-	-	524,885
จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	6	-	-	6
อัตราที่ป้องกันความเสี่ยงเฉลี่ย (เหรียญสหรัฐ/บาเรลล์)		62.25		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (สำหรับหนี้สิน				
ตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	7	27	10	44
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (%)		2.64% - 3.74%		
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)		30.10 - 34.00		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	16	58	3	77
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (%)		2.24% - 4.21%		
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	334	1,075	46	1,455
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (%)		4.60% - 4.86%		
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	389	1,883	33	2,305

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	การเปลี่ยนแปลง ในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัด ความไม่มีประสิทธิภาพใน การป้องกันความเสี่ยง	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด		
		ส่วนที่ยังคงป้องกันความ เสี่ยงต่อไป	ส่วนที่ได้ยุติการป้องกัน ความเสี่ยงแล้ว	สำรองสำหรับต้นทุนในการ ป้องกันความเสี่ยง
หนี้สินตามสัญญาเช่า	(42)	(44)	(159)	6
ยอดซื้อน้ำมัน	-	(175)	-	-

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต้องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต้องกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิภาพในการป้องกันความเสี่ยง	ส่วนที่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ไม่มีประสิทธิภาพที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่โอนไปยังกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	105	-	(320)	9	(51)	(60)	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	79	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากยอดขายซื้อน้ำมัน	33	-	(175)	-	(175)	-	ต้นทุนขายและบริการ	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	44	-	(265)	(23)	(174)	(62)	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงิน	6	120	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	77	1,455	(159)	(28)	(14)	(48)	ต้นทุนทางการเงิน	-	7	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	259	1,455	(919)	(42)	(414)	(170)		6	206	

35.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัทประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า เงินกู้ยืมระยะสั้น หนี้กู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหนี้กู้ระยะยาว กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวและมีนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวข้องกับเงินฝากกับธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินมัดจำเครื่องบิน และเครื่องมือทางการเงินอื่นๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือ มูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัท อาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ความเสี่ยงด้านเครดิตจะถูกควบคุมโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่อจะถูกสอบทานโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัทนอกจากนี้ความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารอนุพันธ์ ถูกควบคุมโดยการทำสัญญากับธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวของความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกิดจากลูกหนี้การค้า

ความเสี่ยงด้านตลาด

บริษัทฯ มีความเสี่ยงด้านตลาด 3 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทฯ ได้เข้าทำตราสารอนุพันธ์หลากหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของราคาน้ำมัน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท

ผลกระทบต่อกำไรก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของราคาน้ำมันโดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

	เพิ่มขึ้น/ลดลง (เหรียญสหรัฐ)	ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)
ราคาน้ำมัน	+5	(78,899.82)
	-5	78,899.82

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่คาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเงินฝากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน หนี้กู้ระยะยาวและหนี้สินจากสัญญาเช่า สิทธิประโยชน์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดหรือมีอัตราดอกเบี้ยที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่าบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	2563				อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาตลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	784	326	1,110	0.10 - 0.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	284	284	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	816	816	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	907	907	-
	-	784	2,333	3,117	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,000	-	-	1,000	2.50 - 2.95
เจ้าหนี้การค้า	-	-	757	757	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	292	292	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,060	3,060	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,364	1,496	-	3,860	2.30 - 6.15
หุ้นกู้ระยะยาว	3,098	-	-	3,098	2.56 - 3.28
หนี้สินตามสัญญาเช่า	26,728	3,973	-	30,701	0.96 - 5.81
	33,190	5,469	4,109	42,768	

(หน่วย: ล้านบาท)

	2562				อัตราดอกเบี้ย ที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
	อัตราดอกเบี้ย คงที่	อัตราดอกเบี้ย ปรับขึ้นลง ตามราคาดลาด	ไม่มี อัตราดอกเบี้ย	รวม	
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	426	1,918	1,638	3,982	0.22 - 2.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	597	597	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,920	1,920	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	918	918	-
	426	1,918	5,073	7,417	
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	2.53 - 5.07
	13,197	8,783	1,929	23,909	

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง	ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี (พันบาท)	ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)
	(จุดทศนิยม)		
บาท	+0.6	1,655	-
	-0.6	(1,655)	-
เหรียญสหรัฐ	+0.6	59	62
	-0.6	(59)	(62)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่า ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน รวมถึงตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง	ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น
	(ร้อยละ)	(พันบาท)		(พันบาท)
เหรียญสหรัฐ	+5	80,730		238,305
	-5	(80,730)		(238,305)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สถานะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	1,000,000	-	-	1,000,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,048,967	-	-	-	1,048,967
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,060,173	-	-	-	3,060,173
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,718,562	-	-	-	1,718,562
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	6,025,974	16,346,405	8,328,205	30,700,584
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	786,529	2,409,587	663,669	3,859,785
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,499,757	1,598,378	-	3,098,135
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,827,702	9,312,260	20,354,370	8,991,874	44,486,206

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	309,887	514,342	94,906	919,135
รวมตราสารอนุพันธ์	-	309,887	514,342	94,906	919,135

35.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่กลุ่มบริษัทประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นารสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562

(หน่วย: บาท)

	2563		2562	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,859,785,137	3,859,785,137	4,639,479,315	4,639,479,315
หุ้นกู้ระยะยาว	3,098,134,977	3,006,584,061	4,096,733,618	4,151,962,496

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- ก) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- ข) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- ค) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

35.4 การหักกลบเครื่องมือทางการเงิน

รายละเอียดของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2562 ที่มีการรับรู้ในลักษณะของการหักกลบ หรือยังไม่มีการหักกลบกัน แต่มีข้อตกลงที่กำหนดให้มีการหักกลบหรือข้อตกลงอื่นที่คล้ายคลึงกัน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่าขั้นต้น	จำนวนที่นำมาหักกลบ	มูลค่าสุทธิที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	873,683,356	(58,115,325)	815,568,031
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(4,272,204,633)	1,212,031,874	(3,060,172,759)
	(3,398,971,277)	1,153,916,549	(2,245,054,728)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,301,425,400	(1,381,266,989)	1,920,158,411
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(912,653,701)	538,830,262	(373,823,439)
	2,388,321,699	(842,436,727)	1,545,884,972

มูลค่าขั้นต้นที่ไม่ได้หักกลบในงบแสดงฐานะการเงินนั้น สะท้อนถึงจำนวนที่ขึ้นอยู่กับข้อตกลงการหักกลบที่มีเงื่อนไข

36. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี บริษัทย่อยยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

37. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2564 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัดได้จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวและบริการ โดยมีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท) และกลุ่มบริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ในบริษัทดังกล่าว

38. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัทเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564

ตารางการแสดงผลข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผยของ	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	การละเว้นการเปิดเผย
General Disclosure						
1. Organisational profile						
102	General Disclosures	102-1	Name of the organisation	30	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		102-2	Activities, brands, products, and services	2, 32-33	เครือข่ายการบิน ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
		102-3	Location of headquarters	275	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	
		102-4	Location of operations	34	เครือข่ายเส้นทางการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-5	Ownership and legal form	46-47	ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	
		102-6	Markets served	2, 34	เครือข่ายการบิน เครือข่ายเส้นทางการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-7	Scale of the organisation	4	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน	
		102-8	Information on employees and other workers	4, 77	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน สุขภาพและความปลอดภัย	
		102-9	Supply chain	93	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	28, 93	พัฒนาการสำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		102-11	Precautionary principle or approach	85	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		102-12	External initiatives	6-7	คุณภาพผู้รางวัลแห่งความสำเร็จ	
		102-13	Membership of associations	71	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
2. Strategy						
		102-14	Statement from senior decision-maker	12, 14, 16	สารจากประธานกรรมการ สารจากประธานกรรมการบริหาร สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	
		102-15	Key Impacts, risks, opportunities	51-69	การบริหารจัดการความเสี่ยง	
3. Ethics and Integrity						
		102-16	Values, principles, standards, and norms of behaviour	30	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
4. Governance						
		102-18	Governance structure	143	คณะกรรมการและผู้บริหาร	
5. Stakeholder Engagement						
		102-40	List of stakeholder groups	72-76	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563	
		102-41	Collective bargaining agreements	-		ไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผยของ	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	การละเว้นการเปิดเผย
		102-42	Identifying and selecting stakeholders	72	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563	
		102-43	Approach to stakeholder engagement	72-76	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563	
		102-44	Key topics and concerns raised	72-76	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563	
6. Reporting Practice						
		102-45	Entities included in the consolidated financial statements	71	ขอบเขตของรายงาน	
		102-46	Defining report content and topic boundaries	71	ขอบเขตของรายงาน	
		102-47	List of material topics	72	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2563	
		102-48	Restatements of information	71	เนื้อหาของรายงาน	
		102-49	Changes in reporting	71	เนื้อหาของรายงาน	
		102-50	Reporting period	71	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-51	Date of most recent report	71	เนื้อหาของรายงาน	
		102-52	Reporting cycle	71	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-53	Contact point for questions regarding the report	71	ติดต่อเรา	
		102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	71	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-55	GRI content index	270-274	ตารางการแสดงผลข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI	
		102-56	External assurance	-	-	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการประกันจากภายนอก บริษัทฯ ได้ใช้ระบบการประกันจากผู้บริหารที่เกี่ยวข้องภายใน
Specific Disclosure						
1. สุขภาพและความปลอดภัย						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		103-2	The Management approach and its components	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		103-3	Evaluation of the management approach	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
403 (2018)	Occupational Health and Safety	403-1	Occupational health and safety management system	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผยของ	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	การละเว้นการเปิดเผย
		403-3	Occupational health services	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-5	Worker training on occupational health and safety	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-6	Promotion of worker health	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-9	Work-related injuries	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-10	Work-related ill health	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
416	Customer Health and Safety	416-1	Assessment of the health and safety impacts of product and service categories	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
		416-2	Incidents of non-compliance concerning the health and safety impacts of products and services	77-84	สุขภาพและความปลอดภัย	
2. การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง						
102	General Disclosures	102-11	Precautionary principle or approach	85-87	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		102-33	Communicating critical concerns	85-87	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	85-87	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		103-2	The management approach and its components	85-87	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		103-3	Evaluation of the management approach	85-87	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
3. การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ						
102	General Disclosures	102-43	Approach to stakeholder engagement	87-93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		102-44	Key topics and concerns raised	87-93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	87-93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		103-2	The management approach and its components	87-93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		103-3	Evaluation of the management approach	87-93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผยของ	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	การละเว้นการเปิดเผย
4. การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน						
102	General Disclosures	102-9	Supply chain	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		103-2	The management approach and its components	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		103-3	Evaluation of the management approach	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
414	Supplier Social Assessment	414-1	New suppliers that were screened using social criteria	93-95	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
5. นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	95-97	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	
		103-2	The management approach and its components	95-97	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	
		103-3	Evaluation of the management approach	95-97	นวัตกรรมและกระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล	
6. การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		103-2	The management approach and its components	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		103-3	Evaluation of the management approach	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
302	Energy	302-1	Energy consumption within the organisation	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		302-4	Reduction of energy consumption	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
305 (2016)	Emissions	305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-4	GHG emissions intensity	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-5	Reduction of GHG emissions	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผยของ	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	การละเว้นการเปิดเผย
306 (2020)	Waste	306-1	Waste generation and significant waste-related impacts	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		306-2	Management of significant waste-related impacts	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		306-3	Waste generated	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		306-4	Waste diverted from disposal	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		306-5	Waste directed to disposal	98-106	การบริหารจัดการของเสีย, การเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
7. แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน						
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	106-109	แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน	
		103-2	The management approach and its components	106-109	แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน	
		103-3	Evaluation of the management approach	106-109	แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน	
401 (2016)	Employment	401-1	New employee hires and employee turnover	106-109	แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน	
404 (2016)		404-2	Programmes for upgrading employee skills and transition assistance programme	106-109	แรงจูงใจและการรักษาพนักงาน	
8. การลงทุนด้านสังคม						
201	Economic Performance	201-1	Direct economic value generated and distributed	109-112	การลงทุนด้านสังคม	
103	Management Approach	103-1	Explanation of the material topics and its boundary	109-112	การลงทุนด้านสังคม	
		103-2	The Management approach and its components	109-112	การลงทุนด้านสังคม	
		103-3	Evaluation of the management approach	109-112	การลงทุนด้านสังคม	
413 (2016)	Local Communities	413-1	Operations with local community engagement, impact assessments, and development programme	109-112	การลงทุนด้านสังคม	
		413-2	Operations with significant actual and potential negative impacts on local communities	109-112	การลงทุนด้านสังคม	

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น General and Other Information (GRI 102-3)

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท
(Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด
หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คะแนนการกำกับดูแลกิจการ ดีเลิศ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ท้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามมิง
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
เว็บไซต์ www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท 0107554000313
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด
หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ท้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสามมิง
เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563
หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น ร้อยละ 55.0

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 93 ถนนรัชดาภิเษก
เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์: 02-009-9999 โทรสาร: 02-009-9991 เว็บไซต์: www.tsd.co.th
ผู้สอบบัญชี บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลคซี่ดา 193/136-137
ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์: 02-264-9090 โทรสาร: 02-264-0789-90 เว็บไซต์: www.ey.com



General Information

Company name Asia Aviation Public Company Limited (AAV)
Type of business A holding company investing in business
of low-fare airline or relevant business in relation
to airline operation
CG Scoring Excellent
Head office 222, Don Mueang International Airport, 3rd Fl, Central
Office Bldg, Room no. 3200, Vibhavadee
Rangsit Road, Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210
Tel: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705
Website www.aavplc.com
Registration number 0107554000313
Authorised and paid-up capital as at 31 December 2020
Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10
amounted Baht 485,000,000

Subsidiary's General Information

Subsidiary name Thai AirAsia Company Limited
Type of business A low-fare airline or relevant business in relation
to airline operation
Head office 222, Don Mueang International Airport, 3rd 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 2020
Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10
amounted Baht 435,555,600
Shareholding 55.0%

References

Registrar Thailand Securities Depository Company Limited
The Stock Exchange of Thailand Building,
93 Rachadapisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400
Tel: 02-009-9999 Fax: 02-009-9991 Website: www.tsd.co.th
Auditor EY Office Limited 33rd 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

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง

ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต

แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์ : 02-562-5700

โทรสาร : 02-562-5705

ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

222 Don Mueang International Airport, Central Office Building,

3rd Floor, Room 3200, Vibhavadee Rangsit Road,

Sanambin, Don Mueang, Bangkok 10210

Tel : 02-562-5700

Fax : 02-562-5705

www.aavplc.com

