ASIA AVIATION Public Company Limited

BACK and BEYOND



รายงาน
ประจำปี
2565

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)


RE-EMERGING
BIGGER THAN EVER
กลับมาคว้าโอกาส พร้อมทะยานสู่น่านฟ้าอย่าง “ผู้นำสายการบินราคาประหยัดตัวจริง” กับคุณภาพบริการระดับสากล การันตีด้วยรางวัลด้านความตรงต่อเวลา ความปลอดภัย รวมทั้งพัฒนาธุรกิจใหม่ๆ เพื่อการบริหารจัดการความยั่งยืนในทุกมิติ
AirAsia
AirAsia
AirAsia

OVERCOMING CHALLENGES

เพราะไม่หยุดนิ่งในการก้าวไปข้างหน้า จึงกลับมาพร้อมเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ๆ สร้างประสบการณ์ที่ท้าทายให้ทุกคน อาทิ เปิดบินครั้งแรกสู่ประเทศญี่ปุ่น (เมืองฟุกุโอกะ) และบังกลาเทศ (เมืองธากา) รวมทั้งอีกเส้นทางบินหลากหลาย ที่ทำให้ใครๆ ก็นึกถึงไทยแอร์เอเชียเป็นอันดับแรก



EXCEEDING
EVERY EXPECTATION

จากสายการบินคุณภาพ สู่การต่อยอดโอกาสทางธุรกิจ
ที่ไม่สิ้นสุด กับการพัฒนา airasia Super App สร้าง
ecosystem ที่ตอบโจทย์ทุกไลฟ์สไตล์ในชีวิต ครอบคลุม
บริการตั้งแต่ จองตั๋วเครื่องบินทั้งแอร์เอเชียและพันธมิตร
กว่า 700 สายการบิน โรงแรมที่พัก ส่งอาหารเดลิเวอรี
ส่งพัสดุ รวมทั้งรถแท็กซี่และรถรับส่งถูกกฎหมาย





SUSTAINABLE AVIATION

ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นอย่างแรงกล้าในการพัฒนาสู่ความยั่งยืนในทุกมิติ ครอบคลุมมากกว่าการตระหนักถึงผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม แต่รวมไปถึงการสร้างรากฐานที่มั่นคงในการดำเนินงานเชิงนิเวศเศรษฐกิจที่มีประสิทธิภาพ และการบรรลุเป้าหมายปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์ ซึ่งเราเชื่อว่าความทุ่มเทและพลังผลักดันเหล่านี้ จะทำให้ไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง

สารบัญ

10
สารจากประธานกรรมการ



7-23
ภาพรวมธุรกิจ

- คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ
- จุดเด่นทางการเงินและการดำเนินงาน
- ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
- สารจากประธานกรรมการบริหาร
- สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
- กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2565
- กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2565
- พัฒนาการที่สำคัญ



24-64
การประกอบธุรกิจ และผลการดำเนินงาน

- นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
- ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน
- ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
- การบริหารจัดการความเสี่ยง
- การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
- ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่นๆ

66-167
การขับเคลื่อนธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน

- การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
- จุดเด่นความยั่งยืน ปี 2565
- การตอบรับสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19
- การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย
- ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565
- เป้าหมายด้านความยั่งยืน
- กลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน

169-240
การกำกับดูแลกิจการ

- นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
- โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ
- รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
- การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

243-307
ข้อมูลทางการเงิน

- รายงานความรับผิดชอบของ คณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- งบการเงิน
- ตารางการแสดงข้อมูล ตามตัวชี้วัด GRI



คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ

Skytrax 2022 World Airline Awards
สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 13 ปีซ้อน

Cirium 2022
“สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในเอเชียแปซิฟิก” และติด 1 ใน 3 อันดับแรกสายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาที่สุดในโลก จากการรวบรวมสถิติตลอดปี 2565 และจัดอันดับโดยสถาบัน Cirium

OAG 2022
“สายการบินเดียวในไทย ที่ติดอันดับ 1 ใน 4 สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลก” และติดอันดับ 2 ประเภทสายการบินราคาประหยัด ด้วยสถิติความตรงต่อเวลา 92.33% จากการจัดอันดับโดยสถาบัน OAG

SET THSI 2022
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV) ได้รับคัดเลือกเป็นหุ้นยั่งยืนใน Thailand Sustainability Investment (THSI) กลุ่มบริการ ประจำปี 2565 โดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นการได้รับคัดเลือกเป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน

Friendly Design Awards 2022
รางวัล “องค์กรส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ” จากมหกรรมอารยสถาปัตย์ ครั้งที่ 6

APEC Communication Partners Trophy
โล่จากกระทรวงการต่างประเทศ ในฐานะ “พันธมิตรด้านการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ การเป็นเจ้าภาพความร่วมมือทางเศรษฐกิจเอเชียแปซิฟิกของไทย”

World Travel Awards 2022
- สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชีย
- ชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน สายการบินราคาประหยัดระดับเอเชีย

World Travel Awards 2022
- สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของโลกเป็นปีที่ 10
- ชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินสายการบินราคาประหยัดระดับโลก ปีที่ 6 ติดต่อกัน

BrandAge Magazine
นิตยสารแบรนด์เอจ สุดยอดแบรนด์ครองใจผู้บริโภคแห่งปี 2022: สายการบินราคาประหยัดที่น่าเชื่อถือที่สุด

จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน

จำนวนเครื่องบิน (ลำ)



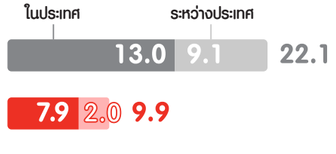
ระยะทางบินเฉลี่ย (กิโลเมตรต่อเที่ยวบิน)





ผู้โดยสาร (ล้านคน)





อัตราการใช้เครื่องบิน (ชั่วโมงต่อล่าต่อวัน)





อัตราขนส่ง (ร้อยละ)





รายได้เสริม (ร้อยละของรายได้จากการขายและบริการ)





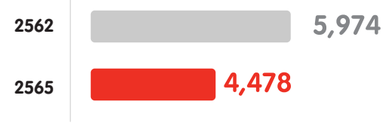
อัตราตรงต่อเวลา (ร้อยละ)





พนักงาน (คน)





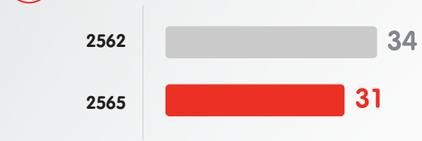
หมายเหตุ: ปี 2562 เป็นปีก่อนเกิด โควิด-19

รายละเอียดต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ร้อยละของต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)

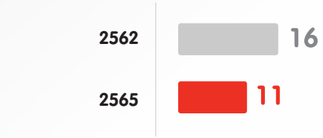
ค่าเชื้อเพลิง





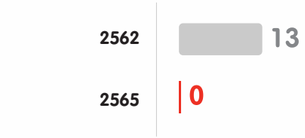
ค่าตอบแทนพนักงาน





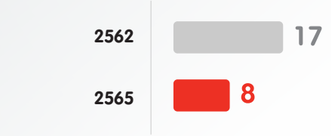
ค่าเช่าอากาศยานและเครื่องยนต์[1]





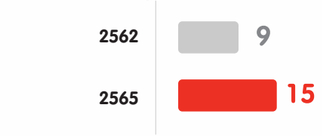
ค่าใช้จ่ายลานจอดและสนามบิน





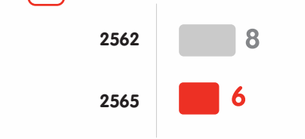
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน





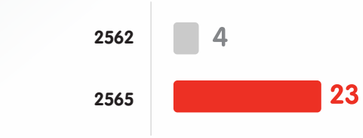
ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร





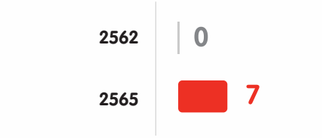
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย[1]





ต้นทุนทางการเงิน[1], [2]





(1) บริษัทได้เริ่มใช้มาตรฐานทางบัญชี ฉบับที่ 16 (สัญญาเช่า) ตั้งแต่ปี 2563 ซึ่งเปลี่ยนจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายค่าเช่าอากาศยานและเครื่องยนต์เป็นการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าของอากาศยานและเครื่องยนต์ทั้งหมด คู่กับการบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ จากนั้นจึงทยอยรับรู้ค่าใช้จ่ายผ่านค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้และต้นทุนทางการเงิน

(2) แสดงเฉพาะต้นทุนทางการเงินที่เกิดจากการใช้มาตรฐานทางบัญชี ฉบับที่ 16

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	ปี 2563 [1]	ปี 2564	ปี 2565
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	13,634	3,828	17,553
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	(7,551)	(11,851)	(8,476)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,764)	(6,647)	(8,030)
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	67,978	71,208	64,686
หนี้สินรวม	50,618	54,379	56,731
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	14,266	20,201	7,954
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	17,360	16,829	7,954
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(898)	(4,347)	564
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	12,064	1,284	(590)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(14,031)	4,250	(4,531)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(2,865)	(173.6)	(4,556)
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ร้อยละ) [2]	(34.9)	(9.6)	(45.7)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) [3]	(7.3)	(38.6)	(11.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) [4]	(27.9)	(1.2985)	(64.8)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	(0.9823)	(1.2833)	(0.6921)

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

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

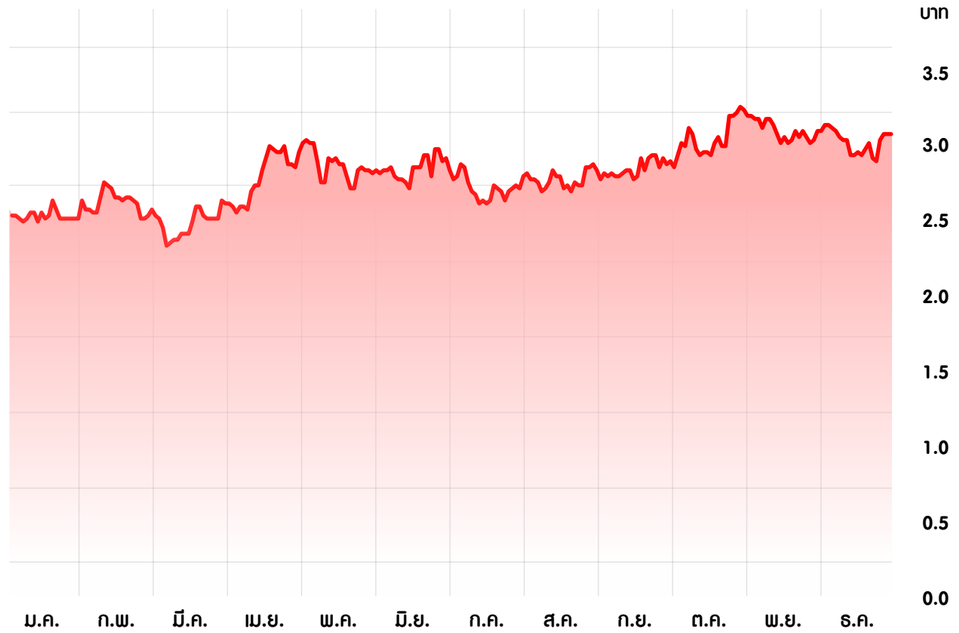
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

3.06
ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2565 (บาท)

2.20-3.30
ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์ (บาท)

28.34
ปริมาณการซื้อขายเฉลี่ย (ล้านหุ้น)

4.39-157.22
ช่วงปริมาณการซื้อขายใน 52 สัปดาห์ (ล้านหุ้น)



สารจากประธานกรรมการ



เป็นที่ทราบกันดีว่า ธุรกิจสายการบิน ไม่ใช่ใครก็ได้เข้ามาทำแล้วจะสำเร็จราบรื่น เพราะเป็นงานที่ต้องบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้ผู้โดยสารและลูกค้าอื่นๆ เดินทางได้อย่างปลอดภัย พร้อมได้รับความสุขสะดวกสบายในทุกๆ วัน ซึ่งเบื้องหลังการทำงานและให้บริการในทุกๆ เที่ยวบิน พนักงานของไทยแอร์เอเชียทุกคนได้รับการพัฒนา ฝึกฝนทบทวนอย่างเข้มข้นสม่ำเสมอ ทั้งเรื่องข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการบินและการควบคุมอารมณ์ การแก้ไขสถานการณ์ต่างๆ ทั้งหมดก็เพื่อให้พร้อมในการออกไปให้บริการลูกค้าให้มีความสุข สะดวกสบายมากที่สุดเท่าที่จะทำได้

คำชมที่พนักงานทุกคนของเราได้รับแล้วมีรอยยิ้มเสมอ ก็คือ “ถ้าต้องบินไปไหนและต้องตรงเวลา ให้บินกับไทยแอร์เอเชีย” คำชมนี้เมื่อออกจากปากของลูกค้าบ่อยๆ เป็นเวลานานๆ ทำให้กลายเป็นคุณลักษณะ (Character) ของไทยแอร์เอเชียที่ชัดเจนในความคิดของทุกคน ผมอยากจะบอกว่า เรื่องการ “ตรงเวลา” ไม่ใช่เรื่องบังเอิญ แต่มันคือความตั้งใจ เรามีคณะทำงาน OTP (On-Time Performance) ที่มาจากผู้บริหารพนักงานทุกๆ แผนกมาทำงานร่วมกัน โดยประชุมคณะทำงานอย่างน้อยเดือนละครั้ง มีซีอีโอเข้าร่วม และยังไม่รวมการประชุมย่อยสม่ำเสมอ ซึ่งทุกครั้งก็จะได้การเรียนรู้และแนวทางการทำงานใหม่ๆ มาปรับใช้ รวมทั้งการใช้ฐานข้อมูลต่างๆ มาวางแผนการทำงานล่วงหน้า อาทิ ข้อมูลสภาพอากาศย้อนหลัง อัพเดตการกำหนดเวลาบิน (Block Time) ที่เหมาะสม เทศกาลงานต่างๆ ที่ส่งผลต่อการบิน สิ่งเหล่านี้ทำให้ไทยแอร์เอเชียสามารถแก้ไข พัฒนา ปรับปรุงบริการด้านความตรงต่อเวลาได้อย่างทันท่วงที เป็นที่ยอมรับสำหรับลูกค้าทุกคน รวมทั้งมีสถิติตรงต่อเวลาติดอันดับโลกการันตีมาโดยตลอด

เชื่อหรือไม่ว่า คำชมเหล่านี้เป็นกำลังใจสำคัญทำให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของเราทุกคน เดินหน้าทำงานหนักกันมาตลอด โดยมีเป้าหมายร่วมกันว่าเราจะไม่หยุดนิ่งในการพัฒนาคุณภาพบริการให้ดียิ่งขึ้นต่อไปในทุกๆ ด้าน

ผมขอขอบคุณลูกค้าทุกท่าน ที่ให้กำลังใจ ผ่านคำชม ขอบคุณพนักงานทุกคนที่เชื่อมั่น แนวนโยบาย “Pause & Play” ของเรา พร้อมเข้มแข็ง ฝึกฝนตนเอง เตรียมความพร้อมให้สามารถกลับมาทำงานทันทีหลังสถานการณ์โควิด-19 ซึ่งเราได้พิสูจน์ให้เห็นแล้ว ขอขอบคุณผู้ถือหุ้น เจ้าหนี้ และผู้มีส่วนได้เสียทุกคน ที่เชื่อมั่นในทีมบริหารและพนักงานของเราเสมอมา

เรามั่นใจว่า จากนี้สายการบินไทยแอร์เอเชีย จะบินออกจากคลื่นลมแปรปรวนที่น่ากลัว สู่ฟ้าใส ทัศนวิสัยที่ดี พร้อมนำพาทุกท่านถึงปลายทางอย่างราบรื่นปลอดภัย กลับมาเติบโตอย่างแข็งแกร่งยั่งยืนอีกครั้ง

คำชมที่พนักงานทุกคนของเราได้รับแล้วมีรอยยิ้มเสมอ ก็คือ “ถ้าต้องบินไปไหนและต้องตรงเวลา ให้บินกับไทยแอร์เอเชีย”

นายอิเซฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ

สารจากประธานกรรมการบริหาร

ไทยแอร์เอเชีย ก้าวสู่ปีที่ 20 แล้ว นับตั้งแต่วันแรกที่เปิดตัวเป็นสายการบินราคาประหยัด เราไม่เคยได้อะไรมาง่ายๆ ต้องสู้ อดทน พร้อมปรับเปลี่ยนตามสถานการณ์มาตลอด แต่กลับเป็นเรื่องดีที่ทำให้พวกเรามีภูมิคุ้มกันผ่านสถานการณ์โควิด-19 ที่ยากลำบากและส่งผลกระทบยาวนานมากที่สุดมาได้ พร้อมกลับมาในฐานะผู้นำที่แข็งแกร่ง

ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา เป็นครั้งแรกที่ประเทศไทยเรามี “สมาคมสายการบินประเทศไทย” ซึ่งประสาน 7 สายการบินสัญชาติไทยเข้ามาทำงานร่วมกัน นำโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของทุกสายการบินมาช่วยคิดและช่วยผลักดันนโยบายต่างๆ เพื่อให้ธุรกิจสายการบินของประเทศสามารถผ่านช่วงวิกฤตและเดินหน้าต่อไปได้ พร้อมเป็นฟันเฟืองสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจภาพรวม

ที่ผ่านมาสมาคมสายการบินประเทศไทย ได้ผลักดันสำเร็จในหลายๆ โครงการ อาทิ การกระตุ้นการเดินทางและการท่องเที่ยวกับภาครัฐ ผ่านโครงการลดทั่วฟ้าบินทั่วไทย โครงการเราเที่ยวด้วยกัน ทำให้มีเม็ดเงินไหลเวียนในระบบเศรษฐกิจไม่ต่ำกว่า 2 พันล้านบาท การผลักดันการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน จาก 4.726 เป็น 0.20 บาทต่อลิตร (10 เมษายน 2563 - 30 มิถุนายน 2566) การผลักดันมาตรการส่วนลดและยกเว้นค่าธรรมเนียมสนามบินทั้งในท่าอากาศยานสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยาน จากทุกประสบการณ์ที่กล่าวมาตอกย้ำให้เราเรียนรู้ว่า ผู้ที่จะอยู่รอดได้นอกจากรากฐานและทีมงานที่เข้มแข็ง การวางกลยุทธ์ที่ดีแล้ว ต้องทลายกำแพงพร้อมปรับตัวและประสานความร่วมมือได้ในทุกสถานการณ์

โลกธุรกิจปัจจุบัน ไทยแอร์เอเชียเราตระหนักว่าเราไม่สามารถทำธุรกิจเพียงคนเดียวได้ เราจำเป็นต้องมีพันธมิตรทางธุรกิจที่ดีทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อต่อยอดพึ่งพากันและกัน ส่งเสริมให้บริษัทเติบโตได้อย่างยั่งยืน การมีเป้าหมายที่ชัดเจนร่วมกัน ช่วยกันคิด ช่วยกันทำย่อมดีกว่า ซึ่งจากประสบการณ์ที่สั่งสมทำให้ไทยแอร์เอเชียเติบโตมากับเพื่อนและพันธมิตรที่ดีจนถึงวันนี้

อย่างไรก็ตาม แม้ยังไม่ผ่านพ้นวิกฤตอย่างสมบูรณ์และเรายังคงต้องทำงานหนักกันต่อไป แต่ผมเชื่อมั่นในกำลังกาย กำลังใจของทุกคน และที่สำคัญคือเรามีผู้บริหาร พนักงาน พันธมิตร และผู้มีส่วนได้เสียที่พร้อมร่วมทุกข์ร่วมสุข เราจะฟื้นตัวกลับมาได้อย่างเร็วที่สุดตามแผน และไทยแอร์เอเชียยังเป็นบริษัทที่น่าลงทุน เชื่อมั่นได้เสมอ โดยพนักงานทุกคนก็มุ่งมั่นเต็มที่ในการขับเคลื่อนและสะท้อนมูลค่านั้นออกมา

ปี 2566 ท้องฟ้าเปิดกว้างอีกครั้ง โอกาสเป็นของผู้ที่พร้อมที่สุด ซึ่งบริษัทของเราเป็น “ผู้นำที่พร้อมอยู่เสมอ” โดยเรามีนโยบายที่ชัดเจนจากคณะกรรมการทุกท่านและการบริหารจัดการที่ดีรอบด้าน ปีนี้เราเทคออฟเครื่องบิน 53 ลำ ในฝูงบินเต็มที่ เตรียมพบกับความตื่นตาตื่นใจตามแบบฉบับไทยแอร์เอเชียได้เลย

“เราจำเป็นต้องมีพันธมิตรทางธุรกิจที่ดี ทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อต่อยอดพึ่งพากันและกัน ส่งเสริมให้บริษัทเติบโตได้อย่างยั่งยืน”

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร



สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



ตั้งแต่ต้นปี 2565 เราเริ่มได้รับสัญญาณบวกของการฟื้นตัวของธุรกิจ หลังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 มายาวนานกว่า 3 ปี จนมาถึงไตรมาสที่ 4 ที่สามารถพูดได้เต็มคำว่าไทยแอร์เอเชียกลับมาแล้ว ด้วยผลประกอบการกลับมาเป็นบวกครั้งแรกในรอบ 11 ไตรมาส โดยยังคงรักษาส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศไว้ได้มากที่สุด ซึ่งมาจากกลยุทธ์ที่ถูกต้องในการรักษาฝูงบินและพนักงานไว้รองรับโอกาสในการเดินหน้าธุรกิจได้ทันที รวมทั้งการทำงานหนักร่วมกับภาครัฐและการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยอย่างใกล้ชิด ทำให้ตลาดท่องเที่ยวกลับมาอย่างรวดเร็ว

ทั้งนี้สอดคล้องกับตลาดต่างประเทศ ในอาเซียน อินเดีย และเอเชียใต้ ที่ทยอยผ่อนคลายมาตรการการเดินทางเช่นกัน ซึ่งหากไม่รวมเส้นทางไปยังประเทศจีน เราสามารถกลับมาบินเส้นทางระหว่างประเทศกว่า 2 ใน 3 ของเส้นทางที่เคยบินทั้งหมด เป็นปัจจัยสนับสนุนหลักที่ทำให้เราสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น รวมทั้งรายได้จากบริการเสริมต่อคนที่เพิ่มเป็นสถิติสูงสุดเป็นครั้งแรก

นอกจากข่าวดีจากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน ไทยแอร์เอเชียยังภาคภูมิใจกับมาตรฐาน “ความตรงต่อเวลา” จาก 2 สถาบัน โดยติดอันดับ 4 สายการบินที่ตรงต่อเวลาที่สุดในโลก จัดอันดับโดย OAG และติดอันดับ 3 สายการบินราคาประหยัดที่ตรงเวลาที่สุดในโลก จัดอันดับโดย Cirium ซึ่งรางวัลทั้งหมดชี้วัดชัดเจนจากสถิติการปฏิบัติการที่มีประสิทธิภาพ เปรียบเหมือนการคว้าเหรียญโอลิมปิก นอกจากนี้เรายังได้รับเรตติ้ง 7/7 มาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสุด จาก airlineratings.com อีกทั้งยังได้รับรางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก สมัยที่ 13 จากสถาบันสกายเทรกซ์ ตอกย้ำว่าเราไม่ว่าจะในสถานการณ์ใดเรายังคงยกระดับมาตรฐานการให้บริการเสมอ

สำหรับปี 2566 จะปีแห่งการ “ซ่อม” ให้จบและ “สร้าง” เพื่อเติบโตต่อยอด โดยตั้งแต่ไตรมาสแรกเราได้สัญญาณที่ดีจากการที่จีนเริ่มเปิดประเทศเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทำให้สามารถทยอยเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศจีนได้ต่อเนื่อง เป็นโอกาสในการสร้างรายได้และกำไรที่ดี นอกจากนี้เรายังวางแผนคว้าโอกาสในตลาดประเทศใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ อาทิ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ เนปาล ศรีลังกา โดยตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสารเพิ่มจากปี 2565 สองเท่าตัว อีกทั้งวางแผนนำเครื่องบินทั้งหมดในฝูงบินมาปฏิบัติการบินและเพิ่มชั่วโมงการปฏิบัติการบินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

ปี 2566 เชื่อมั่นได้ว่าจะเป็นปีที่ดีของเรา ขอบคุณพนักงาน ผู้บริหาร นักลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านที่สนับสนุนเราอย่างดีมาโดยตลอด ไทยแอร์เอเชียพร้อมกลับมาอย่างเต็มรูปแบบแล้ว ด้วยพลังกายพลังใจที่แข็งแกร่งกว่าเดิม พร้อมยืนหยัดการเป็นผู้นำ สู่การเติบโตทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ก้าวสู่ความยั่งยืนต่อไป

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

“ไตรมาสที่ 4 สามารถพูดได้เต็มคำว่าไทยแอร์เอเชียกลับมาแล้ว ด้วยผลประกอบการกลับมาเป็นบวกครั้งแรกในรอบ 11 ไตรมาส โดยยังคงรักษาส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศไว้ได้มากที่สุด”

คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
(GRI 2-9, 2-11, 2-12)



นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ



นายวีรยุทธ โพธารามิก
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ



นายดิเนช นัมบิอาร์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ



นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
กรรมการ



นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ



นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร
กรรมการ

คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน
กรรมการ



นางภัทรา บุศราวงศ์
กรรมการ



นายรอซแมน บิน โอมาร์
กรรมการ



นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ



นายยุทธพงศ์ มา
กรรมการ



นายศิโรฒม์ เสตะพันธุ
กรรมการ/ กรรมการอิสระ

คณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร



นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายไพรัชล์ พรพัฒนนาวกูร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร



นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน



เรืออากาศโท บัญญัติ หรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม



นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น



นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน



นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น



นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน



นายกฤษ พัฒนสาร
ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์



นายพล พุ่มพวง
ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย



นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ



นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี
ผู้อำนายการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2565



airasia Super App
สุดยอดแอปอาเซียน
ตอบโจทย์ครอบคลุมทุกไลฟ์สไตล์

อ่านเพิ่มเติม



เทกออฟเครื่องบินลายใหม่
“Amazing New Chapters”
จับมือ ททท. ส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ

อ่านเพิ่มเติม



แอร์เอเชียบินตรงสู่ญี่ปุ่นครั้งแรก!
“ถอนเมือง-ฟุกุโอกะ”
สัมผัสประสบการณ์ใหม่ที่เกาะคิวชู

อ่านเพิ่มเติม



กลับมาอีกครั้ง ในรูปแบบใหม่
“SUPER+บินสนั่นจุใจ” แบบรายปี บินคุ้ม 130 เส้นทาง

อ่านเพิ่มเติม

airasia Food ส่งอาหารเดลิเวอรี ขยายพื้นที่ให้บริการสู่ “นนทบุรี”

อ่านเพิ่มเติม

แอร์เอเชียนำร่อง เริ่มปิดบินสู่ จีน และฮ่องกง

อ่านเพิ่มเติม

Santan พร้อมเสิร์ฟอาหารบนเครื่องบิน อิ่มอร่อยหลากหลายเมนู

อ่านเพิ่มเติม

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2565



เส้นทางที่รอคอย
“ถอนเมือง-ไทเป”
เที่ยวชิค ช้อปฟิน กินสตรีทฟู้ด

อ่านเพิ่มเติม



พบกับบริการใหม่
airasia Ride
เรียกรถรับจ้างถูกกฎหมายทั่วกรุงเทพฯ

อ่านเพิ่มเติม



รุกหนักตลาดเอเชียใต้
บินตรงสู่ ลัคเนา และ ธากา
เปิดประสบการณ์ใหม่การเดินทาง

อ่านเพิ่มเติม

แอร์เอเชีย ส่งเสริม “อารยสถาปัตย์”
จ้างงานคนพิการพร้อมอบรมพนักงาน
พัฒนาบริการที่เป็นมิตรกับคนทุกกลุ่ม อ่านเพิ่มเติม

airasia Hotel จับมือ 50 โรงแรมทั่วอาเซียน
ให้บริการจองโรงแรมในราคาที่ดีที่สุด อ่านเพิ่มเติม

airasia Transport จองตั๋วรถบัส รถไฟ
เรือเฟอร์รี ครบในแพลตฟอร์มเดียว อ่านเพิ่มเติม



หนังโฆษณาตัวใหม่
“ขอใส่ใจให้หายคิดถึง”
ตอกย้ำความใส่ใจ และมาตรฐาน
บริการแบบฉบับแอร์เอเชีย

อ่านเพิ่มเติม

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2565

หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ มีหน้าที่หลักในการสื่อสารข้อมูลการดำเนินงานของบริษัทฯ แก่นักลงทุนทุกกลุ่ม โดยยึดหลักความโปร่งใส เท่าเทียม และทันท่วงที โดยผู้บริหารของบริษัทฯ ให้การสนับสนุนและตระหนักถึงความสำคัญของงานนักลงทุนสัมพันธ์ และเข้าร่วมประชุมกับนักลงทุนอย่างสม่ำเสมอ

ในปี 2565 สถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด-19 เริ่มดีขึ้น แต่ยังคงมีความจำเป็นในการเว้นระยะห่างทางสังคม ซึ่งหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ยังคงพบกับนักลงทุนอย่างต่อเนื่อง โดยผ่านระบบออนไลน์เป็นหลัก

กิจกรรม

จัดงานประชุมนักวิเคราะห์ผ่านระบบออนไลน์หลังประกาศผลประกอบการ
จำนวน 4 ครั้ง

เข้าร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ
จำนวน 2 ครั้ง
ได้แก่ Opportunity Day และ THAILAND FOCUS



รับชมวิดีโอ



ประชุมกับนักลงทุนสถาบัน
จำนวน 15 ครั้ง

- นักลงทุนสถาบันในประเทศ **11 ครั้ง**
- นักลงทุนสถาบันต่างประเทศ **4 ครั้ง**

ไฮไลท์ผู้ถือหุ้นรายย่อย[1]

สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนสถาบัน
ร้อยละ: 14

สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนทั่วไป
ร้อยละ: 24

การกระจายการถือหุ้นโดยผู้ถือหุ้นรายย่อย (Free Float)
รวมร้อยละ: 38

[1] ตามนิยามของตลาดหลักทรัพย์

WWW.AAVPLC.COM/TH/CALENDAR

27 มกราคม 65	FINANSIA ONLINE INVESTMENT CONFERENCE 2022 *การประชุมเสมือนจริง*	
23 กุมภาพันธ์ 65	ประกาศผลการดำเนินงานประจำปี 2564	
25 กุมภาพันธ์ 65	งานแถลงผลประกอบการประจำปี 2564 *การประชุมเสมือนจริง*	
5 เมษายน 65	BLS TRANSPORTATION & LOGISTICS DAY *การประชุมเสมือนจริง*	
21 เมษายน 65	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น *ห้องประชุมสำนักงานใหญ่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด*	
29 เมษายน 65	NON-DEAL ROADSHOW WITH MORGAN STANLEY *โรงแรมสุโขทัย*	
13 พฤษภาคม 65	ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 1/2565	
17 พฤษภาคม 65	งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 1/2565 *การประชุมเสมือนจริง*	
1 กรกฎาคม 65	THAI CORPORATE DAY BY BUALUANG SECURITIES *การประชุมเสมือนจริง*	
26 กรกฎาคม 65	SCBS VIRTUAL CONFERENCE *การประชุมเสมือนจริง*	
11 สิงหาคม 65	ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 2/2565	
15 สิงหาคม 65	งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 2/2565 *การประชุมเสมือนจริง*	
25 สิงหาคม 65	THAILAND FOCUS 2022 BY THE SET *โรมแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ*	
8 กันยายน 65	NOMURA THAILAND CORPORATE DAY 2022 *การประชุมเสมือนจริง*	
20 กันยายน 65	AAV LOCAL FUND ROADSHOW BY DAOL *การประชุมเสมือนจริง*	
14 พฤศจิกายน 65	ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 3/2565	
16 พฤศจิกายน 65	งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 3/2565 *การประชุมเสมือนจริง*	
21 พฤศจิกายน 65	บริษัทจดทะเบียนพบผู้ลงทุน ประจำไตรมาสที่ 3/2565 *การประชุมเสมือนจริง*	
7 ธันวาคม 65	CGS-CIMB - TOURISM PLAYS IN ASEAN *การประชุมเสมือนจริง*	



พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ รวมถึงเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังสิงคโปร์ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 จำนวน 2 ลำ

2549

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

2550

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2552

เปิดฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

2556

เปิดฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้าแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกจาก FlightStats ของปี 2556



2558

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

2559

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของประเทศไทย

พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

2561

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในงาน SET Awards 2018
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

2562

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ระดับภูมิภาค
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย

2563

- เปิดฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2563
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านรายงานประจำปีระดับภูมิภาค

2564

- คณะกรรมการบริษัทอนุมัติแผนใหม่ในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2564
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านการบริหารจัดการวิกฤตระดับภูมิภาค

2565

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ปรับโครงสร้างเสร็จสิ้นและเข้าถือหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2565 เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน
- เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ เปิดตัวการให้บริการการจัดการอบรมสร้างภาวะผู้นำและการสร้างทีมสัมพันธ์ รวมทั้งการฝึกอบรมอุตสาหกรรมการบิน อย่างเป็นทางการ



นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

(GRI 2-1)



วิสัยทัศน์ เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา

พันธกิจ

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

1. ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธกิจที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่สานให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีน และญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลายและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (“AAB”) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทเชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินประเภทเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินตระกูลเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิก แอร์เอเชีย รีวอร์ด และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

2. ความเป็นมา

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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ทำให้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

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

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Investment Ltd.) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAAGL 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 AAAGL มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

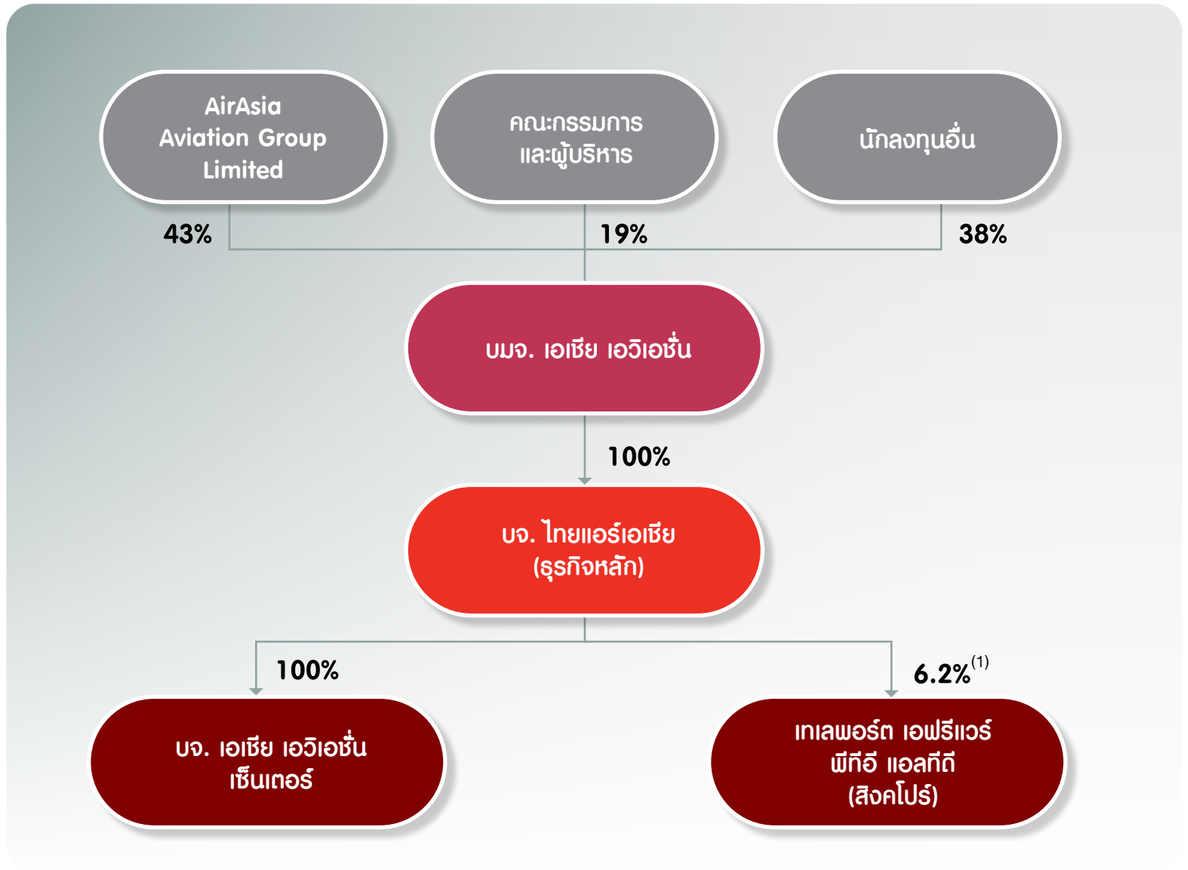
Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ได้ถูกจัดตั้งในวันที่ 16 เมษายน 2561 และเข้าตลาดหลักทรัพย์แทน AAB โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAAGL

ในวันที่ 27 มกราคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งบริษัทย่อย บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 เพื่อเป็นสถาบันฝึกอบรมพัฒนาความสามารถและสร้างทักษะการเรียนรู้แก่บุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยวและบริการ ต่อมาในเดือนพฤษภาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าถือหุ้นใน เทเลพอร์ต เอฟรีแวร์ พีทีอี แอลทีดี (สิงคโปร์) สัดส่วนร้อยละ 6.2 ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม Capital A ที่ให้บริการพื้นที่ระวางสินค้า (Cargo)

จากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 มติที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 อนุมัติให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการจัดสรรและเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพ ทั้งแก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และผู้ถือหุ้นของบริษัทตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่แต่ละรายถืออยู่ (RO) โดยได้รับเงินสุทธิ (หลังหักค่าใช้จ่ายในการเสนอขายหลักทรัพย์) รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 13,805.42 ล้านบาท โดยมีวัตถุประสงค์การใช้เงินเพิ่มทุนที่ได้ขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ได้แก่ ชำระเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยสถาบันการเงิน ชำระเป็นเงินค่าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนและ/หรือให้กู้ยืมแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อนำไปชำระหุ้นกู้ระยะยาวพร้อมทั้งดอกเบี้ยหรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน เป็นต้น ซึ่งในวันที่ 8 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้าง โดยได้เพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และในวันที่ 20 มกราคม 2565 ได้เข้าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกจำนวนร้อยละ 30.8 โดยคิดเป็นเงินที่ใช้ในการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจนครบร้อยละ 100 ทั้งสิ้นประมาณ 7,800 ล้านบาท

3. โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท (GRI 2-9)

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นดังนี้



(1) ส่วนที่เหลือถือหุ้นโดยบริษัทในกลุ่ม Capital A

4. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia (Mauritius) Ltd. (“AAM”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์จาก AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd. (“AASEA”) อีกทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และ Asia Digital Engineering Sdn. Bhd. (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ Capital A อีกทั้งได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่ม Capital A ในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งได้รับบริการอื่นๆ อาทิ การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชีย รีวอร์ด เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบก่อน

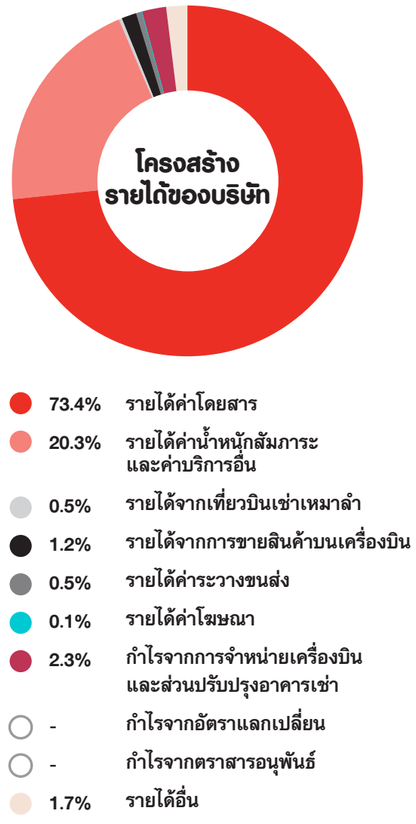
capital A

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

(GRI 2-6)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก โดยโครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ถึง 2565 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2563[1]		2564		2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	11,123.4	68.5	3,174.2	70.4	13,432.4	73.4
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	1,902.8	11.7	464.1	10.3	3,705.2	20.3
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	252.9	1.6	16.3	0.4	92.3	0.5
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	201	1.2	61.7	1.3	217.6	1.2
รายได้ค่าระวางขนส่ง	146.4	0.9	109.4	2.4	97.14	0.5
รายได้ค่าโฆษณา	7.3	0.1	2.8	0.1	8.67	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	**13,633.8**	**84.0**	**3,828.5**	**84.9**	**17,553.3**	**96.0**
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	1,331.8	8.2	-	-	422.9	2.3
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	545.6	3.3	-	-	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	-	391.2	8.7	-	-
รายได้อื่น	725.1	4.5	287.8	6.4	314.6	1.7
รวมรายได้อื่น	**2,602.5**	**16.0**	**679.0**	**15.1**	**737.5**	**4.0**
รวมรายได้	**16,236.3**	**100.0**	**4,507.5**	**100.0**	**18,290.1**	**100**



[1] จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

การประกอบธุรกิจของบริษัท และ 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)

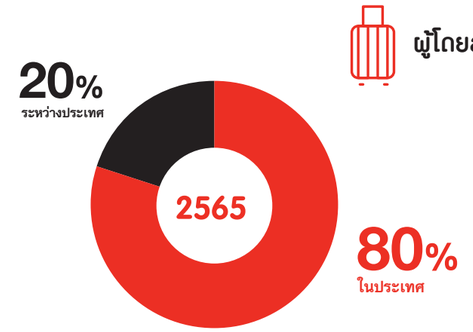
1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิ ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 92

ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 9.9 ล้านคน โดยร้อยละ 80 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 20 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2563	2564	2565
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	12.6	4.3	11.9
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	9.5	2.9	9.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ)[1]	75	68	84
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง-กม.)[2]	10,174	3,002	10,308
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง-กม.)[3]	7,735	2,083	8,627
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)[4]	1,199	1,090	1,434
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท)[5]	1.34	1.28	1.70
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท)[6]	2.31	4.51	2.62
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)[7]	1.68	4.04	1.81
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	62	60	54
จำนวนเที่ยวบิน	69,368	24,011	65,308
ระหว่างประเทศ	10,320	328	13,249
ภายในประเทศ	59,048	23,683	52,059
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)[8]	804	688	864
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)[9]	7.4	5.6	9.6
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	2,285	651	3,319
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	241	222	334
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	1.76	0.53	1.74
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)[10]	46.7	72.6	124.4
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)[11]	96	97	92



(1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

(2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

(3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือ จำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

(4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

(5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

(9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

(10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)

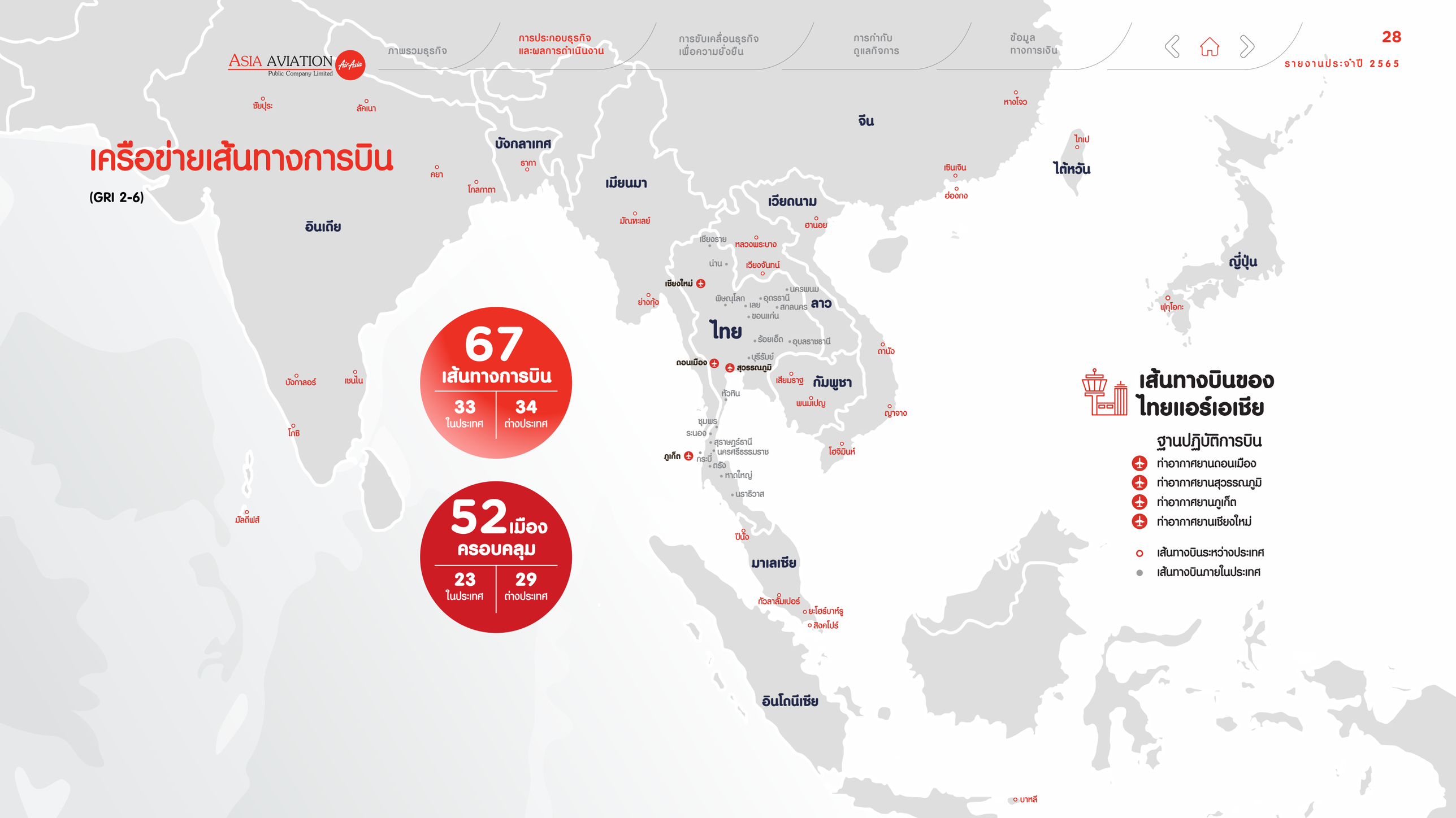
(11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

เครือข่ายเส้นทางการบิน

(GRI 2-6)

67
เส้นทางการบิน
33 ในประเทศ | 34 ต่างประเทศ

52 เมือง
ครอบคลุม
23 ในประเทศ | 29 ต่างประเทศ



เส้นทางบินของไทยแอร์เอเชีย

ฐานปฏิบัติการบิน
- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานภูเก็ต
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่

- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 4,300 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีจำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่

ตลอดปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 14 ประเทศ ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 14 ประเทศ พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 103 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 46 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 149 เส้นทางบิน นอกจากนี้ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบินและระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3-6 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับหรือยกเลิกเส้นทางบินนั้น

ในปี 2565 ความท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรน่า (“โควิด-19”) ยังคงส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินต่อเนื่องมาจากปี 2564 แต่สถานการณ์ความต้องการในเดินทางเพิ่มขึ้น ทำให้สายการบินมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นตลอดทั้งปี อีกทั้งภาครัฐมีการปลดมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยไม่จำกัดการเดินทางเข้าหรือออกทั้งภายในและระหว่างประเทศ ในระหว่างปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางทั้งในประเทศและต่างประเทศรวมทั้งสิ้น 149 เส้นทางบิน พร้อมเปิดเส้นทางบินใหม่กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่ฟุกุโอกะ ประเทศญี่ปุ่น และธากา ประเทศบังกลาเทศ ซึ่งเป็นการเปิดเที่ยวบินไปยังประเทศทั้งสองเป็นครั้งแรก อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญอื่นๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและเส้นทางบินรองเพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ และเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเสริมความแข็งแกร่งของเส้นทางบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้ามาเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินเพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในส่วนของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2563-2564 และร้อยละ 19 ในปี 2565 โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการเส้นทางการบิน ช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **บริการรับกระเป๋าสัมภาระด่วน (Xpress Baggage):** ผู้โดยสารสามารถรับกระเป๋าสัมภาระที่สถานีปลายทางเป็นการเร่งด่วนพิเศษสามารถซื้อบริการรับสัมภาระด่วน Xpress Baggage ได้ขณะจองน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้า พร้อมการสำรองบัตรโดยสาร
- **บริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระขึ้นเครื่อง (Xtra Carry-On):** โดยปกติผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระพกพาขึ้นเครื่องได้จำนวน 2 ใบ โดยมีน้ำหนักรวมไม่เกิน 7 กิโลกรัม ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถซื้อบริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระพกพา Xtra Carry-On เพื่อนำสัมภาระขึ้นเครื่องได้มากขึ้น โดยมีกำหนดน้ำหนักเป็นใบละไม่เกิน 7 กิโลกรัม และการซื้อ Xtra Carry-on ต้องซื้อพร้อมการจองเที่ยวบินเท่านั้น
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง ซึ่งขึ้นอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ ทั้งนี้ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบิน ช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการและช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางในเวลาไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชียหรือเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต บัตรเดบิต หักบัญชีธนาคาร ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) เคาน์เตอร์เซอร์วิสพร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครองโควิด-19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็กอินที่เคาน์เตอร์เช็กอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนผู้โดยสารท่านอื่นที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ ภูเก็ต เชียงใหม่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Airport Priority Service:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็กอินที่เคาน์เตอร์เช็กอินพิเศษ รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนผู้โดยสารท่านอื่นที่สนามบินปลายทาง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็กสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าด้วยแพ็กสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกบริการที่จำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วยน้ำหนักสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม การเลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบิน และความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระซึ่งบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาประหยัด

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

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

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง สินค้าตามฤดูกาล หรือเทศกาล รวมถึงสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง เช่น แม่กุญแจล็อกสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง

2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วมที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชีย รีวอร์ด ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ต ป่าตอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย ทั้งนี้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ ยังคงหยุดให้บริการชั่วคราวในปีนี้

3. การกำหนดราคา

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

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัดและต้องจองล่วงหน้า ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสาร ทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่มีการชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนและไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง (ยกเว้นในกรณีเป็นที่นั่งค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี



เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่งในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดทำโปรโมชันเป็นครั้งคราวเพื่อเสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษสำหรับส่งเสริมการขายบัตรโดยสารในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันอยู่ที่ร้อยละ 66 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 3 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 31

4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชัน “airasia Super App” ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit หรือ Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ ได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซี ซุปเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซุปเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุดและค่าโดยสารราคาพิเศษผ่านเว็บไซต์และ airasia Super App ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด บัตรเครดิต และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง ประกอบด้วยการสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่ายทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents-OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ ตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์อย่างต่อเนื่อง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ในส่วนของค่าบัตรโดยสารที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็กเกจท่องเที่ยว หรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจ ซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับเคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมง สำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำการตลาด และการสื่อสาร โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกันเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกใช้สื่อโฆษณาแบบวงกว้าง (Mass Media) เพื่อให้เกิดการรับรู้ในผู้บริโภคส่วนใหญ่ อีกทั้งยังช่วยสร้างความจงรักภักดีในตราสินค้า (Brand loyalty) ซึ่งได้แก่ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) และจอแอลอีดีตามใจกลางเมืองทั้งในกรุงเทพมหานครและหัวเมืองตามต่างจังหวัด รวมทั้งสื่อวิทยุ ในขณะที่สื่อออนไลน์ใช้สำหรับการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งแบบวงกว้างและแบบเฉพาะกลุ่มขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการสื่อสารนั้นๆ ซึ่งยังสามารถทำให้เกิดการซื้อบริการได้โดยตรง (Conversion) เนื่องจากช่องทางหลักของการขายบัตรโดยสารคือช่องทางออนไลน์ผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของบริษัท



ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี นอกจากการจัดให้มีโปรโมชันบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชันครั้งใหญ่ปีละ 3-4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว เช่น โปรโมชันบัตรโดยสาร 0 บาท เป็นต้น เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า รวมถึงสื่อโฆษณาที่สร้างการรับรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวใหม่และน่าสนใจตามแต่ละจังหวัดหรือในต่างประเทศที่ทางสายการบินได้ทำการบินอีกด้วย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถครองส่วนแบ่งทางตลาดอันดับหนึ่งสำหรับเส้นทางบินในประเทศมาโดยตลอด อีกทั้งยังได้รับรางวัลที่บ่งบอกถึงคุณภาพมาตรฐานระดับสากลในอุตสาหกรรมการบิน เช่น รางวัลสายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลกจากสกายแทรกซ์ มาอย่างต่อเนื่องถึง 13 ปีซ้อน เป็นต้น

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือรวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com หรือผ่านทางโมบายแอปพลิเคชัน airasia Super App ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีช่องทางการติดต่อที่หลากหลายเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้สามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันท่วงที โดยได้นำเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง และพร้อมยังมีทีมงานหลังบ้าน Live Chat Agent ดูแลลูกค้าหากทาง Chatbot ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้กับทางผู้โดยสารได้ เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 จำนวน 54 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 50 ลำ เช่าจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 8 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 42 ลำ รวมถึงเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 1 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 3 ลำ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินอยู่ระหว่างรอคืนเนื่องจากหมดอายุสัญญาเช่าจำนวน 1 ลำ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติมในปี 2566 และจะทำการคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าดังกล่าว ส่งผลให้จะมีจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี 2566 จำนวน 53 ลำ

แอร์บัส A320
180 ที่นั่ง
41 ลำ



แอร์บัส A320 นีโอ
186 ที่นั่ง
11 ลำ



แอร์บัส A321 นีโอ
236 ที่นั่ง
2 ลำ



เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตระกูลแอร์บัส A320 ประกอบไปด้วยขนาดแอร์บัส A320 จำนวน 41 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 8.84 ปี และตลอดปี 2565 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 9.6 ชั่วโมง มีอัตราการใช้เครื่องบินโดยเฉลี่ยที่ 9.6 ชั่วโมง ต่อลำต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่ม Capital A แต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน โดยการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 5 โครงการ สำหรับเครื่องบินจำนวน 9 ลำโดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยโครงการแรกมีมูลค่า 1,351.4 ล้านบาท โครงการที่ 2 มีมูลค่า 1,391.0 ล้านบาท โครงการที่ 3-5 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,387.4-1,531.7 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2563 ปี 2564 และปี 2565 มีจำนวน 6,398.7 ล้านบาท 1,406.2 ล้านบาท และ 8,277.0 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 27 ร้อยละ 10 และร้อยละ 31 ของผลรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ เช่น การวางแผนการบินอย่างรัดกุม มีความถูกต้อง และไม่ใช้ปริมาณน้ำมันเกินความจำเป็น รวมถึงการปฏิบัติการบินสีเขียวที่นอกจากจะช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกออกสู่ชั้นบรรยากาศแล้ว ยังสามารถช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันในแต่ละเที่ยวบินได้เฉลี่ยถึง 44 ลิตรต่อเที่ยวบิน

3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2563 ปี 2564 และปี 2565 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2563 ปี 2564 และปี 2565 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่ของอากาศยาน

5.1 การซ่อมบำรุงอากาศยาน

ในการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่าระดับ C-Check) รวมถึงการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบระหว่างการดำเนินงาน จะดำเนินการโดยฝ่ายวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่สำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นโรงงาน (ตั้งแต่ระดับ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างคู่ค้าผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงรายอื่นๆ (Maintenance and repair organisation-MRO) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยให้เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) และ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) เป็นต้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตรวมถึงการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ Capital A ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงอากาศยานของแอร์เอเชีย

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดเก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลักคือ ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 364.1 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและมั่นคงแก่ผู้โดยสาร พนักงานทุกคน ผู้รับเหมาคู่ค้า และผู้ติดต่อ ทั้งนี้ความมุ่งมั่นดังกล่าวสอดคล้องกับการที่บริษัทฯ นำระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management system: “SMS”) ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization: “ICAO”) มาใช้ในบริษัทฯ ซึ่งครอบคลุมทุกขั้นตอนการทำงานตั้งแต่การบริการภาคพื้น ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยาน จนถึงขณะทำการบิน อีกทั้งบริษัทให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 โดยมีการดำรงรักษาและปรับปรุงการบริหารด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ซึ่งหลังจากสถานการณ์โควิด-19 ในประเทศไทยเริ่มคลี่คลายในต้นปีที่ผ่านมา การกลับเข้ามาทำงานอีกครั้งของพนักงานทุกภาคส่วนมีการปฏิบัติภายใต้มาตรการที่เรียกว่า “องค์กรปลอดโควิด” หรือโควิด-19 Free Setting ของประเทศไทย โดยบริษัทฯ สามารถรับมือสถานการณ์ได้เป็นอย่างดีเนื่องจากมีแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: “ERP”) และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP) ซึ่งมีการจัดฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ ทั้งนี้บริษัทฯ มีการปรับเปลี่ยนวิธีการฝึกอบรมและเน้นย้ำความปลอดภัยให้เข้ากับการทำงานวิถีใหม่ (New normal) จึงทำให้การควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทั้งในทุกภาคส่วนการปฏิบัติงานและของผู้โดยสารมีประสิทธิภาพที่ดี และมีความปลอดภัยตามนโยบายของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยบริษัทมุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน นำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้าด้วยราคาประหยัดอย่างมีความน่าเชื่อถือและได้รับความสะดวกสบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยิ่งยวดของผู้บริหารทุกระดับและพนักงานทุกคนขององค์กรเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ดังกล่าว

พันธกิจของบริษัท

- **สนับสนุน** การจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กรที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงานและการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจังด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลทัดเทียมกับระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร
- **บังคับใช้** ให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบหลักของผู้จัดการและพนักงานทุกคน
- **กำหนดให้ชัดเจน** เกี่ยวกับภาระรับผิดชอบและหน้าที่รับผิดชอบของผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม
- **จัดให้มีและปฏิบัติ** ตามกระบวนการชี้บ่งอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตราย เพื่อที่จะกำจัดหรือลดความเสี่ยงของผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ในระหว่างการดำเนินการหรือการปฏิบัติ เพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล
- **ยืนยันว่า** บริษัทฯ จะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัตินั้นไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบหรือข้อปฏิบัติ

- **ปฏิบัติตาม** ข้อกำหนดกฎหมายและมาตรฐาน โดยหากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- **สร้างความมั่นใจว่า** ทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ที่ได้รับการฝึกอบรมและมีทักษะที่เหมาะสมมีจำนวนเพียงพอ ที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความมั่นใจว่า** พนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ เหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง
- **กำหนดให้มีและวัดผล** สมรรถนะทางด้านความปลอดภัย ตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง
- **ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง** เกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัยโดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่าการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- **สร้างความมั่นใจว่า** ระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอกที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความเชื่อมั่น** ด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงานเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

1.2 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

ขณะที่หน่วยงานผู้ดำเนินการสนามบินที่เกี่ยวข้องได้รับผิดชอบดูแลการรักษาความปลอดภัยด้านความมั่นคงของผู้โดยสารและสัมภาระสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบและเฝ้าระมัดระวังอยู่เสมอ เพื่อให้สามารถระบุถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมที่อาจเป็นภัยต่อสายการบินและสนามบิน และผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของสายการบินและสนามบิน อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนอย่างละเอียดก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตราย ซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน โดยวัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน อีกทั้งจะมีการฝึกอบรมทบทวนรายปีจากกรณีศึกษาเพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ ICAO อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A ซึ่งลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยลดต้นทุนของกลุ่มโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 และ Gonow 4.3 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับดำเนินการขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร การบริหารจัดการ การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle Cloud Application ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน และการจัดซื้อจัดจ้าง (3) AIMS (Airline Information Management System) ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

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

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็กอินด้วยตนเองมาให้บริการเช่น ตู้เช็กอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง และช่วยลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงพัฒนาด้านการให้บริการ จึงได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ สำหรับสนามบินที่บริหารจัดการโดย บมจ. ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) ทางบริษัทให้ความร่วมมือในการติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาระบบแอปพลิเคชันรองรับการเช็กอิน การรับฝากสัมภาระ และการตรวจบัตรโดยสารผ่านอุปกรณ์อัตโนมัติ ซึ่งผู้โดยสารสามารถดำเนินการด้วยตนเองเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายปฏิรูปสนามบินแบบบูรณาการ และเพื่อมอบประสบการณ์ที่สะดวกสบายและรวดเร็วตลอดเส้นทางการเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless Airport Experience) ทั้งนี้ ทางบริษัทเริ่มทดลองการติดตั้งอุปกรณ์ตั้งแต่เดือนสิงหาคมในปีนี้เป็นต้นมา ณ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ก่อนขยายไปยัง 5 ท่าอากาศยานที่เหลือในการกำกับดูแลของ ทอท. ต่อไป

ในส่วนหน่วยงานบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นได้นำระบบ Baggage Reconciliation System (“BRS”) มาใช้ในการจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยพิจารณาเริ่มจากสนามบินท่าอากาศยานดอนเมืองก่อนซึ่งมีความหนาแน่นของปริมาณเที่ยวบินสูง และมีแผนที่จะขยายไปยังสถานีภายในประเทศ สถานีอื่นๆ ต่อไป ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกลำเลียงไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

นอกจากนั้น ทางแผนกได้มีการใช้ระบบการส่งข้อมูลผู้โดยสารและสัมภาระ มาใช้ในการทำงานสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศร่วมกับทางแผนกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสาร ทำให้แต่ละเที่ยวบินสามารถปฏิบัติงานได้ราบรื่นขึ้น สถานีปลายทางสามารถวางแผนได้ล่วงหน้า ทำให้สามารถบริหารจัดการได้ดีมากขึ้น และส่งผลทำให้เที่ยวบินสามารถออกตรงเวลาได้

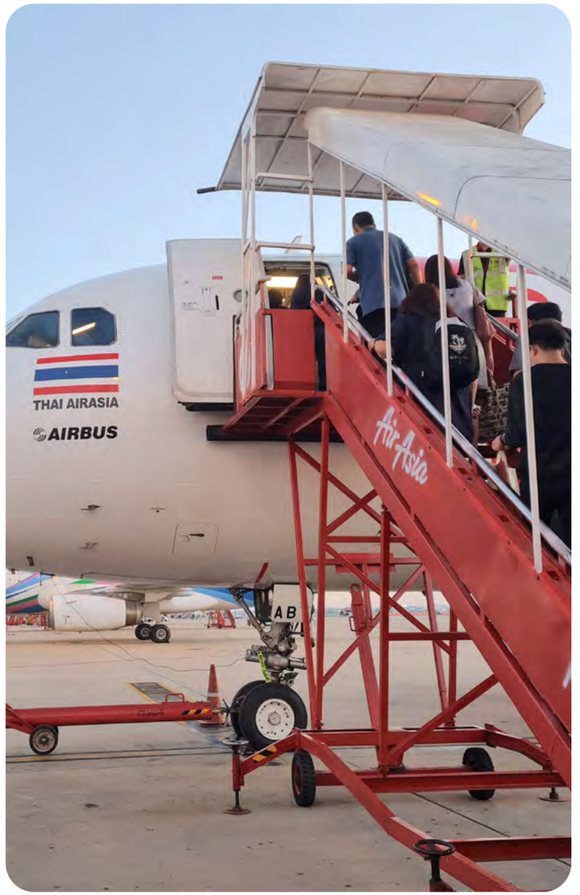
4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองชดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกายและทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน มีวงเงินความคุ้มครอง 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องรับผิดชอบเองมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดเองที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของธุรกิจสายการบินภายใต้กลุ่ม Capital A รวมต่อปีจำนวน 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบินเครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวเนื่อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภทในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปี จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

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



สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

สรุปภาพรวมปี 2565

ในปี 2565 เศรษฐกิจโลกประสบภาวะชะลอตัว โดยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เติบโตร้อยละ 2.9[1] เมื่อเทียบกับปีก่อน ชะลอตัวลงจากร้อยละ 6.0 ในปี 2564 อันเป็นผลมาจากผลกระทบต่อเนื่องของการแพร่ระบาดของโควิด-19 เป็นปีที่ 3 ทั้งนี้ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนในช่วงต้นปีส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อตลาดสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) ทั่วโลก ทำให้ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยราคาน้ำมันดิบเบรนท์พุ่งขึ้นแตะระดับ 130 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในเดือนมีนาคม ซึ่งส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มสูงขึ้นพร้อมกับเกิดการสะดุดของห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์เริ่มผ่อนคลาย ความเชื่อมั่นทางเศรษฐกิจจึงค่อยๆ ปรับตัวดีขึ้น กอปรกับการตระหนักและปรับตัวอยู่ร่วมกับโควิด-19 ได้มากขึ้น รวมไปถึงราคาน้ำมันที่ลดลงมาอยู่ในระดับ 80 ถึง 90 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในช่วงสิ้นปี

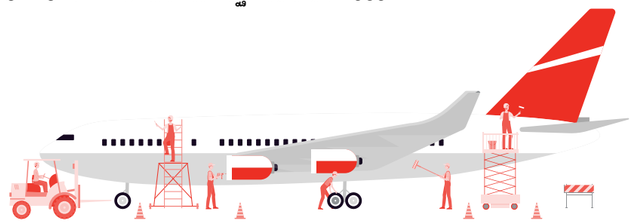
เหตุผลดังที่กล่าวมาข้างต้นได้สนับสนุนการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวตั้งแต่ในไตรมาสที่ 2 โดย RPK (คลิกดูคำนิยาม) ทั่วโลกสำหรับปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 69[2] ของระดับปี 2562 และปรับตัวดีขึ้นมาอยู่ที่ระดับร้อยละ 77 ในเดือนธันวาคม อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียนั้นช้ากว่าภูมิภาคอื่น เนื่องจากการปิดพรมแดนของประเทศจีนที่ยังคงมาตรการโควิดเป็นศูนย์ ถึงแม้ว่าจะมีความท้าทายจากหลายปัจจัย โดยเฉพาะในช่วงที่อุปสงค์การท่องเที่ยวของผู้โดยสารต่ำลงจากสถานการณ์การแพร่ระบาดที่รุนแรง สายการบินโดยทั่วไปมีการปรับตัวโดยเน้นการเติบโตในธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น โดยจากรายงานของ IATA[3] รายได้การขนส่งสินค้าทางอากาศคิดเป็นร้อยละ 28 ของรายได้รวมของสายการบินทั่วโลก เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12 ในปี 2562 สำหรับประเทศไทย การเติบโตของ GDP ในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 3.2 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากร้อยละ 1.5 ในปี 2564 เนื่องจากการฟื้นตัวที่ช้าเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่เศรษฐกิจมีการฟื้นตัวเร็วกว่าในปีก่อน ปัจจัยสำคัญที่หนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทยคือภาคการท่องเที่ยว โดยปีที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศจำนวน 11.2 ล้านคน โดยร้อยละ 41 มาจากประเทศแถบอาเซียน รวมไปถึงภาคการบริโภคและการลงทุนจากภาคเอกชน และการส่งออกไปยังสหรัฐฯ กลุ่มประเทศอาเซียน-5[4] และกลุ่มประเทศ CLMV ทั้งนี้ นักเศรษฐศาสตร์ประเมินว่าอัตราเงินเฟ้อทั่วไปในประเทศผ่านจุดสูงสุดไปแล้วในไตรมาสที่ 3 ปี 2565 ที่ร้อยละ 7.3 แต่คาดว่าจะค่อยๆ ลดลงตามลำดับ

การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยเห็นได้ชัดตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ที่ผ่านมา เมื่อรัฐบาลประกาศยกเลิกระบบการลงทะเบียนสำหรับการเดินทางเข้าประเทศไทย (Thailand Pass) ส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวเข้ามายังประเทศเพิ่มขึ้น โดย ณ สิ้นปี 2565 เทียบกับสิ้นปี 2562 สายการบินในประเทศได้กลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศกว่าร้อยละ 96 และจำนวนเที่ยวบินกลับมาอยู่ในระดับร้อยละ 78 โดยการฟื้นตัวดังกล่าวสะท้อนถึงความสำคัญของภาคการท่องเที่ยวในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของไทย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นผู้นำในตลาดในประเทศและครองส่วนแบ่งตลาดกว่า 1 ใน 3 หนุนจากจำนวนฝูงบินที่มีมากกว่าคู่แข่ง สำหรับตลาดระหว่างประเทศการให้บริการเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบินฟื้นตัวร้อยละ 45 และ 46 ตามลำดับ ซึ่งเป็นอัตราการฟื้นตัวที่ช้ากว่าตลาดในประเทศ เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวจีนกว่า 12 ล้านคน ที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2562 ไม่ได้เดินทางเข้ามาในปี 2565

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาวะอุตสาหกรรมในปี 2566

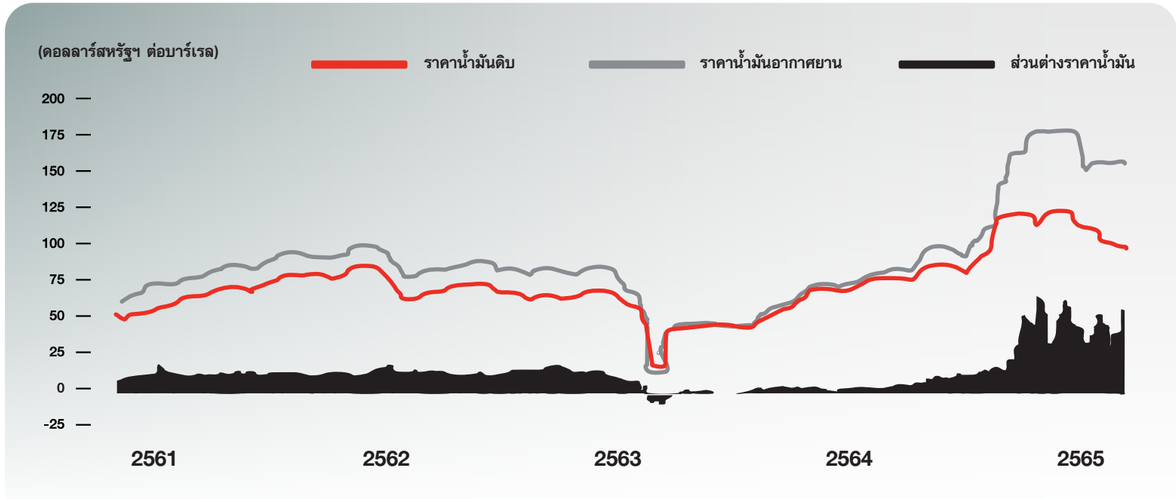
ในปี 2566 ความเห็นทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่ระบุว่าภาวะเศรษฐกิจถดถอยอาจเกิดขึ้นในอีก 12 เดือนข้างหน้าในประเทศเศรษฐกิจหลักหลายแห่ง อาทิ สหรัฐฯ ยุโรป และสหราชอาณาจักร อันเนื่องมาจากผลกระทบของอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่สูงขึ้นและผลจากสงครามรัสเซีย-ยูเครนที่ยืดเยื้อ ทั้งนี้ ข้อจำกัดเกี่ยวกับโควิด-19 คาดว่าจะผ่อนคลายลง เนื่องจากประเทศส่วนใหญ่กลับมาดำเนินกิจกรรมตามปกติแล้ว รวมถึงจีนที่ประกาศเปิดพรมแดนอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 8 มกราคม 2566 ทั้งนี้ ธนาคารโลกคาดการณ์ว่าการเติบโตของ GDP โลกในปี 2566 จะอยู่ที่ร้อยละ 1.7 ซึ่งเป็นระดับการเติบโตที่อ่อนแอที่สุดเป็นอันดับสามในรอบเกือบสามทศวรรษ ในทางกลับกัน ภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (“EAP”) ซึ่งครอบคลุมบริการเที่ยวบินกว่าร้อยละ 96 ของสายการบินไทยแอร์เอเชียในปี 2562 คาดว่าจะมีการเติบโตของ GDP ที่ร้อยละ 4.3 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยทั่วโลกถึง 260 จุด สาเหตุหลักมาจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจจีนตามการผ่อนคลายข้อจำกัดการเดินทาง โดยเศรษฐกิจจีนคิดเป็นร้อยละ 85 ของขนาดเศรษฐกิจของภูมิภาค ทั้งนี้ ภาวะเงินเฟ้อใน EAP ยังคงอยู่ในระดับต่ำกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ อย่างไรก็ตาม ยังคงมีความเสี่ยงด้านลบที่ต้องพิจารณา เช่น ปัญหาภาคอสังหาริมทรัพย์ที่อาจยืดเยื้อในจีน ภาวะการเงินโลกที่ตึงตัวมากขึ้น และการเติบโตทางเศรษฐกิจทั่วโลกที่อ่อนแอลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการส่งออกที่ภูมิภาคนี้พึ่งพาเป็นหลัก โดยสรุป ภาพรวมเศรษฐกิจทั่วโลกยังคงมีความไม่แน่นอนและเปราะบาง

ธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท.”) คาดการณ์ว่าการเติบโตของ GDP ของประเทศไทยในปี 2566 จะอยู่ที่ร้อยละ 3.7 โดยได้แรงหนุนจากการท่องเที่ยวและการบริโภคภายในประเทศที่ปรับตัวดีขึ้น ในขณะที่การส่งออกและการลงทุนอาจชะลอตัวลง โดย ณ เดือนกุมภาพันธ์ 2566 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท.”) คาดการณ์ว่าในปี 2566 จะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวน 30 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 168 จากปี 2565 หลังจากจีนเปิดพรมแดนอีกครั้ง ซึ่งจะช่วยสร้างเม็ดเงินกว่า 2.38 ล้านล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 14 ของ GDP นอกจากนี้ ธปท. ยังคาดว่าอัตราเงินเฟ้อทั่วไปจะลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 3.0 แต่ยังคงสูงกว่ากรอบเป้าหมายเงินเฟ้อที่ร้อยละ 1 ถึง 3 ซึ่งอาจนำไปสู่การปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยนโยบายเป็นร้อยละ 2 ในปี 2566 โดยคาดว่าอัตราแลกเปลี่ยนจะอยู่ในช่วง 33 ถึง 34 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ เทียบกับ 34.73 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ณ สิ้นปี 2565

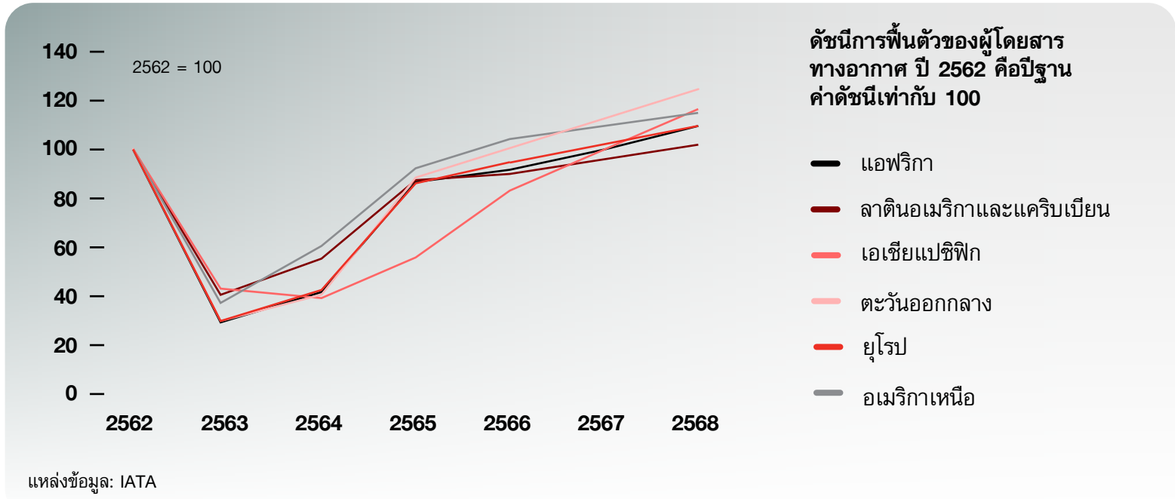


(1) World Bank’s Global Economic Prospect ฉบับเดือนมกราคม 2566
(2) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)
(3) รายงาน IATA’s Global Outlook for Air Transport ฉบับเดือนธันวาคม 2565
(4) กลุ่มประเทศอาเซียน-5 ประกอบไปด้วยประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไทย และเวียดนาม

รูปที่ 1: แนวโน้มราคาน้ำมันดิบและราคาน้ำมันอากาศยาน



รูปที่ 2: แนวโน้มการฟื้นตัวของปริมาณผู้โดยสารทางอากาศ

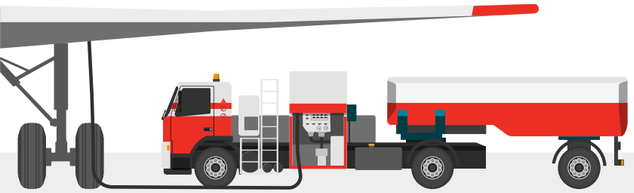


แหล่งข้อมูล: IATA

จากข้อมูลของ IATA สายการบินทั่วโลกอยู่ในช่วงการฟื้นตัวของผลกำไร โดยสายการบินในอเมริกาเหนือมีผลการดำเนินงานที่พลิกเป็นกำไรแล้วในปี 2565 ตามด้วยสายการบินในยุโรปและตะวันออกกลาง ที่คาดการณ์ว่าจะมีผลกำไรในปี 2566 และภูมิภาคที่เหลือในปี 2567 สำหรับสายการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก IATA คาดว่าจำนวนที่นั่งโดยรวมจะฟื้นตัวได้ร้อยละ 76 ของระดับก่อนโควิด-19 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับปีก่อน แม้ว่าจะช้ากว่าภูมิภาคอื่นๆ อย่างเช่น อเมริกาเหนือและยุโรป ที่คาดว่าจะฟื้นตัวได้ร้อยละ 99 และร้อยละ 89 ของระดับก่อนโควิด-19 ตามลำดับ โดยราคาน้ำมันคาดว่าจะปรับตัวลงมาอยู่ที่ระดับ 80 ถึง 90 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2566 อย่างไรก็ตาม ส่วนต่างราคาน้ำมันอากาศยานและราคาน้ำมันดิบอาจยังคงอยู่ในระดับสูงจากข้อจำกัดด้านกำลังการกลั่น ซึ่งอาจทำให้สายการบินได้รับประโยชน์จากการลดลงของราคาน้ำมันได้ไม่เต็มที่ และอาจยังคงเป็นปัจจัยกดดันผลประกอบการของสายการบินในปี 2566

2. การแข่งขัน

อุตสาหกรรมการบินเริ่มมีการฟื้นตัวจากปีก่อน โดยการแข่งขันในปี 2565 มีภาวะผ่อนคลายเนื่องจากข้อจำกัดด้านอุปทานในอุตสาหกรรม โดยมีการออกแคมเปญส่งเสริมการขายที่เน้นช่วงไฮซีซั่นเป็นหลัก ปริมาณที่นั่งที่จำกัดเมื่อเทียบกับอุปสงค์คงค้าง รวมถึงการให้ความสำคัญในการทำกำไรของสายการบิน ทำให้ราคาค่าตั๋วโดยสารปรับตัวสูงขึ้น นอกจากนี้ สายการบินมีการเก็บค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงซึ่งช่วยชดเชยผลกระทบบางส่วนจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นจากสงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน ในทางกลับกัน การอ่อนค่าของเงินบาทในช่วง 9 เดือนแรกของปี ได้กดดันผลประกอบการของสายการบินต่างๆ ทั้งนี้ เงินบาทกลับมาแข็งค่าขึ้นอย่างมากในไตรมาสสุดท้าย ทำให้ลดแรงกดดันต่อระดับของส่วนของผู้ถือหุ้นในแต่ละสายการบิน ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมการบินจะมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง แต่หลายสายการบินยังคงประสบภาวะขาดทุน ขาดสภาพคล่อง รวมถึงการประกาศล้มละลายและเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ



การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน นอกจากนี้มีการหารายได้เพิ่มเติม อาทิ การเปิดภัตตาคารอร่อยล้นฟ้าและพัฒนาต่อยอดสู่ธุรกิจบริการขนส่งสินค้า อนึ่ง เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ต่อมาเมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ และล่าสุดเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2565 ศาลล้มละลายกลางมีคำสั่งเห็นชอบด้วยข้อเสนอขอแก้ไขแผนฟื้นฟูกิจการของการบินไทย ทั้งนี้ การบินไทยรายงานกำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) เป็นบวกในปี 2565 จากการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาค่าโดยสาร อีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันสายการบินนกแอร์ได้เข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลางในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ ทั้งนี้ นกแอร์ยังคงสามารถครองส่วนแบ่งตลาดภายในประเทศใหญ่เป็นอันดับสองรองจากไทยแอร์เอเชีย

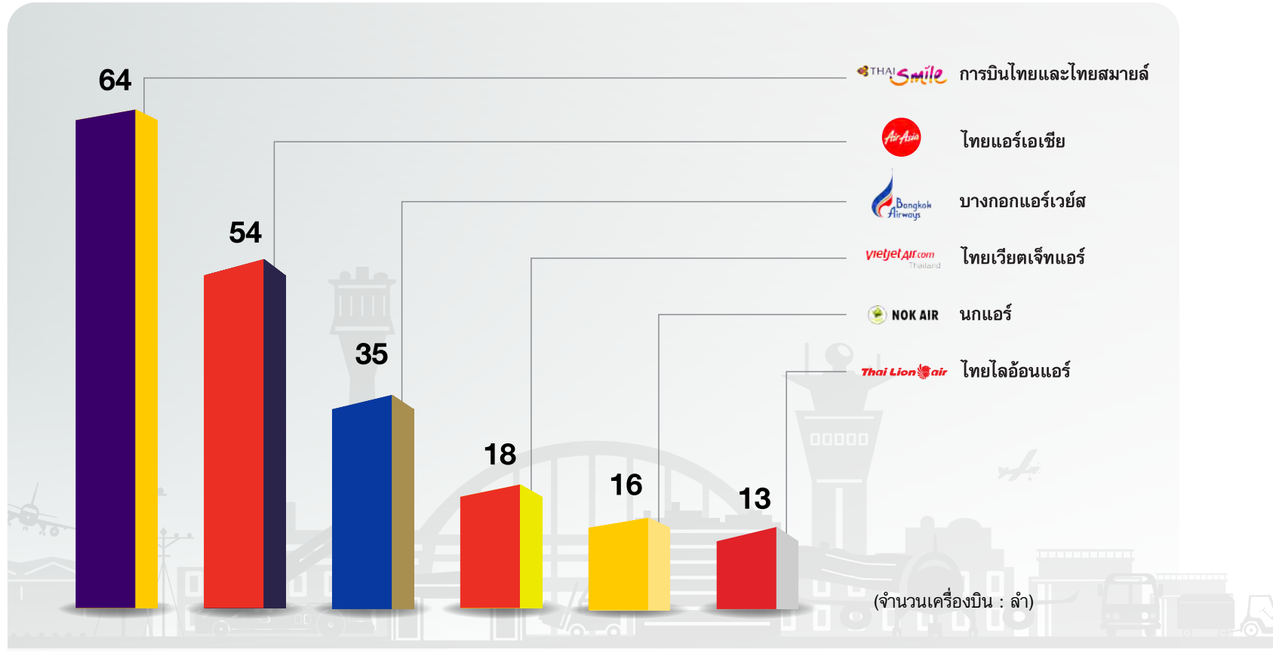
บางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้ สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง จากฐานปฏิบัติการบินแต่ละแห่งของสายการบิน ครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ สายการบินบางกอกแอร์เวย์สยังคงให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงการเมืองการบินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงธุรกิจบริการภาคพื้น ครัวการบิน และคลังสินค้า รวมทั้งได้จัดตั้งทรัสต์เพื่อการลงทุนในสิทธิการเช่าอสังหาริมทรัพย์สนามบิน (BAREIT) ด้วยเงินลงทุน 14,300 ล้านบาท เพื่อซื้อสิทธิการเช่าที่ดิน อาคาร ลานบิน ลานจอดเครื่องบิน อาคารผู้โดยสาร รวมถึงทรัพย์สินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานสนามบินสมุย

ไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชูกลยุทธ์ราคาค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินหลักในประเทศ นอกจากนี้สายการบินเริ่มทำธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A330 มีฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ไทยเวียตเจ็ทแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียตเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่เดือนกันยายน ปี 2559 นับเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นด้านการทำโปรโมชันหรือขยายเส้นทางการบิน นอกจากนี้ยังเน้นธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อเพิ่มรายได้เสริม ในเดือนกรกฎาคม 2565 ไทยเวียตเจ็ทแอร์ ได้เริ่มธุรกิจให้บริการจองที่พักและสายการบิน (OTA) ภายใต้ชื่อ “Skyfun.travel”

ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์มุ่งสร้างความแข็งแกร่งในฐานะผู้นำตลาดภายในประเทศ และขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศผ่านกลยุทธ์การกำหนดราคาที่ปรับตามปัจจัยต่างๆ (Dynamic Pricing) ตารางเวลาบินที่ผู้โดยสารนิยม ความถี่ของเที่ยวบิน คุณภาพการบริการและประสิทธิภาพความตรงต่อเวลาที่โดดเด่น ทั้งนี้ ไทยแอร์เอเชียได้มีการปรับเพิ่มเส้นทางบินให้เหมาะสมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ซึ่งรวมถึงการกลับมาให้บริการในเส้นทางต่างๆ ที่เคยให้บริการก่อนการเกิดโรคระบาดให้มากที่สุด และเพิ่มจุดหมายปลายทางใหม่ๆ เช่น ฟุกุโอกะ ประเทศญี่ปุ่น และธากา ประเทศบังกลาเทศเป็นครั้งแรก หากต้องการเรียนรู้เพิ่มเติมเกี่ยวกับกลยุทธ์ทางธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชีย (อ่านเพิ่มเติมได้ที่ส่วนกลยุทธ์ธุรกิจในหน้าถัดไป)

สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จาก กพท. ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



แหล่งข้อมูล: สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและเอกสารเผยแพร่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) ไทยไลอ้อนแอร์ (5) ไทยเวียตเจ็ทแอร์ (6) อินดิโก และ (7) ซิปแอร์

2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียตเจ็ทแอร์

กลยุทธ์ธุรกิจในปี 2566

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะนำเสนอบริการการบินที่เน้นคุณภาพพร้อมทั้งราคาที่สมเหตุสมผลแก่ทั้งคนไทยและนักท่องเที่ยวที่มาเยือนประเทศไทย ในฐานะผู้นำในการให้บริการสายการบินราคาประหยัด บริษัทให้ความสำคัญกับประสบการณ์และความพึงพอใจของลูกค้า โดยเห็นได้จากการที่บริษัทได้รับรางวัลระดับโลกในด้านอัตราการตรงต่อเวลา (“On-Time Performance หรือ OTP”) โดยในปีที่ผ่านมา สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลสายการบินราคาประหยัดที่มีอัตราการตรงต่อเวลาอันดับที่ 2 ของโลกจาก OAG และอันดับหนึ่งในสามของโลกจาก Cirium อีกทั้งยังเน้นเรื่องความปลอดภัยในการโดยสาร และเครือข่ายเส้นทางการบินที่กว้างขวาง ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงครองส่วนแบ่ง 1 ใน 3 ของตลาดภายในประเทศ และตั้งเป้าจะครองส่วนแบ่งผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญในทุกเส้นทางบินภายในประเทศต่อไป

สำหรับปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนที่จะกลับมาให้บริการเส้นทางบินในประเทศทั้งหมดที่เคยเปิดให้บริการในปี 2562 ซึ่งคาดว่าจะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้กว่า 13 ล้านคน สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ นอกจากตลาดอาเซียนแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะให้บริการนักท่องเที่ยวจีนที่คาดว่าจะกลับเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยหลังจากการเปิดพรมแดนเมื่อต้นปี โดยจากประวัติการบินในอดีต บริษัทตั้งเป้าที่จะขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 10-15 ของนักท่องเที่ยวจีนที่จะเข้ามาในประเทศไทยปีนี้ ในขณะเดียวกัน บริษัทคาดว่าจะยังคงสามารถรักษาฐานนักท่องเที่ยวในตลาดเอเชียใต้ได้อย่างแข็งแกร่ง โดยรวมแล้ว บริษัทคาดว่าจะขนส่งผู้โดยสารรวมได้ไม่น้อยกว่า 20 ล้านคนในปี 2566 เทียบกับ 22 ล้านคนในปี 2562

ณ ปลายปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินทั้งหมด 54 ลำ โดยอยู่ในระหว่างการส่งคืน 1 ลำ และทำการปฏิบัติการบินทั้งหมด 42 ลำ บริษัทไม่มีแผนที่จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินใหม่ในปี 2566 อย่างไรก็ตาม หากมีความต้องการในการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นมากกว่าที่คาดการณ์ บริษัทมีแผนในการนำเครื่องบินเข้ามาทำการบินเพิ่มเติม เช่น การหมุนเวียนเครื่องบินสำรองภายในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นการชั่วคราว เป็นต้น สำหรับในปีถัดๆ ไป หากจำเป็นต้องขยายฝูงบิน บริษัทมีแผนที่จะจัดหาเครื่องบินรุ่น A321neo และ A320neo ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ล่าสุดและมีประสิทธิภาพมากที่สุดในตระกูลแอร์บัส A320 โดยมีจำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 30 และใช้เชื้อเพลิงต่อผู้โดยสารหนึ่งคนน้อยลงเมื่อเทียบกับฝูงบิน A320ceo ซึ่งเป็นฝูงบินส่วนใหญ่ที่มีในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฐานปฏิบัติการบินทั้งหมดสี่ฐาน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ ภูเก็ต) ซึ่งสนับสนุนให้บริษัทสามารถรักษาความสามารถในการแข่งขันกับคู่แข่งในเส้นทางบินที่ทับซ้อนกัน และสามารถทำตลาดในเส้นทางบินข้ามภูมิภาคหลายเส้นทางที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินเดียวที่ทำการบิน ทั้งนี้ ฐานปฏิบัติการบินที่สุวรรณภูมิจะยังคงเปิดโอกาสสำหรับบริการต่อเที่ยวบิน (fly-thru) และบริการพื้นที่ระวางสินค้า (cargo) ที่มีศักยภาพ ซึ่งขับเคลื่อนโดยอุปสงค์ภายนอกประเทศ

จากพฤติกรรมของลูกค้าและผู้โดยสารที่เปลี่ยนไป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับปรุงการให้บริการของ airasia Super App อย่างต่อเนื่อง โดยใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งของธุรกิจสายการบินและพันธมิตรทางธุรกิจเพื่อขยายบริการไปสู่ธุรกิจอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว เช่น บริการส่งอาหารเดลิเวอรี และบริการเรียกรถรับ-ส่ง ที่เปิดตัวในต้นปี 2565 เป็นต้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเร่งยกระดับจุดบริการผู้โดยสารต่างๆ เป็นระบบดิจิทัล ซึ่งรวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยีการจดจำใบหน้าร่วมกับผู้ให้บริการสนามบิน เพื่อการเช็กอินที่สะดวกและง่ายยิ่งขึ้น และปรับปรุงแชทบอท (Chatbot) เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น

โดยรวมแล้ว ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้ความสำคัญกับความสามารถในการทำกำไรและการปรับปรุงกระแสเงินสด ทั้งนี้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว บริษัทจะมุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์การกำหนดราคาที่ปรับตามปัจจัยต่างๆ (Dynamic Pricing) และจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางบินเพื่อทำกำไรอย่างเหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงให้ความสำคัญกับการควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่าย โดยมุ่งลดต้นทุนต่อหน่วยลงเพิ่มเติม สนับสนุนด้วยสภาวะการท่องเที่ยวที่กลับสู่ภาวะปกติมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทคาดว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินจะเริ่มลดลง หลังผ่านช่วงการส่งคืนเครื่องบินในปีที่ผ่านมาและนำฝูงบินทั้งหมดกลับมาปฏิบัติการบินได้ครบในปีนี้ นอกจากนั้น ฝ่ายบริหารจะพิจารณาการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและราคาเชื้อเพลิงตามความเหมาะสม การตัดสินใจพักงานพนักงานบางส่วนโดยยังคงสัญญาจ้างไว้ (furlough) ในช่วงที่เกิดโควิด-19 ทำให้บริษัทสามารถกลับมาทำการบินได้เร็วกว่าคู่แข่ง โดยแนวทางนี้จะดำเนินต่อไปอีกระยะเพื่อให้แน่ใจว่าจะมีจำนวนพนักงานเพียงพอและพร้อมสำหรับฝูงบินทั้งหมดที่กลับมาปฏิบัติการบิน

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงทำงานร่วมกับหน่วยงานภาครัฐในการสนับสนุนกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวต่างๆ ทั้งในและระหว่างประเทศ ซึ่งรวมถึงการทำแคมเปญร่วมกันเพื่อเปิดตัวเส้นทางใหม่ๆ ในเมืองรองที่มีความต้องการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีส่วนร่วมในการหารือในประเด็นสำคัญต่างๆ กับภาครัฐ เช่น การกำหนดเพดานภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยานที่เหมาะสม และประเด็นความยั่งยืนของอุตสาหกรรมในระยะยาว เพื่อประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่ายของบริษัท



ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

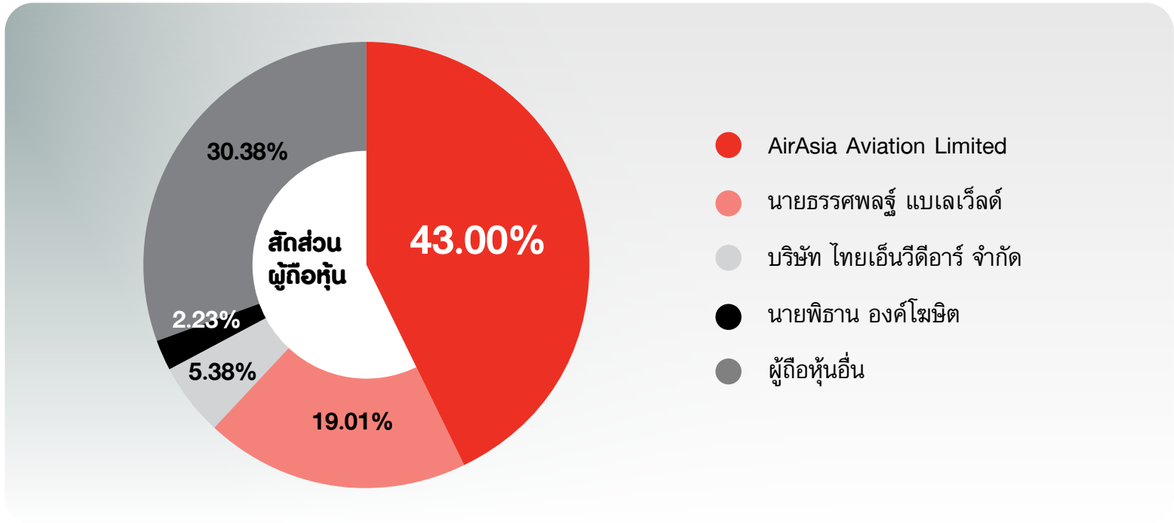
หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 1,216,428,571.30 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 12,164,285,713 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 946,183,270 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 94,618,327 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท



ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. AirAsia Aviation Limited [1], [2]	5,230,616,671	43.00
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2,312,088,286	19.01
3. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	654,585,368	5.38
4. นายพิธาน องค์โฆษิต	271,536,896	2.23
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	222,587,254	1.83
6. นายธนรัชต์ พสวงศ์	180,860,822	1.49
7. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	179,191,340	1.47
8. กองทุนเปิด เค หุ้นทุนบริพัตรเพื่อการเลี้ยงชีพ	113,454,295	0.93
9. นายปรินทร์ โลจนะโกสินทร์	113,210,985	0.93
10. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	107,059,063	0.88

หมายเหตุ [1] AirAsia Aviation Limited (“AAA”) (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็น AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”)) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ถือหุ้นร้อยละ 100

[2] Capital A ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

Capital A Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ Capital A มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	509,000,000[1]	12.23	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082[2]	12.41	-	-
Positive Boom Limited	332,498,504[3]	7.99	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	1,600,000[4]	0.04	1,025,485,082[6]	24.64
นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2,000,000[5]	0.05	1,025,485,082[6]	24.64
Choi Chiu Fai, Stanley	-	-	332,498,504[7]	7.99

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) Positive Boom Limited ภายใต้การถือหุ้นในชื่อ Positive Boom Limited และ Kenanga Nominees (Asing) Sdn. Bhd.
(4) นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
(5) นายคามารูดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
(6) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2559 ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.
(7) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2559 ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Positive Boom Limited

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 7 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	94,618,320	100.00
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2	0
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
7. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
รวม	**94,618,327**	**100.00**

การออกหลักทรัพย์อื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้ออกหลักทรัพย์อื่น ประกอบไปด้วย หุ้นกู้แปลงสภาพและหุ้นกู้โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ออกหุ้นกู้แปลงสภาพประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันให้แก่บุคคลในวงจำกัด เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564 จำนวน 2,200 ล้านบาท อายุไม่เกิน 2 ปี และไม่มีอัตราดอกเบี้ย โดยมีอัตราแปลงสภาพคือหุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วย สามารถแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น และราคาแปลงสภาพที่ 1.75 บาทต่อหุ้น โดยจัดสรรให้แก่ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มูลค่า 1,200 ล้านบาท จำนวน 1,200,000 หน่วย และนอร์ธ เฮเว่น ไทย ไพรเวทอิควิตี้, แอล.พี. มูลค่า 1,000 ล้านบาท จำนวน 1,000,000 หน่วย โดยบริษัทฯ มีจำนวนหุ้นที่ออกเพื่อรองรับการแปลงสภาพไว้ไม่เกิน 1,257,142,857 หุ้น โดยในระหว่างปี 2565 นอร์ธ เฮเว่น ไทย ไพรเวทอิควิตี้, แอล.พี. ได้ใช้สิทธิแปลงสภาพหุ้นกู้ทั้งหมดจำนวน 1,000,000 หน่วย จึงมีหุ้นที่เกิดจากการแปลงสภาพจำนวน 571,428,572 หุ้น จึงทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีหุ้นกู้แปลงสภาพคงเหลือจำนวน 1,200,000 หน่วยและเหลือจำนวนหุ้นที่ออกเพื่อรองรับการแปลงสภาพไว้ไม่เกินจำนวน 685,714,285 หุ้น

2. หุ้นกู้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วยหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ มีประกัน ไม่มีประกัน และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่รายละเอียดดังต่อไปนี้

หุ้นกู้	มูลค่าที่ยังไม่ได้ไถ่ถอน (ล้านบาท)	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระดอกเบี้ย	การจัดอันดับความน่าเชื่อถือ
ครั้งที่ 1/2564 ชุดที่ 1 (หุ้นกู้ไม่มีประกัน)	0 (ไถ่ถอนในปี 2565 จำนวน 600 ล้านบาท)	19 พ.ค. 2560	19 พ.ค. 2565	3.28	ทุกครึ่งปี	-
ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 1 (หุ้นกู้ไม่มีประกัน)	0 (ไถ่ถอนในปี 2565 จำนวน 1,200 ล้านบาท)	26 มิ.ย. 2561	26 เม.ย. 2565	6.75	ทุกครึ่งปี	BB- (1)
ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 2 (หุ้นกู้ไม่มีประกัน)	1,000.00	26 มิ.ย. 2561	26 มิ.ย. 2566	2.95	ทุกครึ่งปี	BB- (1)
ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 2 (หุ้นกู้ไม่มีประกัน)	0 (ไถ่ถอนในปี 2565 จำนวน 80 ล้านบาท)	6 ต.ค. 2564	6 เม.ย. 2565	3.28	ทุกครึ่งปี	BB- (1)
ครั้งที่ 1/2565 (หุ้นกู้มีประกันและผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด)	1,431.50	30 มิ.ย. 2565	30 มิ.ย. 2567	6.80	ทุกไตรมาส	-
ครั้งที่ 2/2565 (หุ้นกู้มีประกัน)	750.00	30 ก.ย. 2565	30 ก.ย. 2566	6.00	ทุกไตรมาส	-
รวม	**3,181.50**					

หมายเหตุ (1) หุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือจากโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ข้อมูล ณ วันที่ 8 มีนาคม 2565)

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผลได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า 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 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายปันผล

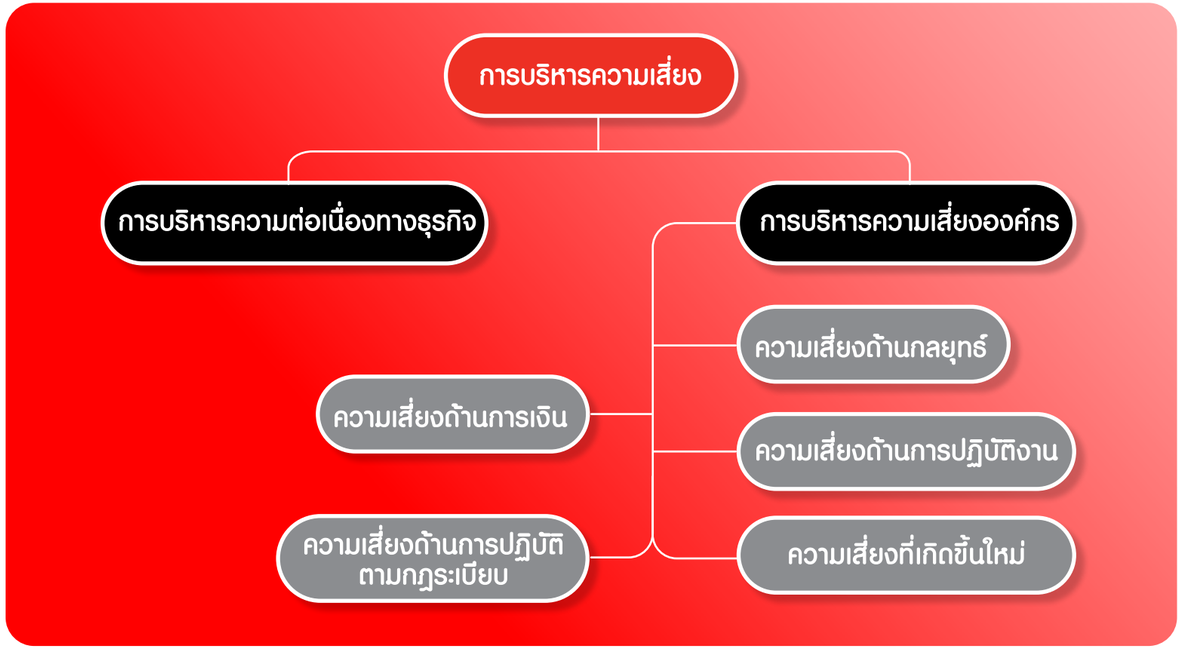
นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล

การบริหารจัดการความเสี่ยง

(GRI 2-16)

ในปี 2565 ที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้เผชิญกับความเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง โดยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ช่วยให้ผู้บริหารมีการตัดสินใจต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้ดีขึ้น รวมถึงการลดความไม่แน่นอนทางด้านปฏิบัติการ เพิ่มการบริหารทรัพยากรเพื่อประสิทธิภาพสูงสุด เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น ระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท



บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยง ในด้านจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management, “ERM”) ที่เป็นไปตามหลักสากลตามแนวทางมาตรฐาน ISO 31000 และในส่วนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management, “BCM”) ตามหลักสากลมาตรฐาน ISO 22301 ซึ่งนโยบายการบริหารความเสี่ยง ยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและเน้นย้ำให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อผลประกอบการที่ดี ลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee)[1] ประกอบไปด้วยประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยคณะกรรมการนั้นมีหน้าที่สำคัญในด้านการสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยง ทั้งการสื่อสารจากระดับผู้บริหารถึงพนักงานในบริษัท รวมถึงการใช้วิธีการเชิงบวก เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ นโยบายการบริหารความเสี่ยง ยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและเน้นย้ำให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งประเภทของความเสี่ยงในองค์กรเป็นทั้งหมด 5 กลุ่มหลัก ซึ่งเป็นความเสี่ยงหลักที่แตกต่างกันและสอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัท[1] ประกอบไปด้วย



(1) ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและกระบวนการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัท ที่ https://www.aavplc.com

การกำกับดูแลความเสี่ยง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการกำหนดให้การกำกับดูแลความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการดูแลทั่วทั้งองค์กร ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ถือเป็นส่วนหนึ่งที่ให้ความสำคัญเมื่อปฏิบัติหน้าที่ และโครงสร้างการกำกับดูแล รวมไปถึงหน้าที่ความรับผิดชอบมีความเหมาะสม และส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิผล

การบริหารความเสี่ยงผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ

จัดการอบรมให้กับตัวแทนในการจัดการความเสี่ยงของแต่ละหน่วยงาน เพื่อการร่วมประเมินที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพในการจัดการความเสี่ยง

ความตระหนักในการบริหารความเสี่ยง

สร้างความตระหนักและเน้นย้ำความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับขั้นผ่านระบบ E-learning

การสื่อสารเพื่อบริหารความเสี่ยง

สื่อสารนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงและการวัดผลผ่าน KPI ประจำปี

การรายงานด้านบริหารความเสี่ยง

รายงานการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้กับคณะผู้บริหารในทุกๆ ไตรมาส และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทุกๆ ครึ่งปี

วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักว่าการบริหารความเสี่ยงที่ดีและทั่วถึงสามารถสร้างได้จากการผลักดันให้พนักงานทุกคนรับรู้ถึงการบริหารความเสี่ยงผ่านวัฒนธรรมองค์กร บริษัทจึงได้มุ่งมั่นที่จะสร้างและส่งเสริมวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่อง และสามารถวัดผลได้

กระบวนการบริหารความเสี่ยง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งแนวทางและปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ISO 31000 ซึ่งประกอบไปด้วยการดำเนินการทั้งหมด 7 ขั้นตอน ดังต่อไปนี้

1. **กำหนดและทบทวนเกณฑ์การประเมินความเสี่ยง** ทั้งภายในและภายนอก รวมไปถึงการกำหนดกลยุทธ์ วัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัท และความเสี่ยงที่ยอมรับได้
2. **การระบุความเสี่ยง** ที่ก่อให้เกิดผลกระทบในแง่ลบต่อการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของบริษัท ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก
3. **การประเมินความเสี่ยง** จากความเสี่ยงที่ได้ระบุไว้โดยคำนึงถึงความน่าจะเป็นในการเกิดความเสี่ยงและระดับผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการจัดลำดับความสัมพันธ์ของความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อเนื่องกับความเสี่ยงอื่นๆ โดยแบ่งเป็นระดับของความเสี่ยง
4. **การทำแผน** เพื่อเตรียมการจัดการเพื่อลดผลกระทบของภัยคุกคามที่เกิดขึ้นและเพื่อเพิ่มโอกาสในด้านธุรกิจโดยคำนึงถึงระดับความเสี่ยงไปพร้อมกันกับการบริหารจัดการต้นทุน
5. **การดำเนินงานหรือการตอบสนอง** ต่อความเสี่ยงที่ต้องดำเนินการสำหรับความเสี่ยงในระดับสูง และสูงมากที่เกิดขึ้น
6. **ติดตามและทบทวน** ระบบการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิภาพการควบคุม และการเปลี่ยนแปลงต่อภาคธุรกิจ
7. **สื่อสารและรายงาน** ต่อฝ่ายตรวจสอบและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการรายงานต่อฝ่ายบริหารอย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk)

1. การแข่งขันในตลาดปัจจุบัน

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงส่งผลให้หลายสายการบินต้องปิดตัวลงหรือลดขนาดกิจการเพื่อความอยู่รอด บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามประคับประคองธุรกิจให้ดำเนินอย่างต่อเนื่องด้วยกลยุทธ์ “มากกว่าสายการบิน” เพื่อขยายตลาดในกลุ่มธุรกิจอื่น เช่น ธุรกิจบริการขนส่งสินค้า และธุรกิจส่งอาหาร ทั้งนี้กลยุทธ์ดังกล่าวทำให้สายการบินสามารถรักษาฐานลูกค้าเดิมด้วยการนำเสนอสินค้าและบริการที่มีความหลายหลากมากกว่าประสบการณ์ด้านการบิน และเป็นการเพิ่มฐานลูกค้าใหม่ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังให้ความสำคัญกับกลยุทธ์การเป็นผู้นำตลาดด้านสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จึงรักษาบุคลากรสำคัญขององค์กร อาทิ ช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน วิศวกรการบิน และนักบิน รวมถึงการรักษาสภาพอากาศยานแม้ในช่วงวิกฤต เพื่อให้บริษัทสามารถกลับมาปฏิบัติการบินได้ทันทีหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มคลี่คลายและอุตสาหกรรมการบินกลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง สอดคล้องกับรายงานพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศส่งผลให้บริษัทสามารถขยายเส้นทางบินได้ทั้งหมด 58 เส้นทาง ไปยังจุดหมายปลายทางกว่า 13 แห่ง สามารถปฏิบัติการบินได้

ทั้งหมด 65,300 เที่ยวบิน จึงทำให้มียอดผู้โดยสารเดินทางระหว่างภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกมากถึง 9.9 ล้านคนในปีที่ผ่านมา แม้การเดินทางระหว่างประเทศยังมีข้อจำกัดอยู่ก็ตาม

2. การเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทเนื่องจากสื่อสังคมออนไลน์

ปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีบทบาทสำคัญกับชีวิตของเราในทุกๆ ด้าน รวมไปถึงการทำธุรกรรมกับสายการบินที่มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาพัฒนาช่วยให้การเดินทางง่ายและสะดวกสบายมากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งสู่การเป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย โดยเปลี่ยนมาให้บริการในฐานะตัวแทนท่องเที่ยวออนไลน์ หรือ Online Travel Agency (OTA) ให้ลูกค้าสำรองที่นั่งบัตรโดยสารจาก 700 สายการบินชั้นนำทั่วโลกในรูปแบบดิจิทัล เพื่อยกระดับการบริการ มีการพัฒนาระบบ AVA (AirAsia Virtual Allstars) คือโปรแกรม Chatbot ทำงานโดยระบบปัญญาประดิษฐ์ (AI) ที่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์และบริการของแอร์เอเชีย รวมถึงเสนอตัวเลือกอื่นๆ โดยอัตโนมัติเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารได้อย่างรวดเร็ว ทุกที่ ทุกเวลา สถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทำให้ผู้โดยสารมีข้อสงสัยมากมาย จึงส่งข้อร้องเรียนผ่านระบบ AVA เป็นจำนวนถึง 45 ล้านครั้ง นับว่าเป็นปริมาณมหาศาลมากกว่า 5 เท่าเมื่อเทียบกับคำร้องต่างๆ ที่ส่งผ่านระบบในปีก่อนหน้า เป็นเหตุให้ระบบสามารถโต้ตอบได้เพียงร้อยละ 80 ทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่พึงพอใจ และแสดงความรู้สึกผ่านทางสื่อสังคมออนไลน์ ส่งผลต่อภาพลักษณ์ และความน่าเชื่อถือของบริษัท และอาจทำให้สูญเสียรายได้ด้วยเช่นกัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมมือในการเพิ่มการสื่อสารรายละเอียด ขั้นตอน วิธีการ และประโยชน์ของระบบสอบถามอัตโนมัติให้ผู้โดยสารได้รับทราบและเข้าใจ รวมถึงการเพิ่มชุดคำสั่งให้กับระบบ AVA ให้สามารถเข้าถึงความต้องการของผู้โดยสารมากขึ้น ทั้งนี้ กลุ่มแอร์เอเชียมีแผนการจะยกระดับ AVA ด้วยซอฟต์แวร์ใหม่ที่พัฒนาขึ้นเพื่อตอบโจทย์ลูกค้ามากยิ่งขึ้น และอาจมีการเปลี่ยนชื่อเพื่อสร้างภาพลักษณ์ใหม่ในปีหน้า นอกจากนี้ บริษัทขยายช่องทางการสื่อสารด้วยโปรแกรม Chatbot นี้ไปยังสื่อสังคมออนไลน์อื่นๆ นอกเหนือจากแพลตฟอร์มของบริษัท อาทิ WhatsApp WeChat Facebook Messenger โดยมีโครงการขยายผลต่อไปยังช่องทาง Twitter Line และ Viber ในอนาคตอันใกล้

3. มลภาวะทางอากาศจากการปฏิบัติการบินและการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โครงการชดเชยและการลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) เป็นโครงการระดับโลกเพื่อจัดการการปล่อยมลพิษจากการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศโดยข้อตกลงในปี 2559 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดให้ 1) สายการบินที่จัดการการบินด้วยเครื่องบินที่มีน้ำหนักมากกว่า 5,700 กิโลกรัม เมื่อบินขึ้น 2) มีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ 10,000 ตันต่อปีในเส้นทางระหว่างประเทศ 3) มีการดำเนินกิจการมากว่า 3 ปี และ 4) บินระหว่างทั้งสองรัฐที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางกับสายการบินและกำลังอยู่ในขั้นตอนนำร่องของ CORSIA สายการบินต้องตรวจสอบและรายงานการปล่อยมลพิษตั้งแต่ปี 2562 และซื้อหน่วยลดการปล่อยมลพิษที่สร้างขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมการควบคุมการเพิ่มขึ้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สูงกว่าระดับปีฐาน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

ด้วยการเดินทางทางอากาศที่มีอัตราเพิ่มขึ้นทั่วโลก สร้างแรงกดดันให้องค์กรด้านการบินเร่งดำเนินการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ตามเงื่อนไขดังกล่าว ดังนั้น การปฏิบัติตาม CORSIA จะช่วยให้สายการบินระหว่างประเทศสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบสากล บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเลือกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ให้เข้าร่วมเพื่อเป็นต้นแบบสำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติเบื้องต้นในการรองรับมาตรการ CORSIA และกำหนดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2562-2563 เพื่อใช้เป็นฐาน และสายการบินที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเกินกว่าปริมาณที่กำหนดในปีฐานจะต้องจ่ายค่าชดเชยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป

ดังนั้น มาตรการดังกล่าวจึงเป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับธุรกิจสายการบินด้านการดำเนินกิจการ ทำให้สายการบินต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการจัดการกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และอาจต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น เช่น ภาษีคาร์บอน การลงทุนในเทคโนโลยีใหม่เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน เป็นต้น เป็นสาเหตุให้ค่าโดยสารอาจมีราคาสูงขึ้น ทำให้ความต้องการซื้อของผู้โดยสารลดลง

บริษัทจึงได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อใช้เชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบินให้ได้ประสิทธิภาพสูงที่สุดและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดออกเป็น 4 แนวทางหลัก ได้แก่ [1] การจัดการฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพด้วยอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320neo และ A321neo ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในอากาศยานเชิงพาณิชย์ลำตัวแคบที่ประหยัดน้ำมันที่สุด [2] การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม บริษัทจัดตั้งโครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงหรือปฏิบัติการบินสีเขียวที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Operating Procedure) อาทิ การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับอย่างเหมาะสม การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น เป็นต้น [3] การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน (Sustainable aviation fuels: SAF) และ [4] การซื้อคาร์บอนเครดิต โดยในปี 2565 ที่ผ่านมา บริษัทได้ดำเนินกิจกรรมครอบคลุมแนวทางดังกล่าว ส่งผลให้ระดับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ยังต่ำกว่าเกณฑ์ของปี 2563 จึงไม่มีภาระผูกพันบังคับชดเชยปริมาณคาร์บอนที่ปล่อยออกไป

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk)

1. การประกอบธุรกิจโดยใช้อากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียวทั้งฝูงบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการใช้งานอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เนื่องจากอากาศยานทั้งหมดเป็นแอร์บัสอย่างเดียว อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งอากาศยานลำใหม่ในตระกูลแอร์บัส ตามคำสั่งซื้อของบริษัท และหากพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของอากาศยานรุ่นแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A จะกระทบอากาศยานทั้งหมดโดยอาจทำให้ [1] อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหา ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร [2] เมื่อสัญญาเช่าหมดลงอาจส่งผลต่อการดำเนินการบินของบริษัท และด้านการเงินเนื่องจากความผันผวนของราคา A320 ที่ผ่านการใช้งาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น ซึ่งครอบคลุมทุกรายละเอียดของรูปแบบอากาศยานและเครื่องยนต์ประเภทนี้ก่อนการนำอากาศยานมาใช้ โดยพิจารณาถึงข้อมูล และประวัติของอากาศยานแต่ละรุ่น พบว่ามีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัท รวมถึงได้ติดตามข่าวสาร และปรับปรุงการดำเนินงานจากการใช้อากาศยานร่วมกับแอร์บัส ผู้ผลิตอื่นๆ และหน่วยซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง ในด้านความปลอดภัยและดำเนินการดูแลซ่อมแซมอากาศยาน

อย่างเป็นระบบตามกำหนดรอบระยะเวลาเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยานรุ่นดังกล่าวในการส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการ รวมทั้งได้ประเมินถึงสภาวะตลาด และโอกาสความเป็นไปได้ในการจำหน่ายอากาศยานออกเมื่อถึงครบกำหนดเวลา เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากที่สุดต่อจำนวนอากาศยานที่พร้อมใช้งานที่เหลือ และป้องกันไม่ให้การดำเนินงานตามปกติของบริษัทต้องหยุดชะงัก

2. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติ และอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

ด้วยนโยบายการเป็นบริษัทชั้นนำด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาศัยระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะระบบสำรองที่นั่งที่ผู้โดยสารสามารถทำผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชัน ปีที่ผ่านมา มีสัดส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ตมากถึงร้อยละ 66 เมื่อเทียบกับการจำหน่ายผ่านช่องทางออฟไลน์อื่นๆ นอกจากนี้ อินเทอร์เน็ตยังเป็นช่องทางการสื่อสารหลักสำหรับองค์กรแก่บุคคลภายนอกเพื่อเพิ่มการรับรู้ในสินค้าและบริการ ช่วยกระตุ้นความต้องการซื้อ และความภักดีต่อแบรนด์ รวมถึงการสื่อสารภายในองค์กรให้ขับเคลื่อนอย่างรวดเร็วไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อลดการทำงานซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานแบบไร้รอยต่อ

ดังนั้นขีดความสามารถในการรองรับการใช้งานโดยเฉพาะช่วงเวลาที่มีปริมาณการใช้งานสูง ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล และความต่อเนื่องจึงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทให้ความสนใจ หากระบบไม่พร้อมใช้งาน หรือเกิดความขัดข้องระหว่างใช้งานอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกในการทำธุรกรรมผ่านอินเทอร์เน็ต รู้สึกไม่พึงพอใจ จนทำให้บริษัทสูญเสียรายได้และภาพลักษณ์ของแบรนด์ นอกจากนี้ หากระบบการสื่อสารภายในบริษัทติดขัดอาจทำให้กระบวนการทางธุรกิจหยุดชะงัก สูญเสียโอกาส หรืออาจต้องรับผิดชอบค่าปรับและค่าเสียหายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นตามมา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียในการวางมาตรฐานการดำเนินงานของหน่วยงานและตัวชี้วัดประสิทธิภาพความพร้อมของระบบและมีการจัดทำแผนสำรองข้อมูล และแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) ร่วมกับแผนกที่เกี่ยวข้องหากเกิดเหตุฉุกเฉิน

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (“AAM”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ในการบริหารจัดการด้านจัดซื้ออากาศยาน และการจัดสรรในแต่ละประเทศ ซึ่งทางบริษัทแอร์บัสที่เป็นผู้ผลิตไม่ได้ทำสัญญาโดยตรงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2565 ถึงปี 2573 รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์จาก AirAsia Com Travel Sdn Bhd (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd (“AASEA”)

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำสัญญากับ Asia Digital Engineering (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB เพื่อรับการสนับสนุนด้านวิศวกรรมและด้านการซ่อมบำรุง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ดังนี้ [1] NewSkies 4.3 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขายบัตรโดยสาร [2] Oracle Cloud Application ใช้ในการดำเนินการด้านการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง [3] Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง เป็นต้น

การดำเนินธุรกิจโดยพึ่งพาความสัมพันธ์กับ Capital A อาจทำให้เกิดความเสี่ยงด้านต้นทุนการดำเนินงาน หาก Capital A ปรับเพิ่มค่าธรรมเนียม ซึ่งบริษัทอาจถูกเพิกถอนสิทธิ์หากไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายดังกล่าว อีกทั้งระบบที่พัฒนาผ่าน Capital A อาจไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสภาวะตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือหากระบบซอฟต์แวร์หลักเกิดความขัดข้องอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทมีการประชุมกันเป็นระยะ เพื่อประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความสัมพันธ์และการพึ่งพากับทาง Capital A มีการเพิ่มแผนการดำเนินงานสำรองสำหรับระบบซอฟต์แวร์หลักที่ใช้สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจัดลำดับความสำคัญสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อดำเนินตามแผนการซ่อมบำรุงและการซ่อมที่รวดเร็ว

ความเสี่ยงด้านการเงิน (Financial Risk)

1. ความเสี่ยงจากผลประกอบการขาดทุนต่อเนื่องเป็นผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นเป็นลบ ซึ่งอาจกระทบต่อความสามารถในการชำระหนี้

เนื่องจากสถานการณ์ระบาดของโควิด-19 ที่เกิดขึ้นกระทบต่อปริมาณการท่องเที่ยวและจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมาก ประกอบกับการหยุดให้บริการเที่ยวบินตามมาตรการของรัฐ ทำให้บริษัทมีรายได้ไม่เพียงพอต่อค่าใช้จ่าย ส่งผลให้บริษัทมีผลการดำเนินงานขาดทุนต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2562 ซึ่งบริษัทได้มีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยการเพิ่มทุนจำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 จำนวน 3,900 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 จำนวน 6,000 ล้านบาท รวมทั้งสิ้น จำนวน 9,900 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบที่ 12,904.9 ล้านบาท โดยบริษัทยังคงควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายเพื่อกลับไปทำกำไรและล้างขาดทุนสะสมโดยเร็ว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีผลขาดทุนก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าจัดจำหน่าย (EBITDA) เท่ากับ 2,302.6 ล้านบาท และหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยเท่ากับ 43,844.2 ล้านบาท ทำให้ไม่สามารถคำนวณอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อกำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (interest bearing debt to EBITDA) ได้ นอกจากนี้ ผลขาดทุนดังกล่าวยังส่งผลให้อัตราส่วนความสามารถในการชำระดอกเบี้ย (ICR) ติดลบเท่ากับ 1.04 เท่า และอัตราส่วนความสามารถในการชำระภาระผูกพัน (DSCR) ติดลบ 0.24 เท่า รวมถึงมีอัตราส่วนสภาพคล่องที่ 0.24 เท่า แสดงให้เห็นว่าบริษัทมีสภาพคล่องต่ำ และมีภาระหนี้ระยะสั้นสูง ซึ่งจากอัตราส่วนทั้งหมดข้างต้นแสดงให้เห็นว่าบริษัทมีความเสี่ยงในความสามารถในการชำระหนี้และอาจเป็นเหตุให้ผิดนัดชำระหนี้ได้

โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 9,740.7 ล้านบาท ประกอบด้วย เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินจำนวน 750.0 ล้านบาท หุ้นกู้ระยะสั้นจำนวน 742.9 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะสั้นจากบริษัทใหญ่ 89.0 ล้านบาท เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปีจำนวน 828.0 ล้านบาท หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน 999.8 ล้านบาท หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจำนวน

6,331.1 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยส่วนที่ถึงกำหนดชำระเกินกว่าหนึ่งปี จำนวน 34,103.5 ล้านบาท ประกอบด้วยเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 2,560.3 ล้านบาท หุ้นกู้จำนวน 1,417.8 ล้านบาท และหนี้สินตามสัญญาเช่าซื้อส่วนที่ครบกำหนดเกิน 1 ปี จำนวน 30,125.4 ล้านบาท

ทั้งนี้ บริษัทมีแผนชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีจากกระแสเงินสดที่ได้จากการดำเนินงาน และบริษัทมีแผนชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดในเดือนมิถุนายน 2566 จากการออกหุ้นกู้ใหม่เพื่อทดแทนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนดชำระ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดจำนวน 794.1 ล้านบาท และสำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ครบกำหนดดังกล่าวเป็นหนี้สินที่เกิดจากสัญญาเช่าเครื่องบิน ซึ่งในสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 บริษัทได้เจรจากับผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อขอปรับเงื่อนไขเพื่อผ่อนปรนค่าเช่าต่างๆ เช่น การปรับอายุสัญญาให้ยาวขึ้นเพื่อแลกกับการผ่อนชำระค่าเช่าค้างจ่าย เป็นต้น ทั้งนี้ที่ผ่านมา บริษัทไม่ได้ประสบปัญหาเรื่องการไม่สามารถชำระคืนหุ้นกู้หรือเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินหรือหนี้สินตามสัญญาเช่า อย่างไรก็ตาม หากบริษัทไม่สามารถจัดจำหน่ายหุ้นกู้รุ่นใหม่ได้เต็มจำนวน บริษัทยังคงมีแหล่งเงินทุนสำรองจากเงินกู้ยืมจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันและกระแสเงินสดที่ได้จากการดำเนินงาน ซึ่งหากแหล่งเงินทุนสำรองดังกล่าวไม่เพียงพอ บริษัทจะต้องจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมจากแหล่งอื่นเพื่อใช้ชำระหนี้ที่จะครบกำหนด หรือเจรจาขอปรับเงื่อนไขในการชำระคืน ซึ่งหากบริษัทไม่สามารถจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมได้ อาจส่งผลให้หนี้ที่จะครบกำหนดผิดนัดชำระได้

2. การดำรงอัตราส่วนทางการเงินกับสถาบันการเงิน

บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินสุทธิต่อทุน (Debt Covenant) กับสถาบันการเงินใน ณ วันสิ้นงวดบัญชีปี 2565 ไว้ไม่เกิน 3 เท่า โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 อัตราส่วนดังกล่าวมีค่าเป็นลบ จึงถือว่าบริษัทไม่สามารถดำรงอัตราส่วนทางการเงิน (Covenant) ได้ตามข้อกำหนดของสถาบันการเงิน อย่างไรก็ตาม บริษัทได้รับหนังสือแจ้งอนุมัติผ่อนผันเรื่องดังกล่าวจากสถาบันการเงินมาแล้วเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2565 สำหรับงบการเงินประจำปี 2565 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และไม่ถือเป็นเหตุผิดสัญญากู้เงิน

ทั้งนี้ หากบริษัทมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นหรือมีผลการดำเนินงานแย่ลงอาจเกิดความเสี่ยงที่บริษัทจะไม่สามารถดำรงอัตราส่วนทางการเงินตามข้อกำหนดและเงื่อนไขกับสถาบันการเงินไว้ได้ ซึ่งถ้าสถาบันการเงินไม่ผ่อนผันให้ อาจส่งผลให้สถาบันการเงินดังกล่าวเรียกชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนด ทำให้บริษัทสูญเสียสภาพคล่องและไม่สามารถชำระหนี้ได้ ซึ่งอาจเข้าข่ายผิดนัดหุ้นกู้ได้ (Cross Default)

ทั้งนี้ บริษัทได้มีแนวทางแก้ไขและแผนการรองรับเพื่อรักษาการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ดังนี้

1. เจรจากับสถาบันการเงินถึงผลการดำเนินงานของบริษัทเพื่อขอการผ่อนผัน
2. พัฒนาผลการดำเนินงานให้กลับมามีกำไร

3. การบริหารกระแสเงินสดในกิจการ

อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญกับความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญเรื่องการบริหารกระแสเงินสดของกิจการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ทั้งนี้ เป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น กรณีที่เครื่องบินของบริษัทเกิดสูญหาย ประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีการก่อการร้าย รวมไปถึงมีภัยพิบัติหรือโรคระบาดร้ายแรงเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ เป็นเหตุให้บริษัทอาจมีความจำเป็นต้องระงับการให้บริการเที่ยวบินเป็นการชั่วคราวหรือถาวร กระทบกับกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งในบางครั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าการชดเชยตามกรมธรรม์ประกันความเสียหายที่ทำไว้

บริษัทได้มอบหมายให้ฝ่ายการเงินมีการวางแผนและการจัดทำงบประมาณกระแสเงินสดอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการวางแผนการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อนำมาเพิ่มสภาพคล่องหากมีความจำเป็น ในขณะที่ฝ่ายทรัพยากรบุคคลมีการขอความร่วมมือพนักงานร่วมกันประหยัดต้นทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุดภายใต้ภาวะวิกฤต เช่น การให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้านได้ (Work from Home) หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง (Leave without Pay) เป็นต้น

4. ผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดยบริษัทมีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 31 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2565 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของบริษัทจะได้รับผลกระทบหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงเครื่องบินในส่วนการปฏิบัติการการบิน

ทั้งนี้ ในปี 2565 บริษัทไม่ได้มีการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน เนื่องจากปริมาณการใช้งานเชื้อเพลิงที่ไม่แน่นอนประกอบกับราคาน้ำมันยังคงอยู่ในระดับสูง ซึ่งบริษัทคาดว่าราคาน้ำมันมีแนวโน้มที่จะปรับตัวลดลง

5. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจากบริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัท เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่าบริษัทได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่สามารถกำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

6. ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัทบางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทเพิ่มขึ้น บริษัทมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 45 ต่อ 55

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ (Compliance Risk)

1. ความเสี่ยงเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคลผู้โดยสาร และพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

จากการที่ประเทศไทยได้ประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act: PDPA 2019) และได้เริ่มบังคับใช้อย่างเต็มรูปแบบ เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ที่ผ่านมา ซึ่งจะทำให้มีผลที่ตามมาหากบริษัทมิได้ปฏิบัติตาม เช่น [1] บริษัทสูญเสียเงินค่าปรับ บทลงโทษจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การสอบสวน การลงทุนในมาตรการป้องกันใหม่ ค่าธรรมเนียมด้านกฎหมาย ฯลฯ [2] บริษัทขาดความเชื่อถือในเรื่องการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลจากทางผู้โดยสาร [3] ข้อมูลส่วนบุคคลรั่วไหล [4] การทุจริตในฐานข้อมูล

ในยุคดิจิทัลที่ประชากรทุกคนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้นั้น ทำให้การธุรกรรมกับสายการบินในปัจจุบันเกือบทั้งหมดสามารถทำได้โดยผ่านอินเทอร์เน็ตเช่นกัน ซึ่งการกรอกข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลบัตรเครดิตนั้นถูกเก็บไว้ในลักษณะดิจิทัล จึงมีความเสี่ยงต่อการรั่วไหลสู่ภายนอกได้ และอาจมีการโจรกรรมข้อมูลที่สำคัญ ทั้งของผู้โดยสารและของพนักงาน รวมถึงความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลเกิดขึ้นได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักถึงภัยคุกคามที่อาจจะเกิดขึ้น จึงได้มีการจัดทำนโยบายการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลได้พัฒนามาจากมาตรฐานหลักในหมวดระบบมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ ISO 27001 และมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลบัตรชำระเงิน (PCI DSS) ในการเพิ่มมาตรการป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล มีการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันข้อมูลสำคัญ และเน้นย้ำให้กับพนักงานทุกคนในองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพนักงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใกล้ชิดกับข้อมูลสำคัญได้ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัท ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และการกำหนดถึงวิธีการในการจัดการข้อมูล (Data Governance) ภายในองค์กรมีพร้อมทั้งเตรียมการเฝ้าระวังถึงกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การรั่วไหลของข้อมูลได้

2. ความเสี่ยงทางด้านการปฏิบัติตามนโยบาย กฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัย และมาตรฐานการบินในระดับสากล

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยรวมถึงเป็นผู้ออกกฎหมายด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย การออกใบอนุญาตอากาศยานและใบรับรองการดำเนินงานทางการบินต่างๆ ซึ่งหาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้จะส่งผลให้เกิดการถูกระงับเที่ยวบิน การถูกระงับเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน การถูกถอดถอนสิทธิ์หรือใบอนุญาตบางประการจากหน่วยงานกำกับดูแล จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด-19 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ทำให้มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทในหลายๆ ด้าน ทั้งการสูญเสียรายได้ การขาดงบประมาณในการลงทุน การลดจำนวนพนักงานในการปฏิบัติงาน การลดต้นทุนในการดำเนินงาน เป็นต้น ทำให้ในปีที่ผ่านมาพนักงานอาจไม่สามารถผ่านการอบรมได้ทั้งหมด การปฏิบัติงานทำได้ไม่ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยหรือกฎระเบียบที่กำหนด เนื่องจากมีการประกาศบังคับใช้ทันที พนักงานอาจเกิดความละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ ส่งผลให้การปฏิบัติงานอาจไม่ตรงตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้

ภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปีที่ผ่านมา ทำให้อุตสาหกรรมการบินเริ่มกลับมาฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้เร่งดำเนินการแก้ไข ปรับปรุงการดำเนินงานเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนดไว้ รวมทั้งได้ปฏิบัติตามมาตรฐาน IATA Operational Safety Audit หรือ IOSA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัย โดยฝ่ายนิรภัยการบิน (Corporate Safety) ได้มีการวางแผนและตรวจสอบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยกับทุกๆ ส่วนงานในองค์กร รวมไปถึงมีการติดตามและประเมินผลในเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น ยังมีการสื่อสารถึงประเด็นความปลอดภัยที่สำคัญกับพนักงานในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ในการดำเนินงานที่ผ่านมาฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Operational Quality Assurance) และฝ่ายตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ร่วมกันให้ความมั่นใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย โดยผ่านการตรวจสอบการทำงานของแต่ละแผนกเป็นประจำตามแผนที่วางไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ภายใต้การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ

3. การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากข้อจำกัดในด้านกรรมสิทธิ์ของชาวต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของบริษัท หากมีการละเมิดเกิดขึ้นอาจทำให้บริษัทถูกเพิกถอนใบอนุญาตผู้ดำเนินการเดินอากาศและถูกระงับเส้นทางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งกรรมสิทธิ์ของชาวต่างชาติที่ระบุไว้ในข้อบังคับคือ ห้ามเกินร้อยละ 0.1 จำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2497 และประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 รวมถึงพระราชบัญญัติการเดินอากาศที่ระบุว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีบุคคลที่มีสิทธิ์มีสัญชาติไทยไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นบุคคลแต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ดังต่อไปนี้

(1) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
(2) กระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานของรัฐ
(3) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งกระทรวง ทบวง กรมหรือหน่วยงานของรัฐถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
(4) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด
(5) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดทั้งหมดมีสัญชาติไทย และทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย
(6) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย
(7) กองทุนรวมที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ โดยมีบริษัทหลักทรัพย์ซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการกองทุนรวม

(8) กองทุนสำรองเลี้ยงชีพที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งมิใช่คนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว โดยมีผู้จัดการกองทุนซึ่งมิใช่คนต่างด้าว ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว

(9) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งนิติบุคคลประเภทตาม (7) หรือ (8) ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

(10) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยตามข้อ (1) นิติบุคคลตามข้อ (2) (3) หรือ (4) หรือนิติบุคคลตาม (7) หรือ (8) ถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ทั้งนี้ นิติบุคคลตาม (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) หรือ (10) ข้างต้นต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

โดยสรุปพระราชบัญญัติการเดินอากาศกำหนดว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีบุคคลที่ไม่ใช่บุคคลที่มีกรรมสิทธิ์และบุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยทั้งทางตรงและทางอ้อมถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เกินร้อยละ 49 จากสัดส่วนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัท หากมีการถือหุ้นเกินสัดส่วนดังกล่าวโดยบุคคลข้างต้น บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ลงทะเบียนไว้อาจปฏิเสธในการจดทะเบียนการโอนหุ้นสำหรับบุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยและอาจเป็นผลให้บุคคลดังกล่าวต้องขายหุ้นที่ตนถืออยู่ ซึ่งถ้าหากการโอนหุ้นดังกล่าวยังคงทำให้สัดส่วนของชาวต่างชาติมากกว่าหลักเกณฑ์ที่ตั้งไว้ อาจทำให้บริษัทถูกยึดใบอนุญาตการเดินอากาศและเกิดผลเสียด้านลบที่สำคัญต่อธุรกิจ เช่น ปัญหาการเงิน ผลประกอบการ และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนั้น หากสัดส่วนผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติอยู่ถึงเพดานสูงสุดที่กำหนดไว้จะทำให้ผู้ถือหุ้นชาวไทยถูกจำกัดสิทธิ์ในการโอนหุ้นไปที่ชาวต่างชาติ ซึ่งจะทำให้ขาดสภาพคล่องและส่งผลต่อราคาตลาดรวมทั้งมีความเสี่ยงหากบริษัทมีผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นไปตามข้อบังคับที่ระบุไว้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อการประกอบธุรกิจของบริษัท เช่น ถูกระงับสถานภาพสายการบินในไทย และเพิกถอนสิทธิการบินระดับสากล

ในการจำกัดความเสี่ยงดังกล่าว ก่อนวันปิดสมุดทะเบียน บริษัทจะตรวจสอบรายชื่อผู้ถือหุ้นและปฏิเสธการถือหุ้นของ Non-Eligible Persons ในส่วนที่จะทำให้บริษัทเสียสิทธิตามพรบ.การเดินอากาศต่อนายทะเบียนหุ้น นอกจากนี้ บริษัทได้สื่อสารให้นักลงทุนที่ไม่เข้าข่ายประเภทที่แจกแจงข้างต้นเพื่อให้รับทราบถึงความเสี่ยง และแนะนำให้เข้าซื้อหุ้นของบริษัทผ่านใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย หรือ NVDR แทน

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risk)

1. ความเสี่ยงจากการไม่สามารถดำเนินการบินในเส้นทางสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ซึ่งเป็นตลาดการบินหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มคลี่คลายลงในช่วงปีที่ผ่านมา ทำให้อุตสาหกรรมการบินเริ่มกลับมาฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงนโยบายการเปิดประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งถือเป็นปัจจัยบวกที่สำคัญต่อสายการบินในประเทศไทย เนื่องจากเป็นตลาดผู้โดยสารที่ใหญ่เป็นอันดับต้นๆ ของโลก ซึ่งรวมไปถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่สาธารณรัฐประชาชนจีนถือเป็นเส้นทางบินหลักที่ทำรายได้สูงในช่วงก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงต้องจับตามองสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งอาจจะกลับมาทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นภายหลังการเดินทางเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากพบว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนยังคงตรวจพบการติดเชื้อรายวันในอัตราที่สูง รวมทั้งการกลายพันธุ์ของโควิด-19 ที่เพิ่มขึ้นทำให้แพร่พันธุ์ได้ง่ายและเร็วขึ้น ยากต่อการรักษา ซึ่งอาจทำให้การบินในเส้นทางสาธารณรัฐประชาชนจีนกลับมาหยุดชะงักในอีกระลอกได้และส่งผลต่อรายรับของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้ดำเนินการวางแผนเส้นทางบินอย่างละเอียดรอบคอบ รวมไปถึงการพิจารณาเพิ่มเส้นทางในตลาดใหม่ๆ เช่น อินเดีย ญี่ปุ่น เป็นต้น เพื่อเป็นการลดผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

2. ความเสี่ยงอันเกิดจากการขาดความพร้อมของบุคลากรที่อยู่ภายใต้สัญญาของคู่ค้าทางธุรกิจที่รองรับการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลต่อการดำเนินกิจการของบริษัทโดยตรง และอาจส่งผลต่อการดำเนินกิจการของคู่ค้าทางธุรกิจที่รองรับการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเช่นกัน อาทิ สัญญาคู่ค้าด้านการให้บริการภาคพื้นประจำสนามบิน เป็นต้น บริษัทคู่ค้าหลายๆ แห่งมีการปรับลดพนักงานหรือระงับสัญญาจ้างงานเพื่อประคับประคองธุรกิจให้ผ่านพ้นวิกฤต ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการประสานงาน การทำสัญญา และการอบรมพนักงาน ดังนั้นเมื่อสถานการณ์คลี่คลายลงและบริษัทกลับมาให้บริการตามปกติในทุกเส้นทางบินอาจส่งผลกระทบต่อแผนการปฏิบัติการบินที่จะต้องล่าช้าออกไป กระทบต่อรายได้ สูญเสียโอกาสให้กับคู่แข่งในเส้นทางบินเดียวกัน เป็นต้น หากบริษัทคู่ค้าเหล่านี้ไม่สามารถจัดเตรียมความพร้อมได้ทันท่วงที บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นจึงได้มีการวางแผนงานเพื่อรองรับในกรณีดังกล่าว เช่น การเตรียมงบประมาณในการจัดทำสัญญา การติดต่อประสานล่วงหน้า ควบคู่ไปพร้อมกับการวางแผนเส้นทางบิน

3. ความเสี่ยงจากการขาดความพร้อมในการกลับมาให้บริการในเส้นทางบินเดิมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ที่ผ่านมาห่วงโซ่อุปทานที่สำคัญของสายการบิน ทั้งคู่ค้า ผู้โดยสาร ผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน ล้วนได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยชะลอตัว สายการบินต่างๆ จำเป็นต้องวางแผนการดำเนินงานในสถานการณ์วิกฤตโดยการลดเที่ยวบิน การลดจำนวนพนักงาน การลดจำนวนอากาศยานในการปฏิบัติการบิน เพื่อให้สามารถยังคงดำเนินธุรกิจต่อไปได้จนกว่าสถานการณ์จะกลับคืนสู่สภาวะปกติ แม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้มีการบริหารความเสี่ยงไว้ก่อนหน้า และจัดเตรียมมาตรการรองรับในรูปแบบต่างๆ แต่เนื่องจากผลกระทบที่เกิดขึ้นมีความยาวนานและต่อเนื่อง ส่งผลให้กิจการอาจใช้เวลานานในการฟื้นตัวเพื่อกลับมาดำเนินธุรกิจได้ดังเดิม ทั้งนี้ เมื่อสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 เริ่มคลี่คลายและภาครัฐมีการผ่อนคลายมาตรการการควบคุม และมีนโยบายการเปิดประเทศเพื่อกระตุ้นการเติบโตของเศรษฐกิจ ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารเริ่มฟื้นตัว และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายเชิงรุกเพื่อเตรียมความพร้อมในการกลับมาดำเนินการบินและเร่งสร้างความเป็นผู้นำในตลาดการเดินทางทางอากาศของประเทศไทย การเปิดเส้นทางบินใหม่ รวมถึงการวางแผนที่จะกลับมาปฏิบัติการบินในเส้นทางเดิมก่อนเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งอาจส่งผลกระทบหากสายการบินไม่ได้มีการวางแผนการใช้งานอากาศยานที่เหมาะสมและเพียงพอ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นและให้ความสำคัญถึงความเสี่ยงดังกล่าว จึงได้เร่งวางแผนการซ่อมบำรุงอากาศยานเพื่อให้สามารถกลับมาปฏิบัติการบินได้ครบทั้งฝูงบิน สามารถรองรับเส้นทางบินและเที่ยวบินที่จะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต รวมถึงบริษัทได้มีแผนสำรองในการทำสัญญาเช่าเครื่องบินจากกลุ่มแอร์เอเชียหากเครื่องบินดังกล่าวไม่สามารถกลับมาปฏิบัติงานได้ตามแผนกำหนดการ

KASIKORNTHAI

KBank

ไม่ว่า สถานการณ์ ไหน



เปิด K PLUS ก่อน

K+ ดีสารพลัส

KBank Live
K- Contact Center 02-8888888

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการสำหรับปี 2565

บทสรุปผู้บริหาร



อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วโลกจบปีอย่างแข็งแกร่ง แม้มีปัจจัยกดดัน แต่อุตสาหกรรมเดินหน้าไปได้ดี

ภาพรวมการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศฟื้นตัวอย่างโดดเด่นในปีที่ผ่านมา ทำให้ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) โดยเฉลี่ยทั่วโลกกลับมาที่ร้อยละ 68.5[1] ของปี 2562 สะท้อนให้เห็นถึงความต้องการท่องเที่ยวและเดินทางทางอากาศตามความเชื่อมั่นที่ฟื้นตัวขึ้น ทั้งนี้ ในปีที่ผ่านมาการเดินทางภายในประเทศฟื้นตัวได้เร็วกว่าการเดินทางระหว่างประเทศ ซึ่งเริ่มขยายตัวตามมาในช่วงครึ่งปีหลัง หลังจากมีการยกเลิกข้อจำกัดมาตรการควบคุมโควิด-19 ในหลายประเทศ อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกเป็นไปได้ช้ากว่าภูมิภาคอื่นๆ จากการทยอยเปิดน่านฟ้า กอปรกับประเทศจีนที่คงนโยบายโควิดเป็นศูนย์ตลอดทั้งปี ทั้งนี้ ตามการคาดการณ์ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (“IMF”) GDP ของโลกในปีที่ผ่านมาเติบโตขึ้นร้อยละ 3.4 โดยมีแรงกดดันจากการเติบโตที่อ่อนลงของจีนและสงครามระหว่างรัสเซีย-ยูเครน ซึ่งเป็นผลทำให้ราคาน้ำมันดิบเบรนต์เฉลี่ยในปี 2565 อยู่ที่ 100.9 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล สูงขึ้นกว่าร้อยละ 42 เมื่อเทียบกับปีก่อน หลังจากรัสเซียถูกคว่ำบาตรจากหลายประเทศ ทั้งนี้ นโยบายทางการเงินของธนาคารกลางต่างๆ เพื่อชะลออัตราเงินเฟ้อสูงอาจส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจในระยะสั้น โดยเฉพาะในสหรัฐอเมริกาและยุโรป และในปีที่ผ่านมาก่อให้เกิดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนหลายสกุล โดยในช่วงเก้าเดือนแรกของปี 2565 ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐฯ แข็งค่าขึ้นสูงสุดในรอบ 13 ปี และอ่อนค่าอย่างมากในไตรมาสสุดท้าย ส่งผลให้ค่าเงินบาทปรับตัวจากต้นปีที่ 33.6 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ เป็น 38.1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสที่ 3/2565 ก่อนจบปีที่ 34.7 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ

ประเทศไทยรับนักท่องเที่ยว 11.25 ล้านคน ทะลุเป้าหมายที่ 10 ล้านคน และเพิ่มขึ้นจาก 428,000 คน ในปีก่อนหน้า

จำนวนนักท่องเที่ยวที่เกินเป้าหมายของภาครัฐ แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวอย่างมีนัยสำคัญของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยในไตรมาสที่ 4/2565 มีนักท่องเที่ยวเข้าประเทศไทยทั้งหมด 5.46 ล้านคน เร่งตัวจาก 3.61 ล้านคน ในไตรมาสที่ 3/2565 จากสภาพเศรษฐกิจที่ผ่อนคลายขึ้นและเป็นฤดูท่องเที่ยวสิ้นปี ทำให้ทั้งปีมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศเข้ามาถึง 11.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 428,000 คน ในปี 2564 โดยมีสัดส่วนนักท่องเที่ยวจากอาเซียน ยุโรป และเอเชียใต้ ร้อยละ 41 ร้อยละ 23 และร้อยละ 11 ตามลำดับ ในขณะเดียวกัน การท่องเที่ยวภายในประเทศคึกคักขึ้นมาก โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมด 224.8 ล้านคนครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 208 เทียบกับปีก่อน ส่วนหนึ่งเป็นเพราะการสนับสนุนจากภาครัฐและความต้องการท่องเที่ยวที่คงค้างจากปีก่อน สำหรับปี 2566 การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (“ททท.”) คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศไทยจำนวน 30 ล้านคน โดยเป็นนักท่องเที่ยวจากจีนจำนวน 7-8 ล้านคน ซึ่งถือเป็นฐานนักท่องเที่ยวที่สำคัญในช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับตัวดีขึ้นอย่างมาก แต่ถูกกดดันจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้

ในไตรมาสที่ 4/2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลการดำเนินที่ดีที่สุดตั้งแต่มีการระบาดของโควิด-19 โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.06 ล้านคน มีอัตราขนส่งผู้โดยสารร้อยละ 90 และจากการควบคุมต้นทุนอย่างต่อเนื่อง อัตรากำไรก่อนดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (“EBITDA”) ในไตรมาสที่ 4/2565 เป็นบวกครั้งแรกในรอบ 11 ไตรมาส อยู่ที่ 1,628.9 ล้านบาท สำหรับทั้งปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 9.95 ล้านคน ในขณะที่ปริมาณที่นั่งรวมกลับมาอยู่ที่ร้อยละ 46 ของระดับก่อนโควิด-19 (หรือร้อยละ 72 สำหรับไตรมาสที่ 4/2565) และอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 84 ส่งผลให้บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 18,290.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 เทียบกับปีก่อน ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ยังคงลดลงร้อยละ 42 จากปีก่อน มาอยู่ที่ 2.62 บาท อย่างไรก็ตาม เนื่องจากขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ทำให้บริษัทรายงานผลขาดทุนสุทธิ (8,214.4) ล้านบาท หากไม่รวมขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนและตราสารอนุพันธ์จำนวน (1,460.0) ล้านบาท บริษัทจะมีขาดทุน EBITDA ในปี 2565 ลดลงเป็น (1,277.9) ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากขาดทุน (3,109.6) ล้านบาท ในปี 2564

[1] สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ ไออาตา (IATA)

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวมสำหรับงวดสามเดือน สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง	งบการเงินรวมสำหรับงวดปี สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง
	2565	2564		2565	2564	
รายได้รวม	**12,498.8**	**2,152.1**	**+481%**	**18,290.8**	**4,508.2**	**+306%**
ค่าใช้จ่ายรวม	**8,218.0**	**4,266.1**	**+93%**	**26,766.4**	**16,358.8**	**+64%**
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	**4,280.8**	**(2,114.0)**	**N.A.**	**(8,475.6)**	**(11,850.6)**	**+28%**
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	**3,114.4**	**(1,671.4)**	**N.A.**	**(8,214.4)**	**(11,957.9)**	**+31%**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	3,114.4	(992.7)	N.A.	(8,030.0)	(6,647.5)	-21%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(678.6)	N.A.	(184.4)	(5,310.5)	+97%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	**3,239.6**	**(1,486.3)**	**N.A.**	**(7,978.3)**	**(11,531.5)**	**+31%**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	3,239.6	(864.9)	N.A.	(7,846.2)	(6,386.9)	-23%
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(621.3)	N.A.	(132.0)	(5,144.6)	+97%
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	**0.2393**	**(0.1939)**	**N.A.**	**(0.6921)**	**(1.2985)**	**+47%**
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	**4,280.8**	**(2,114.0)**	**N.A.**	**(8,475.6)**	**(11,850.6)**	**+28%**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	3,712.0	532.8	+597%	(1,361.9)	(3,654.4)	+63%
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	(80.6)	18.2	N.A.	(98.0)	391.2	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	415.4	(43.2)	N.A.	376.3	(43.5)	N.A.
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,394.8	1,886.1	-26%	6,114.1	5,434.3	+13%
EBITDA	**1,628.9**	**(735.7)**	**N.A.**	**(1,277.9)**	**(3,109.6)**	**+59%**

รายได้

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ในประเทศไทย และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ไทยแอร์เอเชียจึงระงับการบินชั่วคราว ระหว่างวันที่ 12 กรกฎาคม ถึง 2 กันยายน 2564

รายได้รวมในปี 2565 อยู่ที่ 18,290.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 306 จากปีก่อน จากการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวภายหลังสถานการณ์การแพร่ระบาดเริ่มคลี่คลาย โดยเฉพาะหลังจากรัฐบาลผ่อนคลายมาตรการควบคุมโควิด-19 และเปิดพรมแดนอย่างเต็มที่เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 9.95 ล้านคนในระหว่างปี เพิ่มขึ้นร้อยละ 240 จากปีที่แล้ว ทำให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“ASK”) เพิ่มขึ้นร้อยละ 243 และปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 176 ทั้งนี้ ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบินในประเทศฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 63 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนโควิด-19 ตอกย้ำความเป็นผู้นำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตลาดภายในประเทศ ส่วนปริมาณที่นั่งระหว่างประเทศที่ไม่รวมประเทศจีนฟื้นตัวขึ้นร้อยละ 31 ของช่วงก่อนโควิด-19 จากเที่ยวบินไปยังอาเซียนและเอเชียใต้ที่เติบโต โดยเฉพาะเที่ยวบินไปยังเวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ และอินเดีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรักษาประสิทธิภาพอัตราการตรงต่อเวลาในระดับสูงที่ร้อยละ 92

- **รายได้จากการขายและบริการ** อยู่ที่ 17,553.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 358 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขนส่งผู้โดยสารจำนวน 9.95 ล้านคน และค่าโดยสารเฉลี่ยที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 32 มาอยู่ที่ 1,434 บาท จากการกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศมากขึ้น รวมไปถึงการเก็บค่าธรรมเนียมความผันผวนราคาน้ำมันสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินปฏิบัติการบินเฉลี่ย 29 ลำ ในปี 2565 เทียบกับ 15 ลำในปีก่อน โดยมีอัตราการใช้เครื่องบินสูงถึง 9.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อลำต่อวัน ซึ่งสูงที่สุดนับตั้งแต่โควิด-19 แพร่ระบาด ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“RASK”) อยู่ที่ 1.70 บาท สูงกว่า 1.49 บาท และ 1.28 บาท ในปี 2562 และ 2564 ตามลำดับ
  - **รายได้จากบริการเสริม** อยู่ที่ 3,318.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 410 จากปีก่อน เนื่องจากการปรับตัวดีขึ้นของรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าธรรมเนียมเลือกที่นั่งล่วงหน้า และค่าธรรมเนียมอื่นๆ ตามการฟื้นตัวของเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยรายได้จากบริการเสริมคิดเป็นร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและบริการ และคิดเป็นรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารเท่ากับ 334 บาท เพิ่มขึ้นจาก 222 บาท ในปี 2564
- **รายได้อื่นๆ** อยู่ที่ 737.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เทียบกับปีก่อน หลักๆ มาจากกำไรจากการคืนอากาศยาน จำนวน 422.9 ล้านบาท ในไตรมาส 4/2565

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมของบริษัทอยู่ที่ 26,766.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 64 จากปีก่อน โดยหลักมาจากค่าเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้นตามการปรับตัวขึ้นของราคาเชื้อเพลิงและการนำเครื่องบิน 17 ลำ ที่จอดอยู่กลับมาให้บริการเครื่องบินในปีนี้

- **ต้นทุนขายและการบริการ**อยู่ที่ 23,533.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 111 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 172 จากปีก่อน
  - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 8,277.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 489 จากปีก่อน โดยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนเป็นผลจากปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 226 ในขณะที่ราคาอ้างอิงน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 71 มาอยู่ที่ 124.4 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
  - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 2,824.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เทียบกับปีก่อน จากจำนวนพนักงานปฏิบัติการที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการ
  - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 4,000.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 145 จากปีก่อน จากการเร่งนำเครื่องบินที่จอดอยู่มาให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทได้ส่งคืนเครื่องบินจำนวน 6 ลำ และอยู่ระหว่างการคืนเครื่องบินอีกจำนวน 1 ลำ ในไตรมาส 1/2565
  - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่นๆ** อยู่ที่ 8,431.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38 จากปีก่อน จากค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายของสินทรัพย์สิทธิการใช้ ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นทำให้ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้น
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 1,711.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 38 จากปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ซึ่งเพิ่มขึ้นตามยอดขาย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 10 ของรายได้จากการขายและบริการ ลดลงจากร้อยละ 32 ในปีก่อน และอยู่ในระดับใกล้เคียงกับช่วงก่อนโควิดที่ร้อยละ 8
- **ค่าใช้จ่ายอื่นๆ** อยู่ที่ 1,521.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 61 เทียบกับปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากการลดลงของผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้

จากต้นทุนและค่าใช้จ่ายดังกล่าว ทำให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (“CASK”) ในปีนี้ลดลงมาอยู่ที่ 2.62 บาท เทียบกับ 4.51 บาทในปีก่อน ซึ่งหากไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ต้นทุนดังกล่าวจะอยู่ที่ 1.81 บาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับ 4.04 บาท ในปีก่อน โดยเป็นผลจากการควบคุมต้นทุนและการขยายตัวของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

กำไร/ขาดทุน

ในปี 2565 จากผลการดำเนินงานหลักที่ดีขึ้น ทำให้บริษัทมีขาดทุน EBITDA ลดลงมาอยู่ที่ (1,277.9) ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นร้อยละ 59 จากปีก่อน ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,219.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 จากปีก่อน จากค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า (“TFRS 16”) และต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ทั้งนี้ อัตราต้นทุนทางการเงินสุทธิ (“effective interest rate”) อยู่ที่ร้อยละ 5.0 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.5 ในปี 2564 รายได้ภาษีเงินได้อยู่ที่ 2,451.6 ล้านบาท โดยหลักมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทำให้บริษัทรายงานผลขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทสำหรับงวดเท่ากับ (8,030.0) ล้านบาท เทียบกับผลขาดทุน (6,647.5) ล้านบาท ในปี 2564 หรือคิดเป็นขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลดอยู่ที่ (0.69) บาท โดยบริษัทรับรู้ผลขาดทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ร้อยละ 100 ในปีนี้ เทียบกับร้อยละ 55 ในช่วงเดียวกันของปีก่อน



สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4 ปี 2565	ไตรมาส 4 ปี 2564	เปลี่ยนแปลง	ปี 2565	ปี 2564	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	4.06	1.15	+253%	9.95	2.93	+240%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	4.52	1.51	+199%	11.90	4.31	+176%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	90	76	+14 จุด	84	68	+16 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	3,774	783	+382%	8,627	2,083	+314%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	4,246	1,030	+312%	10,308	3,002	+243%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	1,652	1,130	+46%	1,434	1,090	+32%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.95	1.49	+31%	1.70	1.28	+34%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.02	4.33	-53%	2.62	4.51	-42%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.23	3.75	-67%	1.81	4.04	-55%

ผลประกอบการโดยสรุปของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2565 เป็นดังนี้:

สำหรับไตรมาส 4/2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการที่ดีที่สุดในรอบ 3 ปี โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 4.06 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 253 เทียบกับช่วงเดียวของปีก่อน และร้อยละ 47 เทียบกับไตรมาสก่อน ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตขึ้นร้อยละ 43 เทียบกับไตรมาสก่อน ในขณะที่จำนวนผู้โดยสารต่างประเทศเร่งตัวเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 61 เทียบกับไตรมาสก่อน ในไตรมาสนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบินใหม่ ได้แก่ เส้นทางดอนเมืองไปยังฟุกุโอกะ ธากา และลัคเนา และเพิ่มเส้นทางบินใหม่จากศูนย์ปฏิบัติการบินเชียงใหม่ไปยังดานังและฮานอย นอกจากนี้ ยังเพิ่มความถี่เที่ยวบินไปสิงคโปร์ขึ้น 2 เท่า เป็น 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ หลังจากสนามบินชางฮีเปิดชานชาลาที่ 4 ในช่วงครึ่งปีหลัง โดย ณ ปลายปี 2565 บริษัทมีเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินอยู่ 42 ลำ โดยมีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นระดับที่เคยทำได้ย้อนไปในไตรมาส 1/2562

จากเหตุผลดังกล่าว บริษัทรายงานรายได้รวมอยู่ที่ 12,498.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 481 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 155 เทียบกับไตรมาสก่อน โดยมีอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,652 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 46 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เทียบกับไตรมาสก่อน ส่วนหนึ่งมาจากค่าธรรมเนียมความผันผวนราคาน้ำมันของเส้นทางบินในประเทศ และอัตราค่าโดยสารเที่ยวบินระหว่างประเทศที่ยังปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้ รายได้จากบริการเสริมอยู่ที่ 1,571.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 567 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 65 เทียบกับไตรมาสก่อน โดยรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารปรับตัวขึ้นเป็น 387 บาท สูงที่สุดเป็นประวัติการณ์ หนุนโดยรายได้บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง รายได้ค่าธรรมเนียมอื่น และรายได้จากบริการเสริมบนเครื่องบิน

ต้นทุนขายและบริการอยู่ที่ 7,591.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 100 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 15 เทียบกับไตรมาสก่อน โดย**ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 3,369.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 464 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 35 จากไตรมาสก่อน จากราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มขึ้น และจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 196 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 43 จากไตรมาสก่อน ในขณะเดียวกัน **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 971.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 54 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 37 เทียบกับไตรมาสก่อน สอดคล้องกับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 900.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ลดลงร้อยละ 22 จากไตรมาสก่อน โดยการลดลงจากไตรมาสก่อนเกิดจากค่าใช้จ่ายในการคืนเครื่องบินที่ลดลงและจำนวนเครื่องบินที่นำมาปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นน้อยกว่าในไตรมาสก่อน ส่วน**ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 555.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 66 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 35 จากไตรมาสก่อน โดยส่วนใหญ่มาจากค่าคอมมิชชันการขายผ่านช่องทางออนไลน์ที่จ่ายให้กับ AirAsia Com Travel ทั้งนี้ **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารต่อรายได้จากการขายและบริการ**ลดลงจากร้อยละ 22 ในไตรมาสที่ 4/2564 และร้อยละ 9 ในไตรมาสที่ 3/2565 มาอยู่ที่ร้อยละ 7 ในไตรมาสนี้

โดยสรุป บริษัทรายงาน **EBITDA** เท่ากับ 1,628.9 ล้านบาท ซึ่งกลับมาเป็นบวกเป็นครั้งแรกตั้งแต่การระบาดของโควิด-19 ทั้งนี้ จากค่าเงินบาทที่แข็งขึ้นจาก 38.1 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสที่ 3/2565 เป็น 34.7 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ในไตรมาสนี้ ทำให้บริษัทมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้จำนวนเงิน 3,712.0 ล้านบาท ในขณะเดียวกัน **ต้นทุนทางการเงิน**อยู่ที่ 484.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 15 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 23 จากไตรมาสก่อน จากหนี้สินและหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง นอกจากนี้ บริษัทบันทึก**ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้**จำนวน 689.9 ล้านบาท ทำให้บริษัท**มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท**จำนวน 3,114.4 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นจากขาดทุน (992.7) ล้านบาท ในไตรมาสที่ 4/2564 และขาดทุน (4,050.2) ล้านบาท ในไตรมาสที่ 3/2565

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)
หน่วย: ล้านบาท

	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	**ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564**	
สินทรัพย์	64,685.5	71,208.3	-9%
หนี้สิน	56,731.1	54,379.5	+4%
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	7,954.4	20,201.1	-61%
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	(3,372.3)	N.A.
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	7,954.4	16,828.8	-53%



สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีสินทรัพย์รวม 64,685.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 9 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการลดลงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด สินทรัพย์สิทธิการใช้ เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน และสินทรัพย์ถาวร[2] ในขณะที่ได้รับการชดเชยบางส่วนด้วยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เพิ่มขึ้น

- สินทรัพย์หมุนเวียนอยู่ที่ 5,236.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 797.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 85 จากการจ่ายชำระคืนเงินกู้ ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 132 มาอยู่ที่ 2,539.9 ล้านบาท จากรายได้ของบริษัทที่รับผ่านกลุ่มแอร์เอเชีย
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 59,449.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 6 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากสินทรัพย์ถาวรที่ตัดค่าเสื่อมราคา และสิทธิการใช้จากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนดรวม 4,351.0 ล้านบาท และการลดลงของเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินจำนวน 1,902.9 ล้านบาท ในขณะที่สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้น 2,084.6 ล้านบาท จากผลขาดทุนจากการดำเนินงานเป็นหลัก

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีหนี้สินรวม 56,731.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักจากรายได้รับล่วงหน้าและค่าใช้จ่ายค้างจ่าย แต่ถูกชดเชยด้วยหนี้สินตามสัญญาเช่าและหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยที่ลดลง

- หนี้สินหมุนเวียนอยู่ที่ 21,893.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยมีรายได้รับล่วงหน้าอยู่ที่ 4,750.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 96 ตามการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ 68 มาอยู่ที่ 4,137.8 ล้านบาท จากเงินคงค้างสำรองการซ่อมบำรุงอากาศยานที่สูงขึ้น
- หนี้สินไม่หมุนเวียนอยู่ที่ 34,838.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 5 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลงร้อยละ 4 มาอยู่ที่ 30,125.4 ล้านบาท จากการจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี
- หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่ามีจำนวน 7,298.8 ล้านบาท ลดลงจาก 7,664.3 ล้านบาท จากการชำระคืนหุ้นกู้และเงินกู้ยืม

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นทั้งสิ้น 7,954.4 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 53 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลขาดทุนในงวด และชดเชยบางส่วนด้วยส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญที่เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) และหุ้นกู้ที่แปลงสภาพในระหว่างปี บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (ไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า) ต่อส่วนของผู้ถือหุ้นอยู่ที่ 0.92 เท่า ทั้งนี้ หากหักด้วยเงินสดที่บริษัทมี อัตราส่วนดังกล่าวจะอยู่ที่ 0.82 เท่า

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย: ล้านบาท	งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	**2564**
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	564.0	(4,347.0)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(589.7)	1,283.7
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(4,530.7)	7,313.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(4,556.4)	4,250.3
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.4)	(1.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	5,359.6	1,110.4
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**797.8**	**5,359.6**

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)	งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	**2564**
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.2 เท่า	0.4 เท่า
อัตรากำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงิน, ภาษีเงินได้, ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	(7%)	(81%)
อัตรากำไรสุทธิ	(47%)	(312%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	(12%)	(17%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	(66%)	(70%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.8 เท่า	0.1 เท่า
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	(2.8 เท่า)	(4.4 เท่า)

[2] สินทรัพย์ถาวรประกอบด้วยที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

ปี 2565 บริษัทมีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 564.0 ล้านบาท โดยพลิกกลับมาเป็นบวกอีกครั้งตั้งแต่ปี 2562 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการฟื้นตัวของธุรกิจที่แข็งแกร่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2565 ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 589.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากการจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน การจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์ และการเข้าซื้อหุ้นเพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 100 จำนวน 14,789.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์มูลค่า 4,292.2 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 4,530.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่เกิดจากการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า (รวมค่าใช้จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด) มูลค่า 6,763.6 ล้านบาท และชำระคืนหุ้นกู้และเงินกู้สุทธิ 370.9 ล้านบาท แต่ได้ชดเชยบางส่วนจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 3,000.0 ล้านบาท ทำให้โดยสรุป บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลง 4,556.4 ล้านบาท และมีเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 797.8 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในปี 2566

บริษัทคาดว่าแนวโน้มของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วโลกจะยังคงฟื้นตัวแข็งแกร่งต่อเนื่องในปี 2566 จากคาดการณ์ของธนาคารโลก การเติบโตของ GDP ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก (ซึ่งครอบคลุมปริมาณเที่ยวบินกว่าร้อยละ 96 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562) คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 ในปีนี้ ซึ่งสูงกว่าการเติบโตของ GDP ทั่วโลกถึง 260 จุดร้อยละ โดยมีสาเหตุจากการที่จีนเปิดประเทศและภาวะเงินเฟ้อในภูมิภาคนี้ที่มีผ่อนคลายกว่า ทำให้ภูมิภาคนี้มีโอกาสเข้าสู่สภาวะเศรษฐกิจถดถอยต่ำกว่าเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ

นอกจากนี้ ธนาคารแห่งประเทศไทย (“ธปท.”) คาดการณ์ว่าการเติบโตของ GDP ในประเทศไทยจะเท่ากับร้อยละ 3.7 ในปีนี้ โดยส่วนใหญ่เนื่องจากการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัวต่อเนื่องและการบริโภคภายในประเทศที่ยังมีแนวโน้มแข็งแกร่ง แต่ภาคการส่งออกอาจชะลอตัว ผนวกกับการลงทุนในโครงการต่างๆ ที่อาจลดลงจากปีก่อน อย่างไรก็ตาม ล่าสุด ททท. ได้ปรับเป้าตัวเลขนักท่องเที่ยวเป็น 30 ล้านคน จากเดิมที่ตั้งเป้าไว้ที่ 25 ล้านคนในช่วงปลายเดือนมกราคม หลังจากตัวเลขนักท่องเที่ยวจีนในช่วงสองเดือนที่ผ่านมามีแนวโน้มที่ดี อีกทั้งคาดว่าปริมาณการท่องเที่ยวภายในประเทศจะยังคงเติบโตได้ต่อเนื่อง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสาร 20 ล้านคน ในปี 2566 เทียบกับตัวเลขสูงสุด 22.2 ล้านคน ที่ทำได้ในปี 2562
จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศคาดว่าจะฟื้นตัวได้เท่ากับระดับปี 2562 ซึ่งคิดเป็นประมาณ 13 ล้านคน และคาดว่าจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเพิ่มขึ้นมากกว่าสามเท่า จาก 2 ล้านคนในปีที่ผ่านมาเป็น 7 ล้านคน สนับสนุนโดยความต้องการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนการฟื้นตัวที่ดีต่อเนื่องของภูมิภาคเอเชียใต้ และการเริ่มให้บริการเที่ยวบินไปและกลับจากประเทศจีน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการรักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศด้วยเครือข่ายเส้นทางที่กว้างขวางและอัตราค่าโดยสารที่แข่งขันได้ พร้อมยังให้ความสำคัญกับตลาดระหว่างประเทศมากขึ้น โดยภายในเดือนมิถุนายนของปีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนในการทำการบินไปยัง 11 เมืองในประเทศจีน ซึ่งจะมีจำนวนเที่ยวบินคิดเป็นกว่าร้อยละ 73 ของจำนวนเที่ยวบินไปยังประเทศจีนในปี 2562 นอกจากนั้น ยังมีแผนการเปิดให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศอื่นๆ เพิ่มเติม เช่น จากดอนเมืองไปจาการ์ตา (อินโดนีเซีย) มะนิลา (ฟิลิปปินส์) และโคลัมโบ (ศรีลังกา) โดยมีแผนที่จะนำเครื่องบินทั้งฝูงจำนวน 53 ลำ มาทำการปฏิบัติการบินให้ครบในช่วงครึ่งหลังของปีนี้

จากแนวโน้มรายได้ที่จะเติบโตแข็งแกร่ง บริษัทตั้งเป้าในการมีกำไรสุทธิในปีนี้ โดยมีแผนงานลดต้นทุนการดำเนินงานต่อหน่วยจากการเพิ่มอัตราการใช้งานเครื่องบินขึ้นเป็น 12.5 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน รวมถึงตั้งเป้าอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 87 อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงคาดว่าจะมีความเสี่ยงจากสถานการณ์ที่อยู่นอกเหนือการควบคุม เช่น สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนที่น่าจะยืดเยื้อและอาจส่งผลต่อราคาน้ำมันอากาศยานให้ยังคงอยู่ในระดับสูงหรือลดลงอย่างช้าๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทจะใช้ความระมัดระวังในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยาน โดยพิจารณาถึงอัตราผลตอบแทนต่อความเสี่ยงที่เหมาะสม ในขณะเดียวกัน บริษัทยังคงเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงอัตราแลกเปลี่ยนบางส่วนตามนโยบายของบริษัท และพยายามลดความเสี่ยงผ่านการบริหารกระแสเงินสดรับและจ่ายให้อยู่ในสกุลเงินเดียวกัน

โดยสรุป บริษัทคาดว่าปี 2566 จะเป็นปีแห่งการกลับสู่สภาวะปกติ หลังจากทั่วโลกคุ้นเคยกับโควิด-19 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรักษามาตรฐานการให้บริการให้อยู่ในระดับสูง สะท้อนด้วยการรักษาสถิติด้านความตรงต่อเวลา รวมทั้งมุ่งมั่นในการพัฒนาธุรกิจสู่ความยั่งยืนผ่านการทำงานร่วมกับองค์กรต่างๆ ในภาคการท่องเที่ยว และยกระดับการสื่อสารกับผู้โดยสารเกี่ยวกับประเด็นการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนมากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมแผนการลดและชดเชยการปล่อยคาร์บอนสำหรับธุรกิจการบินที่กำหนดขึ้นโดย ICAO โดยบริษัทต้องตรวจสอบและรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกแก่สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยทุกปี รวมถึงเข้าร่วมโครงการชดเชยการปล่อยคาร์บอน ทั้งนี้ ตามแผนการบินในปัจจุบัน บริษัทคาดว่าค่าใช้จ่ายในการซื้อคาร์บอนเครดิต (หากมี) ในปี 2566 จะอยู่ในระดับที่ไม่มีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงปฏิบัติการบินโดยในรูปแบบ Green Operation ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำการบิน รวมถึงแสวงหาโอกาสและเวลาที่เหมาะสมในการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuel: SAF) เพื่อลดผลกระทบของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในลำดับถัดไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2563		ตรวจสอบปี 2564		ตรวจสอบปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,760.2	4.1	7,672.9	10.8	5,236.3	8.1
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	65,217.5	95.9	63,535.4	89.2	59,449.2	91.9
รวมสินทรัพย์	**67,977.7**	**100.0**	**71,208.3**	**100.0**	**64,685.5**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	17,823.3	26.2	17,560.3	24.7	21,893.1	33.8
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	32,794.1	48.2	36,819.2	51.7	34,838.0	53.9
รวมหนี้สิน	**50,617.4**	**74.4**	**54,379.5**	**76.4**	**56,731.1**	**87.7**
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	14,266.1	21.0	20,201.1	28.3	7,954.4	12.3
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	3,094.2	4.6	(3,372.3)	-4.7	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**17,360.3**	**25.6**	**16,828.8**	**23.6**	**7,954.4**	**12.3**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2563[1,2]		ปี 2564		ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	**16,237.3**	**100.0**	**4,508.2**	**100.0**	**18,290.8**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายรวม	23,788.1	146.5	16,358.8	362.9	26,766.4	146.3
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	**(7,550.8)**	**-46.5**	**(11,850.6)**	**-262.9**	**(8,475.6)**	**-46.3**
กำไร (ขาดทุน)	**(8,666.9)**	**-53.4**	**(11,957.9)**	**-265.2**	**(8,214.4)**	**-44.9**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,764.1)	-29.4	(6,647.5)	-147.5	(8,030.0)	-43.9
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(3,902.8)	-24.0	(5,310.5)	-117.8	(184.4)	-1.0
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	**(8,882.7)**	**-54.7**	**(11,531.5)**	**-255.8**	**(7,978.3)**	**-43.6**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(4,882.8)	-30.1	(6,386.9)	-141.7	(7,846.2)	-42.9
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(3,999.9)	-24.6	(5,144.6)	-114.1	(132.0)	-0.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	**(0.9823)**		**(1.2985)**		**(0.6921)**	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น
(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(897.9)	(4,347.0)	564.0
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	12,064.4	1,283.7	(589.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(14,031.4)	7,313.6	(4,530.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(2,864.9)**	**4,250.3**	**(4,556.4)**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6.9)	(1.1)	(5.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	3,982.2	1,110.4	5,359.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**1,110.4**	**5,359.6**	**797.8**

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.4	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.4	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.1)	(0.2)	0.0
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	29.6	8.6	23.9
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	12.3	42.7	15.3
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	76.6	47.7	74.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	4.8	7.7	4.9
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	24.5	12.9	19.2
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	14.9	28.4	19.0
Cash Cycle	วัน	2.2	21.9	1.1
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(50.2)	(193.2)	(34.1)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน[1]	ร้อยละ	(55.4)	(309.5)	(48.3)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	16.0	15.1	4.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(34.9)	(173.6)	(45.7)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(27.9)	(38.6)	(57.0)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(7.3)	(9.6)	(11.8)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	4.9	(50.1)	(6.1)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.2	0.1	0.3
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.5	2.7	7.1
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.8	(7.5)	0.2
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3] (Cash Basis)	เท่า	(0.2)	(0.2)	(0.1)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

[1] กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

[2] กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

[3] กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายทรัพย์สินและการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงิน	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2563		ตรวจสอบปี 2564		ตรวจสอบปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,657.3	5.9	3,019.2	6.6	5,225.9	11.9
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	42,472.5	94.1	42,489.5	93.4	38,734.5	88.1
รวมสินทรัพย์	**45,129.8**	**100.0**	**45,508.7**	**100.0**	**43,960.4**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	17,820.8	39.5	19,975.7	43.9	22,027.3	50.1
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	30,804.8	68.2	36,488.1	80.2	34,838.0	79.2
รวมหนี้สิน	**48,625.6**	**107.7**	**56,463.8**	**124.1**	**56,865.3**	**129.4**
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	**(3,495.8)**	**-7.7**	**(10,955.1)**	**-24.1**	**(12,904.9)**	**-29.4**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2563[1,2]		ปี 2564		ปี 2565	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	**16,236.3**	**100.0**	**4,507.5**	**100.0**	**18,289.5**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายรวม	23,794.6	146.6	16,255.9	360.6	26,734.5	146.2
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	**(7,558.3)**	**-46.6**	**(11,748.4)**	**-260.6**	**(8,445.0)**	**-46.2**
กำไร (ขาดทุน)	(8,673.0)	-53.4	(11,785.7)	-261.5	(8,185.9)	-44.8
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม	(8,888.7)	-54.7	(11,359.3)	-252.0	(7,949.8)	-43.5
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	**(199.12)**		**(262.62)**		**(90.36)**	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น
(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(903.5)	(4,327.9)	675.8
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	12,064.3	1,280.8	3,304.3
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(14,031.4)	2,747.1	(3,891.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(2,870.6)**	**(300.0)**	**88.4**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(6.9)	(1.1)	(5.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	3,889.6	1,012.1	711.0
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**1,012.1**	**711.0**	**794.1**

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.1	0.2	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.1	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.1)	(0.2)	0.0
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	29.6	8.6	24.0
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	12.3	42.5	15.2
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	76.6	47.5	74.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	4.8	7.7	4.9
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	24.5	12.8	19.2
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	14.9	28.5	19.0
Cash Cycle	วัน	2.2	21.7	1.1
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(50.2)	(191.7)	(34.1)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน[1]	ร้อยละ	(55.4)	(306.9)	(48.1)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	16.0	15.1	4.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(63.6)	(307.8)	(46.6)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(518.9)	163.1	68.6

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(20.6)	(26.0)	(18.3)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	(14.8)	(89.0)	(6.6)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.4	0.1	0.4
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(13.9)	(5.2)	(4.4)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	0.1	(2.3)	0.2
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3] (Cash Basis)	เท่า	(0.2)	(0.2)	(0.1)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

[1] กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ
[2] กำไร (ขาดทุน) สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ
[3] กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายทรัพย์สินและการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	: บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ	: ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คะแนนการกำกับดูแลกิจการ	: ดีเลิศ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์	: 02-562-5700
โทรสาร	: 02-562-5705
เว็บไซต์	: www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107554000313
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	: ทุนจดทะเบียนจำนวน 1,285,000,000.00 บาท ทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 1,216,428,571.30 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 12,164,285,713 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท



ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	: บริษัท ไทยแอร์เอเซีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	: ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์	: 02-562-5700
โทรสาร	: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	: ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 946,183,270 บาท โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 94,618,327 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	: ร้อยละ 100.0

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 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	: 02-264-9090
โทรสาร	: 02-264-0789-90
เว็บไซต์	: www.ey.com

rewards

เปิดประสบการณ์ของรางวัล
ระดับซูเปอร์

เมื่อสมัครสมาชิก airasia วันนี้!

จองก่อนใคร
กับโปรโมชั่นจากแอร์เอเชีย

รับ airasia points
จากพันธมิตรกว่า
300 รายทั่วโลก

ใช้ airasia points จ่ายแทนเงิน
ค่าเที่ยวบิน โรงแรม บริการ
รถรับ-ส่ง อาหาร และอื่นๆ

แลกเที่ยวบินราคาพิเศษ
ในช่วงโปรโมชั่น
Final Call Sale ทุกเดือน





รับ airasia points สูงสุด 10 เท่า
กับบัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ
เมื่อใช้จ่ายที่ airasia Super App



ประสบการณ์ระดับซูเปอร์ของคุณเริ่มต้นที่นี่
แสกน QR Code เพื่อสมัครฟรีตอนนี้!

Download on the App Store | GET IT ON Google Play | EXPLORE IT ON AppGallery

เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไข

IT'S SUPER!



การขับเคลื่อนธุรกิจ เพื่อความยั่งยืน

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

(GRI 2-1, 2-2, 2-3, 2-9, 2-14, 2-22, 2-23, 2-24)

จากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบอย่างหนักจากวิกฤตโควิด-19 ตั้งแต่ปลายเดือน ม.ค. 2563 อย่างต่อเนื่องจนถึงปี 2565 ทำให้เศรษฐกิจในทุกภาคส่วนได้รับผลกระทบเกิดความผันผวนและสร้างความท้าทายอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าทุกปัจจัยและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับเปลี่ยนและวางแผนตั้งรับตลอดเวลา รวมถึงบริหารจัดการกับปัจจัยที่สามารถควบคุมได้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดท่ามกลางความท้าทายดังกล่าว โดยเฉพาะมาตรการด้านสุขอนามัยเพื่อลดความเสี่ยงต่างๆ ในการแพร่กระจายของโรคโควิด-19 และมาตรการความปลอดภัยของผู้โดยสาร ซึ่งบริษัทให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง

ในปีนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พร้อมกลับมาให้บริการอย่างเต็มรูปแบบอีกครั้ง เมื่อเดือนตุลาคมที่ผ่านมา และด้วยความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนธุรกิจภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน ที่มีเป้าหมายมุ่งเน้นความสมดุล 3 ประเด็นคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นสายการบินเดียวที่สามารถคงสถานะรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์อย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน





แนวทางการจัดทำรายงาน

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนทุกปีโดยเริ่มตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา เพื่อเปิดเผยกระบวนการบริหารจัดการตลอดจนผลการดำเนินธุรกิจด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายความยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) ให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกรับทราบ

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้จัดทำขึ้นครอบคลุมผลการดำเนินงานวันที่ 1 มกราคม 2565 ถึง 31 ธันวาคม 2565 ตามมาตรฐานการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

- Global Reporting Initiative Standards (GRI Standards) ในระดับตัวชี้วัดหลัก (Core Option)
- คู่มือการรายงานความยั่งยืน สำหรับบริษัทจดทะเบียนตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ในระดับตัวชี้วัดหลัก (Core Option)
- การประเมินความเสี่ยงและโอกาสภายใต้กรอบการเปิดเผยข้อมูลความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (The Task Force on Climate-related Financial Disclosures: TCFD)

ขอบเขตการรายงาน

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้นำเสนอผลการดำเนินงานในปี 2565 เฉพาะ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และดำเนินกิจการในพื้นที่ในประเทศไทย ส่วนธุรกิจอื่นที่บริษัทฯ มีสัดส่วนการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมน้อยกว่ากึ่งหนึ่ง หรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารโดยตรง แต่อาศัยการกำกับดูแลผ่านคณะกรรมการในบริษัทนั้นๆ ผลการดำเนินงานของกิจการดังกล่าว ไม่ได้ถูกนำมารวมในรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงาน และการรับรองรายงาน

เนื้อหาหลักและข้อมูลสำคัญในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนและตรวจสอบโดยคณะกรรมการบริษัท ผู้บริหารระดับสูงของแต่ละฝ่าย เพื่อให้ความเชื่อมั่นว่าเนื้อหาที่รายงานนั้นมีความถูกต้อง สอดคล้องกับประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน และตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และเพื่อให้ข้อมูลการรายงานมีความน่าเชื่อถือและโปร่งใส ในรายงานฉบับนี้ได้รับการทวนสอบบัญชีสำหรับข้อมูลทางบัญชีจากผู้สอบบัญชีที่ได้รับการอนุญาตสำหรับข้อมูลทางด้านการเงินและเศรษฐกิจที่สำคัญ และการทวนสอบจากหน่วยงานตรวจสอบจากสถาบันรับรองมาตรฐานไอเอสโอ อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ ในการตรวจสอบความถูกต้องและทวนสอบก๊าซเรือนกระจก ตามพันธกรณีโครงการการชดเชยและลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภาคการบินระหว่างประเทศ ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (CORSIA-Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation)

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ปี 2565 ตามแนวทางการรายงาน GRI Standards: Core Option ที่ระบุในรายงานฉบับนี้ เปลี่ยนแปลงจากรายงานความยั่งยืนฉบับที่ผ่านมา เพื่อให้มีความสอดคล้องกับธุรกิจกับกระแสโลกที่เปลี่ยนแปลง โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) เนื้อหาในรายงานฉบับนี้ครอบคลุมประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน รวมทั้งสิ้น 12 ประเด็น จากเดิม 11 ประเด็นในปีที่แล้ว โดยมีการเพิ่มเรื่องการยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง

(2) การรวมประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่มีกิจกรรมและการดำเนินงานร่วมกันที่มีนัยสำคัญสูงสำหรับผู้มีส่วนได้เสียและสำคัญต่อธุรกิจ ได้แก่ การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ สุขภาพและความปลอดภัย บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ กระบวนการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล และการบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง

ติดต่อเรา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยินดีรับข้อเสนอแนะและความคิดเห็นสำหรับรายงานฉบับนี้โดยสามารถส่งข้อคิดเห็นผ่านทางฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร ได้ที่

Email : taa_sustainability@airasia.com
ที่อยู่ : 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้อง 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทร : (66) 2562-5700

นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน

(GRI 2-22, 2-23, 2-24, 2-27)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการ ผู้ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่คุ้มค่า ควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพห่วงโซ่คุณค่าและรับผิดชอบต่อผลกระทบต่างๆ ผ่านความใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอก พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาเพื่อเติบโตร่วมกันในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (3G Good / Green / Growth) ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าว ครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งประเด็นดังกล่าวได้ถูกนำมาพิจารณาทุกๆ กิจกรรมการดำเนินงานของบริษัทอย่างสม่ำเสมอ โดยเชื่อว่าทั้ง 3 ประเด็น สามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้ในทุกกิจกรรม หากเรามุ่งมั่นในการพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ ในปี 2565 เราได้ใช้แนวทางเดียวกันกับนโยบายของ Capital A สำหรับปณิธานและพันธกิจ

นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน

นับตั้งแต่ก่อตั้ง Capital A (กลุ่มธุรกิจ AirAsia ในชื่อเดิม) นั้นอยู่ในระดับแนวหน้าของนวัตกรรมในอุตสาหกรรมการบินและการเดินทางมาโดยตลอด และในขณะที่บริษัทฯ ได้ขยายไปสู่สายงานธุรกิจใหม่ด้านดิจิทัลนั้น บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญในการสร้างความยืดหยุ่นในแต่ละด้านธุรกิจ

บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะสร้างสรรค์อนาคตอย่างยั่งยืนโดยการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รักษาความสมบูรณ์ของระบบรวมถึงการให้บริการและตอบสนองต่อชุมชน สังคม รวมถึงพัฒนาศักยภาพบุคลากรต่อไปเพื่อตอบโจทย์การแข่งขันทางธุรกิจและทุกภาคส่วนสามารถเติบโตไปพร้อมกัน เพื่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามพันธสัญญา บริษัทจึงมีนโยบายดังต่อไปนี้



ด้านสิ่งแวดล้อม

- สนับสนุนและปฏิบัติตามมาตรฐานสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่ถูกจัดตั้งขึ้นโดยองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศและองค์กรการบินอื่นที่เกี่ยวข้อง
- มีแผนดำเนินงานให้สอดคล้องกับเป้าหมายระยะยาวขององค์กรการบินระหว่างประเทศเพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593
- ลงทุนในฝูงบินที่มีประสิทธิภาพและยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซ CO_2 อย่างต่อเนื่อง
- เสาะแสวงหาโอกาสที่จะลดปริมาณการปล่อยคาร์บอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้เชื้อเพลิงในด้านการบินอย่างยั่งยืน และมาตรการชดเชยคาร์บอน (Carbon offsets)
- อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติโดยปรับปริมาณการใช้ทรัพยากรต่างๆ อย่างเหมาะสม โดยเฉพาะเชื้อเพลิง พลังงานไฟฟ้า และการใช้น้ำ
- บริหารจัดการขยะและของเสียภายใต้หลัก 3R คือการลด (reduce) การใช้ซ้ำ (reuse) และการนำกลับมาใช้ใหม่ (recycle)



ด้านสังคม

- ปรับปรุงแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และจัดให้มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดีและปลอดภัยต่อสุขภาพให้กับพนักงาน
- สนับสนุนวัฒนธรรมที่หลากหลาย ยอมรับความแตกต่าง และไม่เลือกปฏิบัติอันเนื่องมาจากสาเหตุทางเพศ เชื้อชาติ ชาติพันธุ์ อายุ ความสามารถ รสนิยมทางเพศ หรือเงื่อนไขอื่นๆ
- เป็นผู้นำในอุตสาหกรรมที่ให้การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในทุกบทบาท รวมถึงด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรม และคณิตศาสตร์ (STEM) อย่างต่อเนื่อง
- รักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เน้นการปฏิบัติที่เป็นธรรม มีความปลอดภัย สุขอนามัยที่ดี และสมดุลระหว่างชีวิตและการทำงาน
- เคารพสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานของพนักงาน คู่ค้าทางธุรกิจ และกลุ่มอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ควบคู่ไปกับการไม่แสวงหาผลประโยชน์จากการใช้แรงงานเด็กและไม่มีการบังคับใช้แรงงาน
- มีส่วนร่วมในการสร้างประชาคมอาเซียนโดยส่งเสริมผู้ประกอบการและสร้างความยืดหยุ่นระหว่างชุมชนและสังคมที่เกี่ยวข้อง
- ส่งเสริมการเติบโตของนักท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบในภูมิภาคอาเซียนเพื่อช่วยรักษาระบบนิเวศและแหล่งมรดกทางธรรมชาติ



ด้านธรรมาภิบาล

- บรรลุวัตถุประสงค์ด้านความยั่งยืนตามดัชรายละเอียดในรายงานความยั่งยืน Redbook ของ Capital A
- กำหนดกรอบและขอบเขตการทำงานด้านความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ (SDGs)
- ดำเนินงานธุรกิจอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีการกำกับดูแลกิจการอย่างเข้มแข็ง
- ทบทวนและปรับปรุงนโยบายการดำเนินงานให้เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานให้อยู่ระดับสูงสุดในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทุกข้อที่เกี่ยวข้อง
- บริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาสที่เกิดขึ้นในทุกสายธุรกิจ รวมถึงหลักสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล (Environment, Social and Governance, ESG)
- ปลูกฝังวัฒนธรรมความยั่งยืนในองค์กรและตระหนักถึงการปฏิบัติที่เป็นแบบอย่าง



- สื่อสารด้านคุณค่า แนวทาง และลำดับความสำคัญด้านความยั่งยืนให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน รวมถึงนักลงทุน พันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้า และลูกค้าของบริษัท
- จัดซื้อจัดจ้างพันธมิตรทางธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบและสนับสนุนพันธมิตรทางธุรกิจที่มีการสร้างคุณค่าและให้ความสำคัญด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาลที่สอดคล้องกับบริษัทฯ

นโยบายนี้ได้มีการทบทวนเป็นระยะอย่างต่อเนื่องเพื่อให้แน่ใจว่ามีความครอบคลุมและเหมาะสม

วิสัยทัศน์การดำเนินการธุรกิจอย่างยั่งยืน

เรามีความมุ่งมั่นที่จะเป็นสายการบินเพื่อธุรกิจที่ยั่งยืน เราจะนำมาตรฐานอุตสาหกรรมมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยจะยึดถือมาตรฐานดัชนีความยั่งยืนที่เป็นที่ยอมรับในสากลและตลาดหลักทรัพย์ เรามุ่งหวังที่จะติดอันดับดัชนีความยั่งยืนระดับโลกภายในปี 2567

พันธกิจการดำเนินการธุรกิจอย่างยั่งยืน

ความยั่งยืนจะถูกปลูกฝังเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรของเรา โดยเราจะ:

- มีความเข้าใจว่าความยั่งยืนส่งผลกระทบต่อธุรกิจของเราอย่างไร
- รับผิดชอบต่อสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมถึงผนวกปัจจัยด้านความยั่งยืนประกอบเข้ากับการตัดสินใจทางธุรกิจ
- สร้างสรรค์นวัตกรรมเพื่อให้ก้าวไปไกลกว่าการปฏิบัติตามข้อกำหนดและคืนคุณค่าความยั่งยืนสู่ธุรกิจ



กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (SUSTAINABILITY STRATEGIES)

GOOD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ สัญญาและข้อตกลงอย่างเคร่งครัด โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้พร้อมทั้งยึดถือหลักสิทธิมนุษยชน และปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากรทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม มุ่งสร้างโอกาสการเติบโตให้กับชุมชนแวดล้อมในธุรกิจการท่องเที่ยวและส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร ตลอดจนเป็นที่ยอมรับและไว้วางใจจากสังคมและผู้มีส่วนได้เสีย

GREEN

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งมั่นปกป้องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรอบด้านที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยมีเป้าหมาย และแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อการเติบโตขององค์กรอย่างสมดุลและยั่งยืนอย่างแท้จริง รวมถึงการรณรงค์ให้เกิดการเดินทางที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

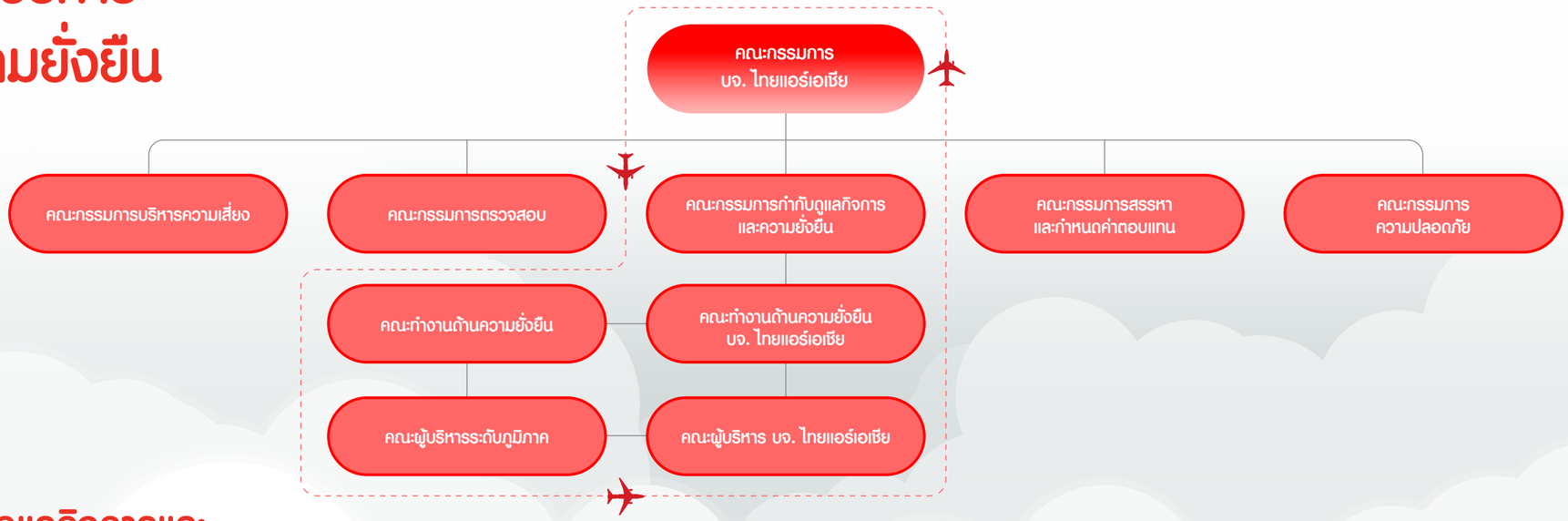
GROWTH

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมให้สังคมมีความเติบโตอย่างยั่งยืนในทุกมิติ โดยเริ่มจากการสร้างความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และเกื้อหนุนสังคมให้มีความแข็งแรงในด้านต่างๆ เช่น การส่งเสริมการมีรายได้อาชีพที่มั่นคง การสร้างโอกาส รวมทั้งสรรหานวัตกรรมที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัย อำนวยความสะดวกในการเดินทาง พร้อมกับการจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ สื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความผูกพันร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้ยังแบ่งปันองค์ความรู้และนวัตกรรม พร้อมทั้งร่วมมือกับองค์กรต่างๆ เพื่อช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมให้มีความยั่งยืน และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนสังคมให้เปลี่ยนแปลงที่ดียิ่งขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ทั้งนี้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ในการเป็น “บริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา” และพันธกิจในการผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

โครงสร้างการบริหารการจัดการความยั่งยืน

(GRI 2-9, 2-14)



คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กำกับดูแลความยั่งยืน โดยแต่งตั้งคณะกรรมการซึ่งประกอบไปด้วยคณะกรรมการและคณะบริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้คณะทำงานด้านความยั่งยืน ประกอบไปด้วยผู้อำนวยการของแต่ละแผนก ซึ่งมีหน้าที่รับนโยบายด้านความยั่งยืนที่เป็นประเด็นที่มีนัยสำคัญทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปผนวกในแผน กลยุทธ์ และปฏิบัติงาน พร้อมทั้งตั้งเป้าหมายและวัดผลการทำงานดังกล่าว

ขอบเขตอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน มีรายละเอียดสำคัญดังต่อไปนี้

1. พิจารณา กำหนดนโยบาย เป้าหมาย แนวทางการดำเนินงานและงบประมาณ เพื่อการดำเนินกิจการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงพิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทอนุมัติ
2. กำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท เพื่อดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม สู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน ให้คำปรึกษา และสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืน ให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้
4. รายงานผลการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา ทั้งนี้จะมีคณะทำงานด้านความยั่งยืนที่จัดตั้งขึ้นจะประชุมร่วมกันทุกไตรมาส รายงานผลการดำเนินงานและติดตามความคืบหน้า ก่อนจะนำเสนอรายงานผลทั้งหมดต่อคณะกรรมการการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ปีละ 2 ครั้ง เพื่อให้มั่นใจว่าแผนการกำกับดูแลความยั่งยืนของบริษัทดังกล่าว ลุล่วงตามเป้าหมายที่กำหนด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดประชุมกับคณะกรรมการบริษัทประจำปี สำหรับผลการดำเนินงานความยั่งยืนในปีที่ผ่านมา รวมถึงทบทวนนโยบายและกำหนดกลยุทธ์ความยั่งยืนของบริษัท โดยนโยบายและทิศทางจะสอดคล้องกับทางที่ Capital A กำหนด

จุดเด่นความยั่งยืนปี 2565

Good



จำนวนเที่ยวบิน
65,495
จำนวนเที่ยวบินที่บินในประเทศและต่างประเทศของไทยแอร์เอเชียในปี 2565

มาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล
ISO 9001:2015
บริษัทฯ ได้การรับรองมาตรฐานด้านการจัดการคุณภาพ ISO 9001:2015

ดัชนีวัดความพึงพอใจผู้โดยสาร (NPS: Net Promoter Score)
55%
บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการบริการผ่านเครื่องมือวัดความพึงพอใจและความผูกพันของลูกค้าต่อองค์กร หรือ Net Promoter Score ไว้ที่ร้อยละ: 50 โดยในปีที่ผ่านมาได้ 55%



ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา
92%
บริษัทฯ เป็นสายการบินตรงเวลาที่สุดในเอเชียแปซิฟิก* โดยวัดจากค่าประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา ซึ่งบริษัทฯ ตั้งเป้าหมายไว้ที่ 90%

Green

การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ
3gCO$_2$/RPK
ลด Carbon Intensity Ratio ปีละ: 3 gCO$_2$/RPK

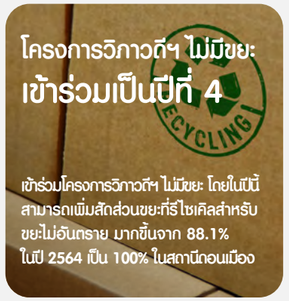


การเช็กอินแบบไร้สัมผัส ประหยัดกระดาษ
3,472,821 แผ่น
ประหยัดการใช้กระดาษที่ใช้การปริ้นตั๋วที่นั่งเป็นจำนวน 3,472,821 แผ่น หรือคิดเป็นเงิน 1,041,846.30 บาท

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
806,643
ตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า
ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขต 1,2 และ 3

CORSIA (โครงการการชดเชยและลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภาคการบินระหว่างประเทศ)
ร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนฯ ติดต่อกันเป็นปีที่ 4
ไทยแอร์เอเชียได้ให้ความร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในโครงการ CORSIA ทั้งในเรื่องการนำส่งข้อมูลปริมาณก๊าซคาร์บอน นับตั้งแต่ปี 2562

การปฏิบัติการบินสีเขียวที่เป็นมิตรประหยัดน้ำมัน
2,237 ตัน
ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลปฏิบัติงานด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง โดยสามารถประหยัดน้ำมันได้ 2,237 ตัน ซึ่งคิดเป็น > 7,000 ตัน ของปริมาณคาร์บอน ซึ่งลดค่าใช้จ่ายไปได้ 1.8 ล้านเหรียญสหรัฐ



โครงการวิภาวดีฯ ไม่มีขยะ: เข้าร่วมเป็นปีที่ 4
เข้าร่วมโครงการวิภาวดีฯ ไม่มีขยะ โดยในปีนี้สามารถเพิ่มสัดส่วนขยะที่รีไซเคิลสำหรับขยะไม่อันตราย มากขึ้นจาก 88.1% ในปี 2564 เป็น 100% ในสถานีดอนเมือง

อัตราการรีไซเคิลของขยะไม่อันตรายสถานีดอนเมือง
100%
บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายในการทำงานเพื่อให้อัตราการรีไซเคิลขยะ (Recycle Rate) สูงกว่าร้อยละ 80 ของน้ำหนักขยะไม่อันตรายทั้งหมด ซึ่งบริษัทสามารถนำขยะไม่อันตรายที่สถานีดอนเมืองทั้งหมดไปรีไซเคิล 100% ทำให้ลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบจากสถานีดอนเมืองให้เป็นศูนย์

ลดการใช้น้ำในแต่ละเที่ยวบิน
ใช้เพียง 53.16 ลิตร ต่อเที่ยวบิน
บริษัทตั้งเป้าหมายการใช้น้ำในเที่ยวบินไม่เกิน 60 ลิตรต่อเที่ยวบิน โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดปริมาณการใช้น้ำโดยใช้เพียง 53.16 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน

Growth

จำนวนการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน
0
ไม่มีการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงานของพนักงานไทยแอร์เอเชียและผู้รับเหมาในปีที่ผ่านมา

จำนวนการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน
0
ไม่มีการเจ็บป่วยอันเนื่องมาจากการทำงานของพนักงานไทยแอร์เอเชียและผู้รับเหมาในปีที่ผ่านมา

ความหลากหลายและความเท่าเทียมของพนักงาน
36.3%
ในปี 2565 พนักงานเพศหญิงคิดเป็น ร้อยละ: 36.3 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด และร้อยละ: 15.18 เป็นพนักงานระดับผู้บริหาร (Manager Level and HOD level)



จำนวนข้อพิพาทกับชุมชน/สังคม
0
ไม่มีข้อพิพาทกับชุมชนและสังคมในปีที่ผ่านมา

อบรมพนักงาน
24 ชั่วโมงต่อคนต่อปี
การฝึกอบรมทักษะเฉพาะทาง (เฉลี่ย)

*อ้างอิงข้อมูลตามวิเคราะห์และรายงาน รวมถึงการให้คำนิยามความตรงต่อเวลาของ The Cirium On-Time Performance Review 2022

การตอบรับสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทบทวนประเมินความเสี่ยงจากสถานการณ์วิกฤตการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19 ที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึงพิจารณาการตอบรับและระบุเป็นประเด็นสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับบริษัท แนวทางการประเมินผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่อเนื่องการแพร่ระบาดของโควิด-19 ต่อประเด็นความยั่งยืน

แนวทางการประเมินผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่อเนื่องการแพร่ระบาดของโควิด-19 ต่อประเด็นความยั่งยืน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผลกระทบจากโควิด-19	ผลการดำเนินงาน	ประเด็นสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
หุ้นส่วนทางธุรกิจ	กระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล มาปรับใช้กับสถานการณ์	• ยกระดับความปลอดภัยของข้อมูลและการปรับปรุง Chatbot เพื่อเพิ่มความสามารถในการใช้งานมากขึ้น • การนำการตรวจสอบแบบประเมินระยะไกล (remote audit) มาปรับใช้ เนื่องจากข้อจำกัดในการเดินทางในบางพื้นที่	• กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล • การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน
	การแบ่งกลุ่มการทำงานเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อและสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง	• การแบ่งกลุ่มปฏิบัติงาน • มาตรการทำงานจากที่บ้าน • แบบสำรวจสุขภาพประจำวันผ่านระบบออนไลน์	• สุขภาพและความปลอดภัย
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	การบริหารจัดการทรัพยากรช่วงหยุดดำเนินการบิน 	• พนักงานฝ่ายปฏิบัติมีการใช้พลังงานเท่าที่จำเป็น • ทำการจอดระยะยาวสำหรับอากาศยานที่ไม่ได้ทำการบิน เพื่อลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน	• กลยุทธ์ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ • การบริหารจัดการของเสีย

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผลกระทบจากโควิด-19	ผลการดำเนินงาน	ประเด็นสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
พนักงาน	การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลภายใต้มาตรฐานความปลอดภัย อาชีวอนามัย และความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน 	• การตรวจ ATK ก่อนการปฏิบัติการล่วงหน้า 12 ชั่วโมง • การจัดหางานเสริม (Second Job) ให้กับพนักงาน • จัดหาวัคซีนป้องกันโควิด-19 ให้กับพนักงาน • การจัดการฝึกอบรมให้พนักงานเพิ่มเติมเพื่อตอบรับกับความต้องการเดินทางทางอากาศที่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง	• สุขภาพและความปลอดภัย • สิทธิมนุษยชน • การบริหารทรัพยากรบุคคล
หน่วยงานภาครัฐ	• การพิจารณาการผ่อนปรนมาตรการเดินทางระหว่างประเทศ • การพิจารณานโยบายและมาตรการการเปิดประเทศ • การพิจารณาผ่อนคลายมาตรการสาธารณสุขในการเดินทางโดยเครื่องบิน	• ทำงานใกล้ชิดกับภาครัฐในการผลักดันให้มีการเปิดประเทศ การยกเลิกข้อกำหนดอย่างเคร่งครัดในการเดินทาง และการใช้ผลวัคซีนในการเดินทางเข้าออกประเทศได้อย่างเสรี • ผลักดันภาครัฐให้มีการยกเลิกการนั่งเว้นที่นั่งในการโดยสารโดยเครื่องบิน • ผลักดันภาครัฐให้มีการอนุญาตให้จำหน่ายและทานอาหารบนเครื่องบินได้	• การยกเลิกมาตรการ Test & Go • การยกเลิกมาตรการเว้นที่นั่งบนเครื่องบิน • การเดินทางในเส้นทางต่างประเทศได้อย่างอิสระเสรีโดยแสดงผลวัคซีน 

การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

(GRI 2-29)

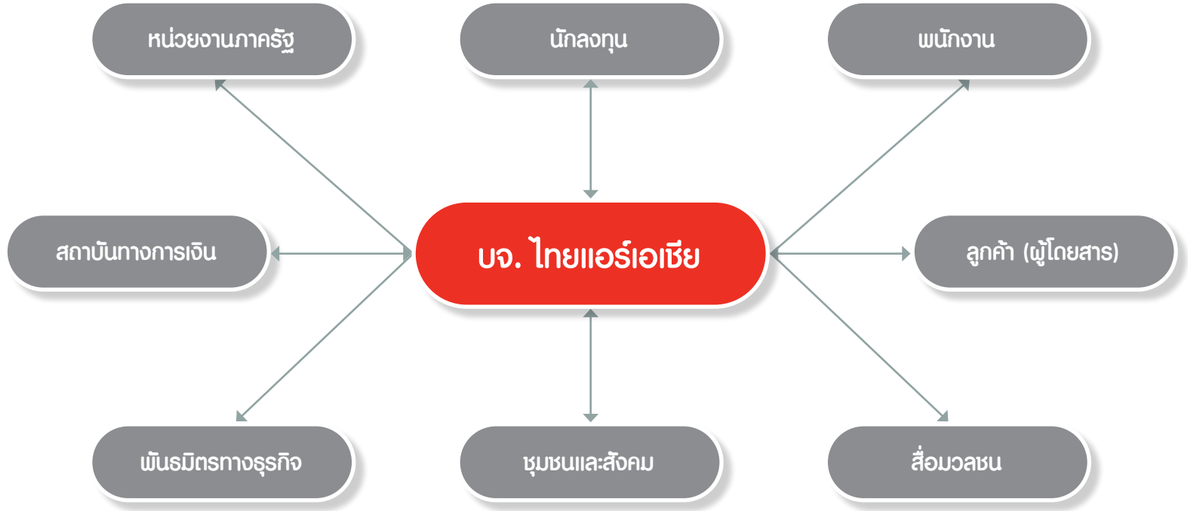
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียเป็นประจำ เพื่อศึกษาการรับรู้ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจเพื่อตอบสนองให้เท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันในระยะยาว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 9 กลุ่มหลัก ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท หน่วยงานภาครัฐ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) ชุมชนสื่อมวลชน พนักงาน (Allstars) นักลงทุน สถาบันทางการเงิน และพันธมิตรทางธุรกิจ

คณะกรรมการบริษัทกับบทบาทการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

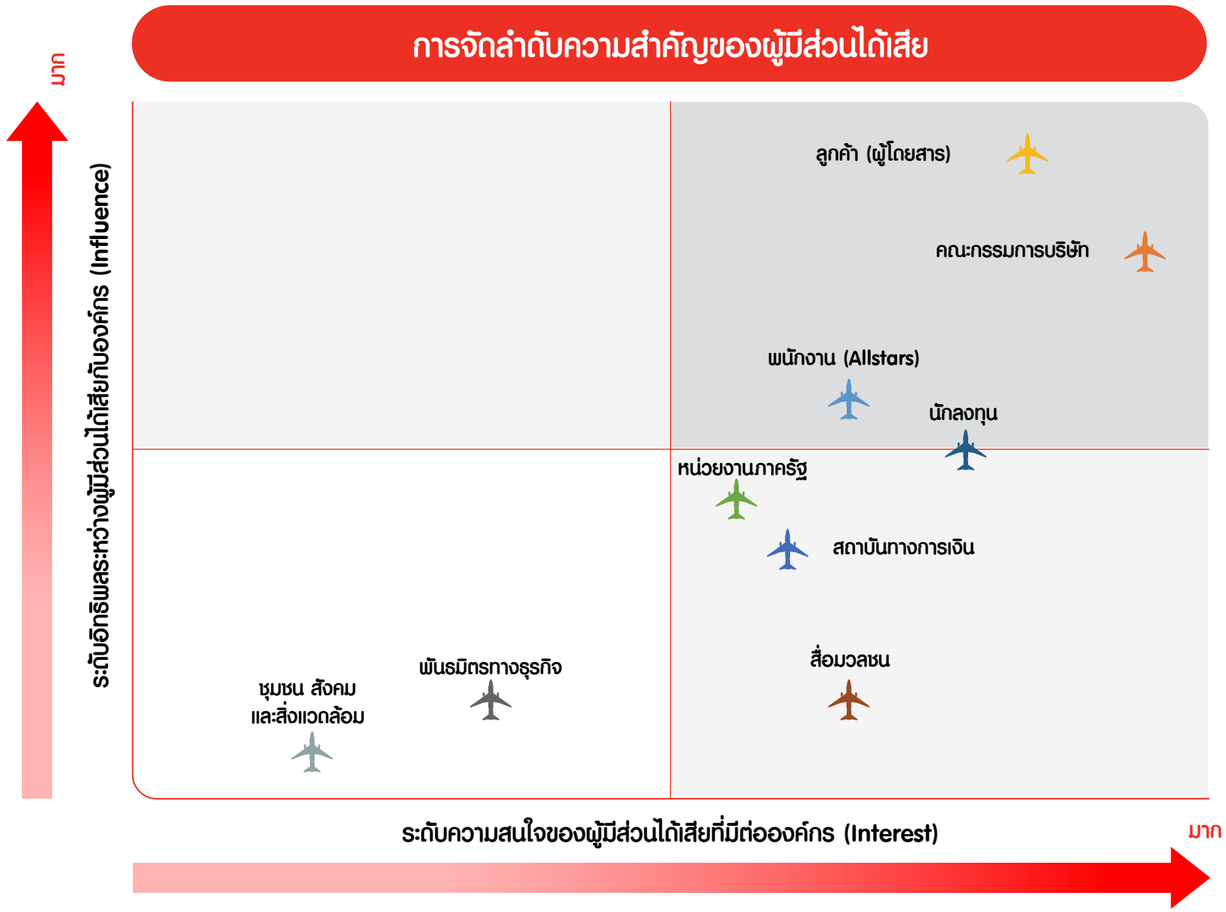
นอกเหนือไปจากการกำหนดนโยบายทั่วไปและทิศทางยุทธศาสตร์และกำหนดกรอบการดำเนินงานของบริษัทแล้ว คณะกรรมการบริษัทยังมีหน้าที่ในการนำความเห็นและข้อมูลจากภายนอกองค์กรเข้ามาพิจารณาประกอบทิศทางของบริษัท โดยคณะกรรมการจะต้องมั่นใจว่าการวางยุทธศาสตร์จากมุมมองภายนอกเป็นไปอย่างโปร่งใส ซื่อตรง และเป็นประโยชน์ทั้งสองฝ่ายทั้งองค์กรกับผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อการบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ และทันต่อความเปลี่ยนแปลง องค์กรจะต้องมีคณะกรรมการบริษัทที่

- กำกับดูแลกิจการที่ดี สามารถบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพ และปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานกำกับดูแลบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น รวมทั้งติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและนโยบายที่ได้กำหนดไว้
- หารือและอนุมัติตัวชี้วัดการดำเนินงานที่สำคัญด้านสังคม สิ่งแวดล้อม และประสิทธิภาพทางการเงิน รวมถึงอนุมัตินโยบายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ องค์กรจะจัดประชุมคณะกรรมการและคณะกรรมการตรวจสอบอย่างน้อยปีละ 4 ครั้ง รวมถึงการประชุมคณะกรรมการชุดย่อยตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย และการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียหลักอื่นๆ



ลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทจัดลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียตามผลกระทบและความสอดคล้องของความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียต่อบริษัท ดังต่อไปนี้





การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย

ผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียได้รับ	ความคาดหวัง/ความต้องการ	การดำเนินงานเพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ	ช่องทางการมีส่วนร่วม และความถี่
ลูกค้า (ผู้โดยสาร)	• การเดินทางไปถึงจุดหมายอย่างปลอดภัย และตรงต่อเวลา • สินค้าและบริการที่ตอบสนองรูปแบบการใช้ชีวิต • สร้างคุณค่าร่วมตลอดห่วงโซ่คุณค่า	• ความปลอดภัยในการเดินทาง • ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน • ประสบการณ์ในการเดินทางตลอดเส้นทางที่ราบรื่น และสะดวกสบายสอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้ชีวิตที่ปรับเปลี่ยนไป • สินค้าและบริการที่ได้รับการพัฒนาตามความต้องการที่เปลี่ยนไป • ได้รับสินค้าที่มีคุณภาพถูกต้องตามกฎหมายที่กำหนด และมีความปลอดภัย • ได้รับสินค้าที่แปลกใหม่น่าสนใจและมีรสชาติที่ดี	• การจัดตั้งกลุ่มการทำงานเพื่อตอบสนองและรับฟังความต้องการของผู้โดยสารโดยตรง • แก้ไขข้อร้องเรียนจากลูกค้าเพื่อป้องกันการเกิดปัญหาซ้ำและสูญเสียลูกค้าทั้งสองฝ่าย • การนำผลสำรวจความพึงพอใจและนำมาพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง • เชื่อมต่อและยกระดับสินค้าและบริการเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มและคุณค่าเพิ่มร่วมกันทั้ง บจ. และผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่า	• รับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Survey) สำรวจความพึงพอใจของลูกค้าทุกไตรมาส • การร้องเรียนผ่านช่องทางรับเรื่องต่างๆ เช่น ผ่านพนักงานทาง Live Chat หรือ Chatbot บนเว็บไซต์อย่างเป็นทางการของแอร์เอเชีย หรือผ่านทาง mobile application Super App รวมทั้งช่องทางสื่อสังคมออนไลน์ต่างๆ ตลอดเวลา • การพบปะลูกค้าผ่าน AirAsia Sales Offices, AirAsia Travel & Service Centres ตามเวลาทำการทุกวัน
พนักงาน	• พนักงานได้รับการอบรมที่เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่การทำงาน • สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานลดลง	• อาชีวอนามัยและความปลอดภัยในสถานที่ปฏิบัติงาน • สวัสดิการและค่าตอบแทน • สภาพแวดล้อมการทำงานที่โปร่งใสและเป็นธรรม	• เปิดช่องทางการสื่อสารให้กับพนักงาน สามารถเสนอข้อคิดเห็นและข้อเรียกร้องโดยตรงต่อผู้บริหาร เช่น ตู้ ปณ. สันติสุข AskPAC chatbot อีเมล • การดูแลอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน • การดูแลค่าตอบแทนและสวัสดิการอย่างเป็นธรรมให้กับพนักงาน • การพัฒนาศักยภาพและทักษะของพนักงานอย่างต่อเนื่อง	• การสื่อสารข่าวสารผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในอย่างสม่ำเสมอทางอีเมล นอกจากนี้ยังได้นำเทคโนโลยีจากระบบ Google Workspace ผ่านทางระบบแชททุกวัน วิดีโอคอลล์ทุกสัปดาห์และ Live Streaming ผ่านระบบ Google Meet ทุกๆ สามเดือน และจัดเก็บรวบรวมเนื้อหาต่างๆ ใน Google Page • การประเมินศักยภาพของพนักงานภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ทุกไตรมาส • การประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้บริหาร ทุกสัปดาห์ • การประชุมตัวแทนหน่วยงานเพื่อแจ้งข่าวสารหรือหารือแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน (Operation Meeting) ทุกไตรมาส • การประชุม Coffee Talk ระหว่าง CEO กับผู้บริหารระดับสูงของทุกแผนก ทุกสัปดาห์

ผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียได้รับ	ความคาดหวัง/ความต้องการ	การดำเนินงานเพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ	ช่องทางการมีส่วนร่วม และความถี่
นักลงทุน	• การเข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้อง เท่าเทียม และทันเวลา • การรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับตามกฎระเบียบ • ความเชื่อมั่นต่อองค์กรและการลงทุนในหุ้นสามัญและหุ้นกู้ของบริษัท	• ความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจและผลการดำเนินงานของบริษัท • การจัดการความเสี่ยงองค์กร • การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส	• การให้ข้อมูลที่โปร่งใสตามมาตรฐานของประเทศไทยและสากล • การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอข้อคิดเห็นและข้อเรียกร้อง รวมถึงถกประเด็นคำถามเกี่ยวกับการบริหารจัดการของต่อบริษัท	• ประชุมสรุปผลการดำเนินงานโดยผู้บริหารระดับสูง ทุกไตรมาส • พบนักลงทุนในประเทศและนักลงทุนต่างประเทศเป็นประจำ • ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ทุกปี • เปิดโอกาสให้นักลงทุนเข้าเยี่ยมชมกิจการ ทุกปีตามความเหมาะสม • เผยแพร่ข้อมูลบนเว็บไซต์บริษัทอย่างทันท่วงทีตลอดเวลา
สถาบันทางการเงิน	• การดำเนินธุรกิจได้ตามเป้าหมายภายใต้ความเสี่ยงที่ยอมรับได้	• ความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ • การจัดการความเสี่ยงองค์กร • การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส • นโยบายทางการเงินที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท	• การให้ข้อมูลผลการดำเนินงานตามมาตรฐานสากล • การรับฟังข้อเสนอและข้อคิดเห็นต่อกระบวนการดำเนินธุรกิจ	• พบปะ ประชุม พูดคุย เกี่ยวกับผลประกอบการและโครงการต่างๆ ของบริษัท 2 ครั้งต่อปี • ติดต่อประสานงานเกี่ยวกับการทำธุรกรรมต่างๆ ตลอดปี • แจ้งและจัดส่งข้อมูลและรายงานการทำธุรกรรมต่างๆ ทุกเดือน • สัมมนาและประชุมเชิงวิชาการเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจ ตลาดเงินและตลาดทุน ทุกไตรมาส

ผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียได้รับ	ความคาดหวัง/ความต้องการ	การดำเนินงานเพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ	ช่องทางการมีส่วนร่วม และความถี่
หน่วยงานภาครัฐ	• ความสัมพันธ์อันดีกับองค์กร • มาตรการความปลอดภัยของประชาชนในการเดินทาง • การทำงานในเป้าหมายและทิศทางเดียวกัน	• การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส • ความร่วมมือและการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน • การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อกำหนดต่างๆ ของภาครัฐ	• การให้ความร่วมมือ ทำงานร่วมกัน และดำเนินการตามนโยบายและข้อกำหนดของภาครัฐ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนด กฎระเบียบและกฎหมายของภาครัฐอย่างถูกต้อง เช่น เรื่องข้อกำหนดอัตราราคาบัตรโดยสาร และเรื่องมาตรการความปลอดภัยของการให้บริการของสายการบิน	• ร่วมประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรผู้กำกับดูแล ตามความเหมาะสม • การรายงานผลให้กับหน่วยงานราชการ ทุกเดือน • การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของหน่วยงานของราชการ เป็นประจำ • การทำงานอย่างใกล้ชิดระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในเวทีของคณะทำงานเครือข่ายพัฒนาการบินประเทศไทย • ทำงานสอดรับกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นประจำ • ร่วมกิจกรรมกับองค์การและหน่วยงานท้องถิ่น เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และรักษาวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของแต่ละท้องถิ่นนั้น • ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐในเรื่องมาตรการความปลอดภัยเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทุกเดือน • ผลักดันหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรการช่วยเหลือสายการบินโดยเฉพาะการลดต้นทุนที่สำคัญอันเกิดจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ธุรกิจสามารถให้ดำเนินการได้ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19

ผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียได้รับ	ความคาดหวัง/ความต้องการ	การดำเนินงานเพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ	ช่องทางการมีส่วนร่วม และความถี่
สื่อมวลชน	• การได้รับข่าวสารของบริษัทที่เป็นทางการเพื่อการนำเสนอข่าวที่เป็นประโยชน์ต่อสาธารณะ • การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับผู้บริหารและพนักงาน เพื่อให้ทราบถึงวิสัยทัศน์และจุดยืนของบริษัท • การสร้างความสัมพันธ์อันดีกับบริษัท	• ความโปร่งใสในการให้ข้อมูลบริษัท อย่างถูกต้องและรอบด้าน • ความรวดเร็ว ทันเหตุการณ์ต่อการตอบสนองด้านข่าวสาร โดยเฉพาะในภาวะวิกฤต • วิสัยทัศน์ของบริษัท และมุมมองภาพรวมต่ออุตสาหกรรมในฐานะผู้นำสายการบินราคาประหยัด	• การแสดงวิสัยทัศน์ต่อสถานการณ์ปัจจุบันของบริษัทอย่างน้อยทุกไตรมาส • การสร้างความเชื่อมั่นต่อความมั่งคงทางธุรกิจ • การสร้างชุมชนด้านข่าวสาร อาทิ กลุ่มไลน์ ระหว่างฝ่ายสื่อสารองค์กร กับสื่อมวลชนกลุ่มต่างๆ เพื่อการนำเสนอข่าวสารอย่างเท่าทันท่วงที • การสร้างวัฒนธรรมของฝ่ายสื่อสารองค์กรให้มีความพร้อมในการบริหารการสื่อสาร สามารถติดต่อได้ตลอดเวลา และนำเสนอข่าวที่ถูกต้อง รวดเร็ว โดยเฉพาะในภาวะวิกฤต	• การส่งข่าวประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทผ่านช่องทางอีเมล กลุ่มไลน์ของสื่อมวลชน เป็นประจำ อย่างน้อย 2 ข่าวต่อสัปดาห์ • การจัดงานแถลงข่าวทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค รวมทั้งต่างประเทศ ทุกไตรมาส • การพบปะสื่อมวลชนประจำปีทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค • การร่วมกิจกรรมสัมมนา เสวนา หรืออื่นๆ ที่จัดขึ้นโดยองค์กรสื่อมวลชน และการสนับสนุนกิจกรรมขององค์กรสื่อทั้งทางตรงและทางอ้อม เป็นประจำ • การสื่อสารกับสื่อมวลชนผ่านช่องทางออนไลน์ต่างๆ
พันธมิตรทางธุรกิจ	• ความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ • การใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาสินค้าและการจัดการ	• การดำเนินงานด้วยความซื่อสัตย์ • การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ • ทิศทางการดำเนินธุรกิจในอนาคต • ความร่วมมือในการทำงานและการส่งเสริมด้านคุณภาพของสินค้าและผลิตภัณฑ์ที่สม่ำเสมอ • มีความโปร่งใสในการจัดซื้อจัดจ้าง การประเมินคู่ค้า • ได้รับสินค้าที่เป็นไปตามมาตรฐานและตามกฎหมายที่กำหนด	• ขยายระยะเวลา credit term ให้กับคู่ค้า • การดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพที่สอดคล้องกับมาตรฐานและตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย • การร่วมโครงการยกระดับด้านความปลอดภัยร่วมกับคู่ค้าที่เป็นหน่วยซ่อมบำรุง • การดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพที่สอดคล้องกับมาตรฐานและตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย • การให้ความร่วมมือเพื่อทำงานให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของทางภาครัฐฯ และเพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยของอาหารทั้งภายในและต่างประเทศ	• การพบปะ การประชุม การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การติดต่อผ่านตัวแทนของบริษัท และการเยี่ยมชมดูงาน • ประชุมกับบริษัทผู้ผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนต่างๆ เพื่อรับข้อมูลที่เป็นปัจจุบัน • ตัวแทนจากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินเยี่ยมชม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่องทางติดต่อตลอด 24 ชั่วโมง ระหว่างทีมงาน • วิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และทีมวิศวกรรมของบริษัทผู้ผลิต • การรายงานผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพในการทำงาน และการประเมินคู่ค้าประจำปี

ผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียได้รับ	ความคาดหวัง/ความต้องการ	การดำเนินงานเพื่อตอบสนองความคาดหวัง/ความต้องการ	ช่องทางการมีส่วนร่วม และความถี่
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	• การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท • การปฏิบัติตามข้อกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม • การสร้างความรับรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกในการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน • การส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมที่สร้างคุณค่าร่วมกันตลอดห่วงโซ่คุณค่า	• ผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่อาจจะเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท • การดำเนินงานที่โปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ • การให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ • การสร้างกิจกรรมเพื่อรณรงค์และสร้างการมีส่วนร่วมเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	• การดำเนินธุรกิจตามนโยบายของบริษัทเพื่อลดผลกระทบด้านสังคม และสิ่งแวดล้อม • การสื่อสารอย่างโปร่งใสและการรับฟังความคิดเห็นจากพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย • การจัดการสัมมนาสาธารณะเพื่อให้ความรู้ด้านความยั่งยืนเป็นเรื่องใกล้ตัวที่ต้องร่วมมือกัน เช่น Sustain Me Talk ร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ • จัดกิจกรรม Open House หรือการดูงานที่แอร์เอเชีย อะคาเดมี เพื่อให้ความรู้ด้านความยั่งยืนผ่านตัวอย่างของ การบริหารจัดการของสายการบิน	• ปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอในการให้บริการของสายการบิน • สัมมนาสาธารณะ ปีละอย่างน้อย 1 ครั้ง • กิจกรรมดูงาน และ Open House อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง



การประเมินประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565

(GRI 3-1, 3-2)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญในการจัดลำดับสาระสำคัญตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อสร้างคุณค่าอย่างยั่งยืนและส่งผลที่ดีต่อการดำเนินธุรกิจ โดยในปี 2565 นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สำรวจผู้มีส่วนได้เสียในการระบุสาระสำคัญด้านความยั่งยืน เพื่อระบุความท้าทายและลำดับความสำคัญในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

และในปี 2565 นี้ บริษัทได้ขยายการสำรวจประเด็นสาระสำคัญโดยเพิ่มผู้มีส่วนได้เสียจากทั้งภายในและภายนอกองค์กร และมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่มีจำนวนมากขึ้นจากการสนับสนุนความสำเร็จของธุรกิจที่เติบโตยิ่งขึ้น เพื่อสร้างความเข้าใจความคาดหวังและลำดับความสำคัญมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของหัวข้อของประเด็นสาระสำคัญนั้นบริษัทได้ทำการทบทวนหัวข้อจากสาระสำคัญในปี 2564 ที่ผ่านมาเพื่อให้แน่ใจได้ว่า หัวข้อทั้งหมดนั้นสามารถอ้างอิงถึงการให้ลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งจากที่ได้ทบทวนแล้วนั้น บริษัทได้เพิ่มหัวข้อการบริหารที่สนับสนุนความหลากหลายและยอมรับความแตกต่างของบุคคล (Diversity and Inclusion) เข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของประเด็นสาระสำคัญด้วย เพื่อเน้นย้ำถึงความมุ่งมั่นของบริษัทด้านความปลอดภัย และให้การสนับสนุนพนักงาน รวมถึงสภาพแวดล้อมเพื่อพัฒนาศักยภาพ โดยไม่คำนึงปัจเจกบุคคล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะทำการประเมินที่ครอบคลุมมากยิ่งขึ้นในปีต่อไปเพื่อที่จะสามารถรักษามาตรฐานให้คงอยู่ในระดับอุตสาหกรรมและระดับโลก ตรงตามเกณฑ์ความคาดหวังและลำดับความสำคัญของผู้มีส่วนได้เสียและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของกลุ่มบริษัท Capital A



กระบวนการประเมินประเด็นสาระสำคัญ

ขั้นที่ 1 ระบุหัวข้อประเด็นสาระสำคัญ

คณะทำงานได้ระบุหัวข้อประเด็นสาระสำคัญและแยกประเภทตามหมวดหมู่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ซึ่งหัวข้อประเด็นสาระสำคัญนั้นจะสอดคล้องกับการวิเคราะห์แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกและกลุ่มอุตสาหกรรม รวมถึงการทบทวนมาตรฐานสากลและการตรวจสอบลำดับความสำคัญตามกลุ่มบริษัทอย่างใกล้ชิด

ขั้นที่ 2 รวบรวมข้อมูลจากผู้มีส่วนได้เสีย

บริษัทได้มีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกองค์กร ผ่านการทำแบบสำรวจแบบออนไลน์ เพื่อรวบรวมความคิดเห็นจากผู้มีส่วนได้เสียในแต่ละหัวข้อประเด็นสาระสำคัญ ซึ่งสามารถรวบรวมการตอบรับได้ทั้งหมดจำนวน 350 ผลตอบรับ

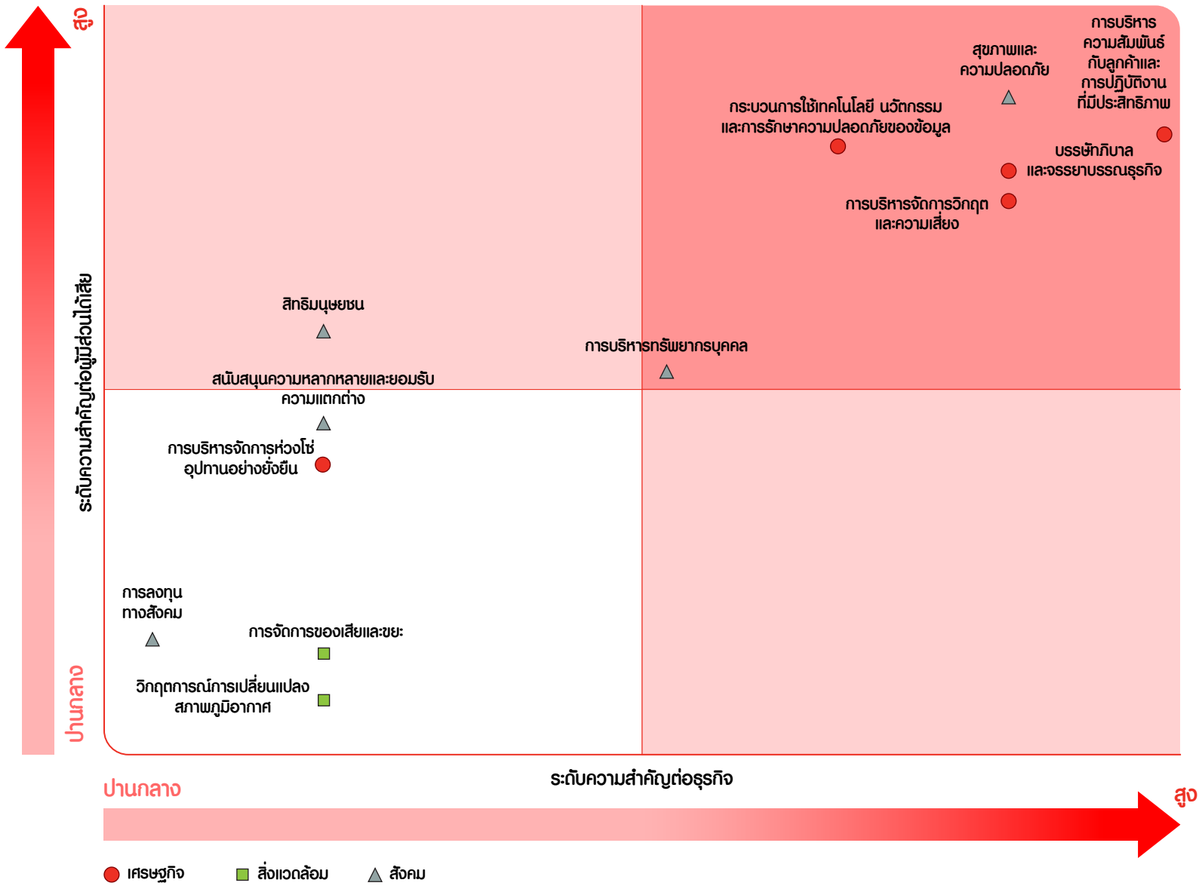
ขั้นที่ 3 จัดลำดับความสำคัญของหัวข้อประเด็นสาระสำคัญ

คณะทำงานได้จัดเรียงและวิเคราะห์ผลตอบรับจากผลสำรวจเพื่อกำหนดหัวข้อประเด็นสาระสำคัญที่สำคัญต่อผู้มีส่วนได้เสียและต่อการดำเนินธุรกิจมากที่สุดตามลำดับ จำนวนทั้งสิ้น 12 หัวข้อ ตามกรอบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ขั้นที่ 4 ตรวจสอบและการรับรองผล

คณะทำงานได้สรุปผลการประเมินประเด็นสาระสำคัญเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อประกอบการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติ

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565





หัวข้อประเด็นสาระสำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	หัวข้อประเด็นสาระสำคัญ	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย และขอบเขตผลกระทบ
ด้านเศรษฐกิจ GOOD	บรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ	การดำเนินธุรกิจของบริษัทนั้นเป็นไปอย่างถูกต้องและโปร่งใสโดยการสนับสนุนบรรษัทภิบาลและจริยธรรม เป็นมาตรฐานสูงสุดเพื่อเสริมสร้างความไว้วางใจและผลประโยชน์สูงสุดต่อผู้มีส่วนได้เสียและผู้ถือหุ้น	หน่วยงานภาครัฐ นักลงทุน สถาบันทางการเงิน สื่อมวลชน พนักงาน
	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยี ในการคิดค้น สร้างความร่วมมือ และเพิ่มโอกาสใหม่เพื่อการเติบโตทางธุรกิจ ซึ่งบริษัทได้รับรองความเป็นส่วนตัวของข้อมูลพนักงาน ลูกค้า และบุคคลภายนอกทั้งหมดโดยใช้ระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ (Cybersecurity) ที่แข็งแกร่ง	พันธมิตรทางธุรกิจ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) สื่อมวลชน พนักงาน
	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	บริษัทสร้างความมั่นใจในวัฒนธรรมความเสี่ยงที่ยืดหยุ่นผ่านระบบการจัดการและระบบควบคุมภายในที่แข็งแกร่งขององค์กรเพื่อลดความเสี่ยงที่บริษัทต้องเผชิญและเป็นการป้องกันการแทรกแซงอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท	นักลงทุน สถาบันทางการเงิน พนักงาน
	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	การเสริมสร้างห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืนโดยการจัดทำจรรยาบรรณคู่ค้าของบริษัทเพื่อกำหนดแนวทางที่เป็นเลิศให้คู่ค้าปฏิบัติตามความคาดหวังในด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม บริษัทมีความมุ่งมั่นเพื่อให้แน่ใจได้ว่าการจัดหาคู่ค้าเป็นไปอย่างมีความรับผิดชอบและมีจริยธรรม	พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงาน
	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	การสร้างความไว้วางใจและซื่อสัตย์ต่อลูกค้าของบริษัทผ่านการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางประสบการณ์ของลูกค้า (Customer Journey) รวมถึงคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่องเพื่อตอบสนองต่อความพึงพอใจให้มากขึ้น	นักลงทุน ลูกค้า (ผู้โดยสาร) สื่อมวลชน พนักงาน

	หัวข้อประเด็นสาระสำคัญ	รายละเอียด	ผู้มีส่วนได้เสีย และขอบเขตผลกระทบ
ด้านสิ่งแวดล้อม GREEN	วิกฤตการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	การรับผิดชอบต่อผลกระทบต่อสภาพภูมิอากาศอันเนื่องมาจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทโดยการวางกลยุทธ์ การปล่อยปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้เป็นศูนย์ และการจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศซึ่งรวมถึงการจัดการการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การใช้พลังงาน และการใช้น้ำ	หน่วยงานภาครัฐ พันธมิตรทางธุรกิจ ชุมชน
	การจัดการของเสียและขยะ	การติดตามและจัดการขยะของเสียที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจ โดยการลด (reduce) การใช้ซ้ำ (reuse) และการนำกลับมาใช้ใหม่ (recycle) ซึ่งรวมไปถึงขยะของเสียจากอาหาร บรรจุภัณฑ์และของเสียที่เกิดขึ้นบนเครื่อง	หน่วยงานภาครัฐ พันธมิตรทางธุรกิจ ชุมชน
ด้านสังคม GROWTH	สุขภาพและความปลอดภัย	การจัดลำดับความสำคัญและป้องกันด้านสุขภาวะและความปลอดภัยของพนักงานและผู้โดยสาร ตลอดทั้งการดำเนินกิจการ บริษัทได้ปลูกฝังวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยผ่านระบบจัดการที่เข้มแข็ง และสร้างความตระหนักเชิงรุกให้กับพนักงานอีกด้วย	ลูกค้า (ผู้โดยสาร) พันธมิตรทางธุรกิจ
	สนับสนุนความหลากหลายและยอมรับความแตกต่าง	การยอมรับความหลากหลายเพื่อสะท้อนว่าพนักงานในทุกระดับ ได้รับการปฏิบัติด้วยความเคารพ มีศักดิ์ศรี และการได้รับโอกาสที่เท่าเทียมกัน	พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงาน
	การบริหารทรัพยากรบุคคล	การดึงศักยภาพและลงทุนในการฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความสามารถไปพร้อมกันกับการดูแลพนักงาน เพื่อบรรลุเป้าหมายการเติบโตในอาชีพและเป้าหมายส่วนตัวของแต่ละบุคคล	พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงาน
	สิทธิมนุษยชน	บริษัทมีความมุ่งมั่นในการเคารพสิทธิมนุษยชนและเสรีภาพขั้นพื้นฐานของพนักงาน เช่นเดียวกันกับการสร้างพันธสัญญาในการป้องกันการค้ามนุษย์ การบังคับใช้แรงงาน การใช้แรงงานเด็กและการเลือกปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจของบริษัท	ลูกค้า (ผู้โดยสาร) พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงาน
	การลงทุนทางสังคม	การเพิ่มขีดความสามารถในการลงทุนทางสังคมและชุมชน ผ่านการสร้างความเท่าเทียมทางเพศ การเดินทางอย่างยั่งยืน และการสร้างประชาคมอาเซียน	ชุมชน พนักงาน

เป้าหมายด้านความยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายจากประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ซึ่งเป้าหมายประเด็นสาระสำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สอดคล้องกับแนวทางเป้าหมายกลุ่มสายการบิน Capital A โดยเป้าหมายแบ่งตามประเด็นสาระสำคัญตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainability Development Goals : SDGs) และได้แบ่งเป็นเป้าหมายตามระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

SDGs	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2565	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	บรรลุเป้าหมาย/กำลังดำเนินการ/ไม่บรรลุเป้าหมาย	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน - 2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
12, 13	**วิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ**	ลด Carbon Intensity Ratio ปีละ 3gCO_2/RPK	**บรรลุเป้าหมาย** จากปริมาณผู้โดยสารที่เริ่มกลับมาสู่สภาวะปกติ และ Green Operating Procedures ที่ช่วยให้ค่า Carbon Intensity Ratio ลดลงได้ตามเป้าหมาย	**บรรลุเป้าหมาย**	เพิ่มนวัตกรรมใหม่ๆ รวมถึงขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อช่วยให้นักบินสามารถทำการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 สู่ชั้นบรรยากาศ รวมไปถึงการตลาดและการจัดการตารางบินที่ดีเพื่อช่วยเพิ่มอัตราขนส่งผู้โดยสาร ก็จะสามารถช่วยลด Carbon Intensity Ratio ได้ด้วย	รักษาปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศไม่ให้เกินค่ากลางที่กำหนดโดย ICAO เพื่อให้สอดคล้องกับ โครงการ CORSIA ลด Carbon Intensity Ratio ให้ได้ 3gCO_2/RPK/ปี อย่างต่อเนื่อง	นำ SAF เข้ามาใช้งานในฝูงบินได้จริง เพื่อช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 เข้าสู่ชั้นบรรยากาศ รวมถึงการรักษาปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศให้ไม่เกินค่ากลางที่ ICAO กำหนด	ตั้งเป้าลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 เข้าสู่ชั้นบรรยากาศให้เท่ากับศูนย์ (Net Zero Carbon)
12	**การบริหารจัดการของเสีย**	เป้าหมายอัตราการรีไซเคิลของขยะไม่อันตรายสถานีดอนเมือง ร้อยละ **100**	สำหรับการลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบจากสถานีดอนเมืองให้เป็นศูนย์ มีการยกเลิกการใช้หลอดพลาสติก ยกเลิกการแจกถุงพลาสติกสำหรับใส่อาหารบนเครื่องทางสายการบินยังคงพัฒนากระบวนการรีไซเคิลอย่างต่อเนื่อง	**บรรลุเป้าหมาย**	1. ดำเนินการขอการรับรองจากโครงการ LESS อย่างต่อเนื่อง 2. การดำเนินการแยกขยะและการรีไซเคิล	ขอการรับรองจากโครงการ LESS อย่างต่อเนื่อง และรายงานผลในรายงานความยั่งยืน	ลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบของสถานีหลักอื่นๆ ให้เป็นศูนย์ ภายในปี 2593	
8, 16	**บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ**	ส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหลักสูตรด้านบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “ประเด็นด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG)” ที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การดำเนินงาน การเปิดเผยข้อมูลและรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียน	**บรรลุเป้าหมาย**	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “ประเด็นด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG)” ที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การดำเนินงานทุกท่าน อบรมพัฒนาจรรยาบรรณธุรกิจให้กับพนักงาน	พนักงานมีความรู้ความเข้าใจและสามารถปฏิบัติจรรยาบรรณได้อย่างเหมาะสม การสื่อความผ่านช่องทางต่างๆ เพื่อสร้างความตระหนักรู้ให้กับพนักงานทุกคน เกี่ยวกับการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลกิจการที่ดี และกฎระเบียบภายในองค์กรต่างๆ		

SDGs	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2565	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	บรรลุเป้าหมาย/กำลังดำเนินการ/ไม่บรรลุเป้าหมาย	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน - 2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
9, 17	**การใช้เทคโนโลยีนวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล**	การสร้างความตระหนักเรื่องความมั่นคงปลอดภัยด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและเพิ่มมาตรฐานเรื่องความปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยี	- ได้ดำเนินงานร่วมกันกับหน่วยงาน Group Information Security เพื่อควบคุมดูแลเรื่องความปลอดภัยทางเทคโนโลยี - การสร้างการรับรู้ทางด้านความปลอดภัยของข้อมูล ผ่านทางสื่อออนไลน์ สำหรับพนักงานในองค์กร - การปฏิบัติและดำเนินงานร่วมกันกับ DPO ในการควบคุมดูแลความปลอดภัยของข้อมูลภายใต้กฎหมาย PDPA - การปรับใช้ Single Sign-on บนทุกๆ แพลตฟอร์ม ผ่านทาง 2-Factor Authentication บนระบบ Google G Space - การระงับการใช้ External Drive ผ่านทางระบบ Endpoint Security สำหรับเครื่องของพนักงานในองค์กร	✅ บรรลุเป้าหมาย	1. การทำการตรวจสอบภายในเกี่ยวกับด้านความปลอดภัยของข้อมูล ร่วมกันกับทางหน่วยงาน Group Information Security ของทางกลุ่ม Capital A 2. พนักงานภายในองค์กรได้เข้าอบรมเกี่ยวกับการรับรู้ทางด้านความปลอดภัยของข้อมูล และได้รับทราบถึงการปฏิบัติงานภายใต้ความสำคัญด้านความปลอดภัยของข้อมูล 3. มีการเพิ่มศักยภาพทางด้านเทคโนโลยี โดยการนำ Cloud Infrastructure มาใช้งานมากขึ้น	การนำรูปแบบการยืนยันตัวตนในการใช้งานระบบภายในแบบ Multifactor Authentication ให้มากยิ่งขึ้น การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจำแนกลำดับชั้นของเอกสารในการจัดเก็บเพื่อให้มีความถูกต้องมากยิ่งขึ้น	การผลักดันในการทำงานผ่าน Cloud Infrastructure ในทุกๆ แอปพลิเคชัน รวมถึงการทำ Identity Management ในการเข้าถึงระบบ หรือข้อมูลให้มากกว่า 2 ชั้น พนักงานและเจ้าหน้าที่ทุกคนสามารถรับรู้และตระหนักถึงความสำคัญและความปลอดภัยทางด้านความปลอดภัยของข้อมูล
8, 16	**การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง**	จัดให้มีแผนบริหารความเสี่ยงครบทุกแผนกและแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจครบทุกแผนกและทุกสถานี	มีแผนการบริหารความเสี่ยงครบทุกแผนกและมีแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจครบทุกแผนกและยังขาดเพียงสถานีใหม่ที่พึ่งทำการบินในปี 2565 ซึ่งอยู่ระหว่างจัดทำ	⚙ กำลังดำเนินการ	1. ปรับปรุงนโยบายบริหารความเสี่ยง 2. จัดอบรมการบริหารความเสี่ยงและการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้กับบุคลากรภายในองค์กร 3. จัดทำ/ปรับปรุงแผนการบริหารความเสี่ยงและแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจของบริษัทฯ ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด	บริษัทฯ มีแผนการบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพครบทุกแผนกและแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่มีประสิทธิภาพครบทุกแผนกและทุกสถานี	
8, 17	**การจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ยั่งยืน**	ศึกษากฎเกณฑ์ด้าน ESG ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินคู่ค้าและทำแผนเพื่อนำไปปรับใช้กับ audit checklist ในปีต่อไป	มีแผนนำเกณฑ์การประเมินที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม รวมเข้ากับการประเมินคู่ค้าประจำปีของบริษัท	⚙ กำลังดำเนินการ	นำเกณฑ์การประเมิน ESG ตรวจสอบคู่ค้า จัดการอบรมเกี่ยวกับหัวข้อการประเมินด้าน ESG ที่เพิ่มเข้ามา เพื่อให้บุคลากรที่มีหน้าที่ตรวจสอบได้รับความรู้ รวมถึงประเด็นสาระสำคัญ	มีการปรับใช้เกณฑ์การประเมิน ESG ครบทุกคู่ค้า ทั้งรายย่อยและรายสำคัญ รวมถึงการวัดผลและสรุปผลดังกล่าวควบคู่ไปกับประสิทธิภาพการทำงาน	

SDGs	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2565	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	บรรลุเป้าหมาย/กำลังดำเนินการ/ไม่บรรลุเป้าหมาย	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน - 2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
8	**การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ**	เป้าหมายตัวเลขชี้วัดประสิทธิภาพความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ **90** ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการบริการผ่านเครื่องมือวัดความพึงพอใจและความผูกพันของลูกค้าต่อองค์กร หรือ Net Promoter Score ไว้ที่ร้อยละ **50**	ตัวเลขชี้วัดประสิทธิภาพความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ **92** บรรลุ: ตัวเลขชี้วัดความพึงพอใจและความผูกพันของลูกค้าต่อองค์กร พึงพอใจผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ **55**	✓ **บรรลุเป้าหมาย**	1. ดำเนินตามกลยุทธ์ในการควบคุมประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา 2. ทำการวิเคราะห์สาเหตุและแก้ไขปัญหาให้ตรงเป้าหมายอย่างรวดเร็ว 3. จัดประชุมเพื่อรายงานผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาทุกๆ เดือน	เป้าหมายตัวเลขชี้วัดประสิทธิภาพความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ **90**		
11	**ด้านสุขภาพและความปลอดภัย**	- ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัยไม่เกินค่าเป้าหมาย - ส่งเสริมสุขภาพในด้านต่างๆ ของพนักงานทั้งด้านร่างกาย จิตใจ และสังคม	- สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยให้สอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัย - ประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยอัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ของพนักงานในองค์กรเป้าหมายไม่เกิน **1.65** - พนักงานได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร ด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามเป้าหมายร้อยละ **100**	✓ **บรรลุเป้าหมาย** ✓ **บรรลุเป้าหมาย** ⚙ **กำลังดำเนินการ**	1. ดำเนินงานตามแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร ประกาศไว้นโยบายความปลอดภัย 2. จัดการประชุมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับ 3. การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย 4. การประกันด้านความปลอดภัย 5. การส่งเสริมด้านความปลอดภัยและสุขภาพในองค์กร 6. การเปลี่ยนแปลงวิธีการอบรมให้พนักงานสามารถเข้าอบรมหลักสูตร ด้านความปลอดภัยผ่านระบบออนไลน์ และ E-learning	- ลดอัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ของพนักงาน ผู้รับเหมา คู่ค้า - ดำเนินการจัดทำโครงการส่งเสริมสุขภาพอย่างน้อยปีละ 3 ครั้ง - สร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยจะมีการจัดทำแบบสำรวจวัฒนธรรมความปลอดภัย โดยตั้งเป้าหมายให้พนักงานมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัยในระดับสูงสุด - ดำเนินการร้องขอตรวจสอบและรับรองมาตรฐานความปลอดภัยจาก IATA Operational Safety Audit (IOSA) ภายในปี 2568		

SDGs	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2565	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	บรรลุเป้าหมาย/กำลังดำเนินการ/ไม่บรรลุเป้าหมาย	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน - 2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
5 ความเท่าเทียมระหว่างเพศ 10 ลดความเหลื่อมล้ำ	**การยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง**	สร้างความหลากหลายและไม่แบ่งแยกในที่ทำงาน และวัฒนธรรมองค์กร	คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า **50**	**eNPS = 45** ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความเท่าเทียม เคารพ ยอมรับและมองเห็นคุณค่าความแตกต่าง	1. กำหนดนโยบายในการคัดสรรพนักงานที่ไม่แบ่งแยกเพศ อายุ สัญชาติ ศาสนา รสนิยมทางเพศ ความพิการ 2. ดำเนินการทบทวนสวัสดิการต่างๆ ให้เป็นประโยชน์แก่พนักงานที่หลากหลาย 3. ประกาศไว้ในค่านิยมองค์กร ผู้นำองค์กรส่งเสริมการให้โอกาส ยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง 4. มีการอบรมเรื่องเข้าใจความแตกต่างช่องว่างระหว่างวัย	คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า **50**		
8 งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ	**การบริหารทรัพยากรบุคคล**	ปรับโครงสร้างและกำลังคนให้เหมาะสม จัดทำแผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะความรู้ที่จำเป็น ในปัจจุบัน สมดุลระหว่างสายงานและชีวิตส่วนตัว สร้างความผูกพันต่อองค์กร	แผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากร อัตราการลาออกโดยสมัครใจ ไม่เกินร้อยละ **5** ชั่วโมงการฝึกอบรม เฉลี่ย **24** ชั่วโมงต่อคนต่อปี สำหรับ ทักษะเฉพาะทาง และ **2** ชั่วโมงต่อคนสำหรับทักษะทั่วไป	✅ **บรรลุเป้าหมาย ดำเนินการตามแผน และ อัตราการลาออกโดยสมัครใจอยู่ในเป้าหมาย ร้อยละ: 4.7** ⚙ **อยู่ในระหว่างการดำเนินการ**	1. ปรับปรุงโครงสร้างและกระบวนการทำงาน เพื่อให้มีประสิทธิภาพ และใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดเหมาะสม ดำเนินการตามแผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากร 2. พัฒนาปรับปรุงหลักสูตรและรูปแบบการฝึกอบรม 3. ดำเนินกิจการเสริมสร้างความผูกพันในองค์กรอย่างต่อเนื่อง การสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน	แผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากร ชั่วโมงการฝึกอบรม เฉลี่ย **24** ชั่วโมงต่อคนต่อปี สำหรับทักษะเฉพาะทาง และ **5** ชั่วโมงต่อคนสำหรับทักษะทั่วไป		

SDGs	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2565	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	บรรลุเป้าหมาย/กำลังดำเนินการ/ไม่บรรลุเป้าหมาย	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน - 2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
5, 10, 16	**สิทธิมนุษยชน**	เคารพเสรี การแสดงความคิดเห็นของพนักงาน ให้ความเท่าเทียมและความปลอดภัยทั้งในด้านสุขภาพ สภาพการทำงาน ความเป็นส่วนตัวของข้อมูล	คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า **50**	**eNPS = 45** จากเป้าหมายที่ 50	1. ดำเนินการผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ 2. ดำเนินการผ่านคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ 3. ดำเนินนโยบาย Flexi Work เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของพนักงาน 4. ทบทวนนโยบายสิทธิมนุษยชน	คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า **50** ประเมินตรวจสอบสิทธิมนุษยชนสำหรับพนักงาน		
8, 11, 17	**การลงทุนทางสังคม**	จัดตั้งเครือข่ายขับเคลื่อนความยั่งยืนผ่านการทำงานของแอร์เอเชีย อะคาเดมี	การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการตระหนักรู้และลงมือทำเพื่อยกระดับห่วงโซ่คุณค่าของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนไม่ต่ำกว่า 2 ครั้งต่อปี และการรักษาความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้เสียโดยการสร้างไลน์กรุ๊ป ดำเนินการได้บรรลุเป้าหมายผ่านการจัดงาน Sustain Me Talk ร่วมกับคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และการ Open House ที่แอร์เอเชีย อะคาเดมี		1. การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมความเข้าใจเพื่อขับเคลื่อนความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่า 2. การผนึกกำลังกับพันธมิตรเพื่อสร้างกิจกรรมที่ส่งเสริมการลงมือทำ เช่น การท่องเที่ยว Low carbon ที่วัดผลได้ 3. การสร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวในการกลับมาเที่ยวกับชุมชนผ่านการโฆษณาประชาสัมพันธ์	การจัดกิจกรรมเพื่อสร้างการตระหนักรู้รูปแบบต่างๆ กับพนักงานและผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อนำไปสู่การลงมือทำเพื่อยกระดับห่วงโซ่คุณค่าของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ไม่ต่ำกว่า 4 ครั้งต่อปี และการรักษาความสัมพันธ์ของผู้มีส่วนได้เสียโดยการทำแบบประเมินความมีส่วนร่วม การผนึกกำลังพันธมิตรจัดทำการท่องเที่ยว Low carbon ที่วัดผลได้จริง	1. เป็นผู้นำการท่องเที่ยว Low carbon ครบวงจรแบบวัดผลแล้วนำมาแลกแอร์เอเชียรีวอร์ด ได้ 2. ดำเนินการร่วมกับพันธมิตรเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนที่ยั่งยืน และสร้างคุณค่าร่วมกัน 3. รักษาระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้เสีย

กลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน: GOOD

การบริหารจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้า

การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

(GRI 2-29, 3-3)

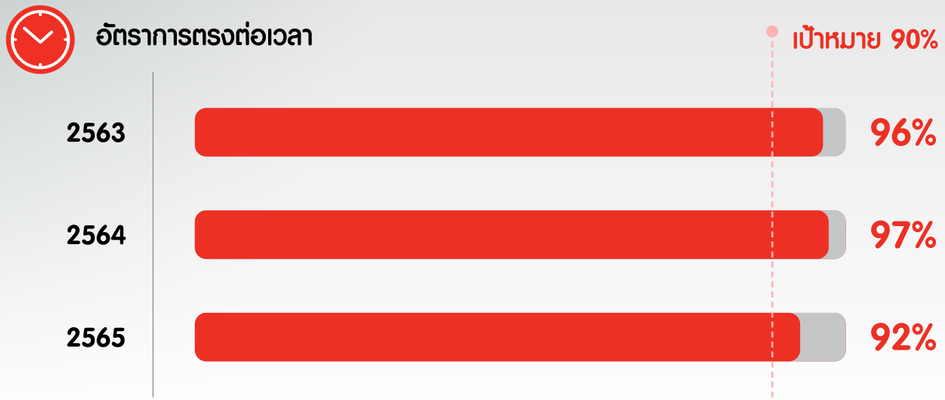
ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา

ความมุ่งมั่น

ความตรงต่อเวลามีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานของสายการบิน ดังนั้นความล่าช้าของเที่ยวบินจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานรวมถึงต้นทุนของสายการบินเป็นจำนวนมหาศาล ดังนั้นการควบคุมประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างมากของสายการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา โดยกำหนดเป้าหมายตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 90

ผลการดำเนินงานในปี 2565

แม้ว่าสถานการณ์โควิด-19 จะสร้างข้อจำกัดในการเดินทางและผลกระทบต่อเวลาเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงพัฒนาประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาได้ถึงร้อยละ 92



กลยุทธ์ในการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา

เที่ยวบินแต่ละเที่ยวจะออกเดินทางและถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัยและตรงต่อเวลา ต้องอาศัยการทำงานแบบบูรณาการจากทุกแผนกในการบริหารงานการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา บริษัทได้จัดตั้งคณะกรรมการการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลานำโดยประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมเพื่อรายงานผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาทุกๆ เดือน ปัจจัยในการทำให้ค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาบรรลุตามเป้าหมายจึงได้ปรับรูปแบบการทำงานหลายภาคส่วนดังต่อไปนี้



- การวิเคราะห์ตารางการบิน เพื่อวางกลยุทธ์ในการพัฒนาประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา พิจารณาถึงผลกระทบต่อเนื่องกันของแต่ละตารางการบิน โดยใช้หลักการทางสถิติมาวิเคราะห์เพื่อใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- การทำงานบนฐานข้อมูลเดียวกัน เพื่อเชื่อมโยงการทำงานของแต่ละฝ่าย เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสาร เพิ่มความสะดวกต่อการปฏิบัติงาน และแสดงผลประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาในแต่ละสถานี
- การวิเคราะห์สาเหตุและรูปแบบความล่าช้าที่เกิดขึ้น โดยคณะทำงานวิเคราะห์ผลกระทบของความล่าช้าที่เกิดขึ้นเพื่อการแก้ไขปัญหาให้ตรงจุดและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการกำหนดเป้าหมายในรูปแบบของ KPI เพื่อเป็นหน่วยวัดมาตรฐานของแต่ละฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง
- การวิเคราะห์สภาพอากาศของแต่ละสถานี เพื่อลดผลกระทบของความล่าช้าจากสภาพอากาศ

แผนการดำเนินงานในอนาคต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะยกระดับการบริหารจัดการประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แม้ว่าจะมีผลกระทบจากโรคระบาดและข้อกำหนดในการบิน โดยใช้แผนการพัฒนาดังต่อไปนี้

- การคาดการณ์ความล่าช้าที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อสามารถวางแผนและแก้ไขจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเที่ยวบินในอดีตและผลกระทบของสถานการณ์หรือปัจจัยที่อาจจะเกี่ยวข้องกับปัจจุบัน
- การให้ความสำคัญกับทุกเที่ยวบิน เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียมีความเกี่ยวข้องกับสายการบินแอร์เอเชียจากประเทศอื่นๆ ดังนั้นการวิเคราะห์จึงต้องคำนึงถึงเส้นทางการบินร่วมกัน



การวัดผลคุณภาพการให้บริการ

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นคุณภาพและพัฒนาการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่หลากหลายของผู้โดยสารอยู่เสมอ บริษัทมีความเชื่อมั่นว่าความคิดเห็นจากผู้โดยสารเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจแก่บริษัท ดังนั้นการรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้โดยสารจึงเป็นกุญแจสำคัญเพื่อให้รับทราบแนวทางการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของจริยธรรมและคุณธรรมที่ดี และควบคู่ไปกับการเติบโตอย่างยั่งยืน

ความพึงพอใจของผู้โดยสาร

เพื่อการปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มดำเนินการใช้ดัชนีวัดความพึงพอใจ (NPS: Net Promoter Score) ตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบันเป็นเครื่องมือพัฒนาการให้บริการผู้โดยสาร โดยวัดจากความพึงพอใจต่อการให้บริการในแต่ละจุดยุทธศาสตร์ (Customer Journey) ซึ่งในแต่ละจุดยุทธศาสตร์มีหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบและดูแลผู้โดยสารโดยตรง ดังนั้นเป้าหมายในการทำงานเพื่อพัฒนาดัชนีวัดความพึงพอใจจึงต้องมีการบูรณาการจากทุกฝ่าย เพื่อความสำเร็จไปสู่เป้าหมายเดียวกันขั้นตอนการติดตามและวัดผลความพึงพอใจของผู้โดยสารคือ การประเมินวัดผล ทบทวนผลของการปฏิบัติงานในทุกจุดยุทธศาสตร์เพื่อวิเคราะห์คุณภาพการให้บริการทุกๆ เดือน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารได้รับการตอบสนองต่อความคิดเห็นอย่างสม่ำเสมอสามารถปรับกลยุทธ์ต่อสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว

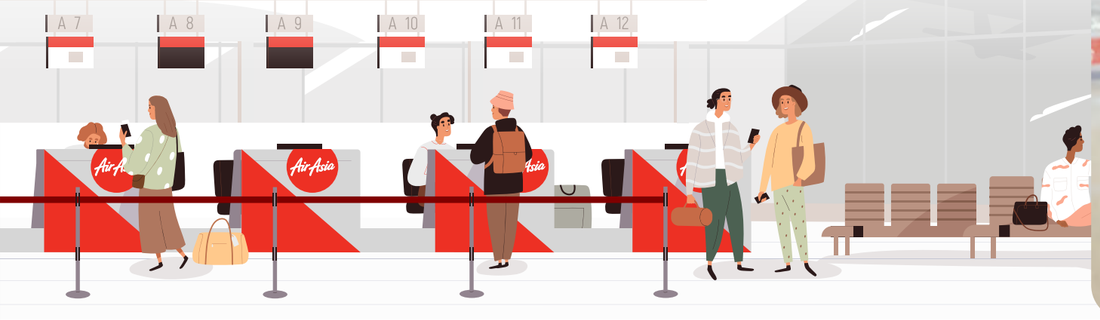


การบริการภาคพื้น

แผนกบริการภาคพื้นเป็นหน้าด่านของการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โดยมีหน้าที่ให้บริการตั้งแต่การออกบัตรโดยสาร นำผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ลงจากเครื่อง และจำหน่ายบัตรโดยสารทั้งหมด 24 สนามบินทั่วประเทศไทย โดยมีหัวใจของการให้บริการที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพการให้บริการอย่างดีเยี่ยม

บริษัทได้มีมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานเรื่องบริการ และเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 มีมาตรการที่ผ่อนคลายลง ดังนั้นบริษัทจึงดำเนินการเพิ่มจำนวนพนักงานให้เพียงพอต่อการปฏิบัติการ นอกจากนี้ แผนกบริการภาคพื้นได้เพิ่มมาตรการการควบคุมมาตรฐานด้วยการจัดอบรมทบทวนความรู้ให้แก่พนักงานทุกคนที่พักงานเป็นระยะเวลามากกว่า 2 เดือนเป็นต้นไป และมีการสอบวัดคะแนนจนกว่าจะผ่านเกณฑ์มาตรฐานจึงสามารถกลับมาปฏิบัติหน้าที่ได้เช่นเดิม

นอกจากนี้ ยังได้จัดทำการพัฒนาหลักสูตรด้านบริการภาคพื้นกับแผนก Training Management Center (TMC) ในการหาแนวทางรับมือกับปัญหาดังกล่าวด้วยการเพิ่มหลักสูตร Red Booster เปรียบเสมือนวัคซีนเสริมภูมิคุ้มกันเพื่อปรับทัศนคติการทำงานของพนักงานและยกระดับการให้บริการหลังผ่านวิกฤติ รวมถึงเพื่อเพิ่มประสบการณ์เชิงบวกต่อการรับรู้ของผู้โดยสารที่มีต่อสายการบิน ซึ่งเริ่มนำมาใช้ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2565 เป็นต้นมา









การบริการผู้โดยสารบนอากาศยาน

แผนกลูกเรือมีหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารบนอากาศยาน โดยมีหลักสำคัญในการทำงาน คือ การดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร และการให้บริการในเที่ยวบินภายใต้มาตรการความปลอดภัยที่เข้มงวด เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น การเดินทางถึงปลายทางอย่างปลอดภัย ตรงต่อเวลา ทั้งนี้ การให้บริการดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดบังคับและมาตรฐานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ขั้นตอนการปฏิบัติงานได้ถูกปรับเปลี่ยนไปตามรูปแบบสถานการณ์เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุด ทั้งในเชิงป้องกันและรับมือการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่กำลังเป็นสาเหตุหลักของการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งยังคงแพร่ระบาดไปทั่วโลกอย่างต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็นเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ (Commercial Flight) หรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่มีลำดับขั้นตอนปฏิบัติเป็นจำนวนมากซึ่งต่างไปจากเที่ยวบินในช่วงสถานการณ์ปกติ

ในการทำให้คงประสิทธิภาพและความปลอดภัยควบคู่กัน แผนกลูกเรือจะต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ แม้ว่าสถานการณ์โรคระบาดทำให้เกิดระยะห่างระหว่างลูกเรือและผู้โดยสาร แต่แผนกลูกเรือยังคงยึดหลักแนวความคิดการให้บริการ เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารยังคงได้รับการดูแลอย่างเอาใจใส่สม่ำเสมอ ภายใต้แนวความคิด BEGREAT ดังนี้



B randing & Engagement
- ลูกเรือทุกคนคือตัวแทนด้านภาพลักษณ์ของแอร์เอเชีย
- ลูกเรือทุกคนมีส่วนร่วมในการสื่อสารนโยบายและประชาสัมพันธ์กิจกรรมต่างๆ ขององค์กรสู่สาธารณะ

G rooming
- ลูกเรือทุกคนมีหน้าที่รักษาภาพลักษณ์ที่ดีในฐานะตัวแทนแอร์เอเชีย (Brand Ambassador)

R evenue
- ลูกเรือทุกคนมีหน้าที่ช่วยสร้างรายได้จากการขายสินค้าให้แก่องค์กรและบรรลุตามยอดขายที่ตั้งไว้

E nforcement of Safety
- ลูกเรือทุกคนมีหน้าที่ปฏิบัติงานตาม SOP และ SEP เพื่อความปลอดภัยต่อตนเองและเพื่อนร่วมงาน
- ลูกเรือทุกคนต้องตระหนักและให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยเพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้โดยสารในทุกๆ การเดินทาง

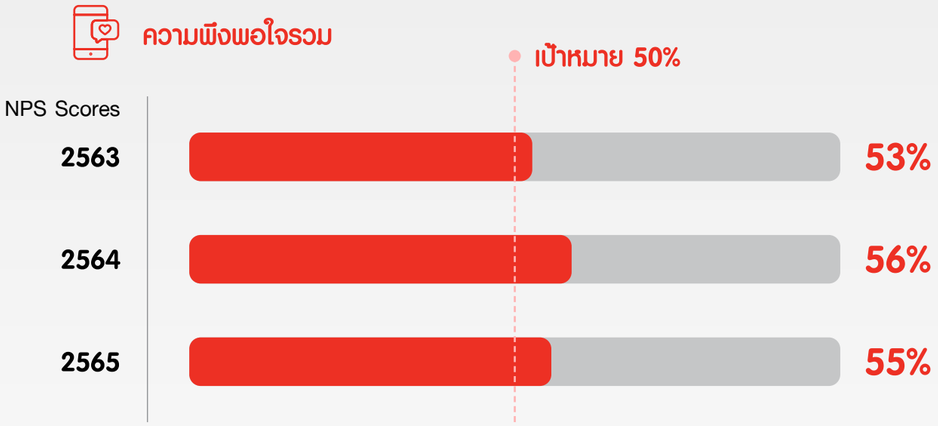
A ttitude & Habit
- ลูกเรือทุกคนต้องมีทัศนคติที่ดีในด้านการให้บริการและมีความรับผิดชอบในหน้าที่ของตน

T actical & Consistent
- ลูกเรือทุกคนสามารถนำองค์ความรู้ และวิธีการใช้งานอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องจากการฝึกอบรมไปปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและเหมาะสมตามมาตรฐานการบริการอย่างสม่ำเสมอ

จากการวัดผลความพึงพอใจของผู้โดยสารในปีที่ผ่านมา ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจด้านบวกของผู้โดยสารคือ ความปลอดภัยในการเดินทาง กระบวนการจองตั๋วเที่ยวบิน ความตรงต่อเวลา การบริการอย่างกระตือรือร้น ทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ที่ดีของพนักงานในทุกขั้นตอนการให้บริการ

สรุปการบริการผู้โดยสารโดยรวม

บริษัท ฯ ได้ตั้งเป้าหมายความพึงพอใจของผู้โดยสาร (NPS Scores) โดยรวมไว้ที่ร้อยละ 50 ทั้งนี้ในปี 2565 คะแนนต่ำกว่าเดิมเล็กน้อย จากร้อยละ 56 เป็นร้อยละ 55 เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ซึ่งส่งผลให้ ประสิทธิภาพของส่วนบริการเคาน์เตอร์ออกบัตรโดยสาร จำนวนพนักงานบริการที่ลดลง และขั้นตอนเอกสารการเดินทางที่ต้องใช้เวลาการตรวจสอบมากขึ้น อย่างไรก็ตามพบว่าผู้โดยสารยังคงความพึงพอใจด้านบริการ ซึ่งทำให้เห็นว่าบริษัทสามารถรักษามาตรฐานของการบริการได้เป็นอย่างดี



นอกเหนือจากการตั้งกลยุทธ์ตอบรับของการบริการแต่ละแผนก บริษัทได้วิเคราะห์ผลการประเมินความพึงพอใจที่ได้รับและกำหนดแผนในการพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์ การบริการ รวมถึงกระบวนการดำเนินธุรกิจของบริษัทดังต่อไปนี้

- การปรับปรุงเรื่อง Contact Center โดยทางบริษัท ได้ทำการพัฒนา Chatbot Livechat เพื่อให้ผู้ใช้สามารถเข้าถึงข้อมูลและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นให้กับลูกค้าได้ง่ายขึ้น โดยวางแผนการปรับเปลี่ยนขั้นตอนด้านประสบการณ์ของผู้ใช้งาน (User Experience, UX) และปัจจัยต่างๆ ที่เชื่อมต่อกับผู้ใช้งาน (User Interface, UI) ภายในปี 2566 รวมถึงเพิ่มจำนวนพนักงาน Live Chat Agent จาก 333 คน ในปี 2564 เป็น 366 คน เพื่อครอบคลุมการสนับสนุนลูกค้ากว่า 10 ภาษา และเป็นหน่วยสนับสนุนสำรองในกรณี Chatbot ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาให้กับลูกค้าได้ รวมถึงเพิ่มจำนวนภาษาบน Chatbot และ Live Chat Agent ให้ตอบโจทย์กับลูกค้าหลากหลายเชื้อชาติ
- นำหลักการบริการเฉพาะกิจ Red Booster และ 7 Service Wonders มาบูรณาการเข้าด้วยกัน เพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างสูงสุด

แนวปฏิบัติด้านการตลาดและโฆษณาอย่างรับผิดชอบ

การทำการตลาดเป็นส่วนสำคัญของธุรกิจที่บริษัท ให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ทาง บจ. แอร์เอเชีย ได้มุ่งเน้นการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการให้ข้อมูลสินค้าและบริการตามความเป็นจริง ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการด้านการตลาด การโฆษณา ประชาสัมพันธ์ และการส่งเสริมการขาย ข้อมูลในการโฆษณา ประชาสัมพันธ์ หรือสื่อสารกับผู้บริโภคจะถูกทวนสอบจากทางฝ่ายกฎหมายรวมทั้งแผนกบริหารรายได้ ทุกครั้งก่อนทำการปล่อยข้อมูลโฆษณา เพื่อประชาสัมพันธ์ หากมีลูกค้าร้องเรียน หรือสงสัย ในกรณีที่ข้อมูลที่โฆษณา ไม่ตรงกับความเป็นจริง ทางบริษัท สามารถให้ข้อเท็จจริงเพื่อประสานไปยังฝ่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อตรวจสอบและแจ้งไปยังลูกค้าต่อไป

นโยบายและแนวปฏิบัติเรื่องการรักษาข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้า

บริษัทให้ความสำคัญเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคลของท่าน ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบริษัทในกลุ่มบริษัท แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ตามคำนิยาม) จะดำเนินการด้วยความรับผิดชอบสำหรับการรวบรวมข้อมูลส่วนบุคคลของท่าน และจะป้องกันสิทธิความเป็นส่วนตัวทุกวิถีทางเท่าที่เป็นไปได้ บริษัทฯ จะทำการเก็บรวบรวม ใช้ และเปิดเผยข้อมูลส่วนบุคคล โดยปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Persoal Data Protection Act (PDPA)) ทั้งนี้ ลูกค้า คู่สัญญา ผู้ใช้บริการสามารถดูข้อมูลเพิ่มเติมได้ในส่วนของคำชี้แจงสิทธิส่วนบุคคลของแอร์เอเชียในเว็บไซต์ www.airasia.com

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีมาตรการรักษาความมั่นคงปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคลอย่างเหมาะสมและสอดคล้องกับกฎหมาย รวมทั้งจำกัดการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลของเจ้าของข้อมูลส่วนบุคคล จากพนักงาน ลูกจ้าง และตัวแทนของบริษัท เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคลและการนำข้อมูลส่วนบุคคลไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาต



กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

(GRI 3-3, 418-1)

กระบวนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนารูปแบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอ โดยการใช้เทคโนโลยีเป็นตัวกระตุ้นผลักดันเพื่อก่อให้เกิดนวัตกรรมและสามารถประยุกต์ใช้งานได้จริงอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสอดคล้องกับพันธกิจของบริษัท ในเรื่องของการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพสูงสุด และดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนแม้ปัจจุบันผลกระทบจากโควิด-19 ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตประจำวันของทุกคน นวัตกรรมและเทคโนโลยีจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนและเพิ่มขีดจำกัดความสามารถในทุกกิจกรรมดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้พัฒนาผลิตภัณฑ์ภายใต้ความท้าทาย และความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีโอกาสในการใช้ทรัพยากรที่มีนำมาพัฒนาต่อยอด เพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้งานผลิตภัณฑ์ได้อย่างสูงสุด ทั้งนี้ได้ปรับกลยุทธ์การแสวงหารายได้ให้มีความยืดหยุ่นเพื่อพร้อมตอบรับกับสถานการณ์ที่ผันผวน



การเช็กอินแบบไร้สัมผัส

จากสถานการณ์โควิด-19 บริษัทได้ออกมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อโดยการลดการอยู่ใกล้ชิดกับบุคคลอื่น และลดการสัมผัสอุปกรณ์ต่างๆ ร่วมกันในสาธารณะ เพื่อเป็นการตอบโจทย์และลดความเสี่ยงที่เกิดจากการเช็กอินของผู้โดยสาร โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงานที่ให้บริการโดยพัฒนาตู้ Kiosk จากแบบเดิมที่สัมผัสหน้าจอเพื่อใส่รายละเอียดข้อมูลการเดินทางเป็นการสแกนคิวอาร์โคด ผ่านสมาร์ทโฟนของผู้โดยสารเพื่อรับบัตรโดยสาร เพื่อลดการสัมผัสอุปกรณ์ที่ต้องใช้งานร่วมกัน เป็นจำนวนทั้งหมด 80 เครื่องในทุกสนามบิน เริ่มตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2563 และยังดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ผู้โดยสารได้ใช้งานระบบการเช็กอินแบบไร้การสัมผัสคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ: 47 ของผู้โดยสารที่ทำการเช็กอินเพื่อเดินทางภายในประเทศ

ซึ่งทำให้ประหยัดการใช้กระดาษที่ใช้การปรินต์บัตรที่นั่งเป็นจำนวน

3,472,821 แผ่น

หรือคิดเป็นเงิน

1,041,846.30 บาท

และระบบการเช็กอินแบบไร้การสัมผัสยังมีประสิทธิภาพการทำงานโดยไม่มีความผิดพลาดจากการปฏิบัติงานโดยเจ้าหน้าที่ภาคพื้นคิดเป็นร้อยละ 100 มาตลอดระยะเวลาตั้งแต่เปิดใช้งาน จนถึงปัจจุบัน

นอกจากนี้ แผนกภาคพื้นได้เริ่มพัฒนาระบบการจัดเก็บเอกสารประจำเที่ยวบิน (Trip File) ในรูปแบบดิจิทัล เพื่อลดการใช้กระดาษในบางส่วน ช่วยลดการใช้เอกสารได้ทั้งสิ้น 520,890 แผ่น นับเป็นโครงการนำร่องก่อนขยายผลครอบคลุมไปยังทุกส่วนงาน รวมถึงการนำระบบ Auto Flight Break Up Form เข้ามาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 เพื่อทดแทนการใช้กระดาษในการส่งต่อข้อมูลให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ลดความคับคั่งในการสื่อสารผ่านวิทยุ และเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการถ่ายทอดข้อมูลทำให้ข้อมูลที่ได้รับมีความถูกต้องแม่นยำ รวมถึงลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน

ระบบการบันทึกข้อมูลผู้โดยสารขึ้นเครื่องผ่านระบบ Handheld ถูกนำมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561 เพื่อเพิ่มความแม่นยำในการตรวจสอบข้อมูลผู้โดยสารและป้องกันความผิดพลาดจากพนักงาน การนำนวัตกรรมทั้งหมดเข้ามาใช้นอกจากจะช่วยลดการใช้กระดาษ เพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ลดปัญหาและความผิดพลาดที่เกิดจากคนแล้วยังช่วยลดพื้นที่ในการจัดเก็บเอกสารในรูปกระดาษ ทำให้เรียกใช้ข้อมูลย้อนหลังได้ง่าย และสามารถนำข้อมูลต่างๆ มาวิเคราะห์เชิงตัวเลขได้ด้วยเช่นกัน

การพัฒนาเทคโนโลยี Robotic process automation (RPA)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนากระบวนการทำงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของการทำงานสูงสุด บริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาปรับใช้กับทุกภาคส่วนขององค์กร ซึ่งคาดหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่รากฐานจนถึงกระบวนการทำงานหลัก ซึ่งบริษัทได้เริ่มจากการพัฒนากระบวนการทำงานบางประเภทที่มีรูปแบบการทำงานแบบซ้ำๆ และมีปริมาณงานที่มากขึ้นตามจำนวนอากาศยานภายใต้การดำเนินงานของบริษัท ซึ่งทำให้ภาระงานนั้นจำเป็นต้องใช้พนักงานและเวลาในการทำงานสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของเวลาในการทำงาน จึงได้ศึกษาและพัฒนาโปรแกรม RPA เพื่อลดภาระงานที่เกิดขึ้น และลดความผิดพลาดที่อาจเกิดจากพนักงาน อีกด้วย ทั้งนี้บริษัท ได้ส่งเสริมให้พนักงานเป็นผู้ริเริ่มโครงการเพื่อวางวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ที่คาดหวังได้ รวมถึงกำหนดให้พนักงานสามารถออกแบบการทำงานในรูปแบบใหม่ๆ สามารถนำเสนอต่อผู้บริหารเพื่อรับความเห็นชอบ และนำรูปแบบการทำงานของระบบใหม่มาทดแทนระบบเก่าโดยถาวร



ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ในขั้นแรกเริ่มนั้นฝ่ายวิศวกรรมได้ศึกษาการนำโปรแกรม RPA มาประยุกต์ใช้งานในการบันทึกข้อมูลเข้าระบบจัดเก็บฐานข้อมูล เพื่อลดระยะเวลาในการทำงานของแผนกบันทึกข้อมูลของฝ่ายวิศวกรรม โดยจากการใช้โปรแกรม RPA ในเดือนเมษายน ปี 2564 โดยมีต้นแบบโปรแกรมดังนี้

โครงการ RPA

RPA สำหรับงานบันทึกข้อมูลการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน

ลดภาระงานเทียบเท่าค่าใช้จ่าย

320,000 บาทต่อปี

RPA สำหรับการจัดทำรายงานการใช้เครื่องบิน 17 รายการ

ลดภาระงานเทียบเท่าค่าใช้จ่าย

200,000 บาทต่อปี

ขั้นตอนการพัฒนาโปรแกรม RPA ทางฝ่ายวิศวกรรมได้จัดคณะทำงานพิเศษโดยมีตัวแทนจากแต่ละฝ่ายร่วมกันทำงาน และคิดค้นกระบวนการที่สามารถทดแทนด้วยโปรแกรม RPA ที่ทดแทนกระบวนการทำงานที่ซ้ำๆ โดยคณะทำงานได้มีการฝึกอบรมภายในขั้นตอนการใช้งานโปรแกรมเบื้องต้น และได้มีการสำรวจความคิดเห็นสำหรับการพัฒนาต่อไป

แม้ว่าการพัฒนาโปรแกรมดังกล่าวได้หยุดลงชั่วคราวในปี 2565 เนื่องจากผลกระทบจากโควิด-19 แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงใช้ประโยชน์จากโปรแกรม RPA อย่างต่อเนื่องและได้ตั้งเป้าหมายระยะยาวในการใช้โปรแกรมดังกล่าวในทุกฝ่ายของบริษัท ไม่ใช่แค่เฉพาะฝ่ายวิศวกรรม และคาดหวังว่าจะพัฒนาให้เป็นโปรแกรมการทำงานภายในอย่างสมบูรณ์

โปรแกรมตอบโต้อัตโนมัติสำหรับการสืบค้นข้อมูล

จากการทำงานในปัจจุบัน ข้อมูลที่ใช้ในการทำงานแต่ละกระบวนการจะมีเอกสารอ้างอิงที่จำเป็นต่อการทำงานหลายอย่างและจำเป็นต้องใช้ข้อมูลอ้างอิงจากหลายช่องทาง เช่น วิธีและขั้นตอนการซ่อมบำรุง ข้อมูลของลานจอดอากาศยาน เป็นต้น ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงโอกาสในการพัฒนาโปรแกรมฐานข้อมูลและการสื่อสารที่สามารถให้สร้าง chatbots ได้ เพื่อลดระยะเวลาในการค้นหาข้อมูลอ้างอิง สร้างความสะดวกต่อผู้ใช้งานมากขึ้น และเป็นการรวบรวมข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานภายใต้การดูแลจากส่วนกลาง

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

โปรแกรมตอบโต้อัตโนมัติสำหรับการสืบค้นข้อมูลได้นำมาเริ่มใช้งานและควบคุมโดยฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการการบิน ผ่านแอปพลิเคชัน Line ตั้งแต่เดือนมกราคม 2564 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน โดยในปี 2565 บริษัทได้พัฒนา chatbots ด้วยการเพิ่มฟังก์ชัน และแหล่งข้อมูลอ้างอิงมากขึ้น เช่น ข้อมูลของเครื่องมือการซ่อมบำรุง เพื่อช่วยหาข้อมูลของเครื่องมือช่างซ่อมบำรุงพร้อมวันสอบเทียบของเครื่องมือดังกล่าวเพื่อให้ช่างซ่อมบำรุงสามารถตรวจสอบเองอีกรอบหนึ่งได้ และแน่ใจได้ว่าเครื่องมือมีความพร้อมใช้เป็นต้น โดยเบื้องต้นบริษัทมีแผนที่จะวัดความพึงพอใจของพนักงานฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการการบิน เพื่อเป็นตัวชี้วัดต่อไปในปี 2566

การรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งพัฒนาระบบ กระบวนการ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยข้อมูลสม่ำเสมอ ข้อมูลถือเป็นปัจจัยหลักในการวิเคราะห์และควบคุมการทำงานเพื่อตอบสนองการบริการที่มีคุณภาพต่อลูกค้า ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานอื่นๆ ในแวดวงธุรกิจ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กำหนดแนวทางบริหารจัดการตามสายการบินในกลุ่ม Capital A โดยจัดตั้งเป็นข้อกำหนดขั้นตอนวิธีปฏิบัติ เพื่อสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

โครงสร้างการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ

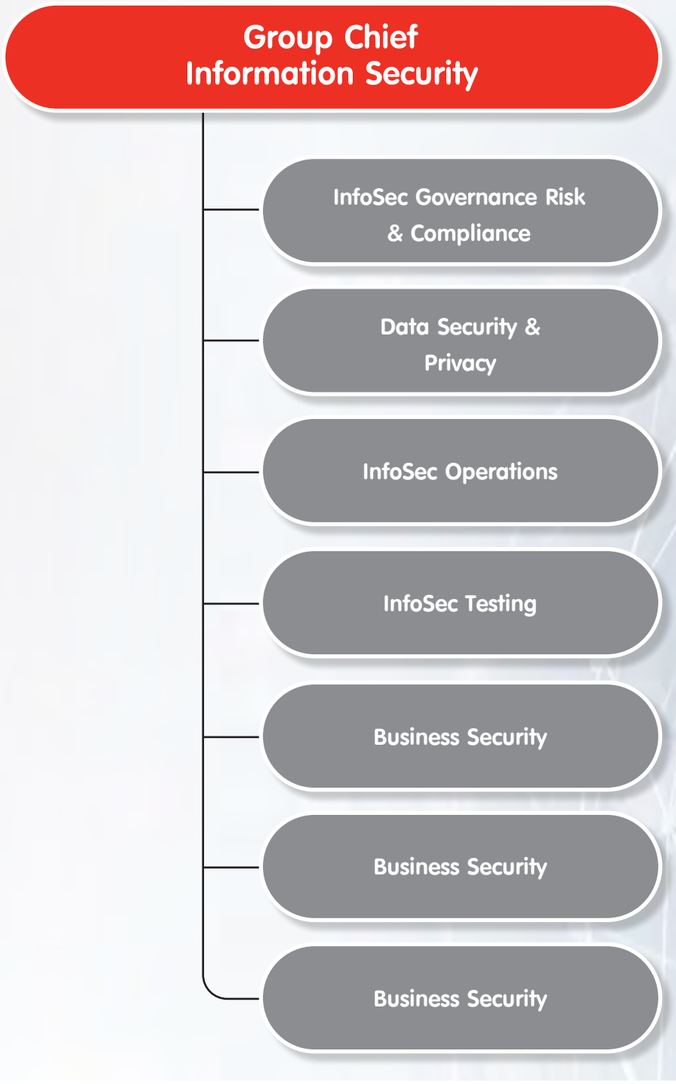
การกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศจะถูกดูแลภายใต้แผนก Group Information Security ซึ่งมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

ความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ

ของกลุ่มบริษัท แอร์เอเชีย

เป้าหมาย

1. เพื่อประเมินการควบคุมของระบบสารสนเทศหรือแอปพลิเคชันใหม่ๆ อย่างเหมาะสม
2. เพื่อประเมินเทคโนโลยีความปลอดภัยที่เกิดขึ้นใหม่
3. ติดตามและปรับปรุงความปลอดภัยของเซิร์ฟเวอร์และเครือข่ายของกลุ่มบริษัท
4. ทำหน้าที่สืบสวนในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์และเน้นย้ำเหตุการณ์ที่มีผลกระทบรุนแรงต่อคณะกรรมการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศและคณะกรรมการกำกับดูแลข้อมูล
5. ป้องกันข้อมูลที่เป็นสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท แอร์เอเชีย อย่างเหมาะสม
6. ส่งเสริมการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยของข้อมูลอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร
7. สร้างความมั่นใจในความสามารถในการควบคุมความปลอดภัยผ่านการร่วมมือประสานงานตรวจสอบด้านความปลอดภัย เช่น การทดสอบการเจาะข้อมูล และการประเมินช่องโหว่



การจัดการความปลอดภัยของข้อมูล
กรอบการทำงานด้านความปลอดภัยของข้อมูล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินมาตรการในการป้องกันและรักษาข้อมูลตามกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียโดยจัดตั้งเป็นข้อกำหนดและวิธีการใช้ (SOPs) โดยประเภทข้อมูลถูกจัดแบ่งดังนี้



จากข้อมูลที่ได้รับทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่มีรูปแบบการจัดเก็บแบบดิจิทัล จะมีการจำกัดการเข้าถึงโดยการตั้งเงื่อนไข และกำหนดรหัสผ่านเฉพาะ ตามระดับของข้อมูลและจะต้องจัดเก็บผ่านอุปกรณ์หรือเซิร์ฟเวอร์ที่ได้รับอนุญาตจากแผนกความปลอดภัยของข้อมูล (Information Security) ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียเท่านั้น โดยสำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แผนก ICT จะเป็นผู้ทำหน้าที่ติดตั้ง บริหารจัดการ ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาให้ผู้ใช้งานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร

นโยบายการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลได้พัฒนามาจากมาตรฐานหลักในหมวดระบบมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ ISO 27001 ซึ่งแนะแนวทางและสนับสนุนให้องค์กรเข้าใจความเสี่ยงและจุดอ่อนด้านการคุ้มครองข้อมูลอย่างเป็นระบบ และมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลบัตรชำระเงิน (PCI DSS) เป็นมาตรฐานสากลสำหรับยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยข้อมูลบัตรชำระเงิน โดยการควบคุมความปลอดภัยที่จัดการโดย PCI Security Standards Council (PCI SSC)

การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของข้อมูล (Cyber Security Management)

ในการเตรียมพร้อมกับการรับมือการคุกคามทางไซเบอร์ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชียได้สร้างกลไกการตรวจสอบ พัฒนาทดสอบความปลอดภัยของข้อมูลเป็นประจำทุกปี และมีการวางมาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันเหตุภัยคุกคามทางไซเบอร์ โดยการศึกษาสถานการณ์ที่เกิดในปัจจุบัน และปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ รวมถึงทางกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียได้ร่วมมือกับบริษัท Google ในการพัฒนาระบบความปลอดภัยของข้อมูลภายใต้ระบบ Cloud และมีการสังเกตการณ์ตรวจสอบความปลอดภัยของข้อมูลโดยฝ่ายความปลอดภัยของข้อมูลตลอดเวลา และได้กำหนดขั้นตอนในการรายงานและแก้ไขปัญหาดังนี้

การปฏิบัติงานของ (Cyber Security Operation and Maintenance)

1. การปฏิบัติ และดำเนินงาน

ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดแบ่งการดูแลทางด้าน Cyber Security โดยมีทางหน่วยงาน Group Information Security ซึ่งก่อตั้งขึ้นภายใต้การดำเนินงานของกลุ่ม Capital A ซึ่งนำโดยประธานเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยข้อมูล หรือ CISO เพื่อให้ความสำคัญและลำดับความสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยที่สำคัญสำหรับองค์กรและมีหน้าที่กำกับดูแลในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้:

1. การประเมินและควบคุมดูแลสำหรับระบบ/แอปพลิเคชันที่สร้างขึ้นใหม่
2. การประเมินเทคโนโลยีความปลอดภัยที่เกิดขึ้นใหม่
3. การตรวจสอบและติดตามความปลอดภัยของเซิร์ฟเวอร์และเครือข่าย
4. การสอบสวนเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยทางคอมพิวเตอร์และควบคุมดูแลเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยที่สำคัญ
5. การดูแลความปลอดภัย และปกป้องทรัพย์สินข้อมูลภายในกลุ่มบริษัท
6. การส่งเสริมความตระหนักด้านความปลอดภัยในองค์กรผ่านการอบรมความตระหนักด้านความปลอดภัย
7. การรับรองและควบคุมความปลอดภัยโดยการตรวจสอบความปลอดภัย เช่น การทดสอบการเจาะระบบและการประเมินช่องโหว่

ทั้งนี้ ทางด้านการให้บริการทางด้านสารสนเทศภายในยังมีการดำเนินงานและให้บริการออกเป็น 3 ส่วน โดยแบ่งเป็น ICT Server, ICT Network และ ICT Desktop โดยทั้ง 3 ฝ่ายมี KPI เป็นดัชนีชี้วัดในการวัดผลการดำเนินงานของแต่ละส่วนงานได้แก่

1.1. KPI System Target: ระบบต่างๆ ภายในองค์กรจะต้องพร้อมใช้งาน และมีค่าเฉลี่ยต่อเดือนในการทำงานอย่างต่อเนื่อง (Server Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน

1.2. KPI Network Target: ระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายจะต้องสามารถพร้อมใช้งาน และเชื่อมต่อกับระบบต่างๆ ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย เพื่อให้สามารถใช้งานระบบต่างๆ ในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง (Network Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน

1.3. KPI Support Target: ระบบการแก้ไขปัญหาด้าน ICT ตามกรอบกำหนดตามความสำคัญ จะต้องถูกแก้ไขตามระยะเวลากำหนดไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน โดยกรอบกำหนดของปัญหา และระยะเวลาการไขตามตารางด้านล่าง

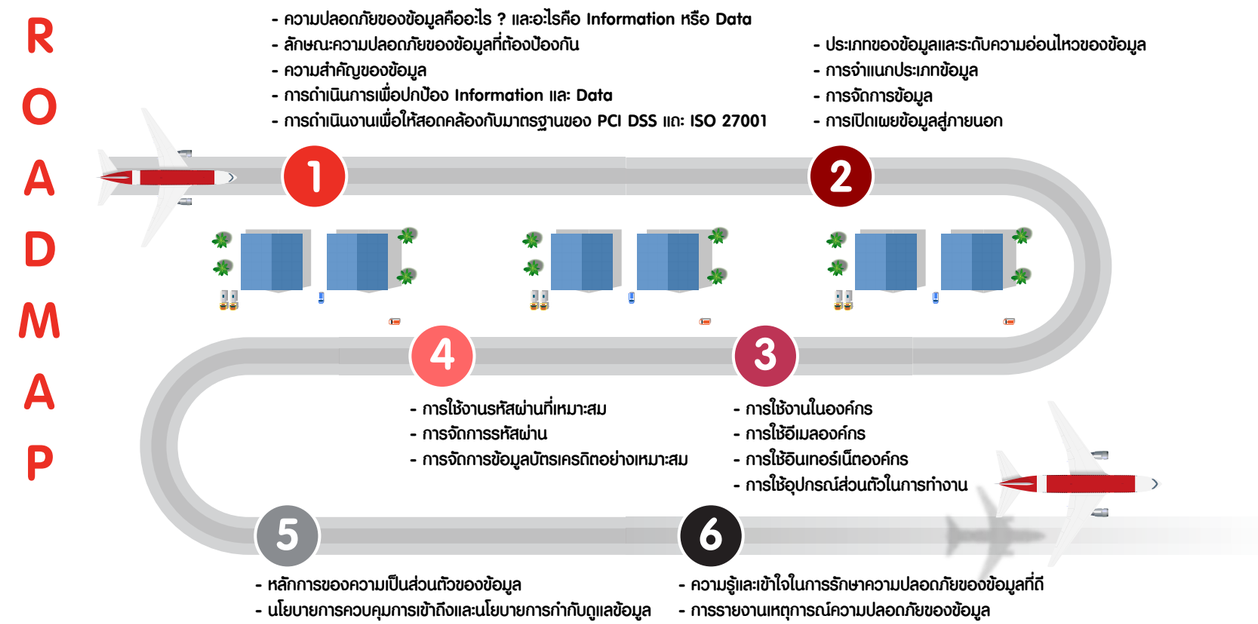
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 1 ภายใน 3 ชั่วโมง
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 2 ภายใน 1 วัน
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 3 ภายใน 3 วัน
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 4 ภายใน 5 วัน

2. การฝึกอบรมพนักงานด้านความมั่นคงทางไซเบอร์

ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับหน่วยงาน Information Security จากทางกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย เพื่อจัดทำเนื้อหาในหัวข้อ “Information Security Awareness” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจ และผลักดันให้พนักงานภายในองค์กรตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยของข้อมูล โดยพนักงานทุกคนจะต้องผ่านการอบรมครั้งแรกตั้งแต่เริ่มงาน และได้รับการแจ้งเตือนให้ทบทวนทุกๆ ปี ปีละ 1 ครั้ง พนักงานแต่ละคนจะได้รับการฝึกอบรมเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ชั่วโมงต่อปี รวมถึงจัดตั้งแหล่งข้อมูลเพื่อการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับความปลอดภัยของข้อมูล เพื่อให้พนักงานสามารถเพิ่มความเข้าใจได้มากขึ้น

ในปี 2565 มีพนักงานเข้าร่วมอบรมด้านความมั่นคงทางไซเบอร์ เป็นจำนวนทั้งสิ้นประมาณร้อยละ 70 ของพนักงานทั้งหมด

เส้นทางการฝึกอบรมด้านสร้างความตระหนักในเรื่องความมั่นคงทางไซเบอร์ในปี 2565



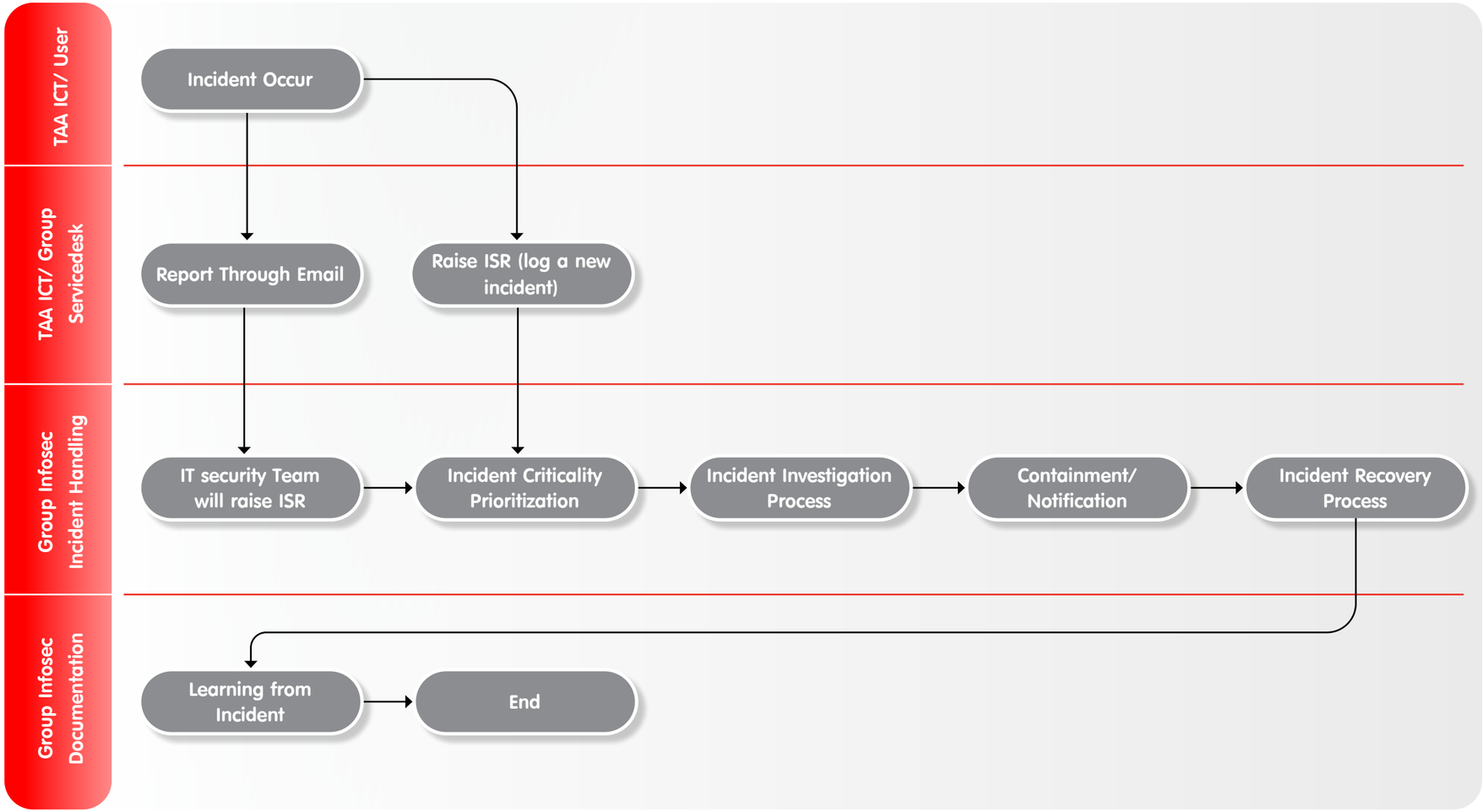
3. กระบวนการการแจ้งเตือนจากการคุกคามและโจมตีทางไซเบอร์

กระบวนการการแจ้งเตือนจากการคุกคามและโจมตีทางไซเบอร์ทางหน่วยงาน Information Security ได้จัดแบ่งระดับของภัยคุกคาม แผนการแก้ไข ระบบการแจ้งเตือน และกระบวนการ เพื่อควบคุมไม่ให้ผลกระทบจากการโจมตีส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงาน

แนวทางปฏิบัติหากเกิดอุบัติการณ์ทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ

หากเกิดเหตุการณ์หรืออุบัติการณ์ทางความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ ผู้พบเห็นเหตุการณ์หรือสำนักงาน ICT จะต้องยื่นรายงานต่อ Information Security โดยใช้แพลตฟอร์ม Internal Service Request (ISR) เมื่อได้รับรายงานแล้ว Security Operations จะจัดประเภทปัญหา กำหนดระดับความรุนแรง และดำเนินขั้นตอนการประเมินพร้อมกับแจ้งให้สำนักงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมดทราบ ขั้นตอนต่อไปคือการกักกัน การแยกระบบที่ถูกคุกคาม การกู้คืนระบบที่ได้รับผลกระทบ และการเปิดตัวระบบสำรองข้อมูล

ขั้นตอนปฏิบัติหากเกิดอุบัติการณ์ทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ



ช่องทางการรายงานอุบัติการณ์ (GRI 481)

การรายงานเหตุการณ์ด้านความปลอดภัยของข้อมูล

อะไรบ้างที่ต้องรายงาน

- เมื่อสงสัยว่ามีการเข้าถึงระบบและ/หรือข้อมูลโดยไม่ได้รับอนุญาต
- มีการเปลี่ยนแปลงของระบบที่ไม่ได้รับอนุญาต เช่น ฮาร์ดแวร์ และซอฟแวร์
- การแทรกแซงการให้บริการของเทคโนโลยี
- เหตุการณ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกันกับความปลอดภัยของข้อมูล



ช่องทางการรายงาน

- ผ่าน email: infosec.incident@airasia.com หรือ
- รายงานผ่านระบบ Jira

การจัดการช่วงวิกฤตการณ์โควิด-19

ความมุ่งมั่น

ในช่วงวิกฤตการณ์โควิด-19 แผนก ICT ได้เตรียมความพร้อมในการรับรองการทำงานนอกออฟฟิศ เพื่อสนับสนุนโยบายการทำงานจากบ้าน โดยแผนกได้สนับสนุนโน้ตบุ๊ก ให้พนักงานสามารถนำกลับไปบ้าน ในส่วนของมาตรการความปลอดภัยในการใช้งานจากเครือข่ายภายนอกบริษัท ฝ่ายความปลอดภัยของข้อมูลได้วางระบบเพื่อเชื่อมต่อโน้ตบุ๊กของบริษัทมาสู่เครือข่ายความปลอดภัยของบริษัทเพื่อลดโอกาสและความเสี่ยงจากการถูกคุกคามความปลอดภัยของข้อมูล บริษัทได้เตรียมระบบความพร้อมงานด้านเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนความต้องการของพนักงานในการทำงานจากบ้าน โดยผ่านทางระบบเครือข่าย VPN ที่มีความปลอดภัยร่วมกับการทำงานของระบบ Google ที่มาตรการในการยืนยันตัวตนแบบ 2 ชั้นเพื่อความปลอดภัยในการเข้าถึงข้อมูลบริษัทควบคู่ไปกับมาตรการการป้องกันระบบความปลอดภัยบนโลกไซเบอร์ โดยบริษัทได้แนะนำพนักงานในการใช้โปรแกรม Google Meet และโปรแกรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในแต่ละแผนก เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรลุเป้าหมายในการวัดผลการดำเนินงานดังนี้

KPI	ผลการดำเนินงาน 2563	ผลการดำเนินงาน 2564	ผลการดำเนินงาน 2565
System : Server Availability 97%	99.50%	100.00%	99.18%
Network : Network Availability 97%	97.66%	100.00%	99.75%
Support : แก้ไขตามระยะเวลาที่กำหนด 97%	99.88%	100.00%	97.90%
เหตุการณ์ภัยคุกคามทางไซเบอร์เป็น 0	0	0	1 กรณี

ในปี 2565 มีเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางด้านเทคโนโลยี 1 เหตุการณ์ โดยมีการหยุดชะงักของบริการบนเซิร์ฟเวอร์บางเซิร์ฟเวอร์จากบุคคลภายนอก ซึ่งมีผลกระทบในประเทศมาเลเซีย และในประเทศไทย โดยทางบริษัทได้ทำการควบคุมและแก้ไขโดยหน่วยงาน InfoSec ร่วมกับทาง ICT ได้ตัดการเชื่อมต่อของเซิร์ฟเวอร์ที่ได้รับผลกระทบและปิดการใช้งานเครือข่ายส่วนตัวเสมือน หรือ VPN (Virtual Private Network) โดยทันที และได้ทำการลบบัญชีต้องสงสัยทั้งหมดที่อาจใช้เพื่อเข้าถึงเซิร์ฟเวอร์ที่ได้รับผลกระทบ นอกจากนี้ ยังได้ทำการรีเซ็ตรหัสผ่านของพนักงานและเพิ่มระดับความปลอดภัยขั้นต่ำของรหัสผ่าน โดยทีมรักษาความปลอดภัยของข้อมูล (Information Security) ยังได้ทำการติดตามบันทึกและระบบการจัดการข้อมูลและเหตุการณ์การรักษาความปลอดภัย (SIEM) อย่างใกล้ชิด ทางองค์กรยังได้ทำการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางไซเบอร์จากภายนอกเพื่อช่วยในการตรวจสอบและการแก้ไขและอยู่ระหว่างการดำเนินการโครงการแก้ไขเพื่อสร้างระบบการรักษาความปลอดภัยให้ดียิ่งขึ้น

ค่าใช้จ่ายรวมนวัตกรรมทั้งหมดสามปีย้อนหลัง

	2563	2564	2565
ทั้งหมด (บาท)	43,037,453	32,867,625	53,648,827

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แสดงถึงความสัมพันธ์ของการดำเนินกิจการและกิจกรรมสนับสนุนจากกระบวนการต้นทาง กลางทาง และปลายทาง สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าที่ได้ส่งมอบให้กับผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อที่จะสามารถให้บริการได้ครบวงรและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างสมบูรณ์

กิจกรรมหลัก

ต้นทาง

- การเช่าเครื่องบิน
- เทคโนโลยีด้านการบิน

กลางทาง

- การบริการภาคพื้น
- สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน
- เชื้อเพลิงการบิน
- สินค้าและบริการบนเครื่องบิน
- โลจิสติกส์และคลังสินค้า
- การปฏิบัติงาน

ปลายทาง

- การซ่อมบำรุงเครื่องบิน
- การจัดการทรัพยากรและของเสีย
- การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้า
- การท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

กิจกรรมสนับสนุน

โครงสร้างพื้นฐานการจัดการทั่วไป ฝ่ายงานด้านกฎหมายการประกัน คุณภาพ การปฏิบัติตามกฎระเบียบ นโยบายด้านการเงิน	**การจัดการทรัพยากรบุคคล** การฝึกอบรมพนักงานวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย	**การพัฒนาเทคโนโลยีระบบปฏิบัติการ** เครื่องบินระบบการปฏิบัติการแบบดิจิทัล	**การจัดซื้อจัดจ้าง** อะไหล่อากาศยาน เครื่องมืออุปกรณ์ภาคพื้น	**การตลาดเชิงพาณิชย์** การขายตั๋วเดินทาง การโฆษณา

การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

(GRI 3-3, 204-1, 308-1, 308-2, 408-1, 409-1, 414-1, 414-2)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการให้บริการโดยสารด้วยเครื่องบิน เพื่อตอบสนองต่อมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานจึงมุ่งเน้นด้านมาตรฐานของคู่ค้า และผลิตภัณฑ์ควบคู่ไปกับ 3 ประเด็นด้านความยั่งยืนที่สำคัญ ได้แก่ สิ่งแวดล้อม สังคม และธรรมาภิบาล

ห่วงโซ่คุณค่า

บริษัทคู่ค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผ่านกระบวนการจัดหาและพิจารณาศักยภาพตามความต้องการและสอดคล้องกับนโยบายของการบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าการสรรหาคู่ค้าและจัดหาผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำหลักจรรยาบรรณดำเนินธุรกิจของคู่ค้า Supplier Code of Conduct (SCOC) ที่จัดทำร่วมกันโดยสายการบินในกลุ่ม Capital A (AirAsia Berhad ในชื่อเดิม) และมีการเปิดเผยจรรยาบรรณดำเนินธุรกิจของคู่ค้าดังกล่าวต่อสาธารณะผ่านเว็บไซต์ Capital A โดยระบุในสัญญาระหว่างคู่ค้าซึ่งมีประเด็นดังต่อไปนี้

- การกำกับดูแลกิจการ การคอร์รัปชัน และการจัดการเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน
- การใช้แรงงานภายใต้ความคุ้มครองกฎหมายแรงงาน
- การรักษาความลับและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพชีวอนามัย และความปลอดภัย
- ความรับผิดชอบต่อสังคม
- การแข่งขันทางด้านราคาและเงื่อนไขทางการค้า

การจัดการห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน

การบริหารจัดการห่วงโซ่คุณค่าอย่างมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินกิจการบริษัทฯ การประเมินความเสี่ยงห่วงโซ่คุณค่าจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการประเมินคู่ค้าเพื่อป้องกันผลกระทบต่อการดำเนินการของบริษัททั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้กำหนดนโยบายในการบริหารจัดการห่วงโซ่คุณค่าในการประเมินคู่ค้าตั้งแต่กระบวนการสรรหาคู่ค้าจนถึงผลิตภัณฑ์ และสนับสนุนคู่ค้าในการดำเนินกิจการอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และมีการกำกับกิจการที่ดี พร้อมสอดคล้องกับหลักจรรยาบรรณดำเนินธุรกิจของคู่ค้า

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทของคู่ค้าตามประเภทกลุ่มผลิตภัณฑ์จากกิจกรรมทั้งหมดตลอดห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจสายการบิน เพื่อวิเคราะห์ความสำคัญและผลกระทบของกิจกรรมแต่ละส่วน





ประเภทของการจัดซื้อสินค้า Material Procurement Type: แผนกวิศวกรรม

ประเภท	อะไหล่อากาศยาน	เชื้อเพลิงอากาศยาน	สินค้าบนเครื่องบิน	การบริการภาคพื้น	สินค้าทั่วไป
รายละเอียด	ชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยาน จะต้องมีใบรับรองมาตรฐานสากลจากผู้ผลิต	เชื้อเพลิงอากาศยานเป็นปัจจัยหลักของค่าใช้จ่ายขององค์กร	สินค้าอุปโภคบริโภคที่สร้างรายได้ให้แก่บริษัท	การให้บริการแก่ผู้โดยสารตลอดการเดินทาง	สินค้าทั่วไปเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน

แบบสอบถามคู่ค้า

แบบสอบถามคู่ค้าคือเครื่องมือที่สร้างความเข้าใจให้กับคู่ค้าเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อตกลงในการทำงานสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนและวิธีการประเมินผล กระบวนการทำงานของบริษัท และหลักการตรวจสอบหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

หลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการตรวจสอบหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าอย่างสม่ำเสมอ และส่งเสริมให้คู่ค้าของบริษัทฯ เข้าใจและปฏิบัติตามข้อกำหนดของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัย การกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณทางธุรกิจ และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นอ้างอิงจากองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organisation) ครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน ความโปร่งใสและการต่อต้านทุจริต ความเสมอภาคของคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสีย ไปจนถึงการดูแลรับผิดชอบต่อสังคม

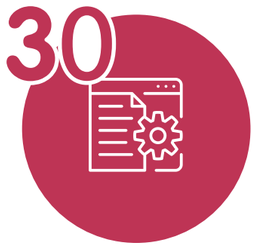
การบริหารจัดการสินเชื่อ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าใจถึงปัญหาในการบริหารสภาพคล่องทางการเงินในช่วงสภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน ดังนั้นการบริหารจัดการสินเชื่อ และเงื่อนไขการชำระค่าใช้จ่ายตามกรอบเวลาที่กำหนดจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ทำการขยายระยะสินเชื่อ ขึ้นอยู่กับคู่ค้าของบริษัทฯ และพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจร่วมกัน ประเภทสินค้า ยอดขายสินค้า คุณภาพมาตรฐานสินค้า ขนาดธุรกิจของคู่ค้า (ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่) ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดระยะเวลาสินเชื่อเป็นไปตามหลักความเหมาะสม เพื่อให้คู่ค้าได้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องอย่างยั่งยืน เนื่องจากค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่จำเป็นจะต้องทำการจ่ายโดยทันที ดังนั้นค่าเฉลี่ยระยะเวลาสินเชื่อที่เกิดขึ้นจริงจึงมีค่าต่ำกว่านโยบาย โดยในปี 2565 ระยะเวลาสินเชื่อประมาณ 30 วัน

ระยะเวลาสินเชื่อตามนโยบาย (วัน) (Credit terms)



ค่าเฉลี่ยระยะเวลาสินเชื่อที่เกิดขึ้นจริงในปี 2565 (Actual Credit terms)

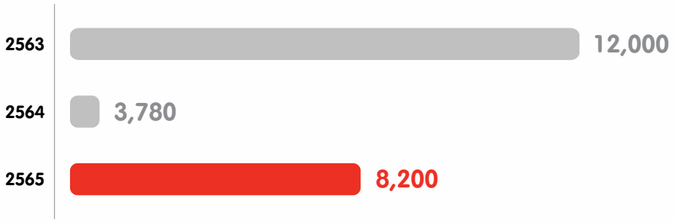


การจัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Procurement)

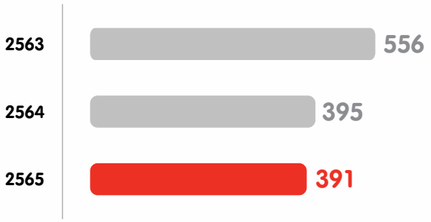
บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามที่จะสรรหาคู่ค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่สามารถจัดหาได้จากกิจการท้องถิ่นหรือในประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมและยกระดับอุตสาหกรรมภายในประเทศ รวมถึงเป็นการลดการปล่อยก๊าซ CO_2 ที่เกิดจากการส่งสินค้าจากต่างประเทศ

การซื้อสินค้าและบริการจากผู้ผลิตภายในประเทศ

มูลค่าการซื้อสินค้าภายในประเทศ (ล้านบาท)



จำนวนผู้ประกอบการภายในประเทศ



ในปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการจัดซื้อมากกว่าปี 2564 มากกว่าสองเท่าตัว เนื่องจากมีเที่ยวบินที่มากขึ้นมากกว่าปีที่ผ่านมา รวมถึงมาตรการโควิดที่ผ่อนคลายมากขึ้น จึงมีการดำเนินธุรกิจที่มากขึ้น โดยยอดการใช้จ่ายในการซื้อสินค้าได้เพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 8,200 ล้านบาท จาก 3,780 ล้านบาทในปีที่แล้ว

การประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้า

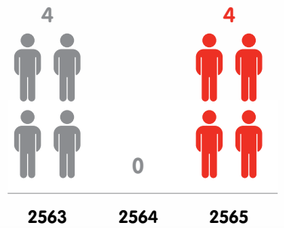
ไทยแอร์เอเชียได้รวมเอาเกณฑ์ ESG มาใช้ประเมินเพื่อให้มั่นใจว่าคู่ค้าเป็นไปตามมาตรฐานการดำเนินธุรกิจของบริษัท
บริษัทฯ มีขั้นตอนในการประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้าเป็นประจำทุกๆ ปี โดยใช้ตัวชี้วัดที่ตั้งบนพื้นฐานของมาตรฐานการทำงานของคู่ค้า มีดังนี้

1. ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ (Product Worthiness)
2. คุณภาพของสินค้าที่ได้รับ (Product Quality)
3. ความตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า (Delivery on time)
4. การตอบสนองของคู่ค้า (Supplier after sales service and response)
5. การใช้นวัตกรรม (Innovation Initiative)
6. การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สุขอาชีวอนามัย ความปลอดภัย และความยั่งยืน (EHS and Sustainability performance)

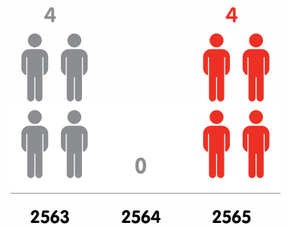
ซึ่งหลังจากการประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้า ทางฝ่ายจัดซื้อจะนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพของคู่ค้าเพื่อไว้ใช้ในการพิจารณาในการจัดซื้อสินค้าและบริการในอนาคต จากการตรวจสอบประเมินคู่ค้าในปี 2565 พบว่าคู่ค้ารายสำคัญมีมาตรฐานผ่านเกณฑ์การประเมินทั้งหมด ทั้งนี้ ฝ่ายจัดซื้อได้เก็บข้อมูลการประเมินและมีแผนที่จะช่วยเสริมสร้างคู่ค้าให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้นในถัดไป

แผนกจัดซื้อได้มีการจัดลำดับความสำคัญของคู่ค้าโดยประเมินจากค่าใช้จ่ายยอดซื้อขายและความสำคัญของธุรกิจของคู่ค้า โดยทุกปีคู่ค้าที่มีความสำคัญสูงจะถูกประเมินในส่วนของจรรยาบรรณธุรกิจ การปฏิบัติตามกฎหมาย ผลปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านธุรกรรม ความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม และความเสี่ยงด้านความยั่งยืน ทั้งนี้ ทางแผนกจัดซื้อมีการสื่อสารไปยังคู่ค้า เพื่อให้คู่ค้าจัดทำแผนการดำเนินการรองรับหากพบว่ามีสิ่งที่ต้องปรับปรุงในหัวข้อที่เกี่ยวข้อง

จำนวนคู่ค้ารายสำคัญในประเทศและนอกประเทศของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย



จำนวนคู่ค้ารายสำคัญที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกและตรวจประเมินคู่ค้าที่สำคัญด้าน ESG



หมายเหตุ:
[1] เนื่องจากโควิด-19 การระงับเที่ยวบินส่งผลให้ไม่มีคู่ค้าที่สำคัญสำหรับปี 2564

คู่ค้าด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคู่ค้าผู้จัดหาชิ้นส่วนและเครื่องมือรวมถึงหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานจำนวนทั้งสิ้น 134 ราย (ซึ่งผ่านการประเมินตามคุณสมบัติและกฎเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ผ่านมาตรฐานอากาศยาน (Aviation Grade) และได้ใบรับรองจากมาตรฐานสากล ได้แก่ EASA FAA หรือ กพท. ต้องเป็นชิ้นส่วนอากาศยานที่ตรงตามมาตรฐานที่ผู้ผลิตอากาศยานกำหนด และไม่เคยถูกติดตั้งบนอากาศยานที่เกิดอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ เป็นต้น โดยมีการประเมินคู่ค้าที่เป็นผู้ผลิต ผู้จัดหา หรือผู้ขาย ทุกๆ 1 ปี ด้วยเกณฑ์การประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้า

จำนวนคู่ค้าด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุงทั้งหมด



จำนวนคู่ค้าด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุงทั้งหมด ที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกและตรวจประเมินคู่ค้า



เนื่องจากความต้องการด้านการเดินทางมีเพิ่มมากขึ้น ประกอบกับจำนวนหน่วยซ่อมบำรุงที่มีอยู่นั้นไม่เพียงพอ ทำให้บริษัทต้องจัดหาหน่วยซ่อมบำรุงในต่างประเทศเพิ่มเติม ซึ่งในปี 2565 นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคู่ค้าทางด้านหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริภัณฑ์ทั้งในประเทศและต่างประเทศจำนวนทั้งสิ้น 37 ราย เพิ่มจากปี 2564 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2 รายที่เป็นคู่ค้าสำคัญ ซึ่งคู่ค้าที่เป็นหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานและบริภัณฑ์ทั้งหมด ได้ผ่านการประเมินด้วยการพิจารณาตามขีดความสามารถของหน่วยซ่อมบำรุง และอนุมัติจากฝ่ายวิศวกรรมควบคุมคุณภาพ และมีการตั้งกำหนดการตรวจสอบทางวิศวกรรม (Engineering Audit) ซึ่งมีความถี่ในการตรวจสอบแบ่งตามประเภทความสำคัญของคู่ค้าตามการจัดลำดับด้วยความถี่การใช้บริการและมูลค่ารวม ดังนี้

ประเภทคู่ค้าด้านหน่วยซ่อมบำรุงอากาศยาน/หน่วยบริการในลานจอด	จำนวน (ราย)	ความถี่ในการตรวจสอบ
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นโรงงาน (Base/Heavy Maintenance)	7	ทุก 1 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงบริภัณฑ์ที่สำคัญ เช่น เครื่องยนต์	11	ทุก 1 ปี
หน่วยให้บริการเติมน้ำมันอากาศยานในลานจอด	1	ทุก 1 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด (Line Maintenance)	8	ทุก 2 ปี
หน่วยซ่อมบำรุงอะไหล่และชิ้นส่วนอื่นๆ	10	ทุก 1 ปี ผ่านแบบประเมินประสิทธิภาพคู่ค้า

การสร้างความยั่งยืนให้กับคู่ค้าด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการสร้างความยั่งยืนให้กับคู่ค้า เพื่อให้คู่ค้าสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงไปพร้อมกัน บริษัทฯ ได้นำหลักการการวิเคราะห์คุณค่าและวิศวกรรมคุณค่า (Value Analysis/Value Engineering) เพื่อวิเคราะห์หน้าที่การทำงานของสินค้าหรือกระบวนการที่สามารถลดต้นทุน และไม่กระทบต่อคุณสมบัติในการทำงาน คุณภาพ และความปลอดภัย

ในส่วนของกิจกรรมร่วมกับคู่ค้าบริษัทได้มีการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยและความผิดพลาดที่มีโอกาสเกิดขึ้น โดยนอกจากบริษัท จะเน้นย้ำให้กับพนักงานภายในแล้วนั้น บริษัทได้มีการเน้นย้ำคู่ค้ารายสำคัญ และจัดทำกิจกรรมนี้ร่วมกัน เพื่อลดความผิดพลาดในการซ่อมบำรุง ด้วยวิธี KYT (Kiken, Yoshi, Training) คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นล่วงหน้าจากการทำงานพร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการป้องกันอันตรายแยกเป็นหัวข้อต่างๆ เช่น วิธีการใช้อุปกรณ์, การเน้นย้ำเพื่อปฏิบัติตามขั้นตอน การซ่อมบำรุงที่ถูกต้อง เพื่อเป็นการยกระดับด้านความปลอดภัยของคู่ค้าควบคู่ไปพร้อมกัน ซึ่งบริษัทได้ใช้กิจกรรมและนโยบายดังกล่าวดำเนินงานมาอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2559 จนถึงปัจจุบัน

แผนการดำเนินงานในอนาคตสำหรับคู่ค้าด้านวิศวกรรมและซ่อมบำรุง

ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจในการเสริมสร้างกลไกการจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างต่อเนื่อง นอกเหนือจากการประเมินคู่ค้าประจำปีด้วยเกณฑ์ทางประสิทธิภาพแล้วนั้น บริษัทมีแผนจะนำประเด็นด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมรวมถึงการปฏิบัติตามจรรยาบรรณการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าเข้าไปอยู่ในเกณฑ์ประเมินอีกส่วนหนึ่งด้วย ซึ่งจะช่วยพัฒนาการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของคู่ค้า เพื่อให้คู่ค้าสามารถนำผลการประเมินไปพัฒนาปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม (ESG) และพัฒนาร่วมกันได้ต่อไป โดยในช้างต้นบริษัทวางแผนที่จะนำเกณฑ์การประเมินด้าน ESG มาประเมินพร้อมกันกับการประเมินทางประสิทธิภาพ และในเบื้องต้นนั้นมีแผนแล้วเสร็จกับคู่ค้าเดิมและรายใหม่ทุกรายภายในปี 2567





ความปลอดภัยสินค้าและการจัดการคู่ค้าอาหารบนเครื่อง

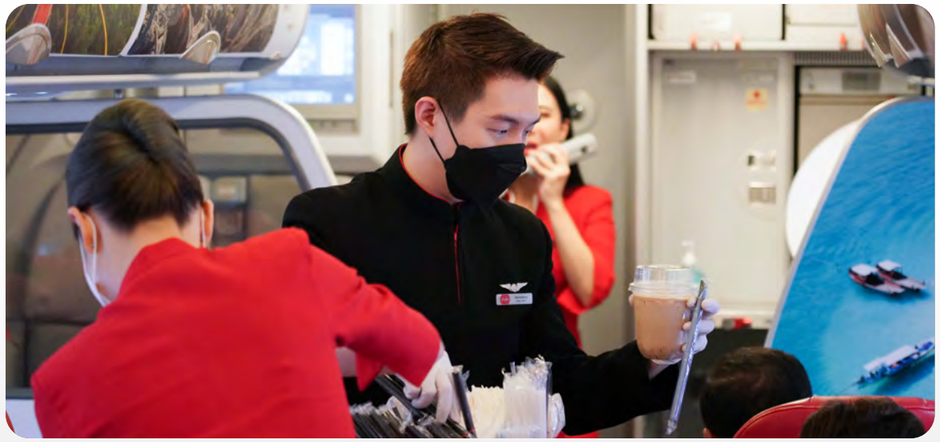
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายที่จะสรรหาและจัดจำหน่ายอาหารบนเครื่องที่มีคุณภาพ สะอาด และปลอดภัย โดยเรามีความมุ่งมั่นที่จะจัดจ้างคู่ค้าจัดจำหน่ายอาหารที่มีมาตรฐาน ปฏิบัติตามกฎหมายอาหารของกระทรวงสาธารณสุข และกฎหมายอาหารสากล รวมถึงบรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสม เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารจะได้รับสินค้าที่ถูกสุขลักษณะ ไม่อันตรายต่อสุขภาพ

นโยบายการจัดซื้อจัดจ้างอาหารบนเครื่องจะถูกรับผิดชอบจากคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งประกอบไปด้วย

- แผนกสินค้าและบริการบนเครื่องบิน (In-flight service)
- แผนกจัดซื้อ (Procurement Department)

โดยจะมีการประชุมเมื่อมีการเปลี่ยนประเภทเมนูอาหาร หรือเปลี่ยนผู้จำหน่าย

เป้าหมาย: ร้อยละ 100 ของคู่ค้าจะต้องสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของบริษัทและสอดคล้องกับกฎหมายของบริษัทที่วางไว้ หากไม่สามารถปฏิบัติตามได้ จะถูกยกเลิกเป็นคู่ค้าชั่วคราวจนกว่าจะสามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดของบริษัทได้



กระบวนการกลั่นกรองและคัดเลือกคู่ค้า

บริษัทจะจัดซื้อจัดจ้างคู่ค้าที่มีจรรณยาบรรณธุรกิจและหลักธรรมาภิบาลที่ดี มีความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม โดยกระบวนการคัดเลือกของบริษัทจะเน้นไปยังคู่ค้าที่มีนโยบายที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ผ่านมาตรฐาน GHP/HACCP ซึ่งในข้อกำหนดจะมีความสอดคล้องเรื่องการลดปริมาณน้ำเสียและของเสียจากกระบวนการผลิต ลดปริมาณการใช้สารเคมีในกระบวนการผลิต เป็นต้น

รวมถึงการทบทวนข้อมูลจากการตรวจสอบคู่ค้าก่อนดำเนินการซื้อขายเพื่อให้แน่ใจว่าอาหารที่จัดเตรียมโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น มีความปลอดภัยและคุณภาพ ผ่านกระบวนการการคัดเลือกคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหารดังต่อไปนี้

คู่ค้าปัจจุบัน
บริษัทมีการประเมินด้านคุณภาพและความปลอดภัยในการผลิตอาหารเป็นประจำทุกปี

คู่ค้ารายใหม่ (New Food Suppliers)

คัดเลือก
คู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับด้านอาหารทุกรายต้องได้รับการตรวจสอบศักยภาพและคุณภาพก่อนการทำการซื้อขาย

ประเมิน
คู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับด้านอาหารทุกรายต้องได้รับการรับรองจากหน่วยงาน FDA ของในแต่ละประเทศ

ตรวจสอบผลิตภัณฑ์
คู่ค้ารายใหม่ต้องได้รับการตรวจสอบในด้านความปลอดภัยและคุณภาพของอาหารตามมาตรฐานของบริษัท

ว่าจ้าง
คู่ค้าที่เกี่ยวข้องกับด้านอาหารทุกรายต้องจัดเตรียมเอกสารอ้างอิงด้านความปลอดภัยและคุณภาพให้กับบริษัท

การประเมินความเสี่ยงของคู่ค้าอาหารและจัดกลุ่มคู่ธุรกิจอาหารตามความเสี่ยง

บริษัทมีประเมินความเสี่ยงและจัดกลุ่มธุรกิจคู่ค้าเป็นประจำทุกปี เพื่อจัดความถี่เข้าไปตรวจประเมิน (audit) โดยทางบริษัทจะเข้าไปตรวจประเมินสำหรับคู่ค้าที่อยู่ในกลุ่มผลิตภัณฑ์ความเสี่ยงสูง

ประเภทความเสี่ยงของคู่ค้าธุรกิจอาหารตามประเภทผลิตภัณฑ์

!!! คู่ค้าด้านอาหารที่มีความเสี่ยงสูง

ระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอาหาร
คู่ค้าที่จำหน่ายอาหารประเภทที่ต้องผ่านกระบวนการอบความร้อนและทำความเย็นอย่างรวดเร็วตามมาตรฐาน IFSA/WFSG ที่อาจเกิดการเน่าเสียได้ง่ายระหว่างการจัดเก็บ เช่น ของหวาน แซนด์วิช เป็นต้น

!! คู่ค้าด้านอาหารที่มีความเสี่ยงปานกลาง

ระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอาหาร
คู่ค้าที่จำหน่ายอาหารที่มีความเสี่ยงปานกลาง เช่น ไอศกรีม อาหารพร้อมทาน เป็นต้น

! คู่ค้าด้านอาหารที่มีความเสี่ยงต่ำ

ระดับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยของอาหาร
คู่ค้าที่จำหน่ายอาหารที่มีความเสี่ยงต่ำและมีอายุการเก็บที่นาน เช่น เครื่องดื่ม ขนม แท่งช็อกโกแลต เป็นต้น



การประเมินและตรวจสอบด้านความปลอดภัยของอาหารของคู่ค้า

เพื่อให้มั่นใจว่าคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหารมีการปฏิบัติตามกฎหมายอาหารภายในประเทศและสากล รวมถึงมาตรฐานด้านความปลอดภัยและคุณภาพด้านอาหารของบริษัท ทางบริษัทจึงได้มีการตรวจติดตามคู่ค้า และแบ่งออกเป็นตรวจติดตามแต่ละประเภทดังต่อไปนี้

1

การตรวจสอบเบื้องต้น (Pre-audit)

ดำเนินการก่อนการเซ็นสัญญาการซื้อขาย เพื่อตรวจสอบระบบคุณภาพของคู่ค้าเป็นไปตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและคุณภาพด้านอาหารของบริษัท

2

การตรวจสอบตามปกติ (Regular audit)

คู่ค้าที่ได้รับการรับรองและอนุมัติจากบริษัทแล้วนั้น บริษัทได้กำหนดให้มีการประเมินคู่ค้า และทบทวนตารางการตรวจสอบ ปีละ 1 ครั้ง

3

การตรวจสอบอย่างเร่งด่วน (Urgent audit)

การตรวจสอบคู่ค้าด้านอาหารประเภทนี้จะเกิดขึ้นเมื่อมีการร้องเรียนที่ร้ายแรงเกิดขึ้นกับผลิตภัณฑ์ หรือมีการตรวจพบว่าผลิตภัณฑ์ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของบริษัทในขณะจัดส่ง

คะแนนจากการตรวจสอบ

65-100 : ผ่านมาตรฐาน
การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง/ผลสรุป
ผ่านการรับรอง และมีการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบภายใน 14 วันทำงาน

60-64 : มีข้อบกพร่องเล็กน้อย
การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง/ผลสรุป
ผ่านการรับรอง และมีการดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบภายใน 7 วันทำงาน

50-59 : ต่ำกว่ามาตรฐาน
การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง/ผลสรุป
ไม่ผ่านการรับรอง การตรวจสอบอย่างเร่งด่วนจะต้องดำเนินการภายใน 7 วันทำงาน และคู่ค้าต้องดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบภายในระยะเวลา 48 ชั่วโมง

0-49 : ไม่สามารถพิจารณาได้
การดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง/ผลสรุป
ถอดถอนออกจากคู่ค้าของบริษัท

สรุปผลจำนวนคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหารให้กับทางบริษัท ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565 ไทยแอร์เอเชียมีคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหาร 47 ราย โดยร้อยละ 100 ของคู่ค้าได้รับการประเมินและรับรอง

	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
จำนวนคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหารให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	48	47	47
จำนวนคู่ค้าที่ผ่านเกณฑ์การคัดเลือกและตรวจประเมินคู่ค้าที่จัดจำหน่ายอาหารให้กับทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย	40	28	47

โครงการ/กิจกรรมที่บริษัทช่วยพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพสินค้าของคู่ค้า

กลยุทธ์การช่วยพัฒนาและส่งเสริมคุณภาพสินค้าของคู่ค้าได้ถูกดำเนินการเมื่อปี 2561 จนถึงปัจจุบัน โดยเริ่มจากแผนกสินค้าและบริการบนเครื่องบิน (In-flight service) เข้าไปทำการประเมินคู่ค้าแล้วพบว่า คู่ค้ามีส่วนที่สามารถปรับปรุงได้ ทั้งด้านกระบวนการผลิตและมาตรฐานคุณภาพสินค้าและบริการเทียบเท่ากับโภชนาการครัวการบิน โดยไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์มุ่งเน้นในการพัฒนาคู่ค้าดังต่อไปนี้

1 พัฒนา ระบบคุณภาพมวลรวม

2 พัฒนา กระบวนการผลิต

3 ยกระดับ มาตรฐานสู่สากล

หลังจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าไปช่วยพัฒนาระบบ ปัจจุบันนี้บริษัทคู่ค้าได้มีความสามารถ ศักยภาพ และมาตรฐานในระดับสูง เช่น การได้รับการรับรอง ISO 22000 ได้รับการรับรองส่งออกสินค้าไปยังต่างประเทศในภูมิภาคยุโรป



สรุปคู่ค้ารายสำคัญของบริษัท

ในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีคู่ค้ากว่า 525 ราย ที่ผ่านกระบวนการจัดหาและพิจารณาศักยภาพตามความต้องการและสอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าการจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นไปอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งประเภทของคู่ค้าตามประเภทกลุ่มผลิตภัณฑ์จากกิจกรรมทั้งหมดตลอดห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจสายการบิน เพื่อวิเคราะห์ความสำคัญและผลกระทบของกิจกรรมแต่ละส่วน

คู่ค้าสำคัญ คือ คู่ค้าที่อยู่ในกลุ่มผู้ผลิต และหน่วยซ่อมอากาศยานบริภัณฑ์ที่สำคัญ ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มียอดการใช้บริการและค่าใช้จ่ายสูง รวมถึงเป็นบริการซ่อมบำรุงที่ยากต่อการจัดหาคู่ค้ามาทดแทน เนื่องจากคู่ค้าจะต้องผ่านการประเมินตามคุณสมบัติและกฎเกณฑ์ที่กำหนด เช่น ต้องผ่านมาตรฐานอากาศยาน (Aviation Grade) รวมถึงเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากผู้ผลิตที่ได้ใบรับรองจากมาตรฐานสากล ได้แก่ EASA FAA หรือ กพท. โดยสามารถจัดอันดับเป็น 10 อันดับแรกได้ดังต่อไปนี้

	รายชื่อคู่ค้า	ประเภทของคู่ค้า
1	PTT OIL AND RETAIL BUSINESS PCL.	ผู้ค้าน้ำมัน
2	SUSCO DEALERS CO. LTD.	ผู้ค้าน้ำมัน
3	INDIAN OIL CORP. LTD.	ผู้ค้าน้ำมัน
4	PETRONAS DAGANGAN BHD.	ผู้ค้าน้ำมัน
5	AIRBUS	ผู้ผลิตอากาศยาน
6	ST ENGINEERING AEROSPACE SYSTEMS PTE. LTD. (f.k.a ST ENGINEERING AEROSPACE SUPPLIES PTE. LTD.)	หน่วยซ่อมบำรุง
7	SEPANG AIRCRAFT ENGINEERING SDN. BHD.	หน่วยซ่อมบำรุง
8	PT PERTAMINA (PERSERO)	ผู้ค้าน้ำมัน
9	ARTHUR J. GALLAGHER (UK) LTD. (f.k.a JLT SPECIALTY LTD.)	ประกันภัย
10	THE SHELL COMPANY OF THAILAND LTD.	ผู้ค้าน้ำมัน

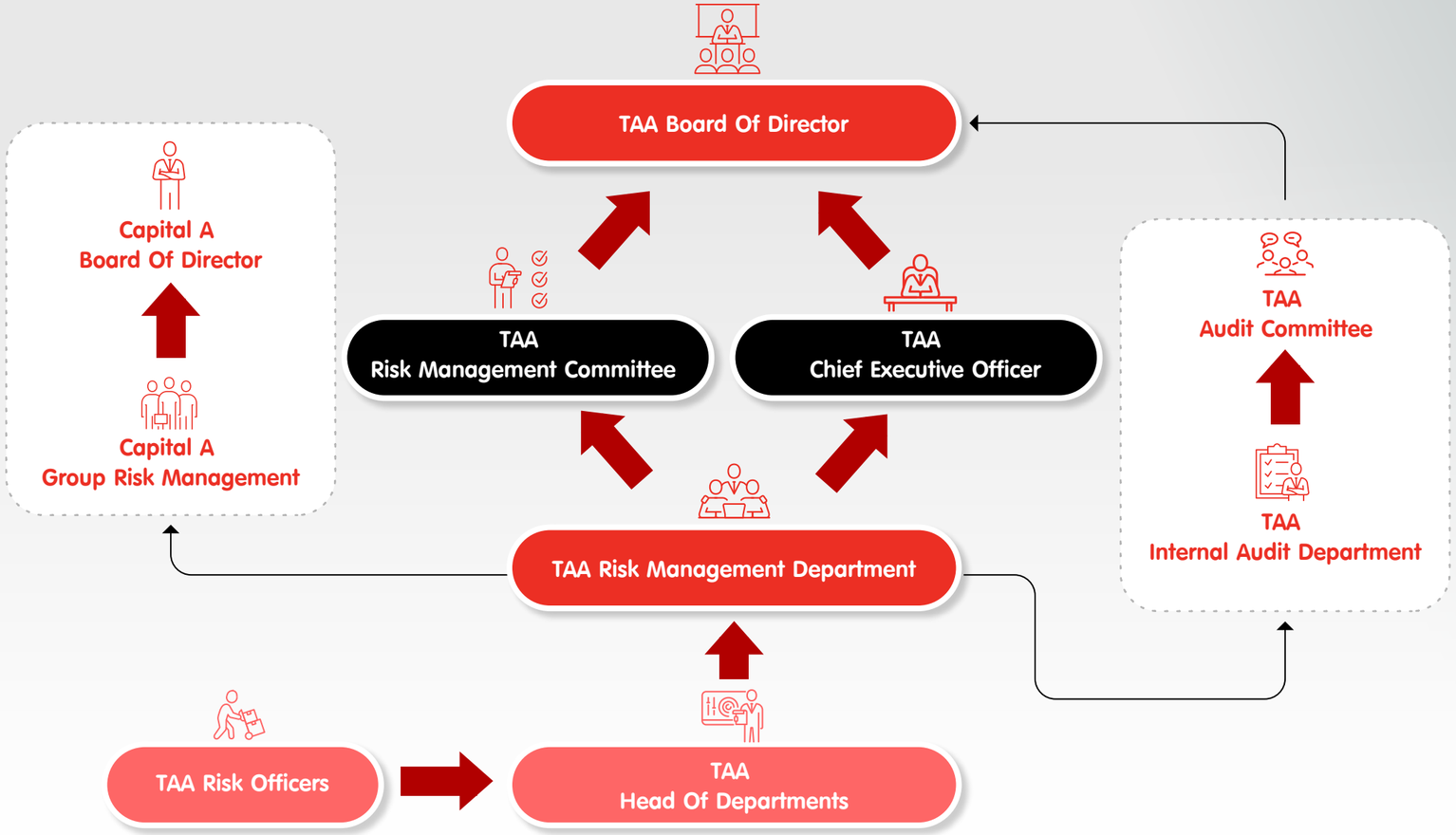
การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง

(GRI 2-9, 2-11, 2-12, 2-13, 3-3)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักและให้ความสำคัญกับการระบุ ประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม และบริหารจัดการความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจหรือต่อการลงทุน และเพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปตามกลยุทธ์ทางธุรกิจที่กำหนดไว้ บริษัทฯ จึงได้พัฒนาแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรตามหลักมาตรฐาน ISO 31000 ภายใต้นโยบายการจัดการความเสี่ยงของบริษัทฯ โดยผ่านกระบวนการระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) ที่เกิดจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้

โครงสร้างการบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง

ในสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว การบริหารจัดการความเสี่ยงจึงเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ภายใต้การดำเนินงานของโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยง



หน้าที่ของหน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department)

รับผิดชอบในการพัฒนาและดำเนินกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งในระดับองค์กรและระดับธุรกิจตามกรอบ ISO 31000 และนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงของกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย โดยมีส่วนร่วมกับทุกหน่วยธุรกิจและหน่วยงานทั่วทั้งบริษัทเพื่อให้กระบวนการบริหารความเสี่ยงเสร็จสมบูรณ์ (การระบุ การประเมิน การบรรเทาผลกระทบ การติดตาม และการรายงาน) และจัดทำรายงานการจัดการความเสี่ยงแก่ผู้บริหารระดับสูงและกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย

บริษัทฯ ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้นอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบไปด้วยประธานกรรมการบริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและดำเนินการในการประสานงาน และจัดการร่วมกันระหว่างพนักงานระดับปฏิบัติการกับผู้บริหาร รวมไปถึงการสร้างความเข้าใจอย่างถูกต้องในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้นสามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กรเพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างยั่งยืนนอกจากนี้ หน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) ยังได้มีการจัดทำรายงานบริหารความเสี่ยง และนำเสนอต่อผู้บริหารถึงทุกไตรมาสเพื่อเป็นการรายงานสถานะความเสี่ยงที่มีขององค์กรให้กับผู้บริหารทุกท่านได้รับทราบ เพื่อที่จะติดตาม ประเมินผล และดำเนินการปรับปรุงแผนการจัดการความเสี่ยงต่อไป

พร้อมกันนี้ บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในทุกระดับได้ผ่านการอบรมเรื่องการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความตระหนักในความสำคัญและวิธีการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงวิธีการปฏิบัติงานเพื่อช่วยบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งหน่วยงานบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) ได้จัดทำหลักสูตรอบรมเรื่อง Risk Management Awareness ผ่านระบบ e-learning เพื่อการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

กระบวนการบริหารความเสี่ยง

กระบวนการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง 4 กลุ่ม ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) ด้านการเงิน (Financial Risk) ด้านการดำเนินงาน (Operational Risk) และด้านการปฏิบัติตามข้อกฎหมาย (Compliance Risk)

บริษัทฯ กำลังดำเนินการปรับนโยบายการประเมินความเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และการกำกับดูแล (ESG: Environmental, Social, Governance) ให้เป็นปัจจุบัน โดยจะเริ่มดำเนินการภายในปีหน้า

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการบริหารความเสี่ยงเชิงรุก เพื่อระบุความเสี่ยงที่เกิดใหม่ (emerging risks) โดยการค้นหาและวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงเดิม ตลอดจนติดตามแนวโน้มของสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้บริษัทฯ ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และได้บริหารจัดการประเด็นที่เกี่ยวข้องที่อาจจะส่งผลกระทบต่อเป้าหมายบริษัทฯ อย่างเหมาะสม



นอกจากนี้บริษัทได้พัฒนากระบวนการบริหารความต่อเนื่องธุรกิจ (BCM: Business Continuity Management) มีจุดประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความมั่นใจว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้จะประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ ซึ่งทางบริษัทฯ ได้จัดตั้งทีมทำงานเพื่อสร้างความยืดหยุ่น และความสามารถด้านการรับมือ เมื่อมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น ภายใต้กรอบการบริหารตามมาตรฐาน ISO 22301: มาตรฐานการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ บริษัทได้จัดให้มีการจัดทำแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP: Business Continuity Plan) ภายใต้สถานการณ์ต่างๆ เช่น สถานการณ์โรคระบาด สถานการณ์ปิดสนามบิน เป็นต้น ครอบคลุมทุกแผนก (Departments) และทุกสถานีบริการ (Stations) ของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งบริษัทได้มีการวางแผนเพื่อจัดให้มีการฝึกอบรมและฝึกซ้อมประจำปี เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทจะสามารถกลับมาดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องและฟื้นฟูธุรกิจโดยเร็วที่สุดหลังเกิดสถานการณ์วิกฤต

ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการปรับปรุงวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจในทุกแผนกหลักในการสื่อสารเรื่องการดำเนินการนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และทางบริษัทได้เพิ่มแผนมาตรการการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงโดยแต่ละแผนกมีแผนการบริหารการรับมือสถานการณ์โดยเฉพาะเพื่อให้แน่ใจว่าแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจยังคงสอดคล้องต่อสภาวะวิกฤต หรือความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง และพัฒนาผ่านกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบ การทดสอบ และการทดลองใช้เพิ่มมากขึ้น

แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่

ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 แม้จะทำให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ แต่ในทางกลับกันได้สร้างการเปลี่ยนแปลงการปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์เป็นดิจิทัล ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาออนไลน์ การประชุมระยะทางไกล หรือการทำงานจากบ้าน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้เกิดความพึ่งพาทางดิจิทัลมากขึ้น การจัดการข้อมูลและความปลอดภัยทางเทคโนโลยี (Data Security) จึงเป็นประเด็นความเสี่ยงที่บริษัทให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ถึงแม้ว่าเศรษฐกิจจะชะลอตัวทำให้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่ชั้นบรรยากาศมีปริมาณที่ลดลงจากปี 2565 ประเด็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศ ยังคงเป็นประเด็นสำคัญกับอุตสาหกรรมโลก ทั้งนี้ทางหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้นำประเด็นความเสี่ยงเรื่องดังกล่าวเข้ามาเป็นประเด็นสำคัญในการผสมผสานวิธีการบริหารความเสี่ยงเรื่องนี้เข้าสู่ทุกๆแผนก ร่วมกับพนักงานและผู้บริหารในทุกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯให้มากขึ้น

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ โปรดดูการเปิดเผยข้อมูลของ TCFD ในส่วนการจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของรายงานนี้



กลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน: GREEN

นโยบายในการจัดการสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินงานด้วยพันธกิจหลักของบริษัทเรา คือ “ใคร ใคร..ก็บินได้” เรามีความมุ่งมั่นที่จะก้าวสู่การเป็นสุดยอดแอปแห่งอาเซียน พร้อมเปลี่ยนโฉมแอร์เอเชียจากสายการบินดิจิทัล เป็นแพลตฟอร์มไลฟ์สไตล์ที่ให้บริการครอบคลุมสำหรับทุกคน เรามีความเชื่อว่า ในการที่บริษัทจะสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน นอกเหนือจากการกำกับดูแลกิจการที่ดีและมีความรับผิดชอบ สิ่งแวดล้อม ผู้คน และการเติบโตทางเศรษฐกิจควรฝังลึกอยู่ในวิถีการดำเนินธุรกิจของเรา ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชียได้นำนโยบายสิ่งแวดล้อมจาก Capital A โดยยึดการกำกับดูแลที่ดี เพื่อความเติบโตอย่างยั่งยืนทางด้านสิ่งแวดล้อม สังคมและเศรษฐกิจ พร้อมทั้งพยายามปรับปรุงประสิทธิภาพให้มีความยั่งยืนอย่างต่อเนื่องทั้งในปัจจุบันและสำหรับการดำเนินธุรกิจในอนาคต

ทั้งนี้ เรามีความมุ่งมั่นที่จะ:

- ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องในทุกพื้นที่ๆ เราทำงาน
- ปกป้องสิ่งแวดล้อมและป้องกันมลภาวะ: ทั้งนี้บริษัทฯ พยายามที่จะลดผลกระทบในการดำเนินงานของเราให้น้อยที่สุด ไม่ว่าจะเป็นการลดคาร์บอนฟุตพริ้นท์ขององค์กรที่เกิดจากการใช้เชื้อเพลิงและพลังงาน รวมถึงส่งเสริมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน เราตั้งเป้าที่จะลดผลกระทบการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดจากการดำเนินงานของเรา โดยการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และนำแนวทางปฏิบัติในการกำจัด การลด การใช้ซ้ำและรีไซเคิลเพื่อที่จะลดการกำจัดขยะไปยังหลุมฝังกลบ เราจะปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดที่กำหนดจากทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวกับเสียงรบกวนของเครื่องบิน
- บูรณาการจัดการสิ่งแวดล้อมให้เป็นส่วนหนึ่งของกระบวนการทางธุรกิจ ระบุและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม รวมถึงลดความเสี่ยงต่างๆ เพื่อที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่องทั้งภายในธุรกิจของเราและชุมชนในวงกว้าง
- จัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยผนวกการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นเกณฑ์การตัดสินใจในการจัดซื้อในห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด สนับสนุนความคิดริเริ่มที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยวและการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบและสำรวจโอกาสในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมจากกิจกรรมการท่องเที่ยวจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก
- สื่อสารนโยบายนี้กับพนักงาน ลูกค้า และ ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคนรวมถึงพันธมิตรทางธุรกิจ คู่ค้าและผู้รับเหมาเพื่อส่งเสริมพฤติกรรมด้านสิ่งแวดล้อมที่มีความรับผิดชอบ และดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมความตระหนักด้านสิ่งแวดล้อมในทุกระดับ



การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลความยั่งยืน ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของผู้อำนวยการแต่ละแผนกในการควบคุมการดำเนินงาน ซึ่งส่วนหนึ่งในหน้าที่ของคณะกรรมการดังกล่าวคือ การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ยับยั้งการก่อมลพิษ และลดการปล่อยก๊าซ CO_2 ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจ โดยยึดหลักความยั่งยืนเป็นที่ตั้งหลัก

คณะทำงานด้านความยั่งยืน

กลุ่มการทำงาน	โครงการ CORSIA	การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย	การปฏิบัติงานภาคพื้น
หลักการทำงาน	การปรับปรุงประสิทธิภาพของการปฏิบัติการบินแบบยั่งยืน การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม	การรณรงค์และการมีส่วนร่วมด้านสิ่งแวดล้อม	การจัดการของเสียและประสิทธิภาพการปฏิบัติงานภาคพื้น

เป้าหมายด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อม	เป้าหมายระยะสั้น	เป้าหมายระยะยาว
การจัดการขยะและของเสีย	อัตราการรีไซเคิลขยะ (Recycle Rate) สูงกว่าร้อยละ 80 ของน้ำหนัก ขยะไม่อันตรายทั้งหมด	- ขยะไม่อันตรายจากบริษัทไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566 - สร้างเครือข่ายพันธมิตรที่ร่วมมือบริหารจัดการขยะให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
การจัดการทรัพยากรน้ำ	ลดการใช้น้ำให้มีปริมาณไม่เกิน 60 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน	นำน้ำทิ้งกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่อย่างน้อยร้อยละ 50 ของน้ำทิ้งทั้งหมด
การจัดการก๊าซเรือนกระจก	- ลด Carbon Intensity Ratio 3gCO_2/RPK ต่อปี - ควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ไม่ให้เกิน 85% ของปริมาณก๊าซ CO_2 ที่ปล่อยในปี 2562	ควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินในประเทศไทย ให้เป็น 0 (Net Zero Carbon) ให้ได้ในปี พ.ศ. 2593

จำนวนเหตุการณ์ละเมิดกฎหมาย หรือการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ในปี 2665

0 เหตุการณ์



การบริหารจัดการของเสีย

(GRI 3-3, 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5)

การบริหารจัดการขยะ:

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นบริหารจัดการขยะที่เกิดจากกระบวนการทำงานและชีวิตประจำวันการจัดการขยะนั้นถือเป็นพื้นฐานของการกำจัดของเสียขององค์กร บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมาย ที่จะลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์อย่างต่อเนื่อง และสร้างเครือข่ายพันธมิตรที่ร่วมมือบริหารจัดการขยะให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

หลักการจัดการของเสีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณขยะเสียให้เป็นศูนย์ บนพื้นฐานของหลักการเศรษฐกิจหมุนเวียนมาปรับใช้

หลักการคิด 5Rs	เป้าหมายกลยุทธ์	แผนการปฏิบัติ
การปฏิเสธการใช้สารที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **Refuse**	การลดการใช้การทรัพยากรและบริหารจัดการกระบวนการกำจัดของเสีย	การร่วมกับคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสียในการพัฒนาขั้นตอนกระบวนการเพื่อลดขยะ
การลดการใช้ **Reduce**		การปรับแผนงานการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมเพื่อลดขยะ
การนำกลับมาใช้ซ้ำ **Reuse**	การเพิ่มการนำกลับมาใช้ใหม่และลดการใช้งานผ่านการปรับปรุงการดำเนินการ	การเพิ่มการนำกลับมาใช้ใหม่
การแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ **Recycle**		การร่วมมือกับคู่ค้าและเครือข่ายเพื่อปริมาณการแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และเพิ่มอัตราการรีไซเคิล
การซ่อมเพื่อนำกลับมาใช้ต่อ **Repair**		การซ่อมอุปกรณ์ที่เสียหายให้กลับมาใช้ต่อ และลดปริมาณการซื้อของใหม่

การสร้างเครือข่ายของพันธมิตรและการจัดการขยะไม่อันตราย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งร่วมกับสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย Thailand Environment Institute (TEI) ในโครงการ “วิภาวดีฯ ไม่มีขยะ” (Vibhavadi Zero Waste) เป็นปีที่ 4 โดยจากการเข้าร่วมสัมมนาเพื่อแบ่งปันข้อมูลความรู้มาประยุกต์ใช้ในองค์กรและสร้างเครือข่ายในการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการขยะจากการเข้าร่วมโครงการทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยในปีนี้ สามารถเพิ่มสัดส่วนขยะที่รีไซเคิลสำหรับขยะไม่อันตรายมากขึ้นจากร้อยละ 88.1 ในปี 2564 เป็นร้อยละ 100 ในสถานีดอนเมือง โดยหลักการเปลี่ยนขยะอาหารเป็นอาหารสัตว์ และนำขยะที่สามารถเปลี่ยนเป็นเชื้อเพลิงโรงงานอุตสาหกรรม โดยการประสานงาน ดำเนินการกับ บจ. JDP Technology

การจัดการขยะอันตราย

ขยะอันตรายที่เกิดขึ้นจากกระบวนการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัท อันได้แก่ กระป๋องอะลูมิเนียม กระป๋องน้ำมันหล่อลื่น วัสดุอื่นๆ เช่น กาว สารผนึก ถุงมือซ่อมบำรุง หลอดไฟ ฯลฯ ซึ่งขยะดังกล่าวบริษัทได้ปฏิบัติตามมาตรการของการท่าอากาศยานในการคัดแยกและจัดการทิ้งตามถังขยะในแต่ละประเภทที่การท่าอากาศยานจัดตั้งและระบุไว้ในเขตพื้นที่การบินของสนามบิน โดยในปี 2565 นั้น ได้มีปริมาณขยะอันตรายที่ผ่านการคัดแยกและจัดการทิ้งตามมาตรการของการท่าอากาศยานเป็นจำนวนทั้งสิ้น 5,155 กิโลกรัม



การจัดการขยะติดเชื้อ

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ โควิด-19 ที่รุนแรงขึ้น บริษัทฯ ได้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการลดการแพร่ระบาดของเชื้อและป้องกันไม่ให้เชื้อโรคฟุ้งกระจาย ทำให้จำนวนขยะประเภทขยะติดเชื้อมากขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน โดยขยะติดเชื้อนั้นต้องมีวิธีแยกและการจัดการที่ถูกต้องตามคำแนะนำของกรมควบคุมโรค บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมาตรการเพิ่มเติมเพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของผู้โดยสารและความมั่นใจในการบริการ โดยบริษัทฯ ได้มีแนวทางการกำจัดขยะอันตรายโดยการคัดแยกออกแล้วนำไปใส่ถุงขยะสีแดงอย่างมิดชิดก่อนถูกลำเลียงไปยังจุดพักและกำจัดโดยท่าอากาศยาน และยังได้ทำการเน้นย้ำและอบรมมาตรฐานความปลอดภัยของพนักงานคัดแยกขยะของ บจ. JDP Technology เพื่อความปลอดภัยในการจัดการขยะทั่วไป

การจัดการของเสียและขยะอาหารที่มาจากสายการบิน (In-Flight Catering Waste Management)

ปัจจุบันปริมาณขยะที่มาจากอาหารบนเครื่องบิน ไม่ว่าจะเป็นอาหารสด อาหารแห้ง ภาชนะบรรจุอาหาร และหีบห่อ คิดเป็นร้อยละ 35-40 ของปริมาณอาหารและเครื่องดื่มที่ได้ให้บริการบนเครื่องบิน อาหารสดพร้อมรับประทานนั้นถูกนำขึ้นเครื่องบินเพื่อจำหน่ายให้กับผู้โดยสาร ประมาณ 4 ล้านชิ้นต่อปี เครื่องดื่ม 9 ล้านชิ้นต่อปี และภาชนะบรรจุอาหาร รวมถึงอุปกรณ์ที่ใช้รับประทานอาหารอีก 5 ล้านชิ้นต่อปี จากเที่ยวบินกว่า 1 แสนเที่ยวบิน

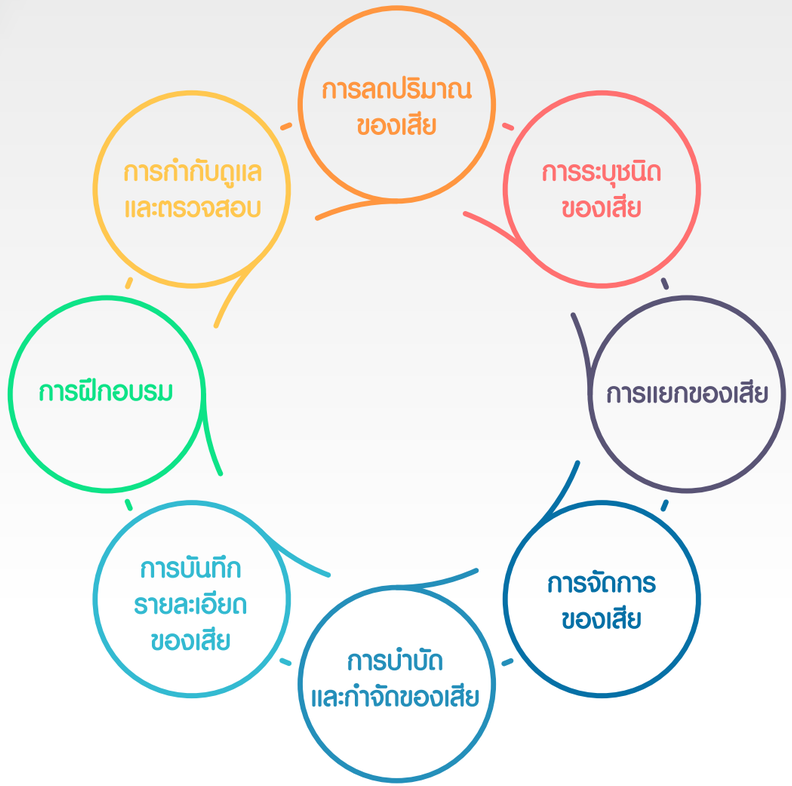
อาหารและสินค้าที่ให้บริการและขายต่อปี

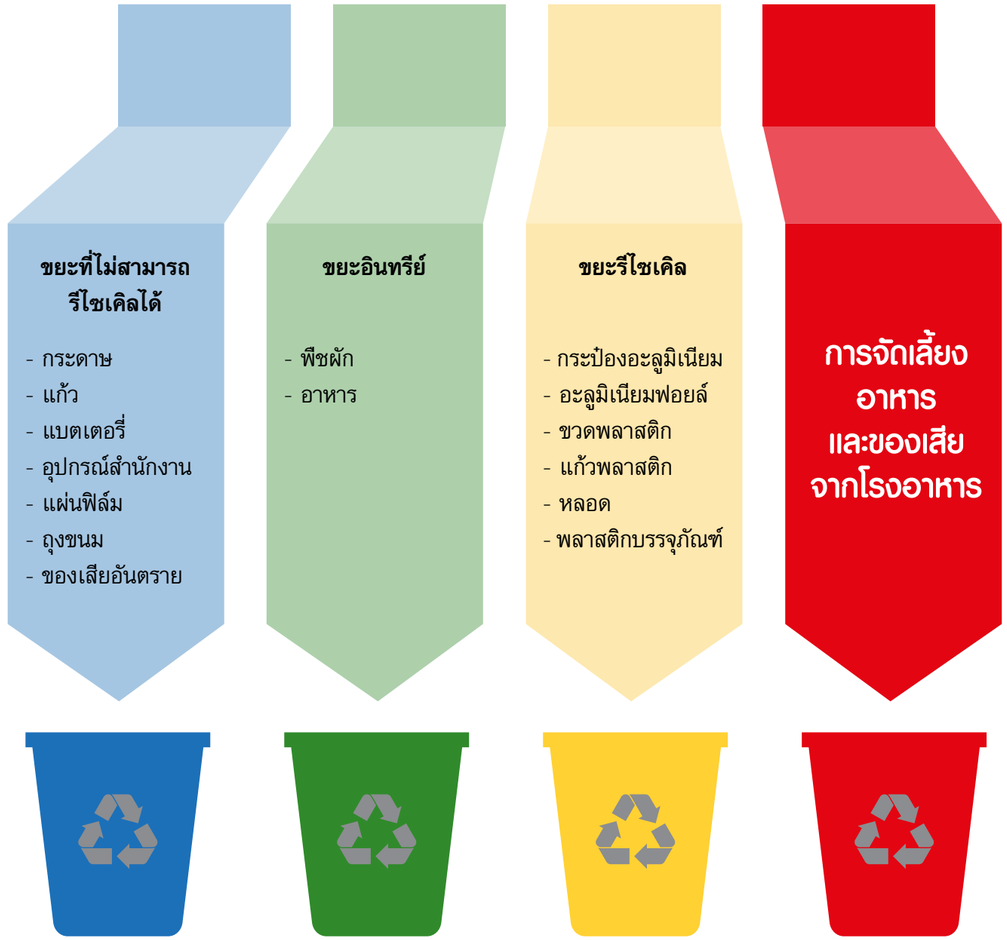


ขยะอาหารของสายการบินแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ ขยะอาหารในกระบวนการผลิต จัดอาหารที่คลังสินค้าก่อนนำขึ้นเครื่อง และขยะที่เกิดจากการรับประทานบนเครื่อง ซึ่งขยะทั้ง 2 ประเภท มีแนวทางในการจัดการขยะไปในทิศทางเดียวกัน คือการจัดการขยะตาม Internal Catering Waste และ WHO

ตามข้อกำหนดของ International Catering Waste อาหารที่นำขึ้นสายการบินที่เป็นอาหารสดทั้งหมด ทั้งที่บริโภคแล้ว รวมถึงอาหารที่ยังไม่ได้บริโภค ไม่สามารถนำมาหมุนเวียนใช้ ยกเว้นสินค้าที่เป็นอาหารแห้ง ขยะอาหารที่เกิดจากสายการบินนั้นเมื่อตู้อาหารพร้อมขยะกลับมาที่คลังสินค้า ขยะอาหารทั้งหมดจะถูกทำการคัดแยกแต่ละประเภทของขยะ เช่น เศษอาหาร พลาสติก อะลูมิเนียม และส่งต่อให้ส่วนงานกำจัดขยะของแผนก RAMP ต่อไป

วงจรการจัดการของเสียตามองค์กรอนามัยโลก





ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

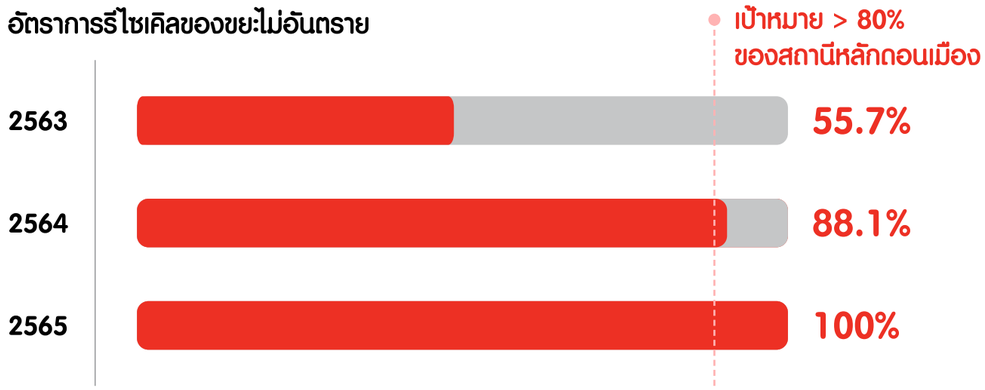
การจัดการขยะที่ไม่อันตรายจากบริษัทไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566
บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายในการทำงานเพื่อให้อัตราการรีไซเคิลขยะ (Recycle Rate) สูงกว่าร้อยละ 80 ของน้ำหนักขยะไม่อันตรายทั้งหมด และในปี 2565 บริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมาย โดยมีอัตราการรีไซเคิลขยะไม่อันตรายอยู่ที่ร้อยละ 100

ข้อมูลขยะอันตรายและขยะไม่อันตราย: แบบปี 2565

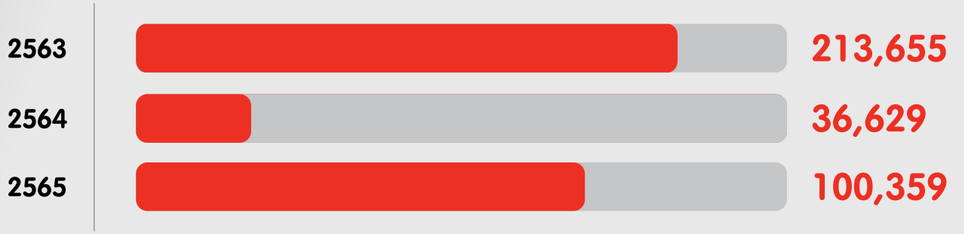
ปี 2565 (กิโลกรัม)						
พื้นที่	ขยะไม่อันตราย (Non-hazardous wastes)					ขยะอันตราย (Hazardous wastes)
	พลาสติก (plastic)	อะลูมิเนียม (meals package)	กระดาษ (Paper)	ขยะอาหาร (Food waste)	เชื้อเพลิงขยะ (Refuse-derived fuel)	
อาคาร Inflight	-	-	450	-	-	-
ขยะจากอากาศยาน	26,550	8,390	10,380	3,573	51,466	-
ขยะจากการซ่อมบำรุงอากาศยาน	-	-	-	-	-	5,155

หมายเหตุ: ไม่สามารถทำการเก็บข้อมูลขยะติดเชื้อได้

อัตราการรีไซเคิลของขยะไม่อันตราย



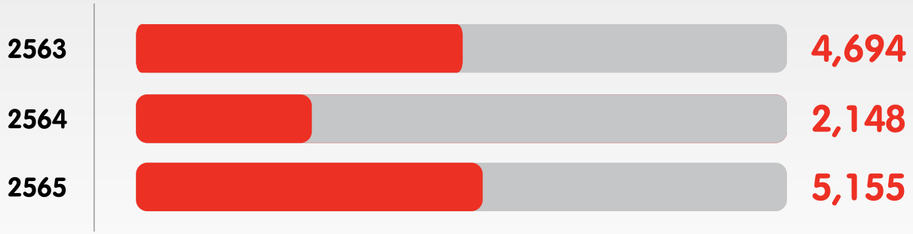
ปริมาณขยะไม่อันตรายต่อปี (กิโลกรัม)



ปริมาณขยะและของเสียไม่อันตรายที่ผ่านกระบวนการรีไซเคิล (กิโลกรัม)

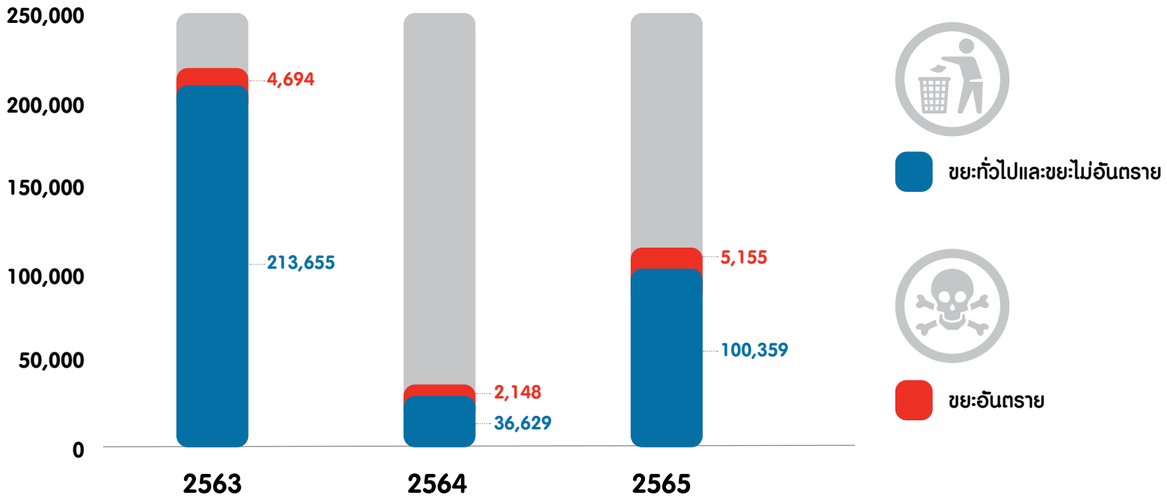


ปริมาณขยะอันตรายต่อปี (กิโลกรัม)



หมายเหตุ: ไม่สามารถเก็บข้อมูลขยะติดเชื้อได้เนื่องจากปริมาณน้อยมาก

ปริมาณขยะทั้งหมด (กิโลกรัม)



จากการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการขยะของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มขีดจำกัดในการจัดการขยะได้มากขึ้น โดยยังคงมีเป้าหมายขยะไม่อันตรายสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566 ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังคงเป็นภาคีในโครงการ “วิภาวดีฯ ไม่มีขยะ” ต่อเนื่อง เพื่อสร้างเครือข่ายการทำงานและเป้าหมายในการจัดการขยะไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์

การวัดผลจากการบริหารจัดการขยะ

จากข้อมูลการบริหารจัดการขยะในปี 2565 บริษัทฯ ได้นำส่งข้อมูลไปองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ อบก. เพื่อพิจารณาเข้าข่ายเกณฑ์โครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก Low Emission Support Scheme: LESS บริษัทได้รับการรับรองผลประเมิน และได้รับเกียรติบัตรเพื่อแสดงว่า บริษัทฯ มีการดำเนินการจัดการขยะไม่อันตรายไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ ในปี 2565 นั้นดังนี้



การบริหารจัดการน้ำ

(GRI 3-3, 303-1, 303-5)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวิเคราะห์ปริมาณการใช้น้ำในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการใช้น้ำสำหรับการบินในแต่ละเที่ยวบิน นอกจากนั้นยังได้พยายามนำน้ำกลับมาใช้งานซ้ำ (Recycle) ในกระบวนการต่างๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด



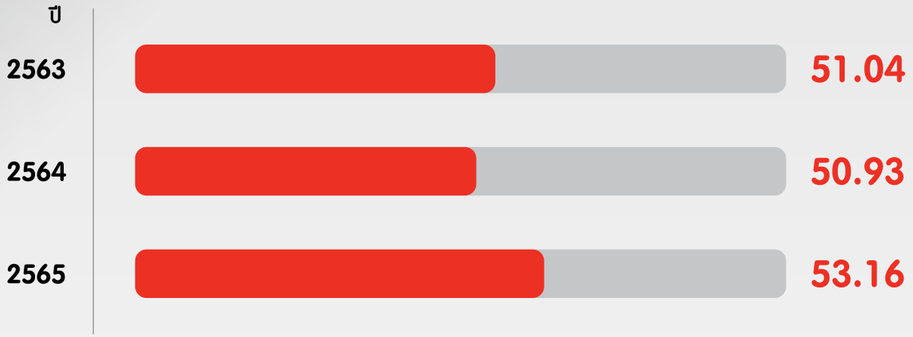
ทรัพยากรน้ำของการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Water Resource)

ตั้งแต่ปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อใช้ในงานปฏิบัติการภาคพื้น โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์และประเมินการใช้ทรัพยากรน้ำ จากข้อมูลที่ผ่านมา และได้จัดสร้างสถานีผลิตน้ำในสนามบิน ภายใต้กรอบแนวคิดความยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรและควบคุมมาตรฐานคุณภาพของทรัพยากรน้ำ

กลยุทธ์การลดการใช้น้ำ

นอกเหนือจากการสร้างสถานีผลิตน้ำเพื่อใช้ในงานปฏิบัติการภาคพื้น ทางฝ่ายปฏิบัติภาคพื้น (Ramp Operation) ได้มีนโยบายการใช้น้ำให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้ข้อมูลจากหลักการคำนวณปริมาณการใช้น้ำที่เหมาะสมของแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งมีปัจจัยมาจากระยะเวลาเที่ยวบิน สถานีปลายทาง ทำให้สามารถลดปริมาณการเติมน้ำในแต่ละเที่ยวบินได้ร้อยละ 50 จากปริมาณที่เติมในเที่ยวบินภายในประเทศ เพื่อเป็นการลดภาระน้ำหนักเครื่องบินและการปล่อยก๊าซ CO_2 โดยไม่จำเป็น ในแต่ละเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการลดค่าใช้จ่ายจากการซื้อน้ำจากแหล่งผลิตภายนอก ทำให้บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายเมื่อหักลบกับต้นทุนอุปกรณ์และค่าใช้จ่ายอื่นๆ แล้วสามารถลดได้ถึง 450,000 บาทต่อปี รวมถึงตั้งเป้าหมายในการลดการเติมน้ำในแต่ละเที่ยวบินทั้งในและต่างประเทศ ตามกลยุทธ์การลดปริมาณการเติมน้ำ โดยตั้งเป้าหมายการลดการใช้น้ำให้มีปริมาณไม่เกิน 60 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน ซึ่งจากผลการทำงานในปี 2565 ที่ผ่านมานั้น บริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดปริมาณการใช้น้ำโดยใช้เพียง 53.16 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน

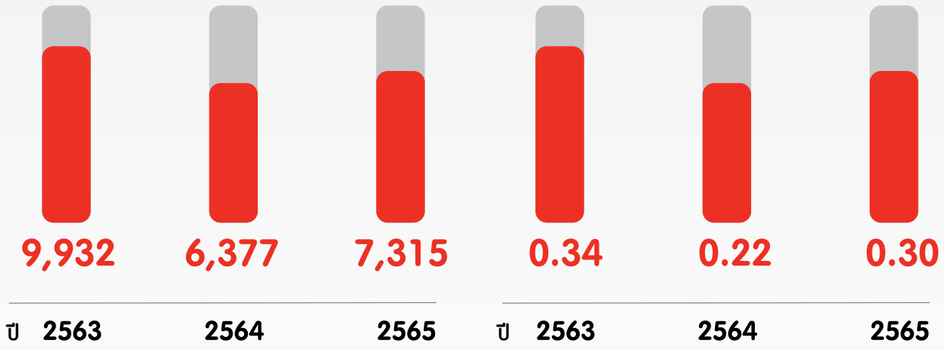
ปริมาณการใช้น้ำสำหรับเที่ยวบินในประเทศ (ลิตรต่อเที่ยวบิน)
เป้าหมาย 60 ลิตรต่อเที่ยวบิน



ปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่สำนักงาน

ปริมาณการใช้น้ำ (ลบ.ม.)

ปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่สำนักงาน (ลบ.ม./ตร.ม) เป้าหมาย 0.55



กลยุทธ์การนำน้ำกลับมาใช้

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ โดยแหล่งน้ำที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้มาจากน้ำที่ถูกคัดแยกจากกระบวนการกรองน้ำ (Waste water) ทั้งนี้ คุณภาพน้ำจากแหล่งที่มาดังกล่าวยังคงมีคุณภาพสมบูรณ์จึงสามารถนำไปใช้งานส่วนอื่นต่อได้ เพื่อเป้าหมายในการลดการใช้น้ำอย่างยั่งยืน และน้ำทิ้งจากส่วนที่เหลือจากกระบวนการผลิตน้ำดื่ม โดยทั่วไปจะถูกระบายออกจากท่อระบายน้ำทิ้งของท่าอากาศยาน ทั้งนี้ บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายที่จะนำน้ำทิ้งกลับมาใช้ประโยชน์ใหม่อย่างน้อยร้อยละ 50 ของน้ำทิ้งทั้งหมด โดยในปี 2565 บริษัทได้นำน้ำทิ้งทั้งหมด 100 เปอร์เซ็นต์ไปล้างเครื่องยนต์และอุปกรณ์ภาคพื้นต่างๆ



การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

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

เป็นที่ประจักษ์อย่างแน่ชัดว่า วิกฤตการสภาวะภูมิอากาศที่เปลี่ยนแปลงได้เกิดขึ้นและส่งผลกระทบไปทั่วโลกอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ปี ไม่ว่าจะเป็นปัญหาภัยธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงปัญหาโลกร้อนที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของประชากรโลกอย่างชัดเจน จึงทำให้วิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้กลายเป็นประเด็นสาระสำคัญต่อธุรกิจ โดยเฉพาะธุรกิจภาคการบิน ซึ่งเป็นภาคส่วนที่มีส่วนร่วมรับผิดชอบในวิกฤตการณ์ดังกล่าวอย่างชัดเจนจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคิดเป็นร้อยละ 2 ของการปล่อยคาร์บอนทั่วโลก ทำให้องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้เพิ่มความเข้มข้นด้านข้อกำหนดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสายการบินอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงข้อเท็จจริงนี้ จึงได้วางแผนงานรวมถึงกำหนดนโยบาย ในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างราบรื่นและสอดคล้องกับความพยายามที่จะจำกัดอุณหภูมิโลกให้อยู่ที่ 1.5 องศาเซลเซียส ตามข้อตกลงปารีสว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ รวมถึงเพื่อให้การประกอบธุรกิจของเราส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด และพร้อมรับกับมาตรฐานที่สูงขึ้นของการตรวจวัดปริมาณก๊าซเรือนกระจก

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีความมุ่งมั่นอย่างต่อเนื่องในการรับผิดชอบต่อสภาพภูมิอากาศ พร้อมกันนี้ยังร่วมมือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในการสนับสนุนเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของ ICAO ซึ่งตั้งเป้าปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero) ภายในปีพ.ศ. 2593 และยังเข้าร่วมโครงการ CORSIA ที่มีมาตรการในการควบคุมและชดเชยปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 สู่ชั้นบรรยากาศ ตามนโยบายของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ โดยมีเป้าหมายหลักในการคงที่ไว้ซึ่งปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศไม่ให้เกินกว่าเกณฑ์ค่ากลางที่ถูกกำหนดโดย ICAO (ร้อยละ 85% ของปริมาณก๊าซ CO_2 ที่ถูกปล่อยโดยภาคธุรกิจการบินในปี 2562 ตั้งแต่ปี 2567 เป็นต้นไป) ทั้งนี้ โดยอาศัยเทคโนโลยีใหม่ๆ และแผนบริหารจัดการที่ดีในการควบคุมปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกดังกล่าว โดยที่ยังคงความปลอดภัยสูงสุดอยู่เสมอ

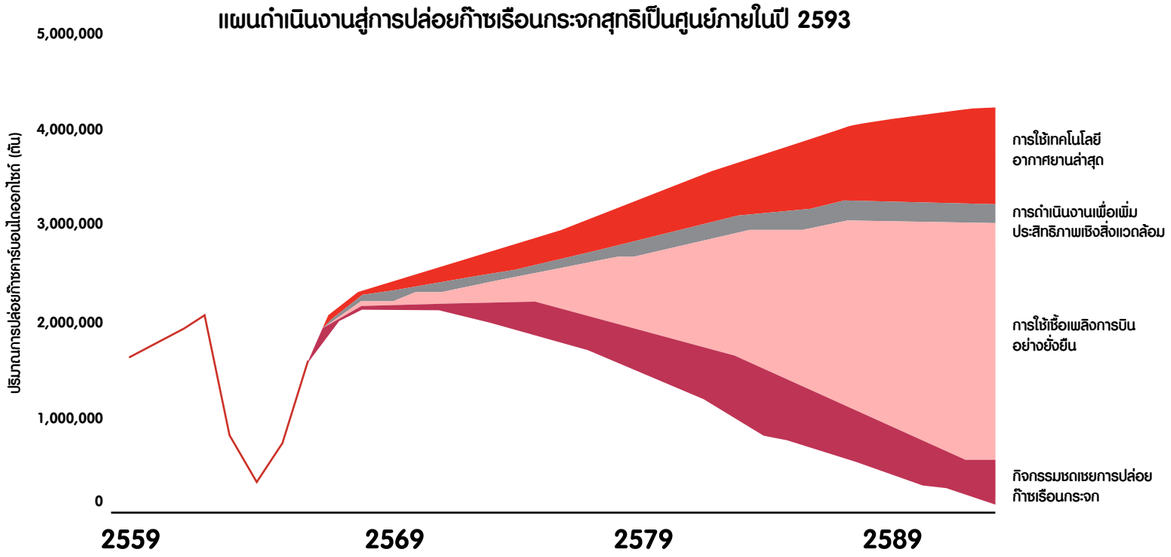
การกำกับดูแล

กลุ่มการทำงาน	โครงการ CORSIA	
หลักการทำงาน	การปรับปรุงประสิทธิภาพของการปฏิบัติการบินแบบยั่งยืน	การปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อม
กลยุทธ์	- การพัฒนาและการติดตามประสิทธิภาพของการปฏิบัติการบินแบบยั่งยืน - การติดตามแนวโน้มการจัดการสิ่งแวดล้อมจากต่างประเทศและในประเทศ	- การมีส่วนร่วมและการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานที่กำกับดูแล - การติดตามและปรับปรุงกฎระเบียบ

กลยุทธ์การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์

เนื่องจากการเดินทางทางอากาศมีแนวโน้มที่ฟื้นฟูและปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้อุตสาหกรรมการบินมีความต้องการในการจัดการเพื่อฟื้นฟูเครือข่ายการบิน พร้อมกันกับการปรับตัวเข้ากับกฎระเบียบที่ออกใหม่เกี่ยวกับด้านสิ่งแวดล้อมที่มีวัตถุประสงค์ในการลดผลกระทบของอุตสาหกรรมต่อสภาพอากาศ ซึ่งเป็นผลจากบทสรุปการประชุมขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ครั้งที่ 41 ในเดือนตุลาคม 2565 ที่เน้นย้ำถึงการเรียกร้องให้สายการบินร่วมมือในการปรับใช้กลยุทธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศเพื่อบรรลุเป้าหมายระยะยาวของ ICAO เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593

เพื่อเป็นการตอบสนองต่อเป้าหมายระยะยาวนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนากลยุทธ์ด้านสภาพอากาศเพื่อตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมในการลดคาร์บอนภายในปี 2593 และสอดคล้องกับเป้าหมายให้การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิสุทธิเป็นศูนย์ของกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย (AirAsia Aviation Group Limited, AAAGL) โดยในปี 2565 นั้น บริษัทได้จัดตั้งและระบุเส้นทางการบินที่ปล่อยมลภาวะเป็นศูนย์ดังแผนภูมิด้านล่าง



รูป: แนวทางของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย สู่เป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593 โดยข้อมูลที่แสดงของปี 2561-2565 เป็นข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่เกิดขึ้นจริง และข้อมูลจากปี 2566 เป็นต้นไปนั้นเป็นข้อมูลจากการคาดการณ์ของกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย

บริษัทได้กำหนดกลยุทธ์เพื่อลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใน 4 แนวทางหลัก ได้แก่ การจัดการฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพ โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อสิ่งแวดล้อม การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน (Sustainable aviation fuels, SAF) และการซื้อคาร์บอนเครดิต โดยในปี 2565 บริษัทได้ดำเนินกิจกรรม ที่ครอบคลุม 4 แนวทางหลักดังกล่าวดังต่อไปนี้

การจัดการฝูงบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นฝูงบินที่ค่อนข้างใหม่โดยมีอายุเฉลี่ยของอากาศยานเท่ากับ 9 ปี ประกอบไปด้วยอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 3 รุ่น ได้แก่ A320ceo A320neo และ A321neo ซึ่งได้รับการยอมรับว่าเป็นหนึ่งในอากาศยานเชิงพาณิชย์ลำตัวแคบที่ประหยัดน้ำมันที่สุด นอกจากนี้ฝูงบินจำนวน 54 ลำของบริษัทยังเป็นไปตามมาตรฐานการปล่อยมลพิษของสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO CAEP/8 NOx ล่าสุดอีกด้วย

จำนวนอากาศยานในฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รุ่น	จำนวน	อายุเฉลี่ย (ปี)	จำนวนผู้โดยสารสูงสุด
A320-CEO 	41	10.2	180
A320-NEO 	11	5.2	186
A321-NEO 	2	3.1	236

อายุของอากาศยาน	ร้อยละในฝูงบิน
< 7 ปี	35.8
7-13 ปี	58.5
> 13 ปี	5.7

บริษัทมีแผนในการต่ออายุประจำการของฝูงบินด้วยการแทนที่อากาศยานแบบ A320 ทั้งหมดที่มีอยู่ด้วยอากาศยานแบบ A321neo ภายในปี 2578 เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติของกลุ่มแอร์เอเชียในการรักษารูปแบบของที่นั่งผู้โดยสารให้เป็นรูปแบบเดียวทั้งอากาศยาน โดยอากาศยานแบบ A321neo แต่ละลำจะมีที่นั่งทั้งหมด 236 ที่นั่ง ซึ่งเป็นการเพิ่มความจุของผู้โดยสาร ลดค่าใช้จ่ายต้นทุนต่อที่นั่ง และลดค่าการปล่อยมลพิษสูงถึงร้อยละ 20 ควบคู่ไปกับลดปริมาณก๊าซไนโตรเจนออกไซด์และระดับเสียงรบกวน ทั้งนี้ บริษัทมีแผนจะได้รับการส่งมอบอากาศยานแบบ A321neo ลำต่อไปในปี 2567 เพื่อเพิ่มจากอากาศยานแบบ A321neo ที่มีอยู่จำนวน 2 ลำให้บริการประจำประเทศไทยในปัจจุบัน ในปีนี้ เรายังได้อัปเกรดซอฟต์แวร์ของเครื่องบิน 12 ลำ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความพยายามของเราในการปรับปรุงประสิทธิภาพของฝูงบินอย่างต่อเนื่อง

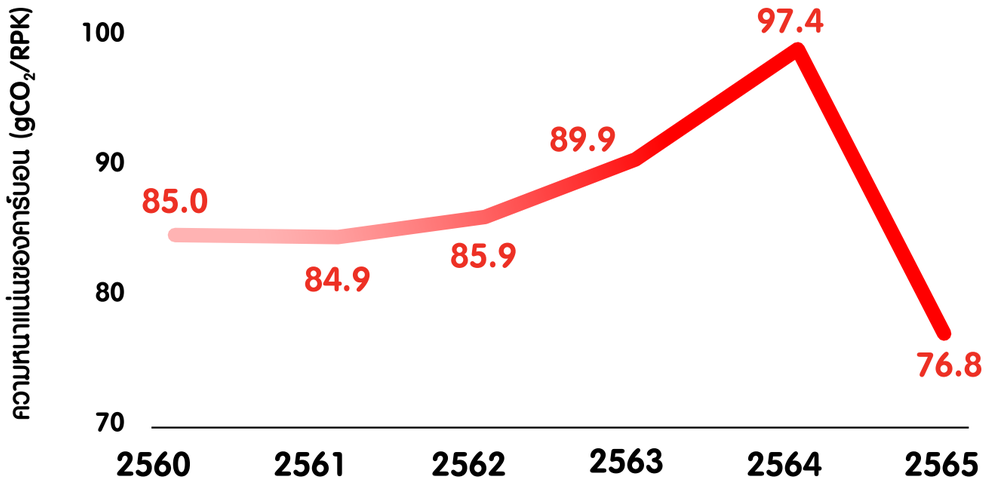
ในฐานะส่วนหนึ่งของกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทได้ติดตามพัฒนาในด้านเทคโนโลยีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เป็นศูนย์ของอากาศยานอย่างใกล้ชิด เพื่อมุ่งมั่นในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ภายในปี 2578 ซึ่งในปี 2565 ที่ผ่านมานั้นกลุ่มแอร์เอเชียได้รับทราบถึงแผนของบริษัทแอร์บัส ซึ่งเป็นผู้ผลิตอากาศยานในการพัฒนาอากาศยานเชิงพาณิชย์ที่ใช้พลังงานไฮโดรเจนภายในปี 2578 ทั้งนี้ บริษัทยังได้ลงนามเพื่อสนับสนุนบริษัท ZeAero ซึ่งเป็นบริษัทในสหราชอาณาจักรที่ลงทุนในการพัฒนาเครื่องบินที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์

การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทไทยแอร์เอเชีย ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อสะท้อนความมุ่งมั่นของบริษัทในการลดการปล่อยมลพิษ โดยบริษัทได้รักษามาตรฐานในการควบคุมความเข้มของคาร์บอนในอุตสาหกรรมการบินให้ต่ำอย่างต่อเนื่องเพื่อลดการใช้เชื้อเพลิง พร้อมกันกับการลดต้นทุนการดำเนินงานและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

จากความมุ่งมั่นดังกล่าวเป็นผลให้ในปี 2565 นั้น ปริมาณคาร์บอนที่เกิดขึ้นในอุตสาหกรรมการบินนั้นลดลงโดยปริมาณความหนาแน่นก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อกิโลเมตรที่นั่ง (CO_2/available seat kilometres, ASK) ของสายการบินไทยแอร์เอเชียลดลงร้อยละ 5.6 อันเป็นผลเนื่องมาจากอัตราการการปฏิบัติตามมาตรการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทเพิ่มสูงขึ้นและจากระยะเวลาปฏิบัติการบินเฉลี่ยสูงขึ้นจากเที่ยวบินโดยสารระหว่างประเทศที่เริ่มฟื้นตัว ซึ่งตัวชี้วัดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (CO_2 emission per Revenue Passenger-Kilometre, RPK) ของบริษัทได้มีแนวโน้มพลิกฟื้นกลับอย่างรวดเร็วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาเข้าสู่ระดับใกล้เคียงกับปี 2562 ก่อนช่วงวิกฤตโควิด-19 เนื่องจากอัตราผู้โดยสารต่อเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น

ปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร





การประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษเป็นไปตามกระบวนการปฏิบัติการบินสีเขียว ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมดังต่อไปนี้

การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามอย่างเหมาะสม
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
12 ลิตร/เที่ยวบิน
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 2,166 ตัน

การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียว หลังการลงสนาม เพื่อเข้าหลุมจอด
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
7 ลิตร/นาที
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 1,432 ตัน



การลดน้ำหนักจากเอกสารเครื่องบิน
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
1.5 ลิตร/ชั่วโมงบิน
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 200 ตัน

การปรับค่าเครื่องปรับอากาศบนเครื่องบิน อย่างเหมาะสมระหว่างการวิ่งขึ้น
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
3 ลิตร/เที่ยวบิน
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 448 ตัน

การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสม
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
6 ลิตร/เที่ยวบิน
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 1,214 ตัน

การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียว ระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
7 ลิตร/นาทีโดยประมาณ
ลดปริมาณ CO_2 ได้จำนวน 1,606 ตัน

CO_2

ในปี 2565
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลปฏิบัติงานด้านการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงดังนี้

2,237 ตัน
ปริมาณการประหยัดน้ำมัน

เทียบเท่ากับ

>7,000 ตัน
ของปริมาณคาร์บอน

1.8 ล้านเหรียญสหรัฐ
ในการประหยัดค่าใช้จ่าย

เรียกรวมกันเป็น การปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedure) ที่นอกจากจะช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงต่อเที่ยวบินแล้ว ยังเป็นการช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศ และช่วยลดมลพิษทางเสียงต่อประชากรโดยรอบสนามบินอีกด้วย ทำให้ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 จากการปฏิบัติการบินสีเขียว ทั้ง 6 มิติ ในปี 2565 ได้ถึง 7,066 ตัน เทียบเท่ากับการปลูกต้นโกงกางใบใหญ่ ทั้งหมด 513,890 ต้น (อ้างอิงจากเอกสารขององค์การบริหารจัดการ ก๊าซเรือนกระจก)

นอกจากมาตรการดังกล่าวที่ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นอย่างดีตลอดเวลาหลายปีที่ผ่านมาแล้วในช่วงไตรมาสที่ 4 ของปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้นำเทคโนโลยีใหม่เข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบินอีก 1 อย่าง นั่นคือ การคำนวณจุดเริ่มลดระดับเครื่องบินอย่างเหมาะสม หรือ DPO (Descent Profile Optimisation) ซึ่งจะสามารถช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้โดยเฉลี่ยต่อ 1 เที่ยวบินอยู่ที่ 32 กิโลกรัม (ก๊าซ CO_2 101 กิโลกรัม) โดยคาดการณ์ว่า เมื่อเทคโนโลยีดังกล่าวจะถูกติดตั้งในเครื่องบิน A320 รุ่น NEO ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายในสิ้นปี 2565 แล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ได้เป็นจำนวน 2,070 ตัน/ปี

ถึงแม้ว่า ปริมาณเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งปี 2565 ยังเป็นเพียง 1 ใน 3 ของเที่ยวบินในปี พ.ศ. 2562 ซึ่งเป็นสถานการณ์ก่อนการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงถึงร้อยละ 65 ของสภาวะปกติ แต่ด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่เริ่มคลี่คลายลงอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมาตรการผ่อนปรนจากภาครัฐ และความมั่นใจในความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศ ของผู้โดยสารที่มากขึ้นตั้งแต่ต้นปี 2565 เป็นต้นมา ทำให้ปริมาณ Load Factor ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มกลับมาสู่ปริมาณใกล้เคียงกับก่อนสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ค่า Carbon Intensity Ratio (gCO_2/RPK) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากปี 2564 และทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดระดับ Carbon Intensity Ratio ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้คือ 3gCO_2/RPK/ปี



แผนด้านการอนุรักษ์พลังงานและการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนโดยภาคการบินในหน่วยงานรัฐบาล

นอกจากเป้าหมายภายในองค์กรแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังได้ร่วมหารือกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เพื่อร่างแผนปฏิบัติการให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero Carbon) ภายในปี 2593 เพื่อสนับสนุนแผนนี้ CAAT ได้ออกนโยบายและมาตรการเชิงปฏิบัติที่หลากหลาย รวมถึงการสนับสนุนการนำเชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืนมาใช้ในประเทศไทย และระบบคาร์บอนเครดิตในประเทศสำหรับการซื้อขายหรือแลกเปลี่ยนภายในสายการบินที่เข้าร่วม CORSIA เพื่อนำไปชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels, SAF)

ถึงแม้ว่า องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) จะออกมาสนับสนุนให้มีการทดแทนเชื้อเพลิงอากาศยานหรือน้ำมัน Jet A-1 ที่ผลิตจากฟอสซิลด้วยการใช้ Sustainable Aviation Fuels (SAF) ในสัดส่วนที่เหมาะสมภายในปี 2593 โดย SAF จะสามารถช่วยลดปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ได้ถึงร้อยละ 80 เมื่อเทียบกับน้ำมัน JET A-1 แต่ต้องยอมรับว่าด้วยราคาของ SAF ที่สูงกว่าราคาน้ำมัน JET A-1 ที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน 2-3 เท่าตัว ทำให้ยังไม่มีสายการบินไหนในโลก ที่นำ SAF มาใช้ทำการบินในเชิงพาณิชย์อย่างแท้จริง แต่จะเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ. 2565 เริ่มมีหน่วยงานภาคเอกชนของไทยเข้ามาลงทุนในการผลิต SAF เพื่อรองรับกับปริมาณความต้องการใช้ SAF ที่จะทยอยเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มมองเห็นถึงความเป็นไปได้ ในการที่จะนำ SAF มาใช้ในการบินเชิงพาณิชย์อย่างจริงจัง และเริ่มเตรียมความพร้อมในส่วนนี้ โดยการตรวจสอบข้อมูลจากผู้ผลิตเครื่องบินตระกูล Airbus A320 ซึ่งเป็นฝูงบินหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าสามารถรองรับการใช้งาน SAF ได้ในอัตราส่วนผสมร้อยละ 50 กับเชื้อเพลิงอากาศยานแบบ JET A-1 ได้ โดยอุปสรรคสำคัญในปัจจุบันที่มีผลต่อการใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืนของสายการบินไทยแอร์เอเชีย นั้นคือราคาที่สูงกว่าน้ำมันทั่วไปและสนามบินในประเทศไทย ในส่วนของปี 2565 นั้น สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เข้าร่วมหารือกับทีมงานของกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียและสำนักงานการบินพลเรือนอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทุกฝ่ายได้เห็นภาพรวมของแผนการผลิตและการจัดจำหน่ายของ SAF ในภูมิภาคอาเซียน จากการร่วมมือนี้ช่วยให้บริษัทสามารถระบุสนามบินที่บริษัทสามารถซื้อ SAF ได้ ในกรณีที่ผู้บริหารได้ตัดสินใจที่จะเริ่มใช้ SAF หรือมีการแนะนำนโยบายระดับชาติเพื่อส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพในอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

กิจกรรมชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Carbon offseting)

ในปี 2559 ประเทศไทยเป็นหนึ่งในกลุ่มประเทศแรกๆ ที่ลงนามเพื่อเข้าร่วมในโครงการชดเชยและลดปริมาณคาร์บอน (CORSIA) ของสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือ ICAO โดยสมัครใจ ซึ่งมีข้อกำหนดให้สายการบินที่จดทะเบียนในประเทศไทยทั้งหมดปฏิบัติตามระยะเวลาและเป้าหมายของ CORSIA นับตั้งแต่โครงการมีผลบังคับใช้ ในปี 2562 ไทยแอร์เอเชียจำเป็นต้องบรรลุเป้าหมายสำคัญ 2 ประการ

ประการแรกคือการตรวจวัดการปล่อย CO_2 ของบริษัทจากเที่ยวบินระหว่างประเทศและส่งรายงานประจำปีที่ผ่านการตรวจสอบแล้วไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) เพื่อส่งไปยังสำนักทะเบียนกลางของ ICAO ต่อไป ซึ่งตั้งแต่ปี 2564 เป็นต้นไปนั้น บริษัทไทยแอร์เอเชียจะต้องมีการชดเชยการปล่อยคาร์บอนต่างๆ ที่เกิดขึ้นมากกว่าระดับการปล่อยก๊าซพื้นฐานที่กำหนดไว้ในปี 2562 เช่นเดียวกันกับสายการบินอื่นๆ ที่จดทะเบียนในประเทศไทย

โดยตั้งแต่ปี 2562 ไทยแอร์เอเชียได้ปฏิบัติตามข้อกำหนด CORSIA อย่างครบถ้วนในการส่งรายงานการตรวจสอบการปล่อยคาร์บอนประจำปีของเที่ยวบินระหว่างประเทศไปยังสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยในทุกครั้ง และเนื่องจากระดับการคาดการณ์ปล่อยมลพิษทั่วโลกจากการบินระหว่างประเทศในช่วงก่อนปี 2567 จะไม่ฟื้นตัวถึงระดับของปี 2562 บริษัทจึงคาดว่าไม่มีภาระผูกพันบังคับชดเชยปริมาณคาร์บอนที่ปล่อยในช่วงก่อนปี 2567-2570

อีกหนึ่งการพัฒนาที่สำคัญอีกประการที่เกิดขึ้นในปี 2565 จากมติการประชุมของสำนักงานการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ICAO ครั้งที่ 41 นั้น สำหรับการรายงานที่เริ่มต้นในปี 2567 เป็นต้นไป จะมีการให้ลดค่าพื้นฐานการชดเชย CORSIA ลงเหลือร้อยละ 85 ของการปล่อยมลพิษในปี 2562 ซึ่งจากที่ได้ประเมินผลกระทบต่อบริษัทนั้น พบว่าการประกาศใช้กฎระเบียบเหล่านี้ไม่มีผลกระทบต่อไทยแอร์เอเชียในทันที แม้ว่าการลดค่าพื้นฐานในการชดเชยของ CORSIA นั้นมีแนวโน้มที่จะส่งผลให้ข้อกำหนดการชดเชยสูงขึ้นในปี 2567 แต่บริษัทก็ได้ค้นพบและจัดเตรียมโครงการชดเชยคาร์บอนที่สอดคล้องกับเกณฑ์ของ CORSIA อย่างน้อยหนึ่งโครงการในประเทศไทยเป็นแผนรองรับ

สำหรับการเตรียมการในขั้นถัดไปสำหรับการชดเชยคาร์บอนในอนาคต ไทยแอร์เอเชียซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียได้กำลังพัฒนาโครงการเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถชดเชยคาร์บอนโดยสมัครใจเมื่อจองเที่ยวบินของแอร์เอเชีย และโครงการนี้มีกำหนดเปิดตัวในปี 2566 ซึ่งการดำเนินการตามโครงการชดเชยโดยสมัครใจดังกล่าวจะช่วยให้บริษัทสามารถพัฒนาศักยภาพภายในองค์กรสำหรับสำรวจตลาดคาร์บอนและซื้อคาร์บอนเครดิตให้เป็นไปตามข้อกำหนด CORSIA

และแม้ว่าอุตสาหกรรมจะได้รับการสนับสนุนให้ใช้วิธีการในภาคส่วนที่มีจุดมุ่งหมายในการหลีกเลี่ยงการปล่อยก๊าซ จนกว่า SAF จะมีราคาที่ปรับลดลงและมีปริมาณที่มากขึ้น ไทยแอร์เอเชียจะให้ความสำคัญกับการซื้อคาร์บอนทดแทนเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองเป้าหมายระยะยาวการปล่อยคาร์บอนสุทธิให้เป็นศูนย์ บริษัทฯ จะใช้กลยุทธ์การชดเชยคาร์บอน ซึ่งคาดว่าจะลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเป็นอย่างมากในช่วงเริ่มต้น จนกว่าจะมีทางเลือกอื่นๆ ในการลดคาร์บอนมากขึ้น

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับแนวทางการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์ของกลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย โปรดอ้างอิงคำแถลงด้านความยั่งยืนในรายงานประจำปี 2565 ของบริษัท Capital A



ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ขอบเขต	ประเภทการปล่อยก๊าซ	ดัชนีชี้วัด	แหล่งที่มา
ขอบเขต 1	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง	ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	แผนกปฏิบัติการบิน
ขอบเขต 2	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม	ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (อาคารสำนักงาน)	การซื้อพลังงานไฟฟ้า
ขอบเขต 3	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมอื่นๆ	ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	น้ำมันเชื้อเพลิงและการใช้พลังงานที่ไม่ได้อยู่ใน ขอบเขต 1 และ 2 การเดินทางเพื่อธุรกิจ

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 1

ขอบเขต 1 จากการปฏิบัติการบิน	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ตัน)	220,125	64,205	209,741
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO_2)	695,595	202,889	662,780

การเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขต 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่รวมถึงส่วนงานของแผนกปฏิบัติการภาคพื้น และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากแผนกปฏิบัติการบินเป็นไปตามหลักการเก็บข้อมูลแบบ Block-on, Block-off ตามรูปแบบที่ใช้ในการเก็บข้อมูลของ CORSIA บริษัทประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแนวขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) และคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยอ้างอิงจาก Emission Factor ตามมาตรฐานของ ICAO สำหรับแผนการดำเนินงานในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจที่จะปรับปรุงการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ลานจอดให้เป็นการใช้พลังงานจากไฟฟ้าเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทั้งนี้ บริษัทฯ จะศึกษาความพร้อมของการใช้งานและปรึกษากับผู้มีส่วนได้เสียในอนาคตต่อไป

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2

การเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการใช้พลังงานไฟฟ้าของสำนักงานดอนเมือง (ไม่รวมสำนักงานและสถานประกอบการอื่นๆ) และบริษัทคำนวณและประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแนวของ อบก.

ขอบเขต 2	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565
ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	2,042,789	1,858,859	1,558,989
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO_2)	1,519.84	929.20	671.92

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 3

Scope 3 - Category 3 น้ำมันเชื้อเพลิงและการใช้พลังงานที่ไม่ได้อยู่ใน Scope 1 และ 2

Scope 3 - Category 6 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อมจากการเดินทางเพื่อธุรกิจ (business travel) เป็นการเดินทางเพื่อธุรกิจ เช่น พนักงาน ผู้บริหารเดินทางไปทำงานที่เกี่ยวข้องกับองค์กร

ไทยแอร์เอเชียได้เริ่มติดตามการปล่อยมลพิษในขอบเขตที่ 3 ณ ปัจจุบันการปล่อยมลพิษในขอบเขตที่ 3 ประกอบด้วยการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจากคู่ค้าและการเดินทางเพื่อธุรกิจของพนักงานในปี 2565 การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในขอบเขตที่ 3 อยู่ที่ 143,190.8 ตันคาร์บอนไดออกไซด์ บริษัทคาดว่าจะสามารถเปิดเผยหมวดหมู่เพิ่มเติมตามที่ระบุไว้ในพิธีสารก๊าซเรือนกระจกได้ในอนาคต

แผนการดำเนินงานในอนาคต

ในส่วนแผนงานในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีเป้าหมายในการหานวัตกรรมและวิธีการปฏิบัติการบินรูปแบบใหม่ๆ เข้ามาใช้งานในฝูงบิน เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นการรักษาปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ไม่ให้เกินร้อยละ 85 ของปี 2562 เพื่อให้สอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในโครงการ CORSIA รวมถึงยังคงตั้งเป้าหมาย ในการลด carbon intensity ratio ให้ได้ 3gCO_2/RPK/ปี อย่างต่อเนื่องต่อไป

ความสอดคล้องกับการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (Alignment with the Task Force on Climate-relatedFinancial Disclosures (TCFD)

TCFD TASK FORCE ON CLIMATE-RELATED FINANCIAL DISCLOSURES

ไทยแอร์เอเชียยังคงเดินหน้าเสริมสร้างกลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศของเราอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเราตระหนักถึงการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่ทวีความรุนแรงขึ้นและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม ในปี 2565 กลุ่มบริษัทได้ริเริ่มเป็นผู้สนับสนุนอย่างเป็นทางการของ TCFD ซึ่งนับเป็นความมุ่งมั่นของกลุ่มบริษัทและไทยแอร์เอเชียในการระบุและจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ บริษัทได้ปฏิบัติตามนโยบายและการดำเนินงานของ TCFD ในการกำหนดผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อธุรกิจของเราและระบุกลยุทธ์ในการบรรเทาผลกระทบ

โปรดอ่านรายงานความยั่งยืนของ Capital A ปี 2565 สำหรับข้อมูลเพิ่มเติม

ผลการวิเคราะห์ความเสี่ยงและโอกาสตามมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศ (TCFD)

ประเภทความเสี่ยง		ระยะผลกระทบของความเสี่ยง	ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพอากาศ	ผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้น	กลยุทธ์ในการลดผลกระทบ
การเปลี่ยนแปลง	นโยบายและกฎหมาย	S M L	การกำหนดกฎระเบียบใหม่เกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เช่น ภาษีคาร์บอน การกำหนดปริมาณของการปล่อยมลพิษ หรือข้อกำหนดด้านเชื้อเพลิงชีวภาพ	การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงานและค่าโดยสาร ซึ่งอาจส่งผลให้ความต้องการการเดินทางลดลง	• ลงทุนในอากาศยานรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก • ต่อรองด้านการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) และการกำหนดราคาคาร์บอนเครดิตรวมกับกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชีย เพื่อเป็นการประหยัดต่อขนาด (Economy of scale)
			ข้อกำหนดการรายงานความยั่งยืนใหม่	ค่าใช้จ่ายในการจัดทำรายงานเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายด้านกำลังคน เครื่องมือการวัด และค่าธรรมเนียมการตรวจสอบ/ทวนสอบต่างๆ	• ยกระดับเครื่องมือและเทคโนโลยีที่มีอยู่เพื่อตอบสนองข้อกำหนดการรายงานข้อมูลใหม่ • ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรขององค์กรที่มีอยู่เพื่อการรับประกันภายในก่อนการดำเนินการสู่การรับประกันภายนอก
	เทคโนโลยี	L	เทคโนโลยีใหม่ที่เกิดจากการแก้ปัญหาการปล่อยคาร์บอน เช่น การนำเอาเครื่องบินใหม่ๆ ที่สามารถลดมลพิษเป็นศูนย์มาใช้ อาจส่งผลให้เครื่องบินลำเก่าไม่สามารถใช้ได้และมีมูลค่าลดลง	มีความจำเป็นที่จะต้องลงทุนในเทคโนโลยีใหม่ เพื่อเป็นการพัฒนาฝูงบินเดิม	• เจรจาในการอัปเกรดอากาศยานที่อยู่ภายใต้สัญญาการสั่งซื้อที่ยังไม่ทำการส่งมอบ • ปรับปรุงกลยุทธ์การจัดการฝูงบินเพื่อสร้างความยืดหยุ่นในสัญญาเช่า
	ตลาด	S M L	นักท่องเที่ยวและธุรกิจต่างๆ ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโดยลดความต้องการเดินทาง	ความต้องการเดินทางทางอากาศลดลงและส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัท	ดำเนินการชดเชยคาร์บอนโดยให้ผู้โดยสารมีทางเลือกในการชดเชยคาร์บอน
	ชื่อเสียง	S M L	เกิดผลกระทบเชิงลบต่อภาพลักษณ์องค์กรหากไม่ตอบสนองต่อวิกฤตสภาพอากาศอย่างเพียงพอ	ผู้โดยสารอาจเลือกใช้บริษัทคู่แข่งที่ให้ความสำคัญกับความยั่งยืนที่มากกว่า นักลงทุนอาจจะถอนการลงทุน สถาบันการเงินอาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษในการให้กู้ยืมเพิ่มเติม	ลงทุนในโครงการที่มีส่วนริเริ่มการลดการปล่อยคาร์บอนและสื่อสารถึงความพยายามในการลดคาร์บอนอย่างจริงจังซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์การสื่อสารของบริษัท
ด้านกายภาพ	ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน	M L	อากาศยานไม่สามารถปฏิบัติการบินได้ในอุณหภูมิที่สูงหรือต่ำมาก	ค่าใช้จ่ายมีค่าสูงขึ้นจากความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบิน	• เพิ่มการใช้บริการพยากรณ์อากาศและปรับเปลี่ยนตารางบินตามฤดูกาล • ดำเนินการยกเลิกและแจ้งผู้โดยสารล่วงหน้าเพื่อไม่ให้มีผู้โดยสารและอากาศยานตกค้าง
		S M L	ความถี่และความรุนแรงของสภาวะภูมิอากาศมีเพิ่มมากขึ้น เช่น พายุไต้ฝุ่นและน้ำท่วม	ค่าใช้จ่ายจากการที่ทรัพย์สินของบริษัทเสียหาย เบี้ยประกันเพิ่มขึ้น และการสูญเสียรายได้จากการหยุดชะงักของการเดินทาง	รักษาแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจให้แข็งแกร่งรวมถึงวางแผนกำหนดอย่างเป็นระบบสำหรับสถานีที่ได้รับผลกระทบ
	ความเสี่ยงที่เรื้อรัง	L	การเปลี่ยนแปลงรูปแบบสภาพอากาศในระยะยาวอาจส่งผลให้ระดับน้ำทะเลสูงขึ้นทำให้สนามบินบางแห่งใช้งานไม่ได้	ค่าใช้จ่ายสนามบินสูงขึ้น จากการที่สร้างอาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มเติมเพื่อทดแทนของเดิมที่มีความเสี่ยงสูง ซึ่งความต้องการเดินทางจะได้รับผลกระทบเช่นกันหากสนามบินใหม่ตั้งอยู่ห่างไกลจากใจกลางเมือง	• เลือกสนามบินที่มีการป้องกันสภาพอากาศที่รุนแรง • ตรวจสอบให้แน่ใจว่าแผนการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องนั้นมีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน • ปฏิบัติและดำเนินการบินในสนามบินที่มีบริการขนส่งสาธารณะอย่างเพียงพอเพื่อลดต้นทุนการเดินทางที่เพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร

S ระยะสั้น
M ระยะกลาง
L ระยะยาว

ประเภทของโอกาส	ผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้น	กลยุทธ์ในการทำให้เกิดขึ้นจริง
ประสิทธิภาพการบริหาร	กลยุทธ์การใช้ดิจิทัลมาช่วยลดงานเอกสาร และลดค่าใช้จ่ายของกระดาษ การพิมพ์ การจัดเก็บของเอกสาร	โครงการที่ดำเนินงานอยู่นั้นได้ลดกระดาษเอกสารทั้งบนอากาศยานและในสำนักงาน บริษัทยังคงทำงานร่วมกับหน่วยงานรัฐเพื่อมุ่งไปสู่การจัดทำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการจัดเก็บบันทึกและการส่งรายงานให้กับหน่วยงานรัฐตามกำหนด เช่น รายงานทางการบิน
ประสิทธิภาพของทรัพยากร	การลดการใช้เชื้อเพลิงด้วยการปรับปรุงการจัดการจราจรทางอากาศและการเปลี่ยนฝูงบิน A321neo จะช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานลงอีก และเพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทจะสามารถรักษาความได้เปรียบทางการค้าในฐานะสายการบินที่มีต้นทุนที่นั่งต่อหนึ่งกิโลเมตร (Available seat kilometer, ASK) และปริมาณการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์ CO_2 ต่อ ASK ต่ำที่สุดในอุตสาหกรรม	บริษัทได้มีการปรึกษาหารือร่วมกันกับสำนักงานการบินพลเรือนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อหาแนวทางใหม่ในการประหยัดเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษ ซึ่งรวมถึงการเสนอมาตรการเพื่อติดตามและดำเนินการในแผนปฏิบัติการของภาครัฐว่าด้วยการลดการปล่อยมลพิษ
การกระจายทรัพยากร	การเปลี่ยนไปใช้พลังงานเชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน SAF ทำให้การจัดหาเชื้อเพลิงมีความหลากหลายและลดความเสี่ยงต่อต้นทุนพลังงานที่เพิ่มขึ้นและกฎระเบียบคาร์บอนที่มากขึ้น	กลุ่มบริษัทแอร์เอเชียได้ริเริ่มหารือกับคู่ค้าน้ำมันเชื้อเพลิงเกี่ยวกับการจัดหาพลังงานเชื้อเพลิงการบินที่ยั่งยืน (SAF)

ประเภทของโอกาส	ผลกระทบทางการเงินที่อาจเกิดขึ้น	กลยุทธ์ในการทำให้เกิดขึ้นจริง
ผลิตภัณฑ์และการบริการ	ดึงดูดนักเดินทางที่ต้องการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และต้องการมีประสบการณ์การเดินทางที่ยั่งยืน ซึ่งบริษัทอาจได้กำไรจากส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นในหมู่นักเดินทางที่มีความรับผิดชอบ และได้รับรายได้เสริมจากการขายกิจกรรมการเดินทางที่ยั่งยืน	ในปี 2566 บริษัทมีแผนให้ผู้โดยสารมีสิทธิเข้าร่วมโครงการชดเชยคาร์บอนอย่างสมัครใจ
ตลาด	ตระหนักว่าจุดหมายปลายทางที่ได้รับผลกระทบจากสภาพอากาศนั้น อาจเป็นเส้นทางที่สร้างรายได้ที่แข็งแกร่งในระยะฟื้นฟู	ปฏิบัติการบินเชิงพาณิชย์ไปยังจุดหมายปลายทางที่ได้รับผลกระทบทันทีเพื่อสนับสนุนโครงการฟื้นฟูของจุดหมายปลายทางนั้นๆ
ความยืดหยุ่น	ส่งเสริมความแข็งแกร่งของเครือข่ายธุรกิจในทุกสถานีอย่างต่อเนื่องด้วยการลดความเสี่ยงจากสภาพอากาศที่เกิดขึ้นได้	ลงทุนในเครื่องมือและบริการพยากรณ์อากาศเพื่อการจัดการวางแผนฝูงบินและกลยุทธ์วางแผนเส้นทาง

กลยุทธ์เพื่อความยั่งยืน: GROWTH

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน

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

สุขภาพและความปลอดภัย

ความมุ่งมั่น

“ความปลอดภัย” ถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ มุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติการดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน และนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ตลอดจนทุกที่เกี่ยวข้อง ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากนโยบายความปลอดภัย (Safety Policy) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่พนักงานทุกระดับ รวมถึงผู้รับเหมา และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) รวมทั้งบจ. มีการทบทวนและติดตามผลการดำเนินให้เป็นไปตามนโยบายความปลอดภัยอย่างสม่ำเสมอ โดยมีการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ปี 2554 เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสากลจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง โดยนำระบบวิถีชีวิตใหม่และการปรับตัวหลังโควิด (New normal) ควบคู่ไปกับการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้พนักงานปลอดภัยจากการติดเชื้อโรคโควิด-19

ระบบบริหารด้านความปลอดภัย (Safety Management System: SMS)

เนื่องจากความปลอดภัยคือค่านิยมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และคือความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่มีต่อผู้โดยสาร บริษัทฯ จึงยืนหยัดและมุ่งมั่นในความปลอดภัยของการปฏิบัติการบินด้วยเป้าหมายด้านความปลอดภัยเพื่อให้อุบัติเหตุเป็นศูนย์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเพื่อปรับปรุงนโยบายด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้แน่ใจว่าทุกเที่ยวบินนั้นปลอดภัยและเชื่อถือได้

ทั้งนี้ การจัดการด้านความปลอดภัยทั้งหมดนั้นเป็นไปตามระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ตามข้อกำหนดของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสอดคล้องกับนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Policy)

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของสายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นผู้ที่รับผิดชอบสูงสุดสำหรับระบบบริหารด้านความปลอดภัย โดยคณะกรรมการบริหารจะทำการทบทวนข้อมูลประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส ทั้งนี้ผู้บริหารระดับสูงรวมถึงพนักงานทุกคนจะมีบทบาทในการนำความปลอดภัยมาไว้ในทุกภาคส่วนในการทำงานของเรา

นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยเรามุ่งมั่นในการพัฒนา, นำไปสู่การปฏิบัติ, การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้าด้วยราคาประหยัด อย่างมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความสะดวกสบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยิ่งยวดของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคน ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป ข้อมูลรายละเอียดของนโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ แสดงไว้ที่รายงานประจำปีในส่วน “ความปลอดภัยและความมั่นคง” ทั้งนี้เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานด้านโยบายความปลอดภัย ทางบริษัทฯได้มีการสำรวจและประเด็นในการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร ในหัวข้อเรื่องการมีส่วนร่วมสำหรับการกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยประจำปี 2565 โดย ณ ปัจจุบันช่องทางในการเข้าถึง นโยบายความปลอดภัยได้แก่ อีเมลล์, การสื่อสารจากหัวหน้างาน, บอร์ดประชาสัมพันธ์, เวปไซต์ของบริษัท



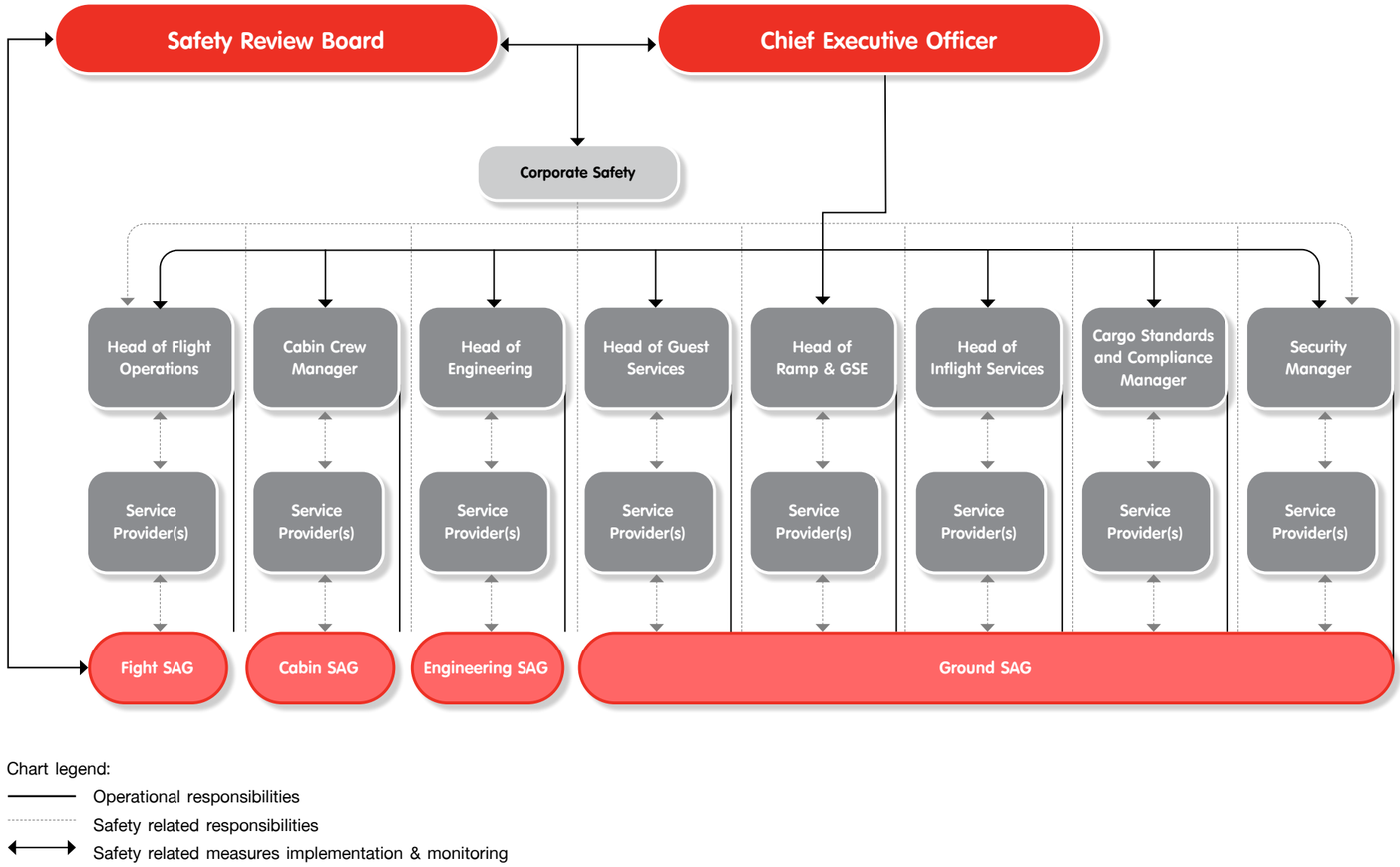


การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย

บริษัทฯ กำหนดให้สถิติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เป็นดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators; SPIs) ติดตามผ่านการประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัย (Safety Action Group Meeting) โดยมีการประชุมอย่างน้อยทุก 1 เดือน และการประชุมติดตามด้านความปลอดภัยโดยคณะผู้บริหาร (Safety Review Board Meeting) โดยมีการประชุมทุก 3 เดือน พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติการณ์ทั้งหลาย โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) ให้ครอบคลุมงาน และกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Acceptable Level)
- การแบ่งคณะทำงานด้านความปลอดภัยออกเป็น 4 กลุ่ม ตามสายปฏิบัติงานเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดได้แก่ ความปลอดภัยด้านการบิน (Flight SAG) ความปลอดภัยในห้องโดยสาร (Cabin SAG) ความปลอดภัยภาคพื้น (Ground SAG) หรือการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยฯ (SHE meeting) ตามที่กฎหมายแรงงานกำหนด และความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง (Engineering SAG) มีการประชุมคณะกรรมการตามรอบที่กำหนด ติดตาม ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย รวบรวมและรายงานข้อมูลต่อ ที่ประชุมเพื่อทบทวนกลยุทธ์ด้านความปลอดภัย โดยมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุมโดยรับทราบข้อมูลและมีอำนาจสั่งการ โดยการประชุมคณะทำงาน

แผนผังการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย



หน้าที่ด้านความปลอดภัยในแต่ละหน่วยงาน

พนักงาน

หน้าที่ความปลอดภัยเป็นของพนักงานทุกคน โดยจะต้องตระหนักถึงความปลอดภัยทั้งของตนเองและผู้อื่นอยู่เสมอ รวมถึงร่วมกิจกรรมตามที่ได้รับมอบหมายและอบรมตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามพนักงานทุกคนมีสิทธิปฏิเสธการทำงานใดที่คิดว่าไม่ปลอดภัย อาจทำให้เกิดทรัพย์สินเสียหาย หรือต้องปฏิบัติงานที่ไม่ได้รับการสอน/อบรม หรือไม่มีเครื่องมือที่เหมาะสมในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้พนักงานสามารถรายงานสิ่งที่คิดว่าเป็นอันตรายให้ผู้บังคับบัญชาทราบ



หน่วยงานความปลอดภัย (Corporate Safety)

หน่วยงานความปลอดภัยจะทำหน้าที่วางแผนการดำเนินงานสำหรับการขจัดความเสี่ยงของสถานประกอบกิจการและดูแลให้มีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง จัดทำอบรม จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุ อุบัติภัย และควบคุมความเสี่ยงภายในสถานประกอบกิจการ รวมถึงรับรองความปลอดภัยว่าบริษัทปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างครบถ้วน

ผู้บริหารระดับสูง (Safety Accountability and Responsibility)

เป็นผู้มีอำนาจเต็มสูงสุด ในการดำเนินการและรักษาระบบ Safety Management System “SMS” โดยจะมีอำนาจชี้ขาดในด้านทรัพยากรบุคคล การดำเนินงานของแต่ละแผนก การเงิน รับผิดชอบสูงสุดในเรื่องความปลอดภัย และรับผิดชอบโดยตรง ในการจัดการองค์กร

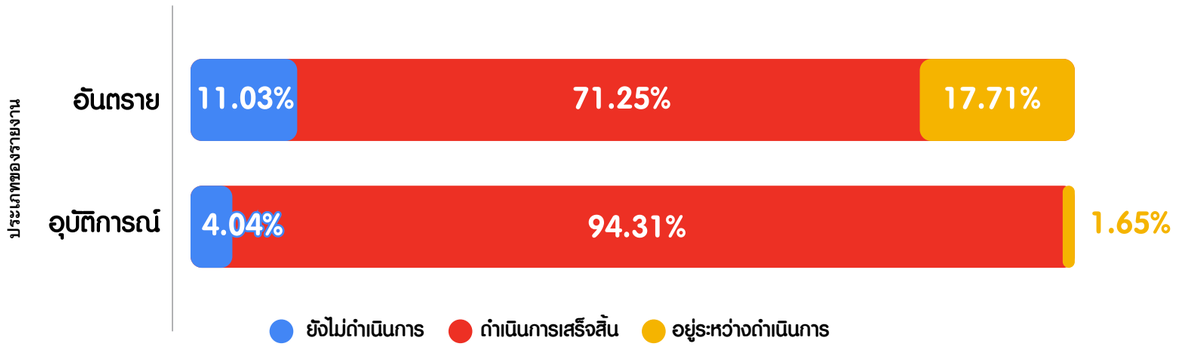
ผู้อำนวยการความปลอดภัย (Head of Corporate Safety and Responsibility)

มีหน้าที่ดำเนินการ Safety Management System “SMS” ตามนโยบายของผู้บริหารระดับสูง โดยจะชี้บ่งอันตรายและประเมินความเสี่ยง ตรวจสอบการดำเนินงาน และมาตรการต่างๆเพื่อลดความเสี่ยง รายงานสมรรถนะด้านความปลอดภัย จัดทำเอกสารด้านความปลอดภัย และวางแผนจัดอบรมด้านความปลอดภัย

การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

เพื่อสามารถควบคุมความเสี่ยงและจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้นั้น บริษัทฯ ดำเนินการใน 2 ขั้นตอน คือ

1. ชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification) เพื่อค้นหาและจำแนกลักษณะ ขั้นตอนสาเหตุ และองค์ประกอบของสภาวะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และมีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ เผยแพร่ผลการวิเคราะห์ภาวะอันตรายนั้นอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ทางบริษัทฯได้มีการรวมระบบความปลอดภัยทางการบินเข้ากับ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (OSHA) เพื่อลดความเสี่ยงจากการทำงาน
2. การประเมินและการลดความเสี่ยง (Safety Risk Assessment and Mitigation) นำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยง (Safety Risk Assessment) ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ หากอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สามารถยอมรับได้ก็จะนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันหรือลดความเสี่ยงนั้น (Mitigation) ต่อไปเป็นการประเมินความเสี่ยงด้านความปลอดภัยในการทำงานที่บริษัทฯมีความใส่ใจในระดับสูงตั้งแต่ระดับบริหารหัวหน้างานรวมถึงระดับปฏิบัติการเนื่องจากเป็นวิธีการที่ช่วยลดความสูญเสียที่จะมารบกวนสุขภาพและการปฏิบัติงานของพนักงานในบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดี เป็นการทำงานด้านความปลอดภัยเชิงรุกมองเห็นคุณประโยชน์ทันทีที่ประเมินความเสี่ยง รวมทั้งระบบการรายงานด้านความปลอดภัย (Safety Reporting System:SRS) ทางบริษัทฯ ได้มีระบบการรายงานที่มีชื่อเรียกว่า ระบบ RedEye ซึ่งระบบนี้พนักงานทุกคนสามารถเข้าถึงได้ผ่านช่องทางออนไลน์ ทั้งนี้ผลการรายงานด้านความปลอดภัยที่เข้ามาในระบบอยู่ภายใต้นโยบาย ซึ่งผลการรายงานในระบบในปี 2565 มีจำนวนรายงานทั้งหมด 7,032 รายงาน



จะเห็นได้ว่ารายงานอันตราย อุบัติการณ์ ได้ถูกวิเคราะห์หาสาเหตุและป้องกันไม่ให้เกิดซ้ำ โดยมีตัวอย่างสำคัญ คือ กรณีอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นถูกพัดจากลมกรรโชกแรงหรือพายุฝน จึงเป็นที่มาให้มีข้อเสนอแนะจัดทำจุดยึดตรึงอุปกรณ์ภาคพื้น (Tie-down) โดยหลังจากมีจุดยึดตรึงแล้ว ไม่มีรายงานหรือเหตุการณ์อุปกรณ์ภาคพื้นไหลจากลมพัดอีก

การประกันด้านความปลอดภัย



เป็นการสร้างระบบเพื่อนำมาใช้ควบคุมความเสี่ยงและมีความมั่นใจว่าระบบมีความต่อเนื่องที่จะสามารถป้องกันความเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย

1 ติดตามและประเมินความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)

การติดตามและประเมินความปลอดภัยทำได้โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ด้านความปลอดภัย (Safety Objectives) การกำหนดดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators:SPI) และเป้าหมายประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย (Safety Performance Target:SPT) ผลการปฏิบัติงานความปลอดภัยที่บรรลุผลเป็นการบ่งชี้ถึงพฤติกรรมขององค์กรและยังเป็นตัวชี้วัดประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) สิ่งนี้ทำให้ผู้บริหารระดับสูงสามารถรับรู้สถานการณ์ปัจจุบันและสนับสนุนการตัดสินใจได้ทำให้รวมถึงการพิจารณาว่าจำเป็นต้องมีการดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยเพิ่มเติมหรือไม่ และเป็นการสร้างความมั่นใจว่าองค์กรบรรลุสามารถเป้าหมายด้านความปลอดภัยโดยทางบริษัทฯ มีการกำหนด ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators :SPI)

2 บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of Change)

ในปี 2565 ที่ผ่านมา แม้ว่ากิจกรรมหรือการปฏิบัติงานหลายๆ อย่างหยุดชะงักไป ทางบริษัทฯได้จัดสรรบุคลากรเฉพาะ ในส่วนงาน Safety Risk Management ซึ่งมีการบริหารจัดการการเปลี่ยนแปลงด้านความปลอดภัย(Management of Change “MOC”) โดยได้ทำการค้นหาความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นจากการกลับมาเริ่มปฏิบัติงานใหม่อีกครั้ง เนื่องจากการกลับมาปฏิบัติงานใหม่หลังจากสถานการณ์การแพร่กระจายของโรคโควิด-19 ในครั้งนี้มีปัจจัยที่ส่งผล กระทบหลายด้าน อาทิเช่น ทรัพยากรบุคคลที่กลับมาปฏิบัติ สุขภาพผู้ปฏิบัติงาน อุปกรณ์ที่นำกลับมาใช้งาน กฎระเบียบขั้นตอนวิธีการปฏิบัติงาน โดยได้รวบรวมจำนวนของความเสี่ยงที่บริษัทได้พิจารณามาได้ โดยแบ่งเป็นแผนกที่มีการจัดทำ (Management of Change “MOC”) จำนวน 12 แผนก โดยแบ่งเป็นจำนวน MOC ทั้งหมด 145 เรื่อง

3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement and Audit)

เพื่อติดตามและประเมินกระบวนการ Safety Management System “SMS” เพื่อรักษาหรือปรับปรุงประสิทธิภาพโดยรวมของ SMS อย่างต่อเนื่อง กิจกรรมประกันความปลอดภัยนั้นต้องมีการตรวจสอบและการติดตามผลและกระบวนการตรวจสอบภายใน ดังนั้นการปรับปรุงและพัฒนาอย่างต่อเนื่องของทางบริษัทฯ ประกอบไปด้วย

หัวข้อ	รายละเอียด	ความถี่	จำนวนการตรวจประเมินในปี 2565
การตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audits)	มีการตรวจประเมินทั้งจากภายนอกและภายในตามแผนงานเช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย(The civil aviation authority of thailand “CATT”) CAAT Audit ,อาชีวอนามัยและความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (Occupational health and safety “OSHA”) OSHA Audit เป็นต้น	ขึ้นกับผลการประเมินความเสี่ยงโดยความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง	36
การตรวจสอบตามระบบ SMS (SMS Audit)	มีการดำเนินการตรวจสอบโดยแผนกควบคุมคุณภาพองค์กร (Operational Quality Assurance “OQA”) หรือการประเมินภายในของ IATA Operational Safety Audit “IOSA” เป็นต้น	อย่างน้อยปีละครั้ง	1
การสำรวจด้านความปลอดภัย (Safety Surveys)	การสำรวจความปลอดภัยทางบริษัทฯ โดยในปี 2565 มีการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของพนักงานด้านนโยบายความปลอดภัย เพื่อนำผลการสำรวจมาวิเคราะห์ข้อมูล และปรับปรุงระบบการจัดการด้านความปลอดภัยให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง	อย่างน้อยปีละครั้ง	1

การส่งเสริมด้านความปลอดภัย

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรวมไปถึงการฝึกอบรมที่จำเป็นด้านความปลอดภัย การสื่อสารด้านความปลอดภัยและการสร้างวัฒนธรรมเชิงบวกด้านความปลอดภัยกับพนักงานทุกและทุกระดับในองค์กร ทั้งนี้รวมถึงผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานในบริษัทอีกด้วย

ผลการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ปี 2565

การฝึกอบรมและการศึกษาด้านความปลอดภัยเป็นรากฐานที่สำคัญสำหรับการพัฒนาและต่อเนื่อง การปรับปรุงวัฒนธรรมความปลอดภัยจากผลกระทบอย่างต่อเนื่องของโควิด-19 บริษัทได้มีการดำเนินงานวิถีใหม่ (New Normal) โดยได้ใช้ช่องทางการฝึกอบรมให้แก่พนักงานผ่านช่องทาง E-learning และ Online Training เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกคนมีความรู้ในด้านความปลอดภัยที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างพอเพียง โดยมีผลการฝึกอบรมในปี 2565 ตามความจำเป็นในการฝึกอบรม (Training Need) และแผนงานการฝึกอบรม (Training Plan) ดังต่อไปนี้



หลักสูตร	เป้าหมายร้อยละ: 100 ของผู้มีรายชื่ออบรมในปี (Initial และ Recurrent)	จำนวนคนที่เข้าอบรม	ร้อยละ
การฝึกอบรมหลักสูตร	1,270	1,270	100
Crew Resource Management (CRM)	1,269	1,269	100
Safety Emergency Procedure (SEP)	1.447	1.447	100
Safety Management System (SMS)	1,074	1,074	100
Emergency Response Plan (ERP)	1,415	1,415	100
Human Factors (HF)	1,858	1,858	100
การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid)	1,762	1,762	100
ระเบียบการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Regulations)	1,071	1,071	100

กิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย ปี 2565

บริษัทฯ ส่งเสริมด้านความปลอดภัย ผ่านกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยอันจะก่อให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมเชิงบวกและกระตุ้นให้เกิดการสื่อสารด้านความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพกับพนักงานในองค์กรด้วยความใส่ใจ อาทิเช่น

- **กิจกรรม Safety Day ภายใต้แนวคิด “Safer Together Stronger Together”** เป็นนิทรรศการด้านความปลอดภัยประจำปี เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความสำคัญของระบบจัดการความปลอดภัย ตลอดจนเกิดขวัญและกำลังใจ โดยในปี 2565 เป็นการจัดกิจกรรมในรอบ 3 ปี ซึ่งดำเนินกิจกรรมผ่านทั้งรูปแบบออนไลน์และการจัดงานภายใต้เงื่อนไขมาตรการการเฝ้าระวังป้องกันการแพร่ระบาดของโรคอย่างเหมาะสมโดยพนักงานสามารถร่วมสนุกและลุ้นรับของรางวัลจากบูธกิจกรรมด้านต่างๆ เช่น Ground safety, ERP, Health, Flight safey, Risk Management, Human factor, Cabin safety และ Dangerous Goods (DG)





- **กิจกรรม FOD Campaign เป็นกิจกรรมรณรงค์จัดเก็บ Foreign Object Debris (FOD)** เพื่อลดโอกาสการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุ อุบัติการณ์รุนแรงภาคพื้นภายในเขตการบิน รวมทั้งเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานตระหนักถึงอันตรายจาก FOD ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยเกิดขึ้นได้ด้วยความร่วมมือระหว่างบริษัทสายการบินและท่าอากาศยาน (AOT)
- **กิจกรรม Allstars Drive Safe** เป็นกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมการขับขี่ยานพาหนะอย่างปลอดภัยทั้งในเวลาทำงานและนอกเวลาทำงาน เพื่อให้พนักงานเกิดความตระหนักรู้และปฏิบัติตามกฎระเบียบในการขับขี่อย่างเคร่งครัด อันจะนำไปสู่การลดสถิติอุบัติเหตุจากการขับขี่ ตลอดจนเกิดความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงาน

- **กิจกรรมวารสารด้านความปลอดภัย (Safety Jounal)** เป็นกิจกรรมสื่อสารความรู้ด้านความปลอดภัยที่เป็นปัจจุบันตามสถานการณ์ขณะนั้น พร้อมทั้งกิจกรรมตอบคำถามจูงใจพนักงานให้เข้าร่วมด้วยของรางวัลให้กับพนักงานในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย และผู้รับเหมา ที่เข้ามาปฏิงาน โดยมีการดำเนินการเดือนละหนึ่งครั้ง โดยประชาสัมพันธ์ผ่านช่องทางอีเมล์
- **กิจกรรม Safety Alert** เป็นกิจกรรมสื่อสารย้ำเตือนให้พนักงานมีความกระตือรือล้น เมื่อมีอุบัติการณ์หรืออุบัติเหตุเกิดขึ้นในบริษัทฯ ตลอดจนอันตรายด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมในการทำงานที่จะทำให้พนักงานได้รับผลกระทบ เพื่อให้พนักงานทราบถึงแนวทางการป้องกันแก้ไขและตระหนักรู้ถึงขั้นตอนการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย



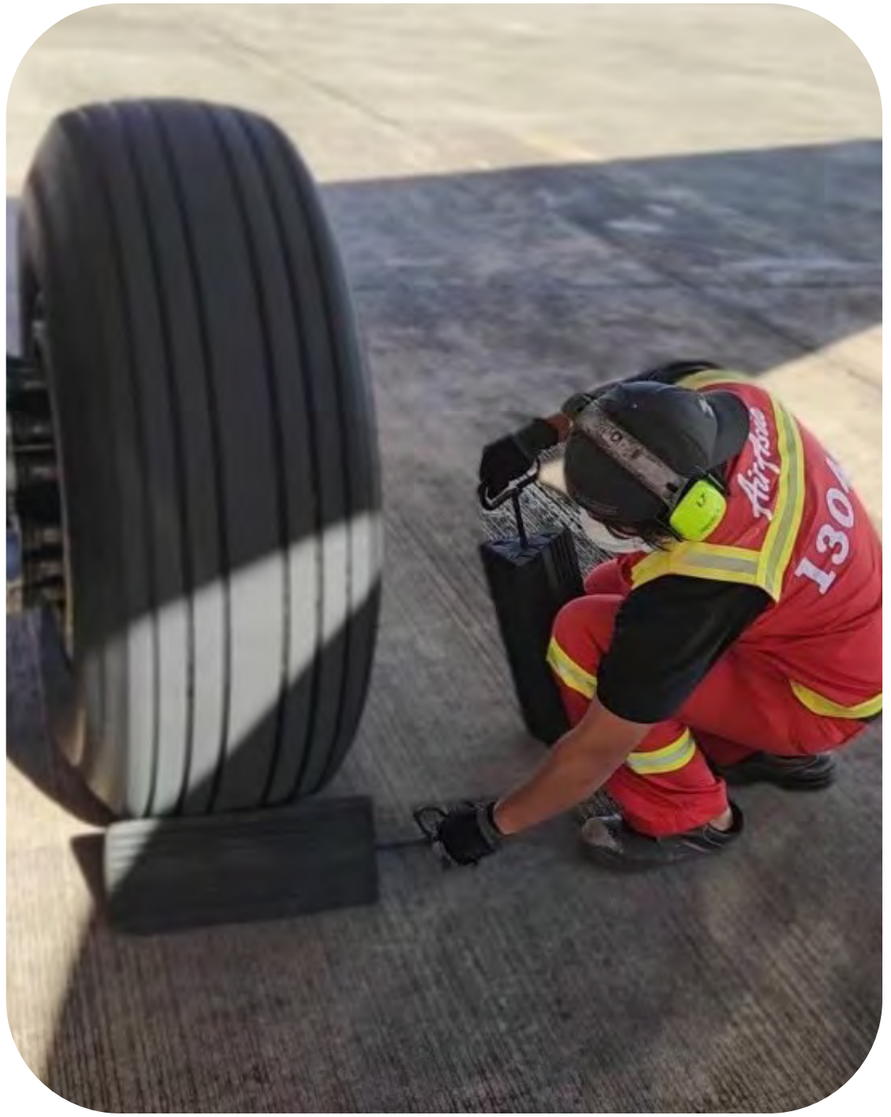




- **กิจกรรม Zero Accident Campaign** เป็นกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้สถานประกอบกิจการมีความมุ่งมั่นในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานบนพื้นฐานแนวคิดที่ว่า “อุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกี่ยวเนื่องกับการทำงานสามารถป้องกันได้” โดยนับชั่วโมงการทำงานสะสมของลูกจ้างจากสถิติที่ไม่มีอุบัติเหตุจากการทำงานถึงขั้นสูญเสียวันทำงานของบริษัทฯ จัดขึ้นโดยสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (องค์การมหาชน) หรือ สสปท. กระทรวงแรงงาน ซึ่งในปี 2565 มีสถานีภูเก็ต (HKT) ที่สมัครเข้าร่วมและได้รับประกาศเกียรติคุณ “ระดับทองแดง” ปีที่ 2 (1,812,702 ชั่วโมง)
- **กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพในองค์กร** เพื่อให้พนักงานตระหนักถึงการดูแลสุขภาพ อาทิเช่น กิจกรรมออกกำลังกายโยคะรักษาอาการออฟฟิศซินโดรม ซึ่งจัดโดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นประจำทุกสัปดาห์ การให้ความรู้ด้าน Office syndrome, กิจกรรม “Got Time to Healthy 2022”ซึ่งจัดโดยแผนกความปลอดภัย เป็นต้น

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ และได้รับความร่วมมือจากพนักงานบจ.ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ทั้ง 4,677 คน จากทุกแผนก เป็นอย่างดี ส่งผลให้ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบรรลุตามเป้าหมาย และมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ตามดัชนีชี้วัด ดังนี้

ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs)	ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565	
	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์
ชั่วโมงการทำงาน (Working Hours)	6,796,720		2,681,784 (จำนวนชั่วโมงการทำงานลดลงเนื่องจากการหยุดการบริการเที่ยวบินในช่วงสถานการณ์ระบาดของโควิด-19)		7,119,580	
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน (Number of work-related accidents)	N/A	97	N/A	10	N/A	29
อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน (Accidental rate)	4.96	4.71	4.96	4.17	5.51	4.49
จำนวนการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (Fatality No.) ของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	0	0	0	0	0	0
อัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงาน (Fatality rate) ของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	0	0	0	0	0	0
จำนวนการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases No.) ของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	0	0	0	0	0	0
อัตราการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases rate)	0	0	0	0	0	0
จำนวนของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (Number of LTI) ของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	N/A	17	N/A	5	N/A	8
อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	2.15	1.03	1.94	2.08	1.65	1.12



บริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป้าหมายของดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย ดังนี้

อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) จาก <1.94 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงานในปี 2564 เป็น < 1.65 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน และอัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR) จาก < 13.27 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน เป็น <12.70 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน ทั้งนี้เป้าหมายดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย จะปรับเปลี่ยนตัวเลขเป้าหมายให้เหมาะสมโดยวิเคราะห์สถิติและข้อมูลย้อนหลัง จากนั้นจะเสนอผ่านมติการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยของบริษัทฯ เพื่ออนุมัติตัวเลขเป้าหมายที่เหมาะสมแต่ละปี

ทั้งนี้การควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับเหมาและผู้ค้าเพื่อเป็นการดำเนินการแก้ไขป้องกันอันตรายจากการทำงานต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีดัชนีชี้วัด ดังต่อไปนี้

ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs)	ปี 2564		ปี 2565	
	เป้าหมาย	ผลลัพธ์	เป้าหมาย	ผลลัพธ์
ชั่วโมงการทำงาน (Working Hours)	1,255,639		1,255,639	
จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของผู้รับเหมา (Number of work-related accidents)	N/A	1	N/A	6
อัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้รับเหมา (Accidental rate)	0.80	0.42	0.28	0.93
จำนวนการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงานของของผู้รับเหมา (Fatality No.)	0	0	0	0
อัตราการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการทำงานของผู้รับเหมา (Fatality rate)	0	0	0	0
จำนวนการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases No.) ของผู้รับเหมา	0	0	0	0
อัตราการเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases rate) ของผู้รับเหมา	0	0	0	0
จำนวนของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (Number of LTI) ของผู้รับเหมา	0	0	0	0
อัตราของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ของผู้รับเหมา	0	0	0	0

หมายเหตุ: เริ่มเก็บข้อมูลในปี 2564 ทำให้ปี 2563 ไม่มีข้อมูล

วัฒนธรรมความปลอดภัย

นอกเหนือจากนโยบายความปลอดภัย บริษัทฯ เชื่อว่าความปลอดภัยควรเป็นมากกว่าแค่ระบบการจัดการ และเชื่อว่าค่านิยมของพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยผลักดันให้บริษัทไปสู่ความยั่งยืนจึงส่งเสริมให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร ซึ่งเรียกว่า “Allstar Values” โดยให้ชื่อว่า “Safety Always” ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของทุกคน และเริ่มต้นที่ตัวคุณเอง โดยในปี 2565 นี้ เพื่อให้สอดคล้องกับการกลับมาปฏิบัติงานอีกครั้งของพนักงานหลังจากสถานการณ์โควิด-19 ที่ได้รับการผ่อนปรนจากหน่วยงานของภาครัฐ ทางบริษัทได้มีการกำหนดรูปแบบในการจัดงาน Safety Day ในปี 2565 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันโดยใช้ชื่อว่า Safer Together Stronger Together อีกด้วย ทั้งนี้การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยนั้น ทางบริษัทฯได้มีการสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย (Safety Awareness) กับพนักงานทุกคน ผ่านกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยต่างๆ ดังต่อไปนี้

- การรายงานโดยสมัครใจ (Voluntary Report)
- ไม่ตำหนิหรือลงโทษผู้กระทำความผิดพลาด ต้องยอมรับว่าความผิดพลาดเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และไม่ส่งเสริมหรือยอมรับให้มีการละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎที่เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย (Just & Fair Culture)
- การประชุมย่อยด้านความปลอดภัย (Safety Brief)
- การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication)
- กิจกรรมหยั่งรู้ระวังภัย (Kiken, Yoshi, Training:KYT) คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้น จากการทำงานพร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการป้องกันอันตรายแยกเป็นหัวข้อต่างๆ
- การตรวจสอบ FOD ของพนักงานทุกคน และการตรวจสอบคราบน้ำมันที่อาจมีการรั่วไหลจากอากาศยานของช่างซ่อมบำรุงอากาศยานทั้งก่อนเริ่มขณะ และหลังปฏิบัติงานในหลุมจอดอากาศยาน รวมทั้งทางแผนกบริการภาคพื้น (Ramp&GSE) ได้มีการจัดทีมตรวจตราบันไดผู้โดยสารในหลุมจอดทุกวันเพื่อเฝ้าระวังการเกิดอุบัติการณ์ต่ออากาศยานอีกด้วย
- การเข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย (Participation) ของผู้บริหารระดับสูง เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีให้กับพนักงาน
- การเพิ่มการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Supervision) โดยการกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยให้เป็นหน้าที่ของผู้บริหารทุกท่าน ทั้งนี้ได้มีหัวหน้างานทำหน้าที่กำกับดูแลให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตลอดเวลา

การเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญในการเน้นย้ำเรื่องความปลอดภัย ในทุกหน่วยงาน เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจให้กับพนักงาน และผู้โดยสารที่มารับบริการการบิน โดยทางบริษัทฯมีการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยวิศวกรอากาศยานผู้ชำนาญการ รวมถึงอะไหล่ และอุปกรณ์ที่มีคุณภาพผ่านการรับรองมาตรฐานจาก EASA และ FAA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล จึงมั่นใจได้ว่า การซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นมีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความพร้อมในการให้บริการผู้โดยสารโดยตลอด โดยในแต่ละหน่วยงานจะมีรูปแบบการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยที่หลากหลาย เพื่อเป็นการควบคุมและลดความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ สำหรับมาตรการป้องกันพื้นฐานได้แก่

1. **เทคโนโลยี (Technology)** เช่น ติดตั้งระบบเซนเซอร์ และการติดตั้งระบบกล้องที่รถเป็นต้น
2. **การฝึกอบรม (Training)** เช่น การฝึกอบรมหลักสูตรความปลอดภัยก่อนเริ่มงาน ขณะเริ่มงาน หรือการปรับเปลี่ยนงาน ,การเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยและความผิดพลาดที่มีโอกาสเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานในลานจอด ด้วยวิธี KYT (Kiken, Yoshi, Training)
3. **กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ (Regulations)** เช่น ระเบียบปฏิบัติมาตรฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของแต่ละแผนก และการปฏิบัติตามกฎระเบียบของกฎหมาย และสนามบิน

โดยระเบียบปฏิบัติมาตรฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงานของแต่ละแผนกมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

แผนก	ความปลอดภัย	วิศวกรรม	ลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	ปฏิบัติการภาคพื้น	ลูกเรือ	ปฏิบัติการบิน	ระวางสินค้า
ระเบียบปฏิบัติมาตรฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน	คู่มือการจัดการบริหารความเสี่ยงและความปลอดภัย	คู่มือการปฏิบัติการด้านวิศวกรรม	คู่มือปฏิบัติการลานจอด	คู่มือปฏิบัติการภาคพื้น	คู่มือลูกเรือ	คู่มือปฏิบัติการการบิน	คู่มือปฏิบัติการระวางสินค้า

ทั้งนี้มีการจำแนกประเภทการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัย ของแต่ละหน่วยงานมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

วิศวกรรม	ลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	ปฏิบัติการภาคพื้น	บริการบนเครื่องบิน	ลูกเรือ	ปฏิบัติการบิน
- ประชุมเตรียมพร้อมความปลอดภัย และทำ KYT โดยแต่ละทีมจะจัดทำ KYT ทั้งในรูปแบบภาพและวิดีโอผ่านทางสื่อออนไลน์ โดยใช้การแนะนำและวิธีปฏิบัติจากผู้ผลิตอากาศยาน อะไหล่หรืออุปกรณ์ เพื่อสร้างความรู้ การเน้นย้ำความตระหนักต่อผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงทั้งก่อนและขณะปฏิบัติงาน - ตรวจเช็คความพร้อมของเครื่องก่อนขึ้นบิน - การสวม PPE ให้ครบถ้วน เป็นต้น	- ประชุมเตรียมพร้อมความปลอดภัย และทำ KYT โดยคำนึงตามหัวข้อการทำงาน เช่น การขับขี่ปลอดภัย การขนส่งกระเป๋าผู้โดยสารอย่างปลอดภัย การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ภาคพื้นเป็นต้น - การตรวจสอบสิ่งแปลกปลอมบนลานจอด - โบกจอดและปฏิบัติการลานจอด - การสวม PPE ให้ครบถ้วน - Ramp and GSE Operations Circular เป็นต้น	- ประชุมเตรียมพร้อมประจำวัน (GS Daily Briefing) - คำถามเพื่อตรวจสอบความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่อง - การสวม PPE ให้ครบถ้วน - Guest Services Circular เป็นต้น	- ประชุมเตรียมพร้อมความปลอดภัย และทำ KYT - สุขอนามัยในการปฏิบัติงานที่คลังสินค้าเพื่อให้เกิดความปลอดภัยตามระบบ Food safety - การโบกเข้าจอดใกล้อากาศยานเพื่อความปลอดภัย - การสวม PPE ให้ครบถ้วน เป็นต้น	- ประชุมความปลอดภัยก่อนบิน - ตรวจสอบอุปกรณ์และความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร - Cabin Safety Circular - การสวม PPE ให้ครบถ้วน เป็นต้น	- ประชุมความพร้อมก่อนบิน - เตรียมความพร้อมห้องนักบิน และรายงานความปลอดภัย - สำรวจความปลอดภัยภายนอกเครื่องบิน - ประชุมสรุปหลังทำการบิน - Flight Operations Circular - การสวม PPE ให้ครบถ้วน เป็นต้น

โดยความปลอดภัยของผู้โดยสาร (Passenger Safety) เป็นสิ่งที่ทางบริษัทฯ ให้ความสำคัญ โดยเรามีการดำเนินงานด้านความปลอดภัยดังต่อไปนี้

- Crew Competency การฝึกอบรมต่างๆ แบ่งเป็น Pre-flight Safety Briefing, In-flight Safety Briefing ทั้งนี้ลูกเรือ (Cabin crew) นั้นได้ผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety and Emergency Procedure) ตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนฯ (กพท.) ที่ศูนย์ฝึกอบรมแอร์เอเชีย อะคาเดมี ที่ถูกก่อตั้งขึ้นมาในปี 2564 โดยศูนย์ฝึกอบรมนี้มีอุปกรณ์สำหรับฝึกอบรมทดสอบ และจำลองสถานการณ์ต่างๆ เช่น ห้องโดยสารจำลองการฝึกการเปิดประตู อพยพจากเครื่องบินทั้งสำหรับเครื่องบินแบบ A320 และ A330 สถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ โดยอาจารย์ผู้ฝึกสอนด้านความปลอดภัยที่เชี่ยวชาญเฉพาะทางที่ได้รับการรับรองคุณวุฒิจาก กพท.



- มีการทำ Pre-flight safety briefing เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนขึ้นบินทุกครั้งโดยจะมีการเช็ค เอกสาร ซักถามความรู้ด้านความปลอดภัย รวมถึงการแจ้งสภาพอากาศตามเส้นทางบินจากนักบินให้แก่ลูกเรือรับทราบ
- ลูกเรือจะมีการ ทำ Passenger Safety Briefing ให้แก่ผู้โดยสารก่อนเครื่องขึ้นทุกๆเที่ยวบิน โดยการทำ Safety briefing Demonstration ให้แก่ผู้โดยสารทั่วไป และทำ Individual Safety Briefing ให้แก่ผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือพิเศษเช่น ผู้โดยสารเดินทางพร้อมทารกหรือที่มีความบกพร่องทางด้านร่างกายและอื่นๆ รวมถึงมีการ Briefing การเปิดทางออกฉุกเฉินให้แก่ผู้โดยสารที่นั่งอยู่บริเวณทางออกฉุกเฉินด้วย





การดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายและเป้าหมายในการปฏิบัติตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยให้ครบถ้วน อย่างไรก็ตาม ยังมีส่วนที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายซึ่งบริษัทกำลังดำเนินการ อาทิเช่น การอบรมสารเคมี การอบรมความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้ครบตามเป้าหมาย เป็นต้น โดยจะดำเนินการให้เสร็จภายปี 2566

โดยบริษัทฯได้มีการปฏิบัติตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และมีประสิทธิภาพโดยได้กำหนดแผนปฏิบัติงานดำเนินการประจำปี โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- จัดทำนโยบายและระบบการจัดการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานให้บริษัทสามารถปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยได้อย่างมีระบบ
- การแต่งตั้งผู้มีหน้าที่และผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินการด้านความปลอดภัย (Key Personel) เช่น เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับหัวหน้างาน เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยระดับบริหาร คณะกรรมการความปลอดภัย และผู้บริหารหน่วยงานความปลอดภัย เพื่อให้ดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
- การอบรม สื่อสาร ซ้อมแผนฉุกเฉิน สอบสวนอุบัติเหตุ ตรวจความปลอดภัย ตรวจสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตรวจสุขภาพประจำปี การปรับปรุงดูแลสภาพแวดล้อมในการทำงานและการจัดทำคู่มือขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อความปลอดภัย

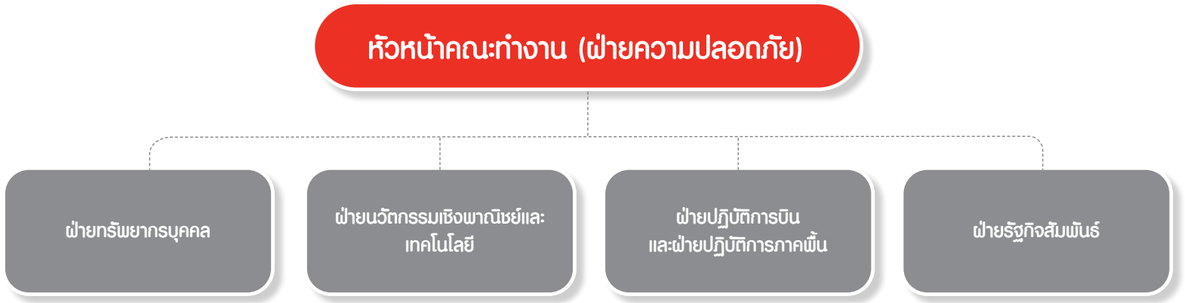






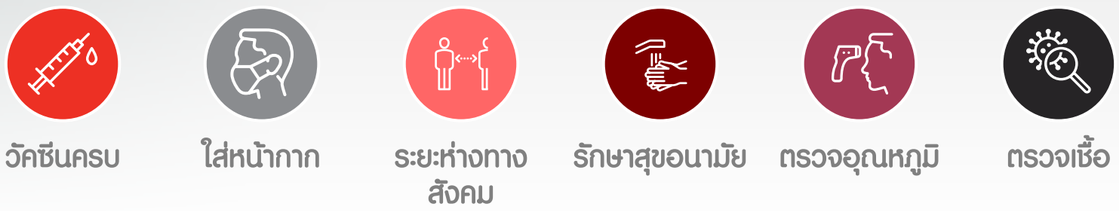
มาตรการรองรับโรคระบาดโควิด-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนการรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวและมีมาตรการรองรับในทุกภาคส่วน เพื่อความปลอดภัยของพนักงาน ลูกค้า และผู้มีส่วนได้เสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้มีการจัดตั้งคณะปฏิบัติงานพิเศษเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง รวมถึงกำหนดแผนการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องในช่วงการแพร่ระบาด รวมทั้งบริษัทได้จัดทำเอกสาร โควิด-19 Operational Guidance Handbook สำหรับแผนก Flight ops. และ Cabin crew เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการบริหารจัดการ



การป้องกันการติดเชื้อของพนักงาน

ตามที่ได้มีการประกาศตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อสุขภาพอนามัยของพนักงานและสวัสดิภาพความเป็นอยู่ที่ดีของส่วนรวม รวมถึงการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องในช่วงการแพร่ระบาด ฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) จึงได้มีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติตามมาตรการจากภาครัฐ และบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยประกาศแนวทางการปฏิบัติในการป้องกันส่วนบุคคลและมาตรการเพิ่มเติมให้พนักงานทราบอย่างต่อเนื่อง โดยอ้างอิงตามสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศ



แนวทางการปฏิบัติตัวสำหรับพนักงาน

ฝ่ายความปลอดภัย (Corporate Safety Department) ได้จัดทำแนวทางในการปฏิบัติตัวของพนักงาน เพื่อสุขอนามัยของพนักงาน และสวัสดิภาพความเป็นอยู่ที่ดีของส่วนรวม รวมถึงฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) มีนโยบายให้กับพนักงานปฏิบัติตามมาตรการจากภาครัฐและบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยมีประกาศมาตรการเพิ่มเติมให้กับพนักงานทราบสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง โดยอ้างอิงตามสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศ

บริษัทได้มีมาตรการในการกลับมาทำงานที่สถานปฏิบัติงาน โดยจัดหาอุปกรณ์การตรวจ ATK ให้แก่พนักงาน เพื่อสามารถตรวจหาเชื้อก่อนเข้ามาสถานที่ทำงาน และพนักงานจะต้องส่งรายงาน ผลตรวจผ่านทางระบบออนไลน์ เพื่อป้องกันการติดเชื้อในสถานที่ปฏิบัติงาน โดยในปี 2565 มีการแจกจ่าย ATK ให้พนักงานตรวจคิดเป็นร้อยละ 100 โดยภาพรวมในปี 2565 ไม่พบการติดเชื้อของพนักงานภายในสถานที่ทำงาน

นอกจากนั้น บริษัทขอให้พนักงานทุกมีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมด้วยการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดจากภาครัฐอย่างเคร่งครัด มีระเบียบวินัยในการทำงานอย่างเต็มศักยภาพและรักษาสุขภาพให้แข็งแรง ทำแบบสำรวจสุขภาพตนเองเพื่อรายงานสุขภาวะตามความเป็นจริง เป็นประจำทุกวันทั้งในวันทำงานและวันหยุด



การจัดหาอุปกรณ์เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดและการติดเชื้อ

บริษัทได้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดและการติดเชื้อ เช่น เจลแอลกอฮอล์ตามจุดต่างๆ ทั้งในแผนกและในห้องประชุม เครื่องวัดอุณหภูมิร่างกายเพื่อให้พนักงานตรวจก่อนเข้าปฏิบัติงาน รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันให้พนักงานตามความเหมาะสม เช่น หน้ากากอนามัย ถุงมือแพทย์สำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานตามจุดเสี่ยง บริษัทฯ ได้มีการพ่นฆ่าเชื้อบริเวณอาคารสำนักงาน และอาคารปฏิบัติงานภาคพื้นลานจอด โดยแผนกบริหารจัดการอาคารและสถานที่เป็นประจำ ซึ่งค่าใช้จ่ายปี 2565 ที่ใช้ในการสั่งซื้ออุปกรณ์ป้องกันการแพร่ระบาดรวมเป็นเงิน 2,822,219 บาท



การจัดหาวัคซีนป้องกันโควิด-19

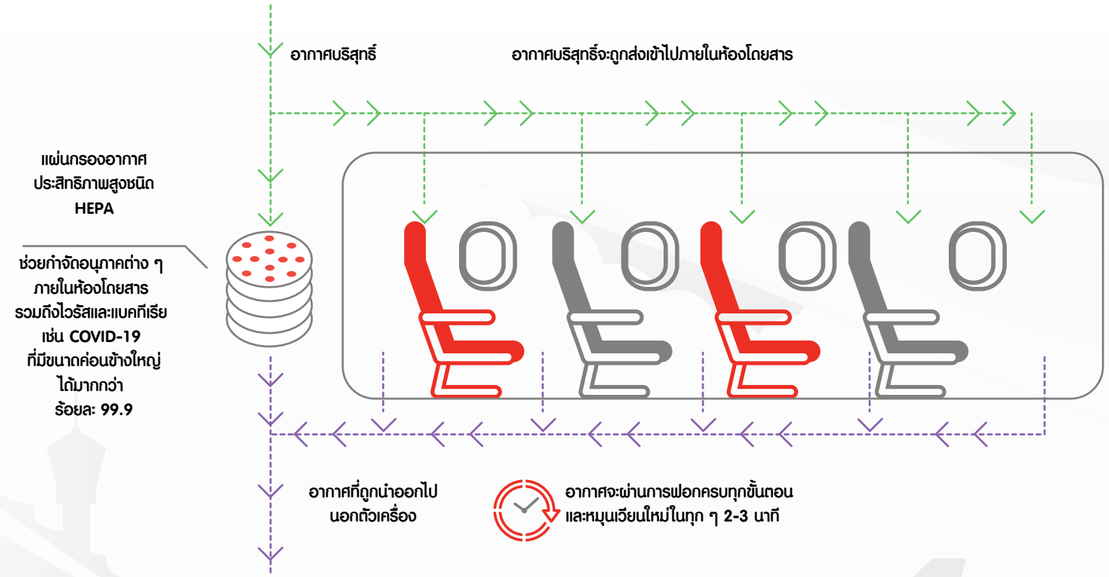
ตามมาตรการสาธารณสุขในการจัดสรรวัคซีนให้กลุ่มที่เป็นหน้าด่านในการปฏิบัติ ได้จัดโครงการให้กับพนักงานสายการบินที่มีความประสงค์สามารถขอรับบริการวัคซีน รวมถึงคู่ค้า ให้ได้มีการรับวัคซีนตามกำหนด และฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะติดตามผลอาการหลังการได้รับวัคซีนของพนักงาน พนักงานสามารถลาป่วยหรือปฏิบัติงานจากทางบ้านได้ เพื่อให้ได้พักฟื้นร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การป้องกันการติดเชื้อของผู้โดยสารและคู่ค้า การป้องกันสำหรับผู้โดยสาร

การสร้างมาตรการคัดกรองผู้โดยสาร

ในปี 2565 บริษัทฯ มีมาตรการรองรับในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินในสถานการณ์โรคระบาดในทุกภาคส่วนของการปฏิบัติการบริการผู้โดยสาร และสร้างมาตรฐานในการคัดกรองผู้โดยสาร โดยปฏิบัติตามข้อกำหนดของศูนย์บริหารสถานการณ์แพร่ระบาดของโควิด-19 และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด โดยผู้โดยสารต้องผ่านการตรวจวัดอุณหภูมิและสวมใส่หน้ากากอนามัยตามมาตรฐานที่ถูกต้องในทุกพื้นที่ตลอดเวลาการเดินทางเพื่อความปลอดภัยและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค รวมทั้งมาตรการการสวมหน้ากากอนามัย

การใช้แผงกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยาน (HEPA filter)



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ติดตั้งระบบกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยานทุกลำ ซึ่งสามารถกรองฝุ่นละอองและสิ่งปนเปื้อนในอากาศ รวมถึงไวรัสและแบคทีเรียที่มีอนุภาคขนาด 0.1-0.3 ไมครอน ได้มากถึงร้อยละ 99.99 จากการทดสอบของผู้ผลิต ด้วยประสิทธิภาพนี้เอง ทำให้มั่นใจได้ถึงความสะอาดและคุณภาพอากาศในห้องโดยสาร

การทำความสะอาดฆ่าเชื้อภายในอากาศยาน

การทำความสะอาดฆ่าเชื้อเป็นมาตรการที่ใช้ในการควบคุมการปนเปื้อนทั้งร่างกายมนุษย์หรือสัตว์ ทั้งนี้สารเคมีดังกล่าวจะถูกฉีดพ่นเพื่อให้เกิดการสัมผัสโดยตรงบนพื้นผิวหรือภายใน บนสัมภาระ สินค้าคาร์โก้ ภาชนะบรรจุ ยานพาหนะ สินค้า และบริเวณที่เกี่ยวข้อง

มาตรการสำหรับผู้โดยสารในเที่ยวบิน

ถึงแม้ว่าจะมีการพบผู้ติดเชื้อร่วมเดินทางในเที่ยวบินอยู่บ่อยครั้ง แต่ยังไม่มีรายงานการติดเชื้อของลูกเรือจากการปฏิบัติหน้าที่ นับว่าเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลือในการให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคติดเชื้อฯ สถาบันบำราศนราดูร กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และ กพท. เพื่อให้การปฏิบัติงานนั้นเกิดความราบรื่น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในด้านนิรภัยและการควบคุมโรคเป็นที่ตั้ง

- **Medical Emergencies and Infectious Disease Handling โดยมีแนวทางการการปฏิบัติดังต่อไปนี้**
  - Passenger Under Investigation:PUI
  - สำรองที่นั่งว่าง 3 แถวสุดท้ายสำหรับผู้ป่วย
  - ลูกเรือจะแยกผู้โดยสารป่วยแยกต่างหากจากผู้โดยสารปกติ
  - ลูกเรือใส่ PPE Kit อันได้แก่ N-95 mask, goggles, surgicalgloves, surgical gown และ apron
  - หากมีขยะติดเชื้อ ลูกเรือจะแยกใส่ถุงขยะติดเชื้อต่างหาก
  - ผู้โดยสารป่วยจะใช้ห้องน้ำแยกจากผู้โดยสารปกติ
  - บนเที่ยวบินจะมีอุปกรณ์เฉพาะสำหรับกำจัดสิ่งปฏิกูลของผู้ป่วย

- **Social Distancing SOP**
  - ลูกเรือใช้น้ำยาเคมีฉีดฆ่าเชื้อภายในห้องโดยสารก่อนจะ boarding ผู้โดยสาร
  - ลูกเรือประกาศมาตรการรักษาความปลอดภัย Social Distancing และกำชับให้ผู้โดยสารสวมหน้ากากอนามัยอย่างเคร่งครัด

- **In-flight**
  - มีแอลกอฮอล์เจลให้ผู้โดยสารใช้
  - ลดการสัมผัสเมนู หรือนิตยาสารบนเครื่องบิน
  - งดรับประทานอาหารและเครื่องดื่มระหว่างเที่ยวบิน
  - จัดลำดับการใช้ห้องน้ำ

- **Post-flight**
  - การจัดลำดับผู้โดยสารตามข้อกำหนดของกพท.ขอให้แบ่งผู้โดยสารลงที่ละ 3 แถว , 5 แถว และ 10 แถว เมื่อสถานการณ์เริ่มคลี่คลาย
  - ลูกเรือเช็ดอุปกรณ์นิรภัยสำหรับผู้โดยสาร เช่น เข็มขัดสำหรับทารก เป็นต้น

การป้องกันสำหรับคู่ค้าของบริษัท

ในกรณีที่คู่ค้าของบริษัทมีความจำเป็นต้องเข้ามาปฏิบัติงาน หรือเข้ามาติดต่อ ต้องปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุม โควิด-19 ต้องมีการร้องขอผลการตรวจสอบ ATK หรือผลตรวจ RT-PCR ภายใน 72 ชั่วโมง โดยมีขั้นตอนวิธีการส่งรายงานในระบบออนไลน์

การคัดกรองผู้มาติดต่อหรือส่งของชั่วคราว (ไม่เกิน 1 ชั่วโมง)

ผู้มาติดต่อหรือส่งของ ต้องติดต่อนัดหมายเจ้าหน้าที่ (ติดต่อไม่เกิน 1 ชั่วโมง) รวมทั้งคู่ค้าของบริษัทฯ ต้องมีการปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุม โควิด-19 ในการเว้นระยะห่างสวมหน้ากากอนามัย ล้างมือและวัดอุณหภูมิก่อนเข้าพื้นที่



ความปลอดภัยในอาหาร (Food Safety)

ผลิตภัณฑ์และบริการ In-Flight พร้อมความปลอดภัยด้านอาหาร

ความปลอดภัยของอาหารเป็นเรื่องเกี่ยวกับการจัดการ จัดเก็บ และเตรียมอาหารเพื่อป้องกันอันตราย การติดเชื้อ และช่วยให้แน่ใจว่าอาหารของเรามีสารอาหารเพียงพอสำหรับเราในการรับประทานอาหารที่ดีต่อสุขภาพ อาหารทุกมื้อที่เราให้บริการแก่ลูกค้า เริ่มตั้งแต่การออกแบบเมนูไปจนถึงอาหารของผู้โดยสาร เราเฝ้าติดตามและบันทึกความคิดเห็นของผู้โดยสารอยู่เสมอเพื่อปรับปรุงระบบการจัดการความปลอดภัยของอาหาร

ไทยแอร์เอเชียเป็นหนึ่งในสายการบินที่มีคลังสินค้าโภชนาการ ซึ่งบริหารจัดการให้แก่สายการบินด้วยตัวเอง มั่นใจได้ว่าอาหารทุกมื้อปลอดภัยต่อการบริโภค โดยเป็นไปตามมาตรฐานอาหารสากล IFSA และกฎระเบียบด้านอาหารของประเทศปลายทาง เช่น จีน ยุโรป และกฎระเบียบขององค์การอาหารและยา แห่งราชอาณาจักรไทย

มาตรฐานและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ



การควบคุมดูแลความปลอดภัยของอาหาร

อาหารบนเครื่องบินได้ให้บริการแก่ผู้โดยสารอาหารมากกว่า 1 ล้านมื้อต่อปี ดังนั้น อาหารที่จะส่งถึงมือผู้โดยสารจะต้องปลอดภัยทั้งสี่ด้าน คือ ทางด้านกายภาพ ทางด้านชีวภาพ ทางด้านสารเคมี และด้านสารก่อภูมิแพ้ ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนด GHP (Good Hygiene Practice) ตามมาตรฐาน CODEX ปัจจุบันหน่วยงาน สินค้าและบริการบนเครื่องบิน (In-Flight Service) ได้รับการรับรองมาตรฐานดังกล่าวที่เป็นข้อกำหนดล่าสุดในระดับสากลจากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ ตั้งแต่ปี 2564

ภาพรวมกระบวนการทำงาน

ห่วงโซ่อุปทานและการปฏิบัติงานในแผนกสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

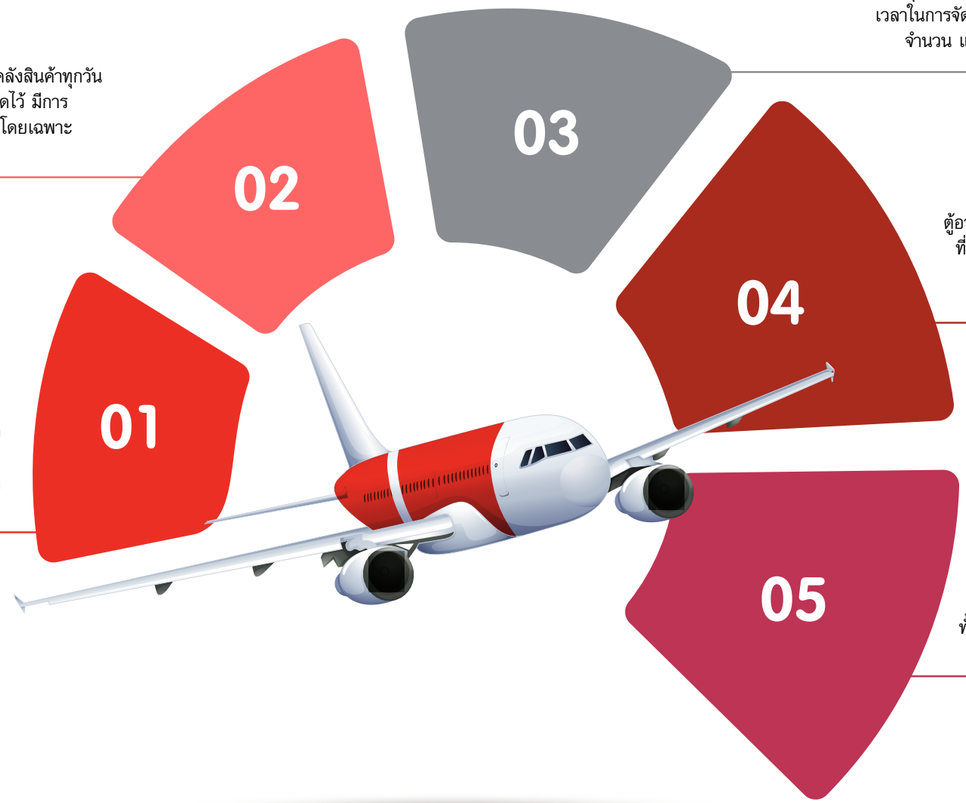
การรับเข้าสินค้าเพื่อจัดจำหน่าย

อาหารพร้อมรับประทานและอาหารแห้งจะถูกจัดส่งมาที่คลังสินค้าทุกวัน เพื่อความสดใหม่ ซึ่งจะมีมาตรฐานในการรับสินค้ากำหนดไว้ มีการควบคุมอุณหภูมิสินค้า และถูกจัดเก็บในพื้นที่ที่จัดเตรียมโดยเฉพาะสำหรับสินค้าแต่ละประเภท

การคิดคะเนสินค้าและการสั่งซื้อสินค้า



ในแต่ละวันจะมีการสั่งซื้อสินค้าเพื่อนำขึ้นเครื่องตามความต้องการของลูกค้าและจำนวนที่กำหนดสำหรับอาหารที่ถูกสั่งจองล่วงหน้า ส่วนอาหารที่ไว้ใช้สำหรับจำหน่ายบนเครื่องจะถูกคำนวณปริมาณการสั่งซื้อให้พอดีกับความต้องการ เพื่อลดปริมาณสินค้าคงคลังป้องกันสินค้าหมดอายุ และลดปริมาณขยะ



การจัดเตรียมสินค้า



สินค้าทุกชนิดจะถูกจัดเตรียมในพื้นที่คลังสินค้าที่มีมาตรฐานควบคุมอุณหภูมิและเวลาในการจัด โดยที่สินค้าแต่ละประเภทจะถูกจัด บรรจุลงในตู้บรรจุสินค้าตามจำนวน และมาตรฐานที่ได้วางไว้ เพื่อให้ผู้โดยสารได้บริโภคอย่างปลอดภัย

การขนส่งสินค้าไปเครื่องบินเพื่อบริการ



ตู้อาหารและผลิตภัณฑ์ทั้งหมดจะถูกขนส่งไปยังเครื่องบินโดยรถขนส่งที่ควบคุมอุณหภูมิ เพื่อป้องกันอาหารเสื่อมเสีย และคงความสดใหม่ไว้เสมอ จากนั้นอาหารจะถูกจัดเก็บบนเครื่องบินในพื้นที่ที่กำหนด พร้อมทั้งควบคุมอุณหภูมิของอาหารตลอดเส้นทางบิน

การนำอาหารและสินค้าลงจากเครื่องบิน



หลังจากเครื่องบินได้ลงจอดที่สนามบินปลายทาง ตู้อาหารและผลิตภัณฑ์ทั้งหมด จะถูกนำกลับคืนมาที่คลังสินค้า และจัดการกับขยะทั้งหมดที่มาจากสายการบิน จากนั้นตู้บรรจุอาหารจะถูกทำความสะอาดตามมาตรฐานที่กำหนดเพื่อนำกลับไปใช้สำหรับจัดอาหารในวันถัดไป

นโยบายคุณภาพ

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานทุกคน มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานในทุกมิติให้เป็นไปตามข้อบังคับที่กำหนดขึ้น โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล เช่น ICAO IATA Operational Safety Audit (IOSA) และ ISO 9001:2015 ภายใต้การตรวจสอบประจำปีจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยโดยใช้ข้อกำหนดการรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ Group Operational Quality Assurance (GOQA) ตามมาตรฐานความปลอดภัยของ IOSA เพื่อให้ทุกหน่วยงานยังคงปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพและตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า การตรวจสอบมาตรฐาน ISO 9001:2015 ยังคงปฏิบัติอย่างต่อเนื่องเช่นกัน และนอกเหนือจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะขอรับรองมาตรฐาน IOSA Certificate ในปี 2566 เพื่อรักษามาตรฐานระดับสากล

จากสถานการณ์โควิด-19 ในปี 2565 ที่มีจำนวนผู้ติดเชื้อทั่วโลกลดลง ส่งผลให้มาตรการการควบคุมการเดินทางทางอากาศถูกผ่อนปรนทั้งในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่ดีขึ้นเช่นเดียวกัน ทางฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรจึงได้เพิ่มมาตรการการตรวจสอบคุณภาพ ด้วยวิธีการประเมินความพร้อมก่อนเปิดสถานี (Pre-Assessment) โดยให้นายสถานีส่งผลของรายการการประเมินมายังแผนกควบคุมคุณภาพองค์กรทำการวัดผล เพื่อให้มั่นใจว่าความปลอดภัย กฎระเบียบ รวมถึงขั้นตอนต่างๆ ในทุกพื้นที่ของการปฏิบัติงาน ได้สอดคล้องและเป็นไปตามข้อกำหนดของแต่ละเส้นทางการบิน

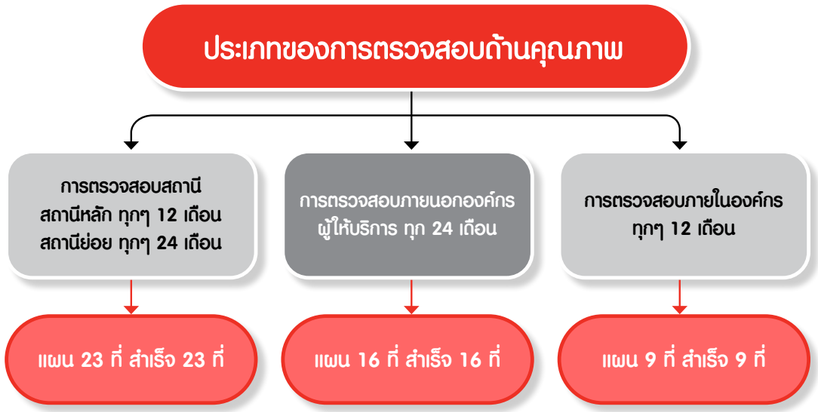
แผนผังนโยบายคุณภาพ



การตรวจสอบควบคุมคุณภาพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มกลับมาทำการตรวจสอบคุณภาพตามสถานี (On-site Audit) ตามแผนการดำเนินงาน และยังคงใช้วิธีการตรวจสอบระยะไกล (Remote Audit) สำหรับบางพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการเดินทาง เพื่อควบคุมคุณภาพและตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ในปี 2565 ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรได้มีการจำแนก วางแผนการตรวจสอบด้านคุณภาพ และดำเนินการบรรลุผลสำเร็จเป็นไปตามวัตถุประสงค์และเป้าหมาย 100% โดยมีรายละเอียดดังนี้



เสาหลักภายในองค์กร (คุณภาพ ความปลอดภัย รักษาความปลอดภัย)

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บูรณาการ 3 เสาหลักภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่ ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Quality) ฝ่ายความปลอดภัย (Corporate Safety) และฝ่ายรักษาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน (Security) โดยมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานอาวุโสในการประชุมทุกไตรมาส เพื่อให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัยในการประชุมแต่ละครั้ง ได้มีการนำข้อมูลการรายงานผลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จากพนักงานภายในองค์กรมาวิเคราะห์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและระบบการตรวจสอบร่วมกัน มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ให้อยู่ในระดับที่รับได้และเป็นศูนย์ โดย 3 เสาหลักภายในองค์กรดังกล่าวจะให้ความสำคัญกับการประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงานด้านการบิน (Safety Risk Assessment) ในหัวข้อต่อไปนี้

- ข้อบกพร่องความรุนแรงระดับ 1 และระดับ 2 ที่เกิดจากการตรวจสอบภายในองค์กร โดยฝ่ายควบคุมคุณภาพ
- การรายงานความเสี่ยงต่างๆ ที่ได้รับจากการรายงานของผู้ปฏิบัติงาน
- ความเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน อุปกรณ์เครื่องมือใหม่ก่อนการนำไปใช้
- ดัชนีชี้วัดความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงานของแต่ละฝ่ายที่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด

ภายหลังจากการประเมินความเสี่ยงโดยฝ่ายความปลอดภัยฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรจะเข้าตรวจสอบพื้นที่ดังกล่าวเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานสามารถทำตามข้อกำหนดได้อย่างไม่มีข้อบกพร่อง



การบริหารความปลอดภัยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการรับรองให้สามารถทำการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (Dangerous Goods) โดยเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้การดำเนินการขนส่งนั้นมีความปลอดภัยสูงสุด

ทางบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะทำงาน Dangerous Goods Committee ที่รวบรวมตัวแทนจากแผนกต่างๆ และมีการจัดประชุมในทุกๆ เดือน ซึ่งจะเป็นตัวการสำคัญในการควบคุมมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศของสายการบิน โดยมีหัวข้อการประชุมดังต่อไปนี้

- การเปลี่ยนแปลงในข้อบังคับหรือขั้นตอนการปฏิบัติ
- รายงานและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ
- ผลการตรวจสอบการดำเนินการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

กระบวนการรายงานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (Dangerous Goods Report Process)

ในส่วนของกระบวนการตรวจสอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ ฝ่ายควบคุมคุณภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Standards and Compliance) จะเป็นผู้รับผิดชอบและตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ รวมถึงรายงานข้อมูลและผลการสอบสวนให้กับ กพท.





กิจกรรมการควบคุมคุณภาพ



การบริหารทรัพยากรบุคคล

(GRI 2-7, 2-21, 2-25, 2-26, 3-3, 401-1, 401-2, 401-3, 404-1, 404-2, 404-3, 405-1, 405-2)

ความมุ่งมั่น

พนักงานของบริษัทฯ ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทางบริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นในการสรรหาและรักษามาตรฐานศักยภาพพนักงาน บริษัทฯ จึงได้วางกลยุทธ์ในการพัฒนาทักษะของพนักงาน และยกระดับการเรียนรู้ เพื่อสนับสนุนต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจในปัจจุบัน ตามนโยบายกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี การลงทุนกับการพัฒนาบุคลากร ทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม เพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร

ระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคลากร

กระบวนการบริหารจัดการของฝ่ายทรัพยากรบุคคลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการรับพนักงานเข้ามาตามคุณสมบัติที่กำหนดในแต่ละหน่วยงาน ค่าตอบแทน และสวัสดิการที่เหมาะสมสอดคล้องกับความรับผิดชอบ รวมถึงการจัดฝึกอบรมพื้นฐานการปฏิบัติงานกับบริษัทเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถให้แก่พนักงาน ให้พนักงานมั่นใจและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ในระหว่างการปฏิบัติงาน พนักงานจะได้รับการชี้แนะจากหัวหน้างานถึงผลการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย ผ่านการประชุมย่อยระหว่างพนักงานกับหัวหน้างาน เพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งบริษัทฯ เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยจะไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกหรือผู้ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่จำเป็นต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับตามกฎหมาย

โครงสร้างพนักงาน

จากการดำเนินงานในปี 2565
จำนวนพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
มีจำนวนเท่ากับ
4,478 คน

ค่าตอบแทนจำนวนรวมของพนักงานทั้งหมดปี 2565
2,446 ล้านบาท

ค่าตอบแทนเฉลี่ยต่อคนต่อเดือน
38,990 บาท

อัตราส่วนค่าตอบแทนเฉลี่ยชาย : หญิง
= 1 : 0.52

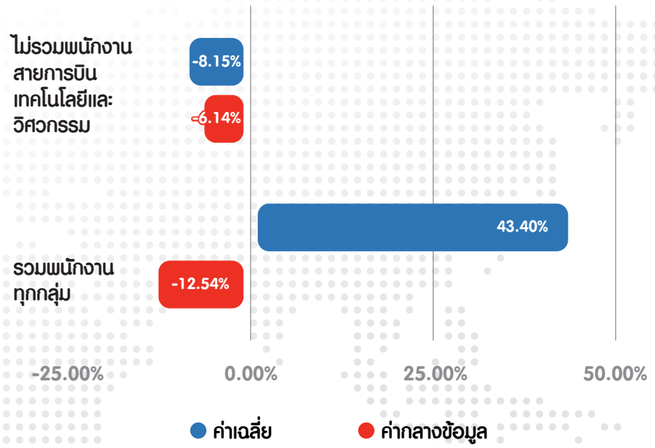
จำนวนพนักงานตามอายุ เพศ และตำแหน่ง

อายุ	ผู้ปฏิบัติการ		ผู้บริหาร		ผู้บริหารระดับสูง	
	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	ชาย
< 30	308	450	8	5		
31 - 50	1,211	1,789	88	386	2	5
51 >	2	33	5	180	1	5
รวม	**1,521**	**2,272**	**101**	**571**	**3**	**10**

จำนวนพนักงานตามภูมิลำเนาและสถานที่ตั้ง

ประเทศ	จำนวนพนักงาน (คน)
ไทย	4,393
จีน	29
เวียดนาม	18
เมียนมา	13
อินเดีย	10
กัมพูชา	8
มาเก๊า	3
ลาว	2
เนปาล	1
ญี่ปุ่น	1
รวม	**4,478**

ช่องว่างระหว่างค่าตอบแทน (รายชั่วโมง)



การยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง (Diversity and Inclusion) และการให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน (Equal Opportunity)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายส่งเสริมการอยู่ร่วมกันโดยสนับสนุนความเท่าเทียมระหว่างเพศและความหลากหลาย โดยบริษัทฯ ได้คำนึงถึงพนักงานทุกคนว่าเป็นทรัพยากรที่มีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัท บริษัทจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมที่ดี รวมทั้งการปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง การแต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรมเป็นสำคัญ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า พนักงานทุกคนมีความเท่าเทียมกัน โดยไม่แบ่งแยกเพศ อายุ เชื้อชาติ ภูมิลำเนาและความพิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้ความสำคัญของความหลากหลายและความเท่าเทียมของพนักงาน ทั้งนี้ ในปี 2565 พนักงานเพศหญิงคิดเป็น

ร้อยละ 36.3

ของจำนวนพนักงานทั้งหมด

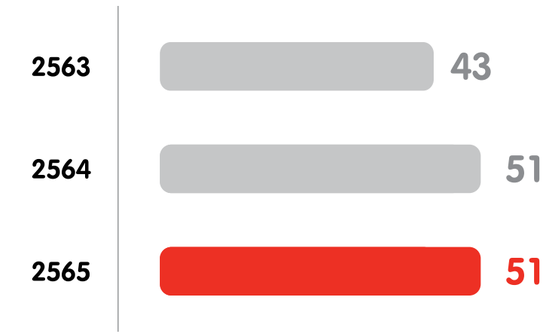
และร้อยละ 15.18

เป็นพนักงานระดับผู้บริหาร (Manager Level and HOD level)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ปฏิบัติตาม พ.ร.บ. คนพิการ รวมถึงให้การสนับสนุน ให้โอกาสการจ้างงานแก่คนพิการทั่วประเทศจำนวน 51 คน และได้รับรางวัลองค์กรส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ ประจำปี 2565 จากมูลนิธิอารยสถาปัตย์เพื่อคนทั้งมวล

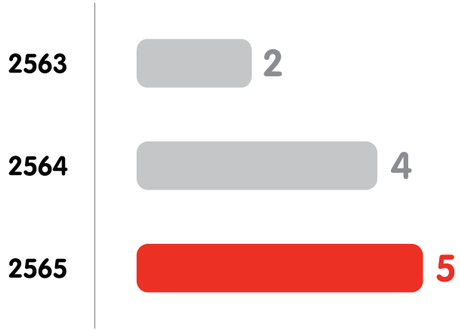
ในส่วนของการรักษาสิทธิมนุษยชนของลูกค้าและผู้โดยสาร บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับผู้เชี่ยวชาญจาก 3 หน่วยงาน คือ ศูนย์พัฒนาและฝึกอบรมคนพิการแห่งประเทศเอเชียและแปซิฟิก ศูนย์ออกแบบสภาพแวดล้อมเพื่อทุกคน คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และสมาคมกีฬาคนพิการแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ฝึกอบรมพนักงานในการให้บริการดูแลผู้โดยสาร และตอบสนองต่อลูกค้าที่อาจต้องการบริการพิเศษเช่น ผู้โดยสารมีปัญหาในด้านการเดินต้องใช้รถเข็นหรือวีลแชร์

จำนวนการจ้างงานผู้พิการ (คน)



สำหรับพนักงานที่อายุครบ 60 ปีขึ้นไป จะได้รับการพิจารณาจ้างงานต่อเมื่อมีคุณสมบัติและทักษะเฉพาะทางที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจ เช่น วิศวกรอากาศยาน ครูฝึกการบิน โดยการจ้างงานผู้สูงอายุที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มีดังต่อไปนี้

จำนวนการจ้างงานผู้สูงอายุที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป (คน)





การประเมินพนักงาน

กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นเครื่องมือในการวัดผลศักยภาพของพนักงานแต่ละคน โดยจะมีการจัดทำปีละ 1 ครั้ง และสนับสนุนให้หัวหน้าและลูกน้องได้มีการประเมินและชี้แจงแนะนำกันทุกไตรมาส เพื่อสร้างแรงจูงใจ สร้างความชัดเจนในความคาดหวังในการปฏิบัติหน้าที่ พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นเสมอ โดยแบ่งหัวข้อการประเมินพนักงานดังนี้

1. ตัวชี้วัดความสำเร็จในงานที่พนักงานรับผิดชอบ เป็นตัวชี้วัดซึ่งพนักงานตกลงกับหัวหน้างานไว้เมื่อต้นปี เพื่อวัดว่างานที่พนักงานแต่ละคนรับผิดชอบนั้นเสร็จสิ้นถูกต้อง

2. การพัฒนาตนเองของพนักงาน บริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาตนเอง ไม่ว่าจะผ่านการฝึกอบรม การหาความรู้เพิ่มเติมในทางอื่นๆ หรือการนำความรู้ ประสบการณ์มาแบ่งปันให้เพื่อนพนักงานเรียนรู้ไปด้วยกัน

3. ค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กร บริษัทฯ ได้ประกาศกำหนดค่านิยมขององค์กรที่ยอมรับร่วมกัน คาดหวังให้พนักงานนำไปปรับใช้ในการทำงานร่วมกันกับผู้อื่น และสร้างความเป็นผู้นำที่พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง ทำงานร่วมกันเป็นทีม สร้างสรรค์สิ่งที่แตกต่าง รวมถึงวัฒนธรรมที่ชี้วัดพฤติกรรมที่เป็นแบบอย่างที่ดีเช่น การใส่ใจในความต้องการ การทำงานเป็นทีม การรับผิดชอบต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม สุขภาพที่ดี สนับสนุนความก้าวหน้าและให้ความเคารพปัจเจกบุคคล

บริษัทมีระบบการประเมินผลการทำงานที่เรียกว่า Objective Key result (OKR) ซึ่งเป็นการกำหนดเป้าหมายและการประเมินผล การให้ข้อเสนอแนะระหว่างหัวหน้าและลูกน้อง ซึ่งจะถูกบันทึกไว้ในระบบ Workday

วัฒนธรรมของเรา

รวม Allstars เป็นหนึ่ง













คุณค่าของเรา

Dare to Dream
ทุกฝันเป็นจริงได้

Make a Difference
สร้างสรรค์ให้แตกต่าง

Change the Game
กล้าเปลี่ยนสู่หนทาง

Win as One
สร้างความสำเร็จไปด้วยกัน

Celebrate All Individuals
เชื่อมั่นและภูมิใจในตัวเอง

ค่านิยมของพนักงาน

นอกเหนือจากการประเมินพนักงาน บริษัทฯ เชื่อว่าค่านิยมของพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยผลักดันบริษัทฯ ไปสู่ความยั่งยืน เช่น บริษัทฯ มีค่านิยมให้กับพนักงาน “Make the Difference สร้างสรรค์ให้แตกต่าง” หากพนักงานมีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ที่จะพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติงานจากเดิมให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ช่วยลดระยะเวลาในการปฏิบัติงาน ช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ สร้างความยั่งยืนให้แก่สังคม หรือสิ่งแวดล้อม พนักงานสามารถนำเสนอต่อหัวหน้างานได้



เป้าหมายในการบริหารทรัพยากรบุคคล

วิสัยทัศน์:
เป็นสายการบินชั้นนำ ใน 10 อันดับแรกและเป็นกลุ่มสายการบินที่ถือและขนาดใหญ่ที่สุดในอาเซียน

พันธกิจ:
ภารกิจในการเชื่อมต่อ 1 พันล้านคน ในอาเซียนให้ได้ภายในปี 2569

การขับเคลื่อนกลยุทธ์

เพื่อขยายธุรกิจสานการบินต้นทุนต่ำของเราในระดับสากล เราจะ:

- รักษาความสามารถในการแข่งขันโดยการจัดหาเครื่องบินที่ถือที่สุดอยู่เสมอ
- ใช้ระบบเครือข่ายที่ความกว้างและความถี่สูงสุด
- ให้ประสบการณ์ที่ถือที่สุดแก่ลูกค้าโดยผ่านเทคโนโลยีที่ถือที่สุด
- รักษาความได้เปรียบด้านต้นทุนที่ต่ำที่สุด
- ใช้ประโยชน์สูงสุดจากอากาศยานให้ได้ 13 ชั่วโมง
- เตรียมพร้อมในการดำเนินงานและการเพิ่มประสิทธิภาพด้านบุคลากร กระบวนการ และเทคโนโลยี
- มีความปลอดภัยไว้ก่อนเสมอ
- ดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน
- รองรับการเติบโตของธุรกิจขนส่งสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

โครงสร้างการดำเนินงาน

เพื่อที่จะเป็นผู้นำตลาดภายในประเทศ เราจะ:

- มีส่วนแบ่งการตลาดสูงสุดในอาเซียน
- มีโครงสร้างต้นทุนที่ถือที่สุด
- ใช้ประโยชน์สูงสุดจากอากาศยานในการขนถ่ายสินค้า
- มีสัญญาณเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตแบบไร้สายบนเครื่องบินทุกลำ
- ประยุกต์นวัตกรรมเพื่อพัฒนาเทคโนโลยีการเดินทางแบบไร้สัมผัสให้กับลูกค้า

1 การปรับปรุงประสิทธิผลและประสิทธิภาพขององค์กร

#เพิ่มขีดความสามารถของบุคลากร กระบวนการ และระบบ
#จัดระบบวางแผนกำลังคนให้มีประสิทธิภาพและเหมาะสม

2 การวางแผนกลุ่มผู้สืบทอดที่ดี (ขนาดและความพร้อม) และกลุ่มศักยภาพสูงที่มีความสามารถที่เหมาะสม

#พัฒนาบุคลากรที่มีศักยภาพสูงโดยให้สามารถปรับเปลี่ยนตำแหน่งภายในองค์กรได้และจัดระเบียบทักษะใหม่ๆ (กำหนดเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพรายบุคคล)
การสร้าง Internal Talent marketplace
จัดระเบียบการพัฒนา และการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับความต้องการและความสนใจของพนักงาน

3 การสร้างและการรักษาพนักงานที่มีประสิทธิภาพสูงและมีประสิทธิผล

#ให้ค่าตอบแทนตามผลการดำเนินงาน
#ให้ความสำคัญกับพนักงานในด้านสุขภาพและความเป็นอยู่
#ใช้ระบบการทำงานที่มีความยืดหยุ่นสูง
#เป็นผู้นำในการดำเนินงานด้วยการสร้างเป้าหมายระยะสั้นรวมถึงให้ข้อเสนอแนะอย่างสม่ำเสมอ

4 การเสริมสร้างความผูกพัน ความเป็นผู้นำ และวัฒนธรรม

#การระบุสิ่งที่นายจ้างคาดหวังจากพนักงาน
#การรับฟังอย่างเข้าใจจากผู้นำ เพื่อสร้างสภาวะแวดล้อมในการทำงานที่ดี
#การมีวัฒนธรรมที่ขับเคลื่อนด้วยจุดประสงค์
#การเคารพและการยอมรับความหลากหลายในบุคลากร
#การเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

วัฒนธรรมองค์กร มุ่งเน้นลูกค้า • เล่นให้ชนะ • เชื่อมต่อสังคม • เป็นสถานที่ๆพนักงานสามารถเติบโตได้ • ความเป็นอยู่ที่ดี • เคารพทุกคน

ค่านิยมองค์กร กล้าที่จะฝัน • กล้าที่จะเปลี่ยนแปลง • เฉลิมฉลองร่วมกัน • สร้างความแตกต่าง • ชนะร่วมกัน

บริษัทฯ มีนโยบายในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล รวมทั้งแผนการพัฒนาความผูกพันและรักษาพนักงานดังต่อไปนี้

1 การปรับปรุงประสิทธิผลและประสิทธิภาพขององค์กร (Improving Organisation effectiveness and efficiency)

บริษัทฯ ได้มีการวิเคราะห์ ตรวจสอบโครงสร้างขององค์กร ตำแหน่งงาน เพื่อตรวจสอบว่าพนักงานสามารถเลื่อนไปยังตำแหน่งใหม่ หรือตำแหน่งว่างได้อย่างเหมาะสม โดยสำหรับการย้ายตำแหน่งภายในบริษัทนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานสามารถย้ายตำแหน่งภายในบริษัทฯ ได้ ภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทกำหนด ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะคำนึงถึงศักยภาพและประสบการณ์ของพนักงานในแต่ละภาคส่วน ควบคู่กับการสนับสนุนในการพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงาน

2 การวางแผนกลุ่มผู้สืบทอดที่ดี (ขนาดและความพร้อม) และกลุ่มศักยภาพสูงที่มีความสามารถที่เหมาะสม (Create Healthy succession pool (size & readiness) and Hi-potential pool with the right skill sets)

บริษัทฯ ได้ระบุตำแหน่งที่สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ โดยคณะกรรมการพิจารณาที่มีคุณสมบัติเหมาะสมทางด้านการปฏิบัติงานและศักยภาพ

3 การสร้างและการรักษาพนักงานที่มีประสิทธิภาพสูงและมีประสิทธิผล (Building and sustaining a high-performing and productive workforce)

บริษัทฯ มีการกำหนดเป้าหมายและประเมินผล เพื่อที่จะให้ผลการประเมินที่ตรงไปตรงมาและข้อเสนอแนะให้กับพนักงาน รวมถึงการฝึกอบรมพนักงานให้มีทักษะที่ดีขึ้น และทางแผนกทรัพยากรบุคคลได้รับฟังการตอบรับจากพนักงานในด้านสวัสดิการรวมถึงสถานการณ์ในที่ทำงาน เพื่อปรับปรุงนโยบายในการดำเนินงาน เช่น เรื่องชั่วโมงการทำงานที่ยืดหยุ่น เป็นต้น

4 การเสริมสร้างความผูกพัน ความเป็นผู้นำและวัฒนธรรม (strengthening engagement, leadership & culture)

บริษัทฯ ได้มีการจัดกิจกรรมรวมถึงการสื่อสารภายในให้กับพนักงานในทุกๆ สถานีอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถแยกเป็นประเภทได้ดังนี้

กิจกรรมด้านการสื่อสารกับพนักงาน	การประชุมพบปะระหว่าง CEO หรือผู้บริหารระดับสูงกับพนักงาน (Townhall)	ทุกไตรมาส
	การประชุมด้านปฏิบัติการ	ทุกไตรมาส
	การเข้าเยี่ยมและประชุมกับพนักงานในสถานีต่างๆ โดยผู้บริหาร	สถานีละ 1 ครั้งต่อปี
กิจกรรมด้านการส่งเสริมสุขภาพ	โยคะและการส่งเสริมการออกกำลังกาย	1 ครั้งต่อเดือน
	การสอนทำอาหารเพื่อสุขภาพ	
	การแนะนำด้านสุขภาพจิตโดยผู้เชี่ยวชาญ	
กิจกรรมอื่นๆ	กิจกรรมส่งเสริมวัฒนธรรมตามประเพณีในภูมิภาคอาเซียน	ตามวาระสำคัญ
	การแบ่งปันประสบการณ์การทำงาน	เป็นประจำ

ผลประเมินความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร (eNPS)

ในปี 2565 คะแนนของการประเมินความผูกพันของพนักงานต่อองค์กรได้ต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนด คือ 45 จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 50 อย่างไรก็ตาม ทางแผนก People Development ได้วางแนวทางเพื่อสร้างความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร เพื่อให้ธุรกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

การเน้นความเข้าใจและแนวบริหารที่สนับสนุนความหลากหลายและยอมรับความแตกต่างของพนักงานในองค์กร (Diversity and Inclusion) โดยคำนึงถึงคุณค่าของความแตกต่างของพนักงานภายในองค์กร เพื่อให้พนักงานได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพการทำงาน

การมีส่วนร่วมของผู้นำในองค์กรกับพนักงานหลากหลายวัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานเจเนอเรชันใหม่ๆ

การเพิ่มการสื่อสาร (Communication and recognition) ยกย่อง ชื่นชม และให้รางวัลพนักงานอย่างเหมาะสม โดยสนับสนุนพนักงานที่ตั้งใจทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการสนับสนุนให้เกิดวัฒนธรรมพฤติกรรมที่มีประสิทธิภาพ (performance behaviour) ตามค่านิยมบริษัท

	2565
เป้าหมายความพึงพอใจ/ความผูกพันของพนักงาน (eNPS)	50
ผลประเมินพึงพอใจ/ความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร	45

จากผลการสำรวจความพึงพอใจพนักงาน บริษัทฯ ได้นำผลลัพธ์การวิเคราะห์และทำแผนการพัฒนาความพึงพอใจของพนักงาน โดยอ้างอิงตามความคิดเห็นหรือความพึงพอใจในด้านต่างๆ จึงได้ผลลัพธ์ เป็นโครงการรักษาพนักงาน แม้ว่าผลกระทบจากสถานการณ์โควิด-19 ตลอดระยะ 2 ปีที่ผ่านมาที่ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ ยังคงส่งผลกระทบต่อพนักงานในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นความเป็นอยู่ รายได้จากการปฏิบัติงาน และผลกระทบทางจิตใจ ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจึงได้วางแผนสำหรับช่วยเหลือพนักงานให้มากที่สุด

	2563	2564	2565
เป้าหมายจำนวนข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญ	0	0	0
จำนวนข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญ	0	0	3

โครงการ Allstars Peer Support

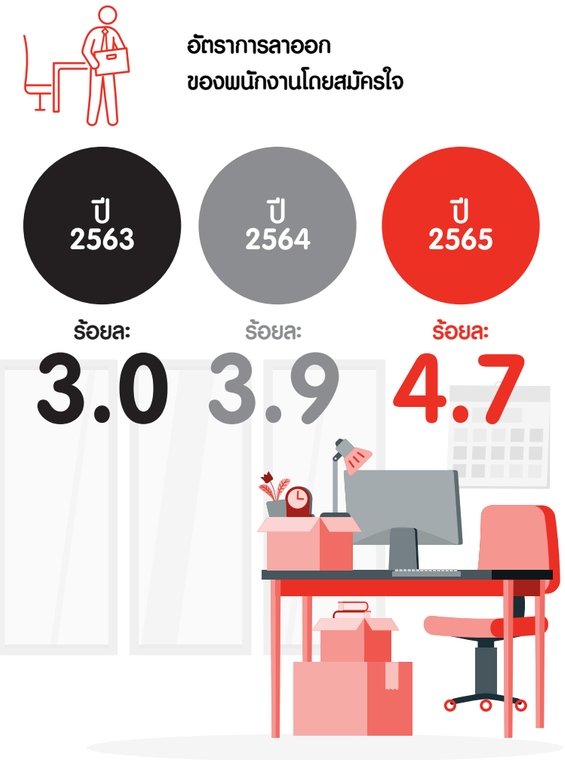
จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและต่อบุคคลทั้งทางตรงและทางอ้อม พนักงานอาจได้รับผลกระทบทางจิตใจ ต้องใช้เวลาในการจัดการและผลกระทบนั้นอาจนำไปสู่สภาวะทางจิตใจในระยะยาว โครงการ Allstars Peer Support เป็นโครงการที่ก่อตั้งขึ้น มีจุดประสงค์เพื่อรับฟังและช่วยเหลือด้านสุขภาพใจในการรับมือกับสถานการณ์ต่างๆ โดยพนักงานสามารถติดต่อกับ Peer Supporters ได้ผ่านทางระบบสื่อสารของบริษัทฯ พร้อมทั้งมีการจัดกิจกรรมเพื่อให้พนักงานได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์ เรียนรู้เทคนิคการเพิ่มความสุขในการใช้ชีวิตและทำงาน ด้วยเทคนิคการสังเกต การสร้างแรงจูงใจและการชื่นชมตัวเองกับจากผู้เชี่ยวชาญด้านสุขภาพจิต



อัตราการลาออกของพนักงาน

บริษัทมีเป้าหมายในการพัฒนาความผูกพันและการรักษาพนักงาน โดยมีอัตราหมุนเวียนของพนักงานไม่เกินร้อยละ 5 ในแต่ละปี และการไม่มีการสูญเสียพนักงานในตำแหน่งงานที่สำคัญเพื่อป้องกันการส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ในปี 2565 อัตราพนักงานลาออกโดยสมัครใจ เท่ากับร้อยละ 4.7 จากจำนวนพนักงานทั้งหมด ทั้งนี้ อัตราการลาออกโดยสมัครใจสูงขึ้นร้อยละ 0.8 เมื่อเทียบกับปีก่อน แต่ยังไม่มีผลต่อการปฏิบัติงาน



เงินเดือนและสวัสดิการ

บริษัทฯ เชื่อว่าบุคลากรคือองค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้น การปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของพนักงานจึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่ต้องดูแลผลประโยชน์และอัตราค่าตอบแทนของพนักงาน บริษัทฯ คัดเลือกบุคคลเข้าทำงาน โดยยอมรับในความหลากหลายของแต่ละบุคคลที่เข้ารับการคัดเลือกและมุ่งเน้นไปที่การหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถตรงกับหน้าที่ความรับผิดชอบของงาน เพื่อให้การทำงานสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทฯ และเกิดประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ มีการจัดตั้งคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ ซึ่งประกอบด้วยตัวแทนของพนักงานจากแผนกและจังหวัดต่างๆ มาร่วมประชุมทุกๆ ปีละ 2 ครั้ง เพื่อเสนอความคิดเห็นเกี่ยวกับสวัสดิการและนโยบายต่างๆ ของบริษัทเพื่อปรับปรุง จัดสรรสวัสดิการที่เป็นประโยชน์ โดยทั้งนี้พนักงานสามารถแสดงความคิดเห็น ความคาดหวัง และมีส่วนร่วมกับนายจ้างหรือผู้บริหาร



สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- ประกันสุขภาพและประกันชีวิตให้พนักงาน
- สวัสดิการเงินช่วยเหลือสงเคราะห์เด็กแรกเกิดของพนักงานและงานศพ
- สวัสดิการเงินช่วยเหลือเนื่องจากการเจ็บป่วยด้วยโรคร้ายแรง
- สวัสดิการการเดินทาง เช่น ID90 และ E-coupons ให้กับพนักงานและครอบครัว
- ประกันสังคม และกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
- สหกรณ์ออมทรัพย์ของบริษัท
- โบนัสประจำปีตามผลประกอบการ
- วันหยุดประจำปี วันลาคลอดบุตรของพนักงานหญิง และวันลาดูแลบุตรของพนักงานชาย

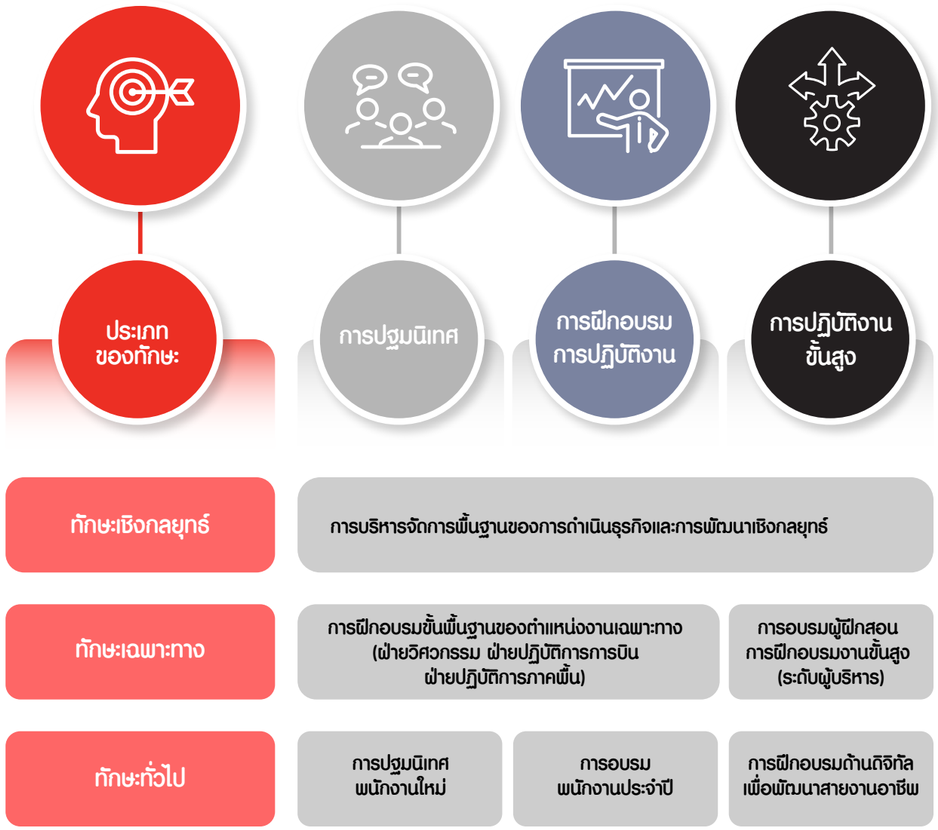
	2563	2564	2565
จำนวนค่าตอบแทนรวมของพนักงานทั้งหมด (พันบาท)	3,545,528	1,666,432	2,445,616
ร้อยละของพนักงานที่เป็นสมาชิกกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	72.64%	59.35%	59.83%
สัดส่วนค่าตอบแทนพนักงานชาย : หญิง	1:0.55	1:0.52	1:0.52
ค่าจ้างเฉลี่ยระดับผู้ปฏิบัติการ (Operational level)	**47,033**	**41,201**	**42,296**
ชาย	50,194	45,504	44,338
หญิง	42,360	34,605	39,260
ค่าจ้างเฉลี่ยระดับบริหาร (Management level)	**233,814**	**206,024**	**191,825**
ชาย	257,270	218,583	203,793
หญิง	128,780	130,894	117,487
ค่าจ้างเฉลี่ยระดับบริหารระดับสูง (Senior Management level)	**559,872**	**609,344**	**600,173**
ชาย	605,814	637,248	653,007
หญิง	403,399	302,400	336,000

ระบบการฝึกอบรมพนักงาน

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจที่จะพัฒนาให้บุคลากรมีความรู้ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี จึงมีนโยบายพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัทอย่างยั่งยืน

กรอบการฝึกอบรม (TRAINING FRAMEWORK)



การพัฒนาบุคลากร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายและความตั้งใจในการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ และคุณภาพชีวิตที่ดี จึงมีนโยบายการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ และเตรียมพร้อมรับมือกับการแข่งขัน บริษัทเชื่อว่าพนักงานคือส่วนหนึ่งของปัจจัยที่ช่วยขับเคลื่อนองค์กรและสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

บริษัทได้เตรียมพร้อมการฝึกอบรมพนักงานได้พัฒนาและสร้างระบบ Training Management System ซึ่งเป็นระบบฝึกอบรมของพนักงานภายในบริษัท ซึ่งระบบบริหารงานฝึกอบรมที่สนับสนุนให้การจัดฝึกอบรม ทักษะการทำงาน และการฝึกอบรมภาคบังคับ ตามกฎหมายกำหนดให้เป็นไปได้อย่างราบรื่น ทั้งเรื่องของการจัดการชั้นเรียน การบันทึกผลการเรียน ผลการสอบ อีกทั้งระบบยังสามารถแจ้งเตือนผู้เรียนเมื่อถึงรอบของการเรียนทบทวนได้ เพื่อให้สามารถรักษาสถานภาพการทำงานได้ (Operational License)

พนักงานทุกคนในองค์กรจะได้รับการฝึกอบรมขั้นพื้นฐานของการปฏิบัติงานอย่างครบถ้วนตามข้อกำหนดของแต่ละฝ่าย และได้ตั้งเป้าหมายการฝึกอบรมตามกลุ่มทักษะดังนี้

ประเภททักษะ	เป้าหมายชั่วโมงการฝึกอบรมพนักงานต่อคนต่อปี	ผลการดำเนินงาน ปี 2565
ทักษะเฉพาะทาง	ประมาณ **24** ชั่วโมงต่อคนต่อปี	ประมาณ **24** ชั่วโมงต่อคนต่อปี
ทักษะทั่วไป	ประมาณ **5** ชั่วโมงต่อคนต่อปี	ประมาณ **2** ชั่วโมงต่อคนต่อปี (ไม่สามารถบรรลุเป้าหมาย เนื่องจากสถานการณ์โควิดและการควบคุมค่าใช้จ่าย)

ในปี 2565 พนักงานที่กลับมาปฏิบัติงานได้รับการอบรมวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และวิชาพื้นฐานครบทั้งหมดทุกคน โดยชั่วโมงการอบรมของวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมงต่อคนต่อปี เนื่องจากวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานจำเป็นต้องเรียนตั้งแต่ระดับพื้นฐานอีกครั้ง เพื่อที่พนักงานฝ่ายปฏิบัติการจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างสมบูรณ์ และในส่วนของวิชาพื้นฐาน พนักงานได้รับการอบรมทั้งสิ้นโดยเฉลี่ย 2 ชั่วโมงต่อคนต่อปี

ทั้งนี้ เราได้มีการวิเคราะห์ความจำเป็นในการพัฒนาบุคลากรของบริษัท เพื่อเตรียมรับมือการกลับมาของธุรกิจ ทั้งภาคปฏิบัติการ และภาคสนับสนุนต่างๆ โดยคำนึงถึงการพัฒนา Performance และ Potential ด้วยแนวคิด 7 LEADERSHIP QUOTIENTS และกำหนดออกมาเป็นแผน Allsize Allstars Training Roadmap เพื่อเป็นรากฐานในการพัฒนาพนักงานระดับต่างๆ ของบริษัทต่อไปหลังจากนี้

ความฉลาดทางด้านปัญญา
การแสดงให้เห็นถึงความสามารถของแต่ละบุคคล ในการเรียนรู้และทำความเข้าใจ ตลอดจนการนำความรู้ ไปใช้ในการแก้ปัญหาโดยใช้เหตุผลเชิงนามธรรม

ความฉลาดทางด้านการพาณิชย์
ความสามารถในการคาดเดาทิศทางสถานการณ์จากมุมมอง ทางการค้าหรือธุรกิจ ซึ่งจะส่งผลกระทบทางบวกต่อการ ตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจอย่างมีความคิดสร้างสรรค์

ความฉลาดทางด้านอารมณ์
ความสามารถของบุคคลในการเข้าใจและจัดการอารมณ์ ของตนเองซึ่งอาจส่งผลต่อบุคคลรอบข้าง อย่างมีประสิทธิภาพและถูกต้องตามสถานการณ์

ความฉลาดทางด้านข้อมูลและดิจิทัล
การตระหนักรู้และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ดิจิทัลที่มีอยู่ และกำลังเกิดใหม่ในอนาคต ตลอดไปจนถึงการกำหนดแนวทางปฏิบัติ แผนกลยุทธ์และมีความรู้เท่าทันข้อมูล



ความฉลาดทางด้านสังคม
ความสามารถของผู้ที่มีทักษะในด้านการสื่อสารและความ เข้าใจในผู้อื่นในสังคม อีกทั้งยังสามารถร่วมงานกับผู้อื่น และนำพาองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความฉลาดทางด้านการปรับตัวต่อสถานการณ์
พลังความคิดแห่งการปกป้องที่จะส่งผลกระทบทางบวก ต่อบุคคลเมื่อเผชิญ กับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดหรือไม่ สามารถที่ควบคุมได้

ความฉลาดทางด้านการบริหารจัดการ
ประกอบด้วย 3 ปัจจัยหลัก คือ
1. การบรรลุถึงความสามารถในการบริหารจัดการ
2. การทำงานร่วมกันเป็นทีม
3. ความสามารถในการประเมินผลการปฏิบัติงานของพนักงาน ในองค์กร อีกทั้งยังสามารถส่งเสริมและพัฒนาความสามารถ และทักษะของพนักงานในองค์กร ตลอดไปจนถึงการปรับใช้ กฎระเบียบหรือข้อบังคับเพื่อผลักดันให้องค์กร ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

ALL SIZES ALL STARS DEVELOPMENT ROADMAP

		COGNITIVE QUOTIENT	EMOTIONAL QUOTIENT	SOCIAL QUOTIENT	MANAGERIAL QUOTIENT	COMMERCIAL QUOTIENT	RESILIENCE QUOTIENT	DATA AND DIGITAL QUOTIENT
EXPONENTIAL LEADERSHIP XL	LEADING ORGANISATION	BUILDING WINNOVATIVE TEAM	INSPIRATIONAL LEADERSHIP	CROSS CULTURAL MANAGEMENT	4DX WORKSHOP™	THE COST LEADERSHIP	BUILDING RESILIENT CULTURE	LEADING THRU DIGITAL TRANSFORMATION
		GLOBAL LEADERSHIP MINDSET	ORGANISATIONAL AWARENESS	LEADERSHIP COMMUNICATION	PERFORMANCE MAX			
LEADERSHIP ESSENTIALS L	LEADING FUNCTION	STRATEGIC THINKING DEVELOPMENT	BASIC COUNSELLING PSYCHOLOGY	STAKEHOLDER MANAGEMENT	SITUATIONAL LEADERSHIP™	LEGAL AND CONTRACTUAL MANAGEMENT	CRISIS MANAGEMENT	DIGITAL LEADERSHIP BOOTCAMP
		DESIGN THINKING	NLP FOR TEAM'S SUCCESS	CRUCIAL CONVERSATION	LEADER AS COACH	FINANCIAL FOUNDATION		
MANAGEMENT FOUNDATION M	LEADING TEAM	ANALYTICAL THINKING DEVELOPMENT	CONVINCING & INFLUENCING SKILL	CONFLICT MANAGEMENT	ART OF DELIGATION	BASIC COST MANAGEMENT	RISK MANAGEMENT	DIGITAL & DATA BOOTCAMP
		PROBLEM SOLVING & DECISION MAKING	HOW TO BOOST UP TEAM'S MORALE	MANAGING TEAM DIVERSITY	COACHING FOR GREAT PERFORMANCE	AVIATION BUSINESS ACUMEN	AGILE MINDSET AT WORK	
SUPERVISORY SKILLS S	LEADING OTHER	BUILDING GROWTH MINDSET	ALLSTAR DO GOOD PROGRAM	ACTIVE & EMPHATIC LISTENING	PROACTIVE LEADER	FINANCE FOR NON-FINANCE	CHANGE MANAGEMENT	DATA MANAGEMENT
		SYSTEMATIC THINKING DEVELOPMENT	ANGER MANAGEMENT	EFFECTIVE BUDDY SKILL	SETTING GREAT OKR			
FUTURE ROLE READINESS F	LEADING SELF	SELF MASTERY	D-TOR-JAI (CRAFTING YOUR EQ AT WORK)	GREAT ALLSTAR	THINK ON YOUR FEET™	FIN-WELL	RED BOOSTER	LIVING THE DIGITAL LIFE (INTRO | PDPA & CYBER SECURITY AWARENESS)

แผนแม่บท Traning needs ในการพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้าของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย อีกทั้งเรายังได้จัดทำโครงการหลักสูตร Red Booster (หลักสูตร 5 ชั่วโมง) ให้กับพนักงานภาคปฏิบัติการทั้งภาคพื้นและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน จำนวน 60 รุ่น พนักงานทั้งสิ้น 721 คน โดยหลักสูตรนี้เป็นหลักสูตรที่ทางฝ่ายฝึกอบรมออกแบบร่วมกับผู้บริหารในเรื่องเกี่ยวกับการเตรียมพร้อมการกลับเข้าสู่งานบริการผู้โดยสาร โดยพนักงานทุกท่านจะได้เรียนรู้เกี่ยวกับวัคซีนความรู้ 3 ตัว ได้แก่ R-E-D ซึ่งประกอบไปด้วยเข็มที่ 1 Resillence พลังความคิด เข็มที่ 2 Energy การเตรียมพร้อมพลังกาย และเข็มที่ 3 Determination การเตรียมพร้อมแรงใจ สำหรับการกลับเข้าสู่งานบริการผู้โดยสารอย่างเต็มที่







การวัดผลการฝึกอบรมของบริษัทและประโยชน์ที่บริษัทได้รับ

บริษัทติดตามผลลัพธ์ที่ได้จากการพัฒนาศักยภาพและส่งเสริมความก้าวหน้าแก่พนักงาน โดยการวัดผลจากประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน เช่น ในเรื่องของคะแนน NPS ที่สะท้อนถึงความพึงพอใจของผู้โดยสาร ในเรื่องอัตราการตรงเวลาของเที่ยวบินที่ดีอย่างต่อเนื่อง และจำนวนอุบัติเหตุที่ลดลงจากการฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวกับความปลอดภัย (Safety Training) ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง ซึ่งส่งผลให้พนักงานบริษัทฯ มีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น

ปี 2565

จำนวนพนักงานทั้งสิ้นที่ได้รับการฝึกอบรม (คน)	4,389
จำนวนค่าใช้จ่ายเพื่อการพัฒนาพนักงานทั้งหมด (พันบาท)	55,659

ความมุ่งมั่นด้านสิทธิมนุษยชน (Human Rights)

บริษัทมีความมุ่งมั่นที่ปฏิบัติด้านสิทธิมนุษยชน โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรผ่านกระบวนการต่างๆ ของบริษัท เช่น การสรรหาจ้างงานพนักงานที่เป็นธรรม การไม่ใช้แรงงานบังคับ การไม่ค้ามนุษย์ กำหนดควบคุมมิให้มีการจ้างแรงงานต่ำกว่า 18 ปี ผ่านทางระบบบริหารทรัพยากร การฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพพนักงาน การประเมินผลปฏิบัติงาน การกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรม การเลื่อนตำแหน่ง การจัดสวัสดิการ ซึ่งระบุอยู่ในจริยธรรมองค์กรที่ได้รับการอนุมัติและประกาศใช้แล้ว บริษัทฯ มีคณะกรรมการที่ทำหน้าที่สำรวจ ตรวจสอบ และเสนอข้อปรับปรุงหากมีความเสี่ยงในด้านสิทธิมนุษยชน และมีแผนที่จะเริ่มตั้งนโยบายและเป้าหมายประเมินความเสี่ยงด้านมนุษยชนสำหรับพนักงาน ลูกจ้างและแรงงาน โดยจะเริ่มการดำเนินการในปีถัดไป

ช่องทางการสื่อสารของพนักงาน

บริษัทเชื่อว่าการสื่อสารที่มีคุณภาพ จะนำไปสู่การพัฒนาองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังนั้นช่องทางการสื่อสารระหว่างพนักงาน หัวหน้างาน หรือฝ่ายทรัพยากรบุคคล พนักงานนั้นสามารถสอบถามได้โดยผ่านทางช่องทางการสื่อสาร นอกจากนี้พนักงานสามารถสื่อสารถึงผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ได้โดยตรงผ่านทางช่องทาง ตู้ ปณ.สันติสุข หรือผ่านทางคณะกรรมการตรวจสอบ หรือ Google Chat หนึ่งในเครื่องมือของ Google Workspace ที่ใช้สำหรับติดต่อสื่อสาร หรือแชต ถึงผู้บริหารสูงสุดของบริษัท

นอกจากนี้เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานหรือนโยบายที่สำคัญต่อบริษัท บริษัทได้มีการจัดการประชุม “Town hall” เพื่อให้พนักงานได้รับสารจากผู้บริหารสูงสุดโดยตรง และสามารถแสดงความคิดเห็นได้ผ่านช่องทางที่จัดไว้ มีระบบ askPAC เพื่อให้พนักงานสอบถามและขอความช่วยเหลือในด้านต่างๆ

การลงทุนทางสังคม

(GRI 3-3, 413-1)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการดำเนินงานด้านการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนในองค์รวมตลอดห่วงโซ่คุณค่า และส่งเสริมจิตสำนึกการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ เพื่อสร้างการรับรู้ให้ผู้มีส่วนได้เสียเข้าใจถึงการจัดการผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม จากการดำเนินการของสายการบิน เพื่อการยกระดับห่วงโซ่คุณค่าในองค์รวม โดยมุ่งเน้นการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่สนใจสายการบินอย่างยั่งยืน

โครงการ Journey D

ในปัจจุบันสถานการณ์การท่องเที่ยวกำลังกลับมาฟื้นตัว ภารกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ การนำเครื่องบินและบุคลากรทางการบินกลับมาให้บริการได้เต็มศักยภาพเพื่อให้สอดรับกับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน จึงทำให้บริษัทต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และกิจกรรมลงพื้นที่เพื่อการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งนี้ ทางบริษัทยังคงทำงานเคียงข้างชุมชนมากกว่า 4 ชุมชนทั่วประเทศ บริษัทได้ทำการวิเคราะห์ปัญหาของชุมชน รวมถึงความคาดหมาย และตั้งเป้าหมายหลักในการรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกของการเดินทางผ่านกลยุทธ์ 3 ด้านดังนี้

ปัญหา/ความต้องการของชุมชน

- ผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่อาจจะเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท เช่น การปล่อยก๊าซเรือนกระจก
- ให้บริษัทเป็นผู้นำในการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ
- จัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเพื่อเสริมสร้างรายได้ให้กับชุมชน

ผลที่คาดว่าชุมชน/สังคม และบริษัทจะได้รับ

- การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท
- ชุมชนมีรายได้มากขึ้นจากกิจกรรมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
- การสร้างความรับรู้เพื่อสร้างจิตสำนึกในการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน
- การส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมที่สร้างคุณค่าร่วมกันกับสังคม

กลยุทธ์เพื่อสังคมอย่างยั่งยืน

- การร่วมส่งมอบกิจกรรมเพื่อพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมายร่วมกับพันธมิตร
- การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
- การสร้างการรับรู้และประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชนร่วมกับพันธมิตร

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมุ่งเน้นต่อการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ชุมชนท่องเที่ยวในโครงการ Journey D ควบคู่ไปกับการยกระดับห่วงโซ่คุณค่า ให้ครอบคลุมในทุกมิติ

ผลการดำเนินงานของโครงการ Journey D ของปี 2565

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย ยังคงดำเนินกิจกรรมใน 4 ชุมชนที่เข้าร่วมกับโครงการ Journey D ได้แก่ ชุมชนดอยผาหมี จ.เชียงราย ชุมชนท่องเที่ยวบ้านโคกเมือง จ.บุรีรัมย์ ชุมชนเกาะกลาง จ. กระบี่ และชุมชนพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช

บริษัทมีความตั้งใจในการพัฒนาชุมชนโดยดำเนินงานโดยผ่านกลยุทธ์ดังกล่าว ผนวกเข้ากับทักษะการปรับตัวสู่โลกออนไลน์

- พัฒนาองค์ความรู้ด้านการตลาดร่วมกับกรมพัฒนาชุมชน
- การสร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวในการกลับมาเที่ยวกับชุมชนผ่านโฆษณาประชาสัมพันธ์ร่วมกับ ททท.

ทั้งนี้ โครงการ Journey D ได้สร้างประโยชน์แก่ชุมชน ซึ่งได้แก่ การทำให้ชุมชนในจังหวัดนั้นเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายมากขึ้น การสร้างกิจกรรมที่มีคนจากชุมชนมาร่วมกิจกรรม ซึ่งทำให้มีเม็ดเงินหมุนเวียนในระบบ มีการจ้างงานมากขึ้น รวมถึงคนในชุมชนสามารถกลับมาทำงานที่บ้านเกิดได้


โครงการ
Journey D
ในภูมิภาคต่างๆ ของไทย
JOURNEY D
ชุมชนดอยผาหมี จ.เชียงราย
ชุมชนท่องเที่ยวบ้านโคกเมือง จ.บุรีรัมย์
ชุมชนเกาะกลาง จ.กระบี่
ชุมชนพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช

แนวทางการดำเนินงานของโครงการ Journey D ของปี 2566

บริษัทยังมีแนวทางการดำเนินงานในปี 2566 โดยการเป็นแรงขับเคลื่อนให้ชุมชนและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะอาสาเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงพันธมิตรและยังคงเป็นนักลงทุนระยะยาวทางสังคมให้ทุกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้มีโอกาสสร้างการท่องเที่ยว อย่างรับผิดชอบและยั่งยืนร่วมกันผ่านกิจกรรมที่หลากหลาย

- ส่งเสริมความยั่งยืน ด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย นอกจากสินค้าและบริการท่องเที่ยว เช่น การสนับสนุนให้ชุมชนมีทางเลือกในอาชีพที่หลากหลายในชุมชน
- เชื่อมโยงพันธมิตรส่งมอบประสบการณ์ โดยนำชุมชนสู่การขายให้ช่องทางต่างๆ ทั้งสินค้าและบริการท่องเที่ยว
- สื่อสารต่อสาธารณะ ด้วยการใช้ช่องทางที่แอร์เอเชียมี ให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างการรับรู้

ประสิทธิผลและผลลัพธ์ทางธุรกิจ

Journey D นับเป็นการลงทุนสังคมที่สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มคุณค่าระหว่างห่วงโซ่การผลิต เป็นการขยายช่องทางธุรกิจและกลุ่มลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มุ่งมั่นเป็นมากกว่าสายการบิน แต่จะเป็นผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์ครบวงจร อีกทั้งยังเป็นแพลตฟอร์มสำหรับการสร้างฐานลูกค้าใหม่ที่ต้องการเดินทางอย่างรับผิดชอบนำไปสู่การสร้างรายได้ พร้อมสร้างความผูกพันต่อแบรนด์ ซึ่งการวัดผลของ Journey D ด้านการสื่อสารนั้น พิจารณาไปถึงความรู้ความเข้าใจเรื่อง “ความยั่งยืน” ของผู้มีส่วนได้เสียตั้งแต่พนักงานในบริษัทพันธมิตร ผู้ลงทุน ชาวบ้านในชุมชน รวมไปถึงผลิตภาพที่เกิดขึ้นในชุมชน Journey D ในด้านอื่นๆ ที่หลากหลาย

นอกจากการพัฒนาชุมชนให้เป็นสังคมที่ยั่งยืนแล้ว บริษัทยังได้ประโยชน์จากรายได้ที่มาจากการขายตั๋วจากการท่องเที่ยวชุมชนต่างๆ และยังเป็นการพัฒนาศักยภาพบุคลากรของบริษัทอีกด้วย

โครงการทูตอารยสถาปัตย์

บริษัทได้เข้าร่วมโครงการทูตอารยสถาปัตย์ โดยทำหน้าที่ตรวจสอบและรณรงค์ส่งเสริมให้เกิดอารยสถาปัตย์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือการเดินทางสำหรับทุกคนในสังคม คุ้มครองและพิทักษ์สิทธิ์ให้กับคนพิการในชุมชน ให้การช่วยเหลือคนพิการและผู้ด้อยโอกาสตามสิทธิขั้นพื้นฐานที่กฎหมายกำหนด เพื่อเป้าหมายในการปรับปรุงและพัฒนาตึกอาคาร สถานที่ หรือสภาพแวดล้อมต่างๆ ให้มีอารยสถาปัตย์ที่พร้อมรองรับสังคมผู้สูงอายุ ใส่ใจสิทธิความเสมอภาคของคนพิการและส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยเพื่อคนทั้งมวล ส่งผลให้การดำเนินการรณรงค์ ส่งเสริมอารยสถาปัตย์ สามารถกระจายตัวและเห็นผลได้มากขึ้นในหลายจังหวัดทั่วประเทศ โดยบริษัทได้มีการจ้างงานทั้งหมด 51 คน และครอบคลุม 29 จังหวัด

การสร้างความรู้ความเข้าใจด้านการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนผ่านการให้บริการของแอร์เอเชียอะคาเดมีและพันธมิตร



แอร์เอเชีย อะคาเดมี ร่วมกับคณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จัดกิจกรรมสร้างองค์ความรู้เพื่อการมีส่วนร่วมพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน บอกเล่า ถ่ายทอด แลกเปลี่ยนมุมมองเรื่องความยั่งยืนในมิติต่างๆ ผ่านวิทยากรผู้ทรงคุณวุฒิด้านความยั่งยืน ด้านนโยบาย ด้านธุรกิจ ด้านความรู้ และวิถีชีวิต ภายใต้ชื่องาน Sustain Me Talk แก่ผู้ที่สนใจ เพื่อนำไปปรับใช้เป็นแนวทางในการใช้ชีวิตที่ดีอย่างมีคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนด้านนโยบายยั่งยืน ธุรกิจยั่งยืน ความรู้ยั่งยืน และวิถีชีวิตยั่งยืน

AirAsia Academy Open House

แอร์เอเชีย อะคาเดมี มีพันธกิจเพื่อพัฒนาบุคลากรผู้มีส่วนได้เสียทั้งในและนอกอุตสาหกรรมการบินเพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ พร้อมช่วยขับเคลื่อนการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนทั้งห่วงโซ่คุณค่า ไม่เพียงแต่สายการบินเท่านั้น แอร์เอเชียอะคาเดมี่เปิดให้บุคคลภายนอกเข้ามาใช้บริการการฝึกอบรม ภาวะผู้นำ การสร้างกิจกรรมทีมสัมพันธ์ รวมทั้งการดูงานด้านการบินครบวงจร ทั้งนี้ ในทุกกิจกรรมจะสอดแทรกแนวคิดหลักด้านการพัฒนาเพื่อความยั่งยืนของบริษัทและพันธมิตร

0

จำนวนข้อพิพาทกับชุมชน/สังคมในปี 2565

72

จำนวนชั่วโมงที่บริษัทลงทุนด้านกิจกรรม Sustain me talk และการให้ความรู้กับองค์กรภายนอก ในปี 2565

~1,000,000 บาท

บริษัทได้รายได้จาก Sustain Me Talk และการให้ความรู้กับองค์กรภายนอก







บัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ

บัตรเดียวสำหรับคนชอบบิน แค่ใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ทุก 20 บาท ได้รับ 1 airasia point แบบชิลๆ
และเมื่อใช้บัตรและเดินทางที่แอร์เอเชีย รับ airasia point สูงสุด 10 เท่า จากเป็นสมาชิกระดับ Platinum
ของ airasia rewards



airasia points
X10
เมื่อใช้จ่ายที่แอร์เอเชีย

สิทธิพิเศษ ▶	เช็คอินก่อนใคร	ขึ้นเครื่องก่อนใคร	รับกระเป๋าก่อนใคร
ฟรี! ในปีแรก ▶	ที่นั่ง Hot Seat	เครื่องดื่มบนเครื่อง	โหลดกระเป๋า
ใช้ airasia points จ่ายแทนเงิน หรือแลกฟรี ▶	โรงแรม	เที่ยวบิน	ดีลไลฟ์สไตล์



*จำนวนคะแนนที่ปรากฏในสื่อโฆษณานี้เป็นเพียงตัวอย่าง
คะแนนที่ท่านจะได้รับจริงจะคำนวณจากการใช้จ่ายทุก 20 บาท
รับ 1 airasia point และ สูงสุด x10 เมื่อใช้จ่ายที่แอร์เอเชีย

ระยะเวลา: 1 ม.ค. 66 - 31 ธ.ค. 66

เงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารและบริษัทฯ กำหนด ทั้งนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลง โดยจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้า
โปรดตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.bangkokbank.com/creditcard
สมัครบัตรได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา หรือ www.bangkokbank.com/creditcard

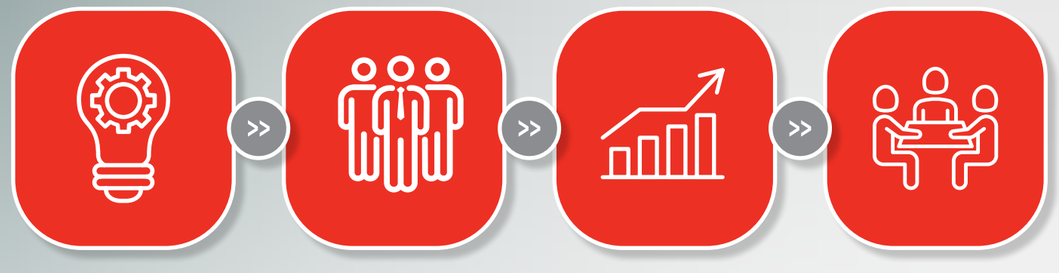
rewards

airasia Super App

การกำกับดูแลกิจการ

(GRI 2-10, 2-13, 2-15, 2-16, 2-18, 2-19, 2-20, 2-25, 2-26)

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้ จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (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 (ตลาดหลักทรัพย์) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้เปิดเผย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี”

ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่ดี กลยุทธ์และนโยบายที่สำคัญ ดูแลให้บริษัทฯ มีกลไกในการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งติดตามดูแลให้บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยสร้างความเชื่อมั่นและคุณค่าให้บริษัทฯ อย่างยั่งยืน พร้อมทั้งจัดให้มีระบบการตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผลและทบทวน เพื่อให้ทุกคนในองค์กรยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างครบถ้วนและยั่งยืน

ดังนั้นเพื่อสนับสนุนและเสริมสร้างให้คณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท

1. ให้มีคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. กำหนดให้มีกรรมการอิสระในจำนวนที่เหมาะสมกับการกำกับดูแลกิจการคือ ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งคณะ แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง
3. ไม่จำกัดเพศ เชื้อชาติ สัญชาติ สีผิว ชาติพันธุ์ หรือศาสนา
4. ประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและความชัดเจนในด้านความรับผิดชอบระหว่างการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลและการบริหารประจำ รวมทั้งสามารถสอบทานการบริหารงานได้อย่างเป็นอิสระ
5. โครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลาย โดยคณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สอดคล้องกับกลยุทธ์และลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัทฯ โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ตลอดจนกรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทฯ ได้

2. กรรมการต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ
5. กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติกรรมการอิสระ:

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการหรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตรของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน 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 เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติและข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัททุกท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “เอเชีย เอวิเอชั่น” และหัวข้อย่อย “คณะกรรมการบริษัทของ AAV” ตลอดจนแจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน ก.ล.ต. ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัท

การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท (GRI 2-10)

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งจะทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระ หรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมทั้งประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจให้แก่คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งหรือให้คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ

นโยบายการกำหนดคุณสมบัติและการสรรหากรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับบริษัท รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลายทั้งในด้านทักษะ ประสบการณ์ ความรู้และความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ ตลอดจนไม่จำกัดหรือแบ่งแยกในเรื่องเพศ อายุ เชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา วัฒนธรรม และขนบธรรมเนียม เป็นต้น เพื่อให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ และเป้าหมายทางธุรกิจ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนให้บริษัทมีการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ก่อให้เกิดความเป็นธรรม โปร่งใส สามารถสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้นและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คุณลักษณะที่ต้องการในกรรมการแต่ละคน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาและกำหนดคุณลักษณะเฉพาะบุคคลของผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อเสนอชื่อเป็นกรรมการในด้านต่างๆ เช่น

- ความมีภาวะผู้นำ วิสัยทัศน์กว้างไกล
- ความมีคุณธรรม จริยธรรม และความรับผิดชอบ
- การตัดสินใจด้วยข้อมูลและเหตุผล
- ความมีวุฒิภาวะ มีความรู้ ความเข้าใจ และมีความสามารถในการสื่อสาร สามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างเป็นอิสระ
- ยึดมั่นในหลักการและมีมาตรฐานในการทำงานอย่างมืออาชีพ
- คุณลักษณะอื่นๆ ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเห็นว่ามีความสำคัญ

ความรู้ความชำนาญที่ควรมีในคณะกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เช่น

- ความรู้ทางบัญชี และการเงิน
- ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน
- การบริหารความเสี่ยงและการจัดการในภาวะวิกฤต
- การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- การตลาดและการสื่อสารการตลาด
- กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ
- เศรษฐศาสตร์
- การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านอื่นๆ ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเห็นว่าจำเป็นต่อบริษัทในระยะ 3-5 ปีข้างหน้า เช่น ทักษะด้านเทคโนโลยีและความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ การบริหารจัดการข้อมูล ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และการวิจัยและพัฒนา เป็นต้น

การสรรหารายชื่อ

ในการระบุผู้เข้าคัดเลือกมาดำรงตำแหน่งกรรมการ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนอาจจะใช้แหล่งการสรรหา ได้แก่ กรรมการของบริษัทเป็นผู้แนะนำ การเสนอชื่อกรรมการใหม่โดยผู้ถือหุ้น บริษัทที่ปรึกษาภายนอก และการรวบรวมรายชื่อจากแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ เป็นต้น

การเลือกตั้งกรรมการ

1. การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกจากตำแหน่งตามวาระหรือในกรณีที่กรรมการที่ลาออกระหว่างกาลคงเหลือวาระการดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการน้อยกว่า 2 เดือน ในกรณีนี้ให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
   1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
   2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม 1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
   3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
2. การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกระหว่างกาลให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาเลือกตั้งกรรมการ โดยไม่ต้องเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาเลือกตั้ง

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

1. กรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
2. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท
3. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
4. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการบริษัทเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติ

และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการบริษัทคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

สำหรับผู้ที่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระมาแล้วเป็นระยะเวลา 9 ปี หรือ 3 วาระติดต่อกัน คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนความเป็นอิสระที่แท้จริงของกรรมการอิสระผู้นั้นเป็นประจำทุกปี โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่มีกรรมการอิสระที่ดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

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

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการดำเนินงานในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบ เพื่อความก้าวหน้าและการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

โดยคณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวังตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการบริษัทในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการแต่ละคนให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียงสองฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท (GRI 2-18)

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2) จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3) จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนและหลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

(GRI 2-19, 2-20)

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้แก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย และจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและผลประกอบการของบริษัท รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 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 ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565 เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2565 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ โดยโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงจะประกอบไปด้วย ค่าตอบแทนคงที่ ได้แก่ เงินเดือน ค่าน้ำมัน ค่าโทรศัพท์ ค่ารถยนต์ และค่าตอบแทนแปรผัน ได้แก่ โบนัส ซึ่งขึ้นอยู่กับผลประกอบการของบริษัทย่อย ทั้งนี้ บริษัทย่อยจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การกำหนดค่าตอบแทนและการพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงโดยคำนึงถึงความเป็นธรรมและเหมาะสม สอดคล้องกับผลการดำเนินงาน และผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน รวมทั้งพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท โดยมีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปี

ตัวชี้วัดในการประเมินผลปฏิบัติงาน

เพื่อสะท้อนถึงหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ ปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ทางบริษัทได้กำหนดตัวชี้วัดดังนี้

- รายได้และยอดขายของบริษัท (CASK, RASK, Ancillary Sales)
- ผลการบริหารและปฏิบัติการ (Safety & Regularity, On-Time-Performance, Load Factor, Aircraft Utilisation)
- ความพึงพอใจของลูกค้า (Net Promoter Score Survey)
- ผลการดำเนินงานด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีคุณสมบัติสำหรับการวางแผนพัฒนา ฝึกอบรม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา

ฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นผู้จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งโดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท

กระบวนการในการสรรหาและแผนการสืบทอดงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

เมื่อตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงว่างลง หรือผู้อยู่ในตำแหน่งไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งได้ บริษัทจะมีระบบการให้ผู้บริหารในระดับใกล้เคียง หรือระดับรองเป็นผู้รักษาการในตำแหน่ง จนกว่าจะมีการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทกำหนด และต้องเป็นผู้ที่มีวิสัยทัศน์ความรู้ความสามารถ ประสบการณ์และมีความเหมาะสมกับวัฒนธรรมองค์กร โดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะพิจารณา เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้ที่มีความเหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งแทนต่อไป ทั้งนี้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการสืบทอดตำแหน่งต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบเป็นระยะอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

ขั้นตอนการสืบทอดตำแหน่งมีดังนี้

- วิเคราะห์สถานการณ์ประกอบธุรกิจของบริษัท ในด้านกลยุทธ์ นโยบาย แผนการลงทุน แผนงานการขยายตัว ประเมินความพร้อมของกำลังคนให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- กำหนดแผนสร้างความพร้อมของกำลังคน โดยจะพัฒนาพนักงานหรือสรรหาพนักงาน เพื่อเตรียมทดแทนคนที่ออก
- สร้างแผนสรรหาพนักงาน และพัฒนาฝึกอบรมพนักงานไว้ล่วงหน้าภายใน 1 ปีก่อนพนักงานจะเกษียณ หรือออกจากตำแหน่งก่อนเวลา
- กำหนดความสามารถ ซึ่งหมายถึง ความรู้ทักษะ บุคลิกภาพ และทัศนคติที่พึงปรารถนาของพนักงานในตำแหน่งนั้นๆ และจัดทำแผนพัฒนาเป็นรายบุคคล
- คัดเลือก ประเมินผลงาน และประเมินศักยภาพของพนักงานเพื่อพิจารณาความเหมาะสม
- ใช้เครื่องมือทดสอบและประเมินบุคลากร เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของพนักงาน
- ระบุผู้สืบทอดตำแหน่งจากการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพผลงานของพนักงาน ต้องมีการแจ้งให้พนักงานทราบล่วงหน้า เพื่อเตรียมรับมอบ
- พัฒนาและประเมินพนักงานที่คาดว่าจะเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งว่าจะสามารถมีพัฒนาการและสร้างผลงานตามนโยบายด้านแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

การกำหนดคุณสมบัติของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เพื่อสร้างหลักเกณฑ์ในการสรรหา ประเมิน และจัดทำแผนพัฒนาเป็นรายบุคคลสำหรับตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทจึงได้กำหนดคุณสมบัติที่ควรมีดังต่อไปนี้

1. การกำหนดกลยุทธ์ สามารถพัฒนาพันธกิจ นโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนที่สามารถสนองต่อความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ อย่างสมดุลยั่งยืน
2. การบริหารปฏิบัติการเพื่อบรรลุผลสำเร็จในเชิงกลยุทธ์ขององค์กรได้อย่างชัดเจนสามารถระบุและวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นที่องค์กรต้องเผชิญอยู่อย่างถูกต้อง ชัดเจน และสามารถคาดการณ์แนวโน้ม โอกาสทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญทางธุรกิจที่ส่งผลต่อความเจริญรุ่งเรือง สามารถปรับเปลี่ยนกลยุทธ์อย่างทันท่วงทีและการดำเนินงานของบริษัทอย่างถูกต้อง
3. การกำหนดกระบวนการที่ทำให้การติดตามดูแลผลปฏิบัติงานและการควบคุมผลประกอบการ สามารถทำให้บริษัทบรรลุเป้าหมายทางการเงินและส่วนแบ่งการตลาดที่ได้กำหนดไว้ทางการเงิน สามารถกำหนดและประเมินปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญได้อย่างถูกต้อง มีความเข้าใจดีในตัวชี้วัดทั้งทางการเงิน การตลาดที่เกี่ยวข้องกับ

ธุรกิจและสถานะทางการเงินของบริษัท สามารถตัดสินใจได้ดี ในการบริหารกิจกรรมทางการเงินและงบประมาณขององค์กร สามารถกำหนดวิธีการและแนวปฏิบัติที่เหมาะสม มีความถูกต้องแม่นยำ โปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานต่างๆ

4. มีความรู้ด้านธุรกิจการบิน รวมถึงผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินกิจการ เข้าใจสภาพแวดล้อมทางธุรกิจกับอุตสาหกรรม การมองการณ์ไกลมีความคิดสร้างสรรค์และความคิดริเริ่มในการสร้างผลิตภัณฑ์และบริการใหม่
5. สามารถสื่อสารแนวคิด วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมาย และทิศทางขององค์กรต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างถูกต้อง สร้างและธำรงไว้ซึ่งบรรยากาศและวัฒนธรรม สร้างความมีส่วนร่วมและมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ มีการสื่อสารภายในองค์กรที่ดี สม่ำเสมอและได้ปฏิบัติต่อบุคลากรอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส
6. การบริหารความสัมพันธ์กับบุคลากรทั้งภายในและภายนอกองค์กร รักษาไว้ซึ่งมาตรฐานระดับสูงทางจริยธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต ความเคารพผู้อื่น เพื่อคงไว้ซึ่งภาพลักษณ์ที่มีผลเชิงบวกต่อบริษัทและสร้างทัศนคติที่ทำให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความเชื่อถือและให้การสนับสนุน
7. บริหารงานและมอบหมายงานอย่างถูกต้อง รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่ในขอบเขตความรับผิดชอบและมอบหมายหน้าที่ต่างๆ ให้ผู้อื่นรับผิดชอบอย่างมืออาชีพรวมถึงการใช้มาตรการที่เหมาะสมในการกระจายและการถ่วงดุลอำนาจ ส่งเสริมสนับสนุนการเรียนรู้และการพัฒนาศักยภาพ ทักษะในด้านต่างๆ ที่จำเป็นของตนและผู้อื่นอย่างสม่ำเสมอ

การกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยบริษัทฯ มีกลไกในการกำกับดูแลที่สามารถควบคุมดูแลการจัดการและรับผิดชอบการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อดูแลรักษาประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทฯ ดังนี้

1. คัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เข้าไปเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ตามสัดส่วนของการถือหุ้น ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ
2. กำกับดูแลโดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทฯ และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน
3. พิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุนหรือลดทุน รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่างๆ เป็นต้น
4. ติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป
5. ส่งเสริมให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
6. ดูแลให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป
7. ดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การส่งเสริมการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัทฯ การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทฯ จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุมจะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น
  นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.aavplc.com
- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทฯ จัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอากรแสตมป์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก

ตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทฯ จะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (โควิท-19) บริษัทฯ ได้ตระหนักและห่วงใยต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยได้ปฏิบัติตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และกฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุม พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทฯ จะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานกรรมการล่วงหน้าในเวลาอันสมควรภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทฯ จะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน โดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

1) ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษตามมาตรา 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 รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา 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 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4) ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายใน ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (GRI 2-15)

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

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

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทฯ จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำงบตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้



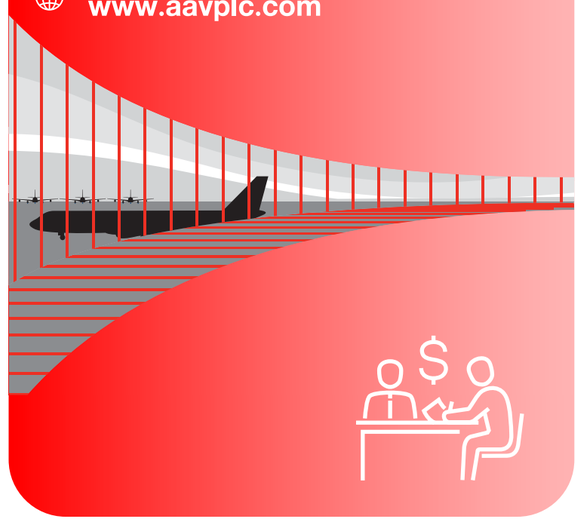
นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้องครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัทฯ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน ก่อนการซื้อขายหลักทรัพย์ และให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

02 562 5745-46
02 562 5705
taa_investorrelations@airasia.com
www.aavplc.com



ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุนทั้งแบบกลุ่มและแบบหนึ่งต่อหนึ่ง การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วมงานประชุมหรือสัมมนา (Conference) ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้งการร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมายผ่านระบบ IR Booking บนเว็บไซต์เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ในเวลาทำการได้ตลอดเวลา เพื่อให้นักลงทุนได้ซักถามแนวทางดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท ตลอดจนการตอบข้อซักถามจากนักลงทุนโดยตรงผ่านทางอีเมลและโทรศัพท์อย่างสม่ำเสมอ สรุปกิจกรรมหลักปี 2564–2565 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2564 (จำนวนครั้ง)	ปี 2565 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	3(1)	4(1)
การพบนักลงทุนในประเทศ	2(1)	11(1)
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน/ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	1	2

หมายเหตุ: (1) กิจกรรมดังกล่าวจัดในรูปแบบประชุมเสมือนจริง

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัทฯ เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัทฯ

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง พร้อมริเริ่มสินค้าและบริการใหม่ๆ ที่หลากหลาย ตอบสนองไลฟ์สไตล์ของทุกคน
- รับฟังความคิดเห็นของลูกค้า ผ่านการสำรวจความพึงพอใจในรูปแบบต่างๆ อาทิ การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าหลังใช้บริการผ่านระบบออนไลน์ (Net Promoter Score) หรือการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าต่อประเด็นต่างๆ รายไตรมาส (Customer Satisfaction Survey)
- เปิดช่องทางรับแจ้งปัญหาหรือข้อร้องเรียนผ่านทาง Live Chat (AVA) ได้ตลอด 24 ชั่วโมง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2565 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

คู่ค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด และไม่เปิดเผยข้อมูลของคู่ค้ากับผู้อื่น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากคู่ค้า นอกจากนี้ การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส โดยจะพิจารณาราคาซื้อที่เหมาะสมและยุติธรรม และคำนึงถึงความสมเหตุสมผลด้านราคา คุณภาพ และบริการที่ได้รับ รวมถึงสามารถให้เหตุผลที่เหมาะสมได้เมื่อมีการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้ยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหนี้

บริษัทฯ และบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ที่เติบโตและให้บริการคนไทยมายาวนาน จึงตระหนักและมีจิตสำนึกในการตอบแทนและช่วยเหลือสังคม พร้อมสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของท้องถิ่น ที่บริษัทดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2565 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทฯ และบริษัทย่อย จึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทนจะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย สรรหาและคัดเลือกพนักงานโดยคำนึงถึงอัตรากำลังคนให้เหมาะสมกับขนาดและโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้พัฒนากระบวนการสรรหาคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ และศักยภาพที่เหมาะสมกับตำแหน่งงานและสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัท ตลอดจนวัตถุประสงค์ แผนการพัฒนาและสืบทอดงาน โดยปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันกับบุคคลทุกเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพหรือกลุ่มคนผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ
- กระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานจะต้องมีความเสมอภาคและเป็นธรรม มีการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์
- การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงานโดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุด ร้อยละ 10
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 8 แต้มต่อปี
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลดร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ ความสามารถ ตำแหน่งงานและประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดไปจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร ได้แก่

- กิจกรรมเพื่อสังคม อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบริจาคโลหิตที่มีต่อสังคม ทางบริษัทจึงมีนโยบายจัดกิจกรรมการบริจาคโลหิตทุก 3 เดือน ร่วมกับสภากาชาดไทย เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานภายในองค์กรสามารถบริจาคโลหิตได้อย่างสะดวกสบาย และเพื่อเป็นกุศโลบายเพื่อให้พนักงานทุกคนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ทางบริษัทได้ริเริ่มกิจกรรมการบริจาคโลหิตดังกล่าวมาตั้งแต่เดือนสิงหาคมปี 2561 แต่เนื่องด้วยในปี 2565 เพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส โควิท-19 ทางบริษัทจึงเปลี่ยนนโยบายเป็นการประชาสัมพันธ์เพื่อให้พนักงานเดินทางไปบริจาคโลหิตตามสถานที่ที่สภากาชาดไทยเปิดให้บริการ นอกจากนี้พนักงานแอร์เอเชียยังเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครตามจุดให้บริการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ณ รอยัล พารากอน ฮอลล์ ศูนย์ฉีดวัคซีนสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ฉีดวัคซีนสนามบินดอนเมือง
- กิจกรรมครบรอบวันก่อตั้งบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา
- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพกายของพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย รณรงค์การดูแลสุขภาพและเป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ผ่านช่องทาง online ได้แก่ กลุ่มโยคะ และการออกกำลังกายโดยใช้ application NextCercise เพื่อติดตามผล เป็นต้น และ

เพื่อให้การปฏิบัติเป็นไปตามมาตรการป้องกัน โควิท-19 ทางบริษัทได้เน้นการออกกำลังกายในสนามโล่งแจ้งเช่น การวิ่ง ปั่นจักรยาน กระโดดเชือก เต้นแอโรบิก เป็นต้น

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของพนักงาน ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญของสุขภาวะทางจิตใจของพนักงาน จึงได้มีการสนับสนุนให้พนักงานใช้บริการปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตที่ทางบริษัทริเริ่มให้ ภายใต้ชื่อ 'Allstars Peer Support' และกิจกรรม Mental Health Care ผ่านโปรแกรม Google meet
- กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์ทางช่องทางออนไลน์ ในช่วงที่พนักงานบางหน่วยงานจำเป็นต้องปฏิบัติงานจากบ้านเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส โควิท-19 ทางบริษัทมีการจัดกิจกรรมผ่านทางช่องทางออนไลน์จำนวนหลายกิจกรรมด้วยกัน เช่น CEO Town Hall เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทให้พนักงานได้รับทราบ กิจกรรมสอนภาษาที่สาม Learn Thai with Funthai เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทางด้านภาษา Finwell tips เพื่อสร้างเสริมทักษะทางการเงิน กิจกรรมโยคะผ่านทาง Zoom Meeting และ Google Meet กิจกรรมพบแพทย์และที่ปรึกษาด้านสุขภาพเพื่อให้ความรู้และป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดโรคต่างๆ เช่น โรคเบาหวาน โรคมะเร็ง ฯลฯ เป็นต้น
- กิจกรรมงานขอบคุณพนักงานประจำปี 2565 เป็นโอกาสที่ดีที่ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์พูดคุยกันในแต่ละฝ่าย และเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปีและเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส โควิท-19 ทางบริษัทฯ ได้จัดให้มีการรับประทานอาหารกลางวันแบบเว้นระยะห่างทางสังคมให้กับพนักงานโดยอุดหนุนร้านค้าของพนักงานที่บริษัทได้สนับสนุนเงินให้พนักงานนำสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่มของพนักงานหรือครอบครัวพนักงานมาให้บริการในงาน

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักว่าการสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท 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. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ("BAC") ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี

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

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ศูนย์ฝึกเอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ/หรือ ได้รับการรับรองจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีทั้งหลักสูตรภาคบังคับตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหลักสูตรเพิ่มเติมต่างๆ เช่น การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย

อนึ่ง การฝึกอบรมลูกเรือจะใช้ภาษาอังกฤษในการเรียนการสอนเท่านั้น และจะต้องฝึกอบรมเพื่อทบทวนความรู้ความสามารถ ตามวงรอบที่ได้กำหนดไว้ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อรักษามาตรฐานความรู้ความสามารถ ในการปฏิบัติการบิน

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Safety Emergency Procedures
- First Aid and In-flight Medical Events
- Safety Management System

- Crew Resource Management
- Dangerous Goods Regulations
- Aviation Security

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ ศูนย์ฝึกเอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในกรุงเทพฯ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน 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 และ ศูนย์ฝึกเอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในกรุงเทพฯ 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 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายความปลอดภัย 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 “ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน”
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety-BBS) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างานทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 99 และผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 99.74 ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิเช่น ระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า REDEYE 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
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม

และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ตามที่พระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 กำหนด
- 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) สำหรับพนักงานทุกคนและผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Risk Management and Management of Change สำหรับผู้รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Dangerous Goods Regulations (DGR) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid) สำหรับพนักงานทุกคน
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับและการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเป้าหมายและดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้น ประจำปี 2565 อยู่ที่ 4.64 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งมีอัตราเพิ่มขึ้นจากปี 2564 อยู่ร้อยละ 12 แต่ไม่ได้เกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2565 คือ 5.51 โดยสรุปอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่นั้นคืออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถและอุปกรณ์ภาคพื้น ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Act)

ด้วยเหตุนี้ทางบริษัทฯ จึงต้องมีการปรับปรุงระบบความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง โดยการค้นหาอันตราย และประเมินความเสี่ยง รวมทั้งทบทวนมาตรการการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงและอันตรายในการทำงานให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยมีมาตรการต่างๆ อาทิเช่น การแก้ไขเชิงวิศวกรรม การให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับความเสี่ยงในงาน การทบทวนกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุมลักษณะงานอยู่เสมอ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงาน เพราะบริษัทฯ ถือว่าความปลอดภัยนั้น คือหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2565 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

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

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ทั้งลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาด้านอื่นที่กฎหมายกำหนด เช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดย

โปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยีเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

(GRI 2-16, 2-25, 2-26)

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “ช่องทางการร้องเรียน” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ 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 มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้าให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

<u>บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ</u>

1) คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
2) คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
3) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย
4) หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

<u>แนวทางการปฏิบัติ</u>

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 ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
4) ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมายหากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
5) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
6) การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้งระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตาม เพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับ

ต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

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

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจากลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2565 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยักยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1) เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
2) จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3) ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ โดยกรรมการมีหน้าที่จัดทำรายงานการมีส่วนได้เสียให้กับเลขานุการบริษัท สำหรับผู้บริหารและพนักงานมีหน้าที่รายงานการมีส่วนได้เสียให้กับฝ่ายทรัพยากรบุคคล

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทฯ และบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทฯ ได้เปิดเผย “หลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์” ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเอกสารดาวน์โหลด” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”



การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงานทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยการอบรมดังกล่าวจะครอบคลุมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อให้พนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันและการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอร์รัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัทอีกด้วย

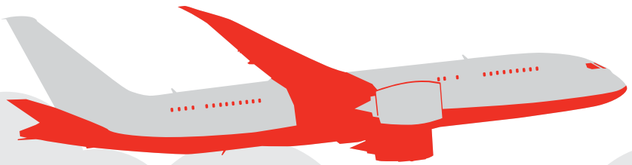
ทั้งนี้ หลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าว ต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการในปี 2565

ในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้มีการทบทวนหลักปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล รวมถึงติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการและแนวปฏิบัติที่ดีทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (CG Code) บริษัทฯ ได้นำมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบททางธุรกิจเป็นส่วนใหญ่แล้ว โดยหลักปฏิบัติในเรื่องใดที่ยังไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นนโยบายหรือยังไม่ได้นำมาปรับใช้ อันเนื่องมาจากหลักการในเรื่องนั้นยังไม่สอดคล้องกับบริบทและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทจะทำการพิจารณาและทบทวนเพื่อพัฒนาและติดตามดูแลให้มีการดำเนินการเพื่อให้ครอบคลุมและทันต่อพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมามีดังนี้

- ทบทวนหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้มีมติรับรองในการประชุมเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565
- พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและอนุมัติแบบประเมินผลการควบคุมภายในของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2565
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

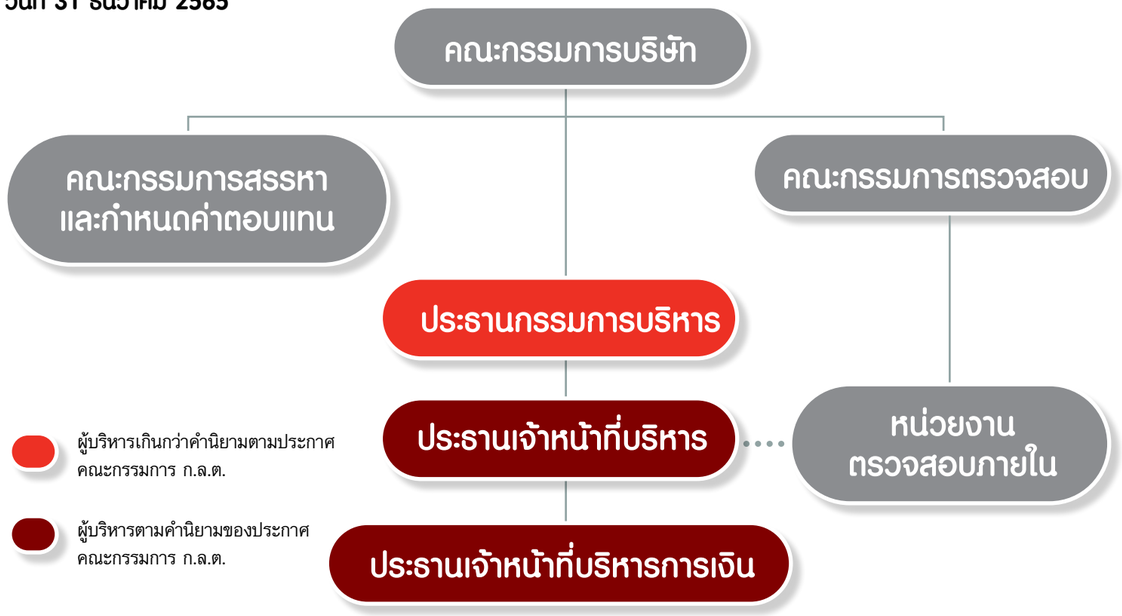


โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่นๆ

(GRI 2-11, 2-12)

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนตามกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท โดยจะกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่างๆ อยู่เสมอ โดยยังคงรักษาความสามารถในการแข่งขันเพื่อประโยชน์ระยะยาวแก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการ/ กรรมการอิสระ
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ
8. นางภัทรา บุศราวงศ์ (1)	กรรมการ
9. นายรอชแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ

หมายเหตุ: (1)ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ได้มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่ นางภัทรา บุศราวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ มีผลตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2565 แทน นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม ซึ่งลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ

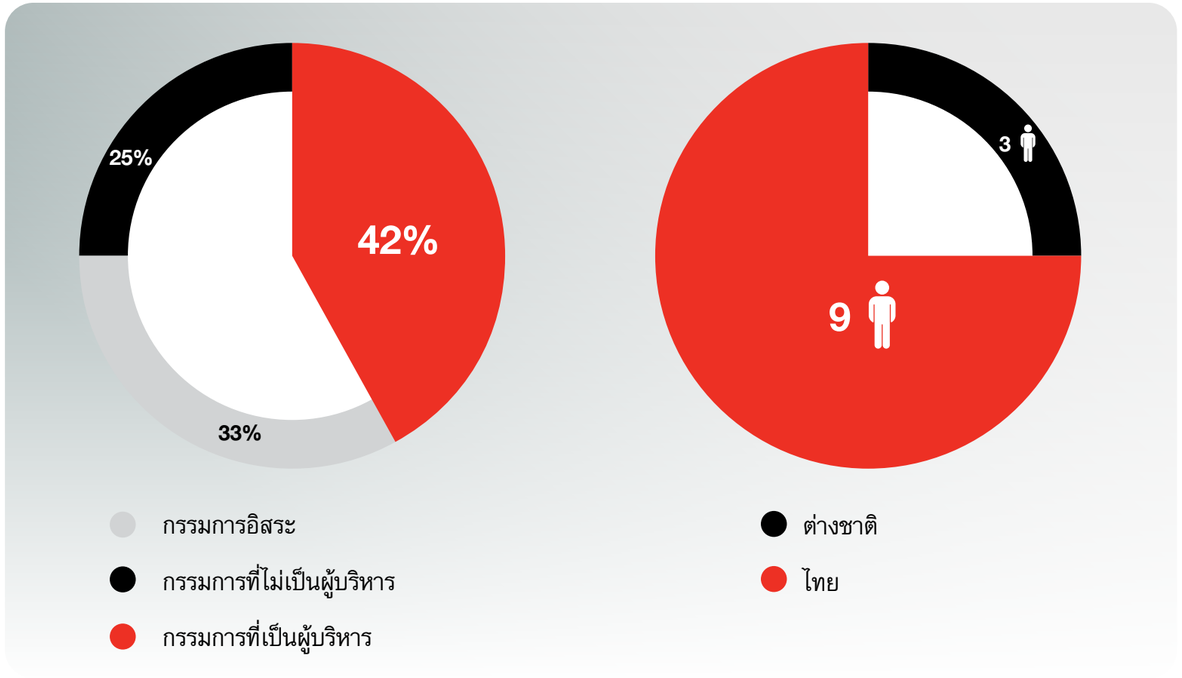
บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวงศ์ หรือ นายรอชแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้





การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และบริษัทย่อย
7. พิจารณาอนุมัติ และ/หรือ ให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ ที่ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ไว้อย่างเหมาะสม โดยมุ่งสร้างสำนึกความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ สร้างความเข้าใจและให้ยึดถือปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด ควบคู่ไปกับข้อบังคับและระเบียบของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทตามความเหมาะสม
10. จัดให้มีระบบการคัดสรรบุคลากรที่จะเข้ามารับผิดชอบในตำแหน่งบริหารที่สำคัญอย่างเหมาะสม และมีกระบวนการสรรหาที่โปร่งใสเป็นธรรมโดยผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและประธานกรรมการบริหาร จะได้รับการแต่งตั้งโดยใช้มติเสียงข้างมากของคณะกรรมการบริษัท
11. ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
12. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
13. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
14. จัดทำรายงานประจำปีและรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
15. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัทฯ
16. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ (GRI 2-13)

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทฯ อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 2 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบมีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการตรวจสอบ

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมีนางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ 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 คณะกรรมการบริษัทควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีและส่งรายงานทางการเงินที่ถูกต้องแม่นยำ และเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง โยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือการว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ อย่างครบถ้วน
4. พิจารณาคัดเลือก รวมทั้งเสนอแต่งตั้งผู้สอบบัญชีภายนอกที่มีคุณสมบัติพร้อมค่าสอบบัญชีที่เกี่ยวข้อง โดยกระบวนการพิจารณาควรคำนึงถึงระดับความเป็นอิสระ ความน่าเชื่อถือ ความพร้อมของทรัพยากรบุคคล ตลอดจนประสบการณ์ของผู้สอบบัญชีที่ได้รับมอบหมายให้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ นอกจากนี้ ควรมีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ โดยไม่ต้องมีส่วนร่วมของฝ่ายจัดการ อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณาทบทวนรายการระหว่างกันที่เสนอทั้งหมดหรือข้อเสนอที่อาจเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าธุรกรรมดังกล่าวมีความสมเหตุสมผลและเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ
6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยรายงานในรายงานประจำปีของบริษัทฯ โดยรายงานให้ลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลและรายละเอียดดังต่อไปนี้ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด
   1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน รวมทั้งความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินของบริษัทฯ
   2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ

3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
5) ความเห็นเกี่ยวกับธุรกรรมที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
7) ความเห็นโดยรวมหรือความเห็นที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ
8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

7. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน
8. ทบทวนประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ สังคม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ ภาษี ไอที และความเสี่ยงจากการทุจริต
9. ดำเนินกิจกรรมอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายและตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบรวมทั้งจัดทำรายงานการดำเนินกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง

ในการปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัท ในขณะที่คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่รับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบหรือหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทจะต้องเปิดเผยและแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อสมาชิกและขอบเขตความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบตาม ตามรูปแบบและขั้นตอนตามที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดภายในสาม (3) วันทำการ นับแต่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้ผ่านระบบสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่เหมาะสมที่คณะกรรมการตรวจสอบกำหนด
    1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
    3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการแก้ไขโดยทันที ให้กรรมการตรวจสอบรายงานการมีอยู่ของรายการหรือการดำเนินการดังกล่าวต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานผลการสอบทานเบื้องต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. และ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ตลอดจนผู้สอบบัญชี ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากผู้สอบบัญชีถึงพฤติกรรมที่น่าสงสัยของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินกิจการของนิติบุคคล ที่อาจละเมิดกฎหมายกรรมกาตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจดังต่อไปนี้
    1) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจเชิญผู้บริหาร หัวหน้าแผนกที่เกี่ยวข้อง หรือพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เข้าร่วมการประชุม ให้คำอธิบายและแสดงความคิดเห็น หรือจัดส่งเอกสารตามความจำเป็นและเห็นว่าจำเป็น
    2) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมภายใน
        - อนุมัติกฎบัตรการควบคุมภายในที่สอดคล้องกับความรับผิดชอบทางธุรกิจของบริษัทฯ
        - สร้างความเข้าใจระหว่างผู้สอบบัญชี คณะกรรมการบริษัท และสำนักงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
        - อนุมัติการแต่งตั้ง เลิกจ้าง โยกย้าย เลิกจ้าง และพิจารณาค่าตอบแทนหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
        - รับรองความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน
        - ในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้คณะกรรมการตรวจสอบ ฝ่ายตรวจสอบภายในต้องจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปี และนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาอนุมัติ การปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบประจำปีอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของฝ่ายบริหาร เนื่องจากผลการตรวจสอบบางรายการจำเป็นต้องแก้ไขทันทีตามคำสั่งของผู้บริหาร
    3) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับผู้สอบบัญชี
        - สอบทานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี
        - เสนอบุคคลเข้าเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และค่าสอบบัญชีประจำปีต่อคณะกรรมการบริษัท จากนั้นที่ประชุมผู้ถือหุ้นจะอนุมัติ
        - พิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชีเพื่อกำหนดค่าบริการอื่นๆ และงานให้คำปรึกษาที่จัดทำโดยผู้สอบบัญชี
        - ปรึกษากับผู้สอบบัญชีในกรณีที่บริษัทฯ ประสบกับสถานการณ์ทุจริตหรือคอร์รัปชันที่มีนัยสำคัญ
        - หลังจากที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับแจ้งกรณีที่ผู้สอบบัญชีสงสัยว่ากรรมการหรือบุคคลใดที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตนให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานผลเบื้องต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. และผู้สอบบัญชีภายในสามสิบ (30) วันนับแต่วันที่ผู้สอบบัญชีแจ้งต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่ดำเนินการหลังจากได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชีแล้ว ให้ผู้สอบบัญชีแจ้งสำนักงาน ก.ล.ต.
12. อำนาจหน้าที่อื่นๆ

คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจตรวจสอบผู้ที่เกี่ยวข้องและเรื่องต่างๆ ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการหาที่ปรึกษาภายนอกหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางเพื่อให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

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

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

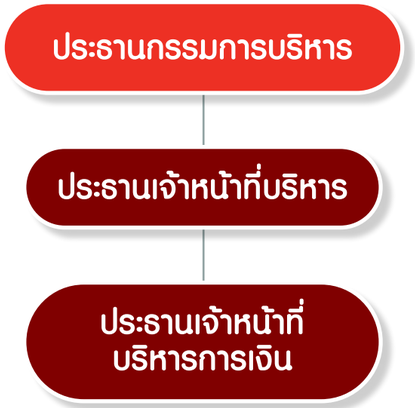
1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัทฯ
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากลั่นกรองและนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวม โดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบ ดูแล การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัทฯ

ผู้บริหารของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทฯ ในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทฯ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัทฯ เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัทฯ อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทฯ ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัทฯ
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัทฯ ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมาย หรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

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

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บริษัทฯ มิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

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

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

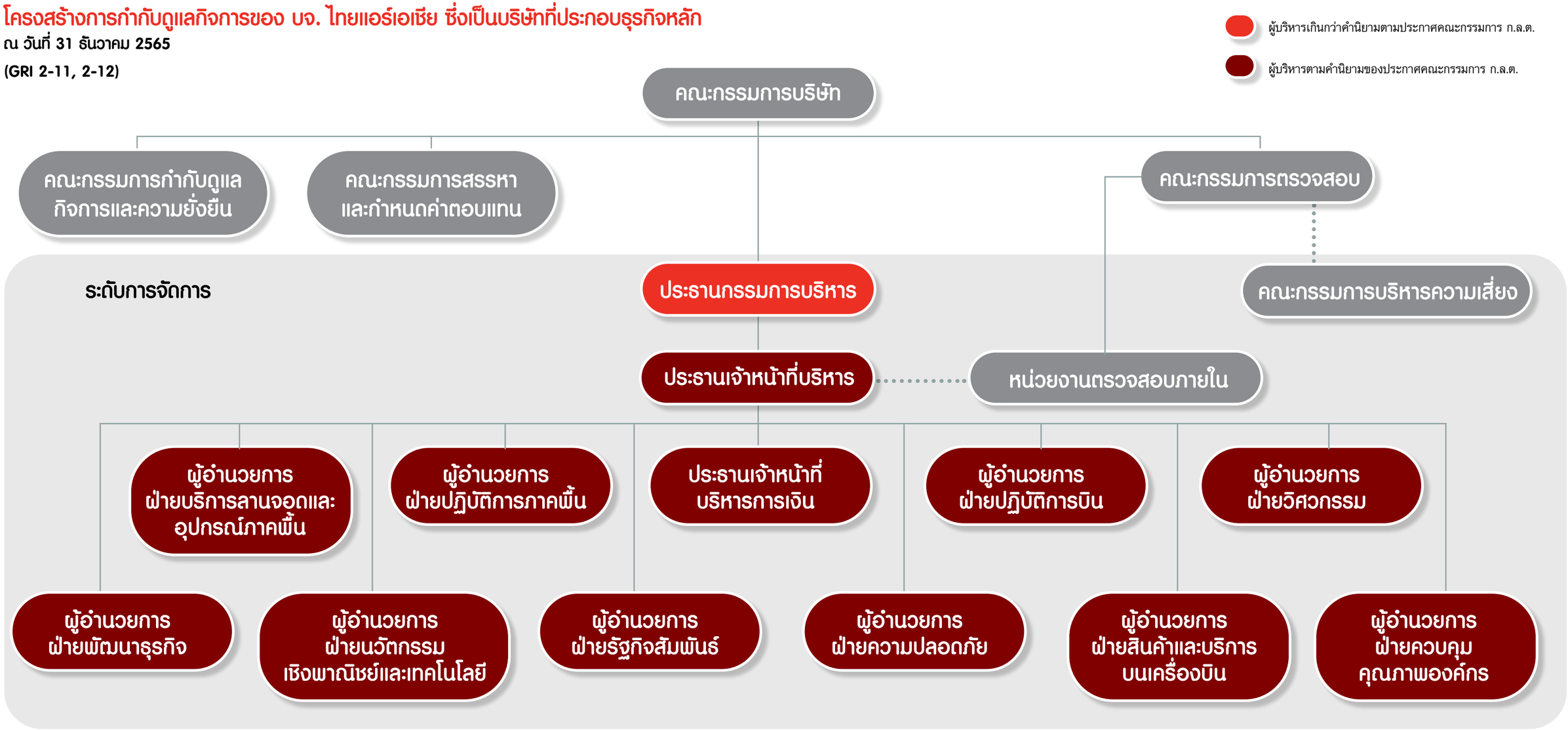
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด



โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(GRI 2-11, 2-12)



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน ที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการ/ กรรมการอิสระ
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ
8. นางภัทรา บุศราวงศ์ [1]	กรรมการ
9. นายรอชแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ

หมายเหตุ: [1] ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่นางภัทราบุศราวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ มีผลตั้งแต่วันที่ 13 พฤษภาคม 2565 แทน นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม ซึ่งลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

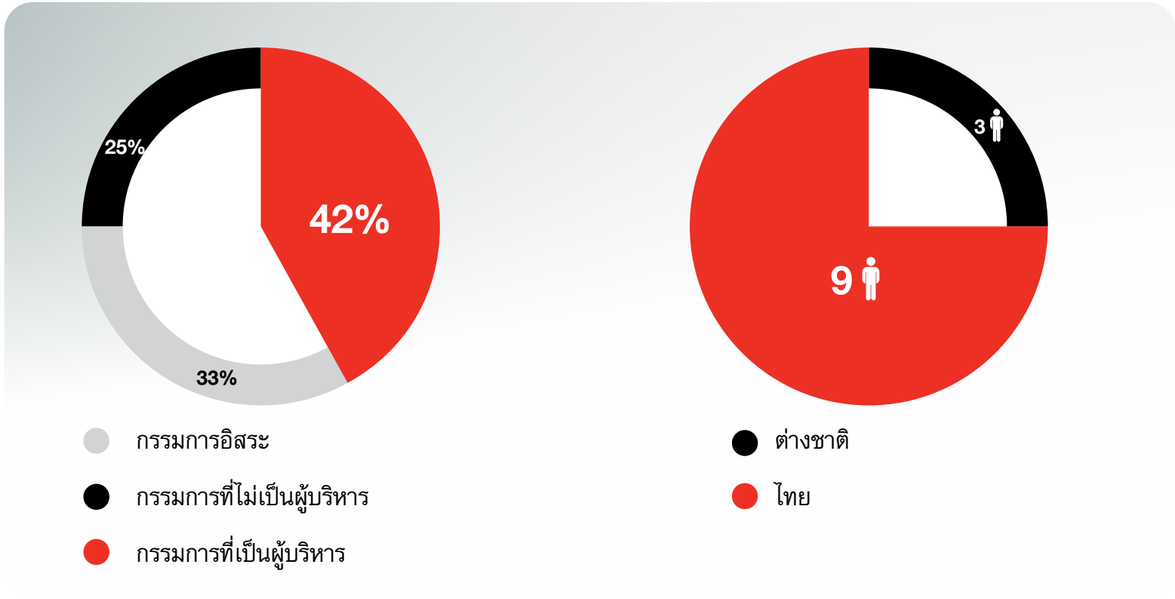
บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา และ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร ลงลายมือชื่อร่วมกับ นางภัทรา บุศราวงศ์ หรือ นายรอชแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

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





การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

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

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรือ งบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือ ขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงาน หรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วงการจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้ หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญาหรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัทและกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 4 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบ มีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการตรวจสอบ

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมี นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ 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. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย และผู้บริหารระดับสูง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 4 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ 1 ท่าน กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานคณะกรรมการ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นาวาอากาศตรีดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นายบัญญัติ หรรษกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พร้อมทั้งผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร ผ่านการสร้างความตระหนักในเรื่องความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับ
2. ดูแล พัฒนา และติดตามการดำเนินการตามกรอบ และแนวทางเรื่องการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (เริ่มต้นตั้งแต่การระบุ การวิเคราะห์ การประเมิน การจัดการ การติดตาม และการรายงานความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ) ร่วมกับทุกแผนก รวมไปถึงเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจกลยุทธ์ การกู้คืนธุรกิจ แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ และการจัดการวิกฤต) เพื่อให้แน่ใจว่าองค์กรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่มีความขัดข้องเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง
3. ตรวจสอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็นทั้งในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง และการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมไปถึงในรายละเอียดของเรื่องกลยุทธ์ กรอบนโยบายและขั้นตอนต่างๆ แก่หน่วยงานภายในองค์กร ตั้งแต่ก่อนเริ่ม

บริหารความเสี่ยง จนกระทั่งนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อขอความคิดเห็นก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

4. พิจารณารายละเอียดเรื่องความเสี่ยงที่เปลี่ยนไปอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของแผนธุรกิจเชิงกลยุทธ์ ตามที่ได้รับอนุมัติพร้อมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้องและเห็นว่ามีความสำคัญ
5. ดูแลรายงาน และติดตามความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยการมอบหมายให้เจ้าของความเสี่ยง ได้รับผิดชอบในการจัดการติดตาม และรายงานความเสี่ยง โดยเฉพาะความเสี่ยงที่สำคัญพัฒนาแผนรองรับการจัดการความเสี่ยง เพื่อที่จะดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
6. ตรวจสอบรายงานการบริหารความเสี่ยงขององค์กรและการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นรายไตรมาส (ทั้งนี้เกี่ยวกับข้อมูลความเสี่ยงขององค์กร ความคืบหน้าของกิจกรรมการบริหารความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร รวมไปถึงสถานะของแผนการทำงานเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และรายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น)
7. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น รวมไปถึงความพร้อมในเรื่องของระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอ มีความพร้อม และสอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบสำหรับการบริหารความเสี่ยงในทุกๆ เรื่อง
8. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเอง เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม
9. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น
10. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในขั้นตอนเรื่องความต่อเนื่องของการจัดการธุรกิจและแผนการจัดการวิกฤต และแผนการตอบสนองได้รับการทดสอบและตรวจสอบเป็นระยะเพื่อให้มั่นใจถึงประสิทธิผลและความพร้อมในการตอบสนองในช่วงวิกฤตได้อย่างทันการณ์

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวม โดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบ ดูแล การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท

ผู้บริหารของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. เรืออากาศโท บัญญัติ หรรษกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
5. นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
6. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
7. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
8. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
9. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน
10. นายกฤษ พัฒนสาร	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
11. นายพล พุ่มพวง	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
12. นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
13. นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี [1]	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

หมายเหตุ: [1] คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งกรรมการนายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2566

บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของผู้บริหารแต่ละท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

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. ติดตามและรายงานสภาวะ 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 การบรรจุ

แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญาและ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนดหรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการดูแลค่าตอบแทนและผลประโยชน์ตามหลัก Performance-based Pay ที่เหมาะสมและเป็นธรรม เพื่อรักษาบุคลากรให้พร้อมเติบโตไปกับบริษัทในระยะยาว บริษัทเชื่อมั่นว่าด้วยการเตรียมความพร้อมและดูแลค่าตอบแทนและผลประโยชน์ที่เป็นธรรมจะช่วยรักษาบุคลากรของบริษัท เพื่อเป็นการสนับสนุนให้กระบวนการสืบทอดบุคคลมาดำรงตำแหน่งผู้บริหารมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัท

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูง มีดังนี้

1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงานเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีหรือไตรมาสที่ผ่านมา และวางแผนงานที่เป็นเป้าหมายในปัจจุบันที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัท โดยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานจะประกอบไปด้วย ดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางการเงิน ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และดัชนีชี้วัดคุณภาพจากปัจจัยภายนอก ในการประเมินผล โดยแบ่งเป็น 3 หมวดหมู่ ได้แก่
   - **เป้าหมายระดับบริษัท (Company Wide goal)**
     เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมขององค์กรที่ทางผู้บริหารระดับสูงทุกท่านต้องถือรับผิดชอบร่วมกัน เช่น อัตราการเติบโตของรายได้และยอดขาย อัตราส่วน EBITDA Margin รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้า (Customer NPS) รวมไปถึงค่าใช้จ่าย ค่าความเสียหาย และงบประมาณต่างๆ ด้านผู้โดยสาร ที่อาจเกิดขึ้น
   - **เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal)**
     เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับผิดชอบดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น
   - **เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal)**
     เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ความเป็นผู้นำ วัฒนธรรมองค์กร โครงการพิเศษที่ได้รับมอบหมาย และการพัฒนาตนเอง เป็นต้น
2. การประเมินรายไตรมาส (Quarterly review) เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในทุกๆ ไตรมาส เพื่อติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ และสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 89.98 ล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.53 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนรวมทั้งหมดของกิจการ) โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน คิดเป็นร้อยละ 94.75

ค่าตอบแทนอื่น

วัตถุประสงค์หลักของการให้ค่าตอบแทนอื่น คือการสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้กับผู้บริหารเช่นเดียวกับพนักงานทุกคน และช่วยเหลือเมื่อผู้บริหารหรือพนักงาน ประสบปัญหาสุขภาพ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต โดยการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ แผนประกันสุขภาพและสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนดดังนี้

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้แก่ผู้บริหาร โดยบริษัทได้สมทบในอัตราส่วนร้อยละ 7 และร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 4.15 ล้านบาท

แผนประกันสุขภาพ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีแผนประกันสุขภาพกลุ่มและประกันชีวิตกลุ่ม

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 4,478 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ ได้ดังนี้

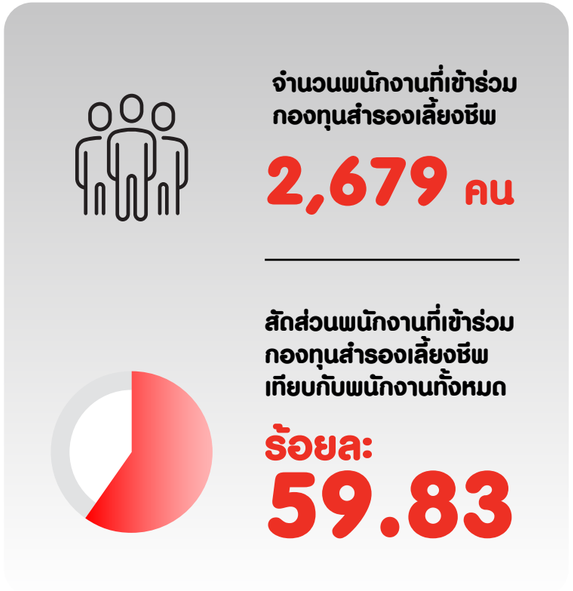
แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2565
นักบิน นักบินผู้ช่วย และนักเรียนการบิน	610
ลูกเรือ	1,027
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,120
วิศวกรรม	508
สำนักงานใหญ่	213
รวม	**4,478**

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

สำหรับปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,550.01 ล้านบาท

ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ โควิท-19 ยังคงต่อเนื่องในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีมาตรการ ขอความร่วมมือจากพนักงานให้ความสนับสนุนโครงการต่างๆ ในการลดค่าใช้จ่าย รวมถึงการสมัครใจใช้วันลาโดยไม่รับค่าจ้าง

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



โดยบริษัทมีการคัดเลือกผู้จัดการกองทุนที่รับปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนสำหรับผู้ลงทุนสถาบัน (Investment Governance Code: "I Code") และเป็นผู้จัดการกองทุนที่บริหารการลงทุนอย่างรับผิดชอบ ซึ่งมีการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนเป็นอย่างดี และมีแนวทางการลงทุนที่นำไปสู่ประโยชน์ที่ดีที่สุดของสมาชิกกองทุน ซึ่งก็คือพนักงานของบริษัทในระยะยาวได้

ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ นายอนุพันธ์ ตั้งปณิธานนันท์ เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. และขึ้นทะเบียนทำบัญชีตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการจัดทำงบการเงินและงบการเงินรวมของบริษัทฯ ได้อย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่บังคับใช้กับบริษัทมหาชนจำกัด และเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 56

เลขานุการบริษัท

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

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายให้ นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้าน

การตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 18 ปี คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

- บริษัทมอบหมายให้ นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- บริษัทมอบหมายให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎเกณฑ์และประกาศของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี เลขานุการบริษัท หัวหน้าตรวจสอบภายในและผู้ที่ดูแลงานด้านกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

นักลงทุนสัมพันธ์

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมี นายศิรภพ ปภัทธนันท์ เป็นหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5745-46
โทรสาร 02 562 5705
Email: taa_investorrelations@airasia.com
Website: www.aavplc.com

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุนทั้งแบบกลุ่มและแบบหนึ่งต่อหนึ่ง การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วมงานประชุมหรือสัมมนา (Conference) ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้งการร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมายผ่านระบบ IR Booking บนเว็บไซต์เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ในเวลาทำการได้ตลอดเวลา เพื่อให้นักลงทุนได้ซักถามแนวทางดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท ตลอดจนการตอบข้อซักถามจากนักลงทุนโดยตรงผ่านทางอีเมลและโทรศัพท์อย่างสม่ำเสมอ

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2565 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 5.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.00 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ มิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับงานบริการอื่นในปี 2565

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระและขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี



รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้นำ กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ให้บริษัทที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันบนพื้นฐานการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งควบคุมดูแลการบริหารงานอย่างมีประสิทธิผลเพื่อสร้างคุณค่าระยะยาวให้แก่ผู้ถือหุ้น กำหนดวัฒนธรรมองค์กรและค่านิยมที่ถูกต้อง และนำไปปฏิบัติในทั่วทุกระดับขององค์กร โดยกรรมการบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจทางธุรกิจและปฏิบัติอย่างมีเหตุผลว่าจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายตามความเหมาะสม

สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในปี 2565

ในปี 2565 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และตระหนักถึงความรับผิดชอบในฐานะผู้นำที่ต้องกำกับดูแลให้องค์กรมีการบริหารจัดการที่ดี โดยได้ปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน มีส่วนร่วมและให้ความเห็นชอบในการกำหนดกลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน ตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย รวมทั้งติดตาม ประเมินผล และดูแลรายงานการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอในการประชุมคณะกรรมการบริษัท อีกทั้งยังสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน เพื่อให้สามารถแข่งขันและมีผลประกอบกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย และคำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวมและสิ่งแวดล้อม และมีนโยบายและการวางแผนที่ดีเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างไม่ได้คาดหมาย

การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

การสรรหากรรมการ

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2565 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำเนินการผ่านกระบวนการสรรหาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2565 มีจำนวน 4 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ นายวีรยุทธ โพธารามิก นายศิโรตม์ เสตะพันธุ นายดิเนช นัมบิอาร์ และกรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายสันติสุข คล่องใช้ยา โดยการพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองจะพิจารณาจากความรู้ ความสามารถประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่หลากหลาย เหมาะสมกับโครงสร้างขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมทั้งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการพิจารณาผลการปฏิบัติงาน ความต่อเนื่องในการบริหารงาน และการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการของแต่ละท่านเป็นสำคัญ โดยกรรมการที่ได้รับการพิจารณาเห็นชอบให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกครั้งมีผลประเมินการปฏิบัติงานเฉลี่ยเกินกว่าร้อยละ 85 และมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2564 จนถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2565 แต่อย่างไรก็ตามไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อกรรมการเพื่อรับการคัดเลือกแต่อย่างใด

รายชื่อกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2565	คุณสมบัติ
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญในด้านกฎหมาย ด้านกลยุทธ์ และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดีและเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างเป็นอิสระ นอกจากนั้นยังสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อยได้อย่างเท่าเทียมและสามารถปฏิบัติหน้าที่และเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ
นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบด้วยความรู้ความสามารถด้านการบัญชีและการเงิน เศรษฐศาสตร์การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน และมีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ซึ่งจากความรู้ความสามารถดังกล่าว จะสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังสามารถเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างเป็นอิสระ นอกจากนั้นยังสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อยได้อย่างเท่าเทียมและสามารถปฏิบัติหน้าที่และเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ

รายชื่อกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2565	คุณสมบัติ
นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีประสบการณ์ในด้านการบริหารมามากกว่า 20 ปี ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่สามารถให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังมีความเชี่ยวชาญในหลากหลายด้าน เช่น การบัญชีและการเงิน การบริหารจัดการและการบริหารธุรกิจ การตลาดและการสื่อสารการตลาด เศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม การกำกับกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังสามารถเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างอิสระ
นายสันติสุข คล่องใช้ยา (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะประสบการณ์จากการเป็นผู้บริหารระดับสูงภายในองค์กร ซึ่งทำให้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินเป็นอย่างดีมากว่า 10 ปี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ ด้านการตลาด ด้านกลยุทธ์ และการจัดการบริหารความเสี่ยง รวมทั้งมีส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ ได้เป็นอย่างดีมาโดยตลอด

ตามรายละเอียดข้างต้นคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน จึงเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เห็นชอบให้กรรมการที่ครบกำหนดตามวาระทั้ง 4 ท่าน กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจึงนำเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการตามหลักเกณฑ์ต่อไป

สำหรับการลงมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งผ่านที่ประชุมผู้ถือหุ้น กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง โดยบริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทีละท่าน ซึ่งที่ประชุมมีมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน

นอกจากนี้ ในปี 2565 บริษัทฯ ได้มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ โดยเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติแต่งตั้ง นางภัทรา บุศราวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทน นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม ซึ่งได้ลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการได้ผ่านกระบวนการกลั่นกรองและผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนแล้วว่า นางภัทรา บุศราวงศ์ เป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้มีความเหมาะสม ทั้งด้านคุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้ความสามารถ และความพร้อมในการจะอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ รวมทั้งความชำนาญเฉพาะด้านที่จำเป็นต้องมีในคณะกรรมการบริษัท และเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งยังมีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในด้านต่างๆ ดังนี้

รายชื่อกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	คุณสมบัติ
นางภัทรา บุศราวงศ์ (กรรมการ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนมีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการบัญชีและการเงิน และมีประสบการณ์ในด้านธุรกิจการบินจากการดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารระดับสูงภายในกลุ่มแอร์เอเชียมามากกว่า 8 ปี จึงทำให้มีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นอย่างดี รวมทั้งสามารถให้คำปรึกษาแนะนำนโยบายการบริหารงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และพร้อมสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทฯ มาโดยตลอด นอกจากนี้ยังช่วยส่งเสริมบทบาทของกรรมการผู้หญิง และสนับสนุนความหลากหลายทางเพศให้เพิ่มขึ้นในโครงสร้างของคณะกรรมการบริษัท

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็น

พนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีศักยภาพและมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงจำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายพล พุ่มพวง ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย และ นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

รายชื่อผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	คุณสมบัติ
นายพล พุ่มพวง (ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการจัดการการวิเคราะห์ กำหนดและพัฒนานโยบายความปลอดภัยในการบิน มีประสบการณ์ ความเข้าใจในการกำกับดูแล ประเมินวิเคราะห์ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยส่วนต่างๆ ขององค์กร ให้คำปรึกษาผู้บริหาร สื่อสารให้การอบรมพนักงานเพื่อยกระดับความปลอดภัยทุกด้าน เช่น Flght Safety, Cabin Safety, Groud Safety และวิศวกรรมอากาศยาน
นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์ (ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการสร้างเครือข่ายความร่วมมือด้านการพัฒนาธุรกิจ ส่งเสริมให้เกิดโครงการความร่วมมือให้เกิดรายได้ทางธุรกิจ และมีประสบการณ์ในด้านวางแผนการจัดทำแผนกลยุทธ์การพัฒนาและสร้างภาพลักษณ์องค์กรที่ช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มแก่ธุรกิจ นำเสนอกลยุทธ์ขององค์กรในระยะสั้นและระยะยาว เพื่อสร้างธุรกิจที่ต่อยอดจากธุรกิจเดิมขององค์กร

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบริษัทย่อย เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น รวมทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่

สำหรับในปี 2565 กรรมการและผู้บริหาร ได้เข้าร่วมการอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ ดังนี้

1. หลักสูตรการตรวจสอบการกำกับดูแลกิจการ จัดอบรมโดยสภาวิชาชีพบัญชี
2. หลักสูตรภาษีอากรสำหรับธุรกรรมระหว่างประเทศ จัดอบรมโดยสภาวิชาชีพบัญชี
3. หลักสูตรความรู้พื้นฐานด้านการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์ จัดอบรมโดยสภาวิชาชีพบัญชี
4. หลักสูตรร่างมาตรฐานการเปิดเผยข้อมูลความยั่งยืนของ ISSB จัดอบรมโดยสภาวิชาชีพบัญชี
5. หลักสูตร CFO Refresher รุ่นที่ 3/2565 หัวข้อ “ประเด็นด้านการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG) ที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การดำเนินงาน การเปิดเผยข้อมูลและรายงานทางการเงินของบริษัทจดทะเบียน” จัดอบรมโดยศูนย์ส่งเสริมการพัฒนาความรู้ตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

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

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุมดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2565 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงานของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	93	93
คณะกรรมการตรวจสอบ	97	93
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	97	96

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2565 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงานของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	94	95
คณะกรรมการตรวจสอบ	98	94
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	98	100
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	97	99
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	100	99

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

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

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

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

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และกำหนดให้มีกรรมการเข้าร่วมประชุมอย่างน้อยกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม โดยคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน โดยประธานคณะกรรมการบริษัทหารือร่วมกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารและเลขานุการบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นชอบวาระการประชุม ซึ่งกรรมการท่านอื่นสามารถเสนอวาระการประชุมหรือหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาพิจารณาได้ รวมทั้งมีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท

กรรมการทุกท่านให้ความสำคัญและอุทิศเวลาในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และการประชุมผู้ถือหุ้น โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แต่ละท่าน ในปี 2565 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2565	การประชุม		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	เข้า	4/4	4/4	2/2
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	เข้า	4/4	4/4	2/2
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	เข้า	4/4	4/4	
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	เข้า	4/4		
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	เข้า	4/4		
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	เข้า	4/4		
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	เข้า	4/4		
8. นางภัทรา บุศราวงศ์ [1]	-	3/4		
9. นายรอชแมน บิน โอมาร์	เข้า	4/4		
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	เข้า	4/4		
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	เข้า	3/4		2/2
12. นายยุทธพงศ์ มา	เข้า	3/4		

หมายเหตุ: [1] นางภัทรา บุศราวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทน นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม ซึ่งได้ลาออก โดยมีผลเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565 ดังนั้น นางภัทรา บุศราวงศ์ จึงได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นครั้งแรกในการประชุมครั้งที่ 2/2565

โดยในปี 2565 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 10 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 2 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ละท่าน ในปี 2565 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุม				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5	4/4	2/2	1/1	
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	5/5	4/4			
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	5/5	4/4			
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	5/5				
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	5/5		2/2	0/1	1/1
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	5/5			1/1	1/1
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	5/5			1/1	1/1
8. นางภัทรา บุศราวงศ์ [1]	3/5				
9. นายรอชแมน บิน โอมาร์	5/5				
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	5/5				
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/5		2/2		
12. นายยุทธพงศ์ มา	4/5				

หมายเหตุ: [1] นางภัทรา บุศราวงศ์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทน นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม ซึ่งได้ลาออก โดยมีผลเมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565 ดังนั้น นางภัทรา บุศราวงศ์ จึงได้เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นครั้งแรกในการประชุมครั้งที่ 3/2565

โดยในปี 2565 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 10 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 80 และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 60 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

ค่าตอบแทนกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2565 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 6 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 11.28 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,600,000	1,200,000	80,000	2,880,000
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,280,000	960,000	80,000	2,320,000
3. นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	1,280,000	960,000		2,240,000
4. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,200,000		80,000	1,280,000
5. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ)	1,280,000			1,280,000
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	1,280,000			1,280,000

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

การใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของกรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทฯ กำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น โดยในปี 2565 กรรมการและบุคคลในครอบครัว ได้ใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเป็นจำนวน 29 ใบ

ค่าตอบแทนกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2565 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 6 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.58 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)				
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	รวม
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน)	500,000	400,000	80,000	40,000	1,020,000
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	400,000	320,000			720,000
3. นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	400,000	320,000			720,000
4. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	240,000		80,000		320,000
5. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ)	400,000				400,000
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	400,000				400,000

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2565

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 65	จำนวนหุ้น ณ 31 ม.ค. 65	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการอิสระ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร	2,312,088,286	2,325,088,286	(13,000,000)	19.01
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	6,041,214	7,041,214	(1,000,000)	0.05
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	234,706	234,706	-	0.0019
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นางภัทรา บุศราวงศ์	กรรมการ	375,531	375,531	-	0.0031
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายรอชแมน บิน โอมาร์	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
12. นาย ยุทธพงศ์ มา	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ในปี 2565 ที่ผ่านมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้พิจารณาส่งกรรมการจำนวน 12 ท่าน และผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน เข้าเป็นกรรมการและผู้บริหารใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยการส่งกรรมการเพื่อเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยเป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากการประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ โดยบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในบริษัทย่อยมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทย่อย และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทฯ และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัท และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป และดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

โดยในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการรายงานสภาวการณ์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคของโครงการต่างๆ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อย อย่างสม่ำเสมอ โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทย่อย ที่อาจก่อให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ตลอดจนการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และ/หรือ รายการที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ

ให้บริษัทฯ ทราบโดยครบถ้วน ถูกต้อง และภายในกำหนดเวลาที่สมควรตามที่บริษัทฯ กำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทได้รับทราบและสามารถให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำได้ทันท่วงที

การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และจรรยาบรรณธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงเพื่อสร้างคุณค่าในระยะยาวและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ในรอบปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้กำหนดให้ทบทวนนโยบายดังกล่าวเพื่อปรับปรุงให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีครอบคลุมเรื่อง 1) ความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน 2) การไม่เลือกปฏิบัติและสิทธิมนุษยชน 3) การรักษาความปลอดภัยของข้อมูลและระบบสารสนเทศ 4) การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งผลการติดตามพบว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแนวทางของแต่ละประเด็นได้อย่างครบถ้วนแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีอีก 4 เรื่อง ดังต่อไปนี้

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยหากบุคคลใดมีส่วนได้เสียหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในรายการที่พิจารณา บุคคลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลที่ดูแลในเรื่องดังกล่าวทราบ และไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ โดยในปีที่ผ่านมาผลการติดตามการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีดังนี้

1. ไม่มีกรรมการท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารในธุรกิจเดียวกันหรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. ในปี 2565 ไม่มีการรายงานการมีส่วนได้เสียจากพนักงานซึ่งดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และบริษัทย่อย

โดยในปี 2565 ที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่พบการกระทำที่ละเมิดนโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในให้เป็นไปตามกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะมอบให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติ โดยให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ

นอกจากนี้ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

ทั้งนี้ ในปี 2565 ที่ผ่านมาไม่พบการรายงานและการกระทำที่ฝ่าฝืนการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและกระบวนการเพื่อต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยคณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลระบบควบคุมภายใน และผู้บริหารมีหน้าที่สร้างความตระหนักและสื่อสารการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตกับพนักงานทุกคน โดยในปีที่ผ่านมาการดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและการดำเนินการเมื่อตรวจพบกรณีทุจริตสรุปได้ดังต่อไปนี้

การดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน	การดำเนินการเมื่อพบกรณีทุจริต
1. พนักงานทุกคนต้องอบรมและทดสอบความรู้ความเข้าใจนโยบายต่อต้านการให้หรือรับสินบนและการคอร์รัปชัน 2. จัดส่ง email เพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบถึงความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตคอรัปชัน รวมทั้งแนวทางป้องกัน เช่น การงดรับของขวัญช่วงเทศกาล แนวทางการใช้สิทธิประโยชน์บัตรโดยสารของพนักงาน	ในปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการตรวจสอบและไม่พบกรณีทุจริตภายในองค์กรใดๆ

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

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

ในปีที่ผ่านมา มีเบาะแสและข้อร้องเรียนทั้งสิ้น 1 กรณี ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางกฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็น	ผลการตรวจสอบ	การดำเนินการและแนวทางแก้ไข
พนักงานได้กล่าวอ้างกับบุคคลภายนอกว่าสามารถจัดหาตั๋วโดยสารแบบเหมาเป็นจำนวนหลายรอบในราคาพิเศษให้ได้ แต่เมื่อทางบุคคลภายนอกมีการโอนเงินมาให้แล้วทางพนักงานไม่สามารถออกตั๋วโดยสารให้ได้จริงตามที่กล่าวอ้าง ผู้เสียหายจึงดำเนินการแจ้งให้บริษัททราบผ่านช่องทางผู้แจ้งเบาะแสเพื่อทำการตรวจสอบ	มีการกระทำผิดจริง และพนักงานได้ถูกให้พ้นสภาพจากการเป็นพนักงาน	ฝ่ายบุคคลได้ดำเนินการติดต่อบุคคลภายนอกเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติมและพบว่าพนักงานมีการกระทำผิดจริง จึงได้ทำการเรียกพนักงานคนดังกล่าวมาสอบสวน พนักงานได้ยอมรับว่ากระทำผิดจริงตามที่ถูกกล่าวอ้าง และได้พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานทันทีภายหลังจากวันที่ได้ดำเนินการสอบสวน

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2565 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	4/4
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	4/4
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	4/4

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2565 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	4/4
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	4/4
3. นายดิเนช นัมบิอาร์	4/4

ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังนี้

1. การสอบทานงบการเงินคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของงบการเงินรายไตรมาสและ ประจำปี 2565 ร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินโดยได้สอบทานประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินจนเป็นที่มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ จึงได้ให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้ว
2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในโดยพิจารณาแผนงานการตรวจสอบภายใน 2565 และรายงานผลการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินของผู้สอบบัญชีที่ได้รายงานไว้ว่าไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญและไม่มีข้อสังเกตเป็นพิเศษเกี่ยวกับรายงานทางการเงินและการควบคุมภายในรวมทั้งพิจารณาผลการประเมินระบบการควบคุมภายในของฝ่ายจัดการตามกรอบแนวทางปฏิบัติด้านการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO 2013) โดยใช้ “แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน” ของสำนักงานก.ล.ต. ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทสำหรับรอบบัญชี 2565 และเปิดเผยผลการประเมินระบบการควบคุมภายในดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจภายในและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญอันอาจจะกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัท
3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีอิสระและมีประสิทธิผล โดยให้ความเห็นชอบต่อและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี 2565 จัดทำขึ้นตามความเสี่ยงสำคัญของบริษัท รวมทั้งพิจารณาความเพียงพอของบุคลากร และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานและความคืบหน้าในการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการ

ตรวจสอบในประเด็นที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพ การตรวจสอบภายใน ด้วยการส่งเสริมบุคลากรฝ่ายตรวจสอบภายใน เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีกระบวนการประเมินและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กร จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและติดตามดูแลการบริหารความเสี่ยงสำคัญทุกด้านของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยตัวแทนจากหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้เข้ารายงานความคืบหน้าให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้ปีละ 1 ครั้ง
5. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและถูกต้อง รวมทั้งส่งเสริมให้บริษัท มีระบบธรรมาภิบาล การบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มีความโปร่งใสและมีจริยธรรม ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
6. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ
7. สอบทานและอนุมัติกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายใน
8. สอบทานรายการและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันเป็นการดำเนินการตามเงื่อนไขทางการค้าปกติทั่วไป ไม่มีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ มีความเป็นธรรม สมเหตุสมผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่พบรายการใดที่ผิดปกติ และมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างครบถ้วนเพียงพอ
9. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 และ/หรือ นางสาวมณีรัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และ/หรือ นางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม
10. สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและกำกับดูแลให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎระเบียบ นโยบาย และดำเนินกิจการต่างๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทโดยไม่พบข้อบ่งชี้ที่ทำให้เชื่อว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตาม และ/หรือการปฏิบัติที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนด ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สรุปภาพรวมปี 2565 คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยติดตามการดำเนินงานของบริษัทโดยมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ และมีความเห็นว่าบริษัทได้จัดทำรายงานทางการเงินในสาระสำคัญอย่างถูกต้องโดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน เชื่อถือได้ และในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทก็ได้จัดการดูแลให้มีจัดการรายการเกี่ยวโยงกันด้วยความโปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด และมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน รวมทั้งบริษัทจัดให้มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เพียงพอ เหมาะสม รวมทั้งมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเพียงพอและโปร่งใสเชื่อถือได้

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการประชุมขึ้น 1 ครั้ง โดยแผนกบริหารความเสี่ยงจะรายงานผลการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงการขอพิจารณาและอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงในปีที่ผ่านมามีรายละเอียดดังนี้

- รับทราบและทบทวนรายละเอียดของความเสี่ยงหลักขององค์กร ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการจัดการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมให้กับแผนกบริหารความเสี่ยง
- ทบทวนกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยง
- อนุมัติรายละเอียดความเสี่ยงขององค์กร สำหรับการเปิดเผยในรายงานประจำปี 2565
- เสนอเครื่องมือวัดค่าความเสี่ยงที่สำคัญ Key Risk Indicator (KRI) ว่าความเสี่ยงเกิดขึ้นได้อย่างไร

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นถึงความเหมาะสมในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมถึงพิจารณากำหนดค่าตอบแทน ให้แก่คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาให้ความเห็นชอบการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2565
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการตรวจสอบประจำปี 2565
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประจำปี 2565
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งกรรมการใหม่แทนท่านที่ลาออก
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีการจัดประชุมทั้งสิ้น 1 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งกำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม รวมทั้งติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้ ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนในปีที่ผ่านมามีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน
- พิจารณาอนุมัติประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจ (Materiality)
- พิจารณาให้ความเห็นการเปิดเผยรายงานความยั่งยืนและการกำกับดูแลกิจการในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
- ติดตามผลการดำเนินการของประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจและกิจกรรมการลงทุนทางสังคม
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่มีการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม เพื่อปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติและความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงกำหนดระเบียบการปฏิบัติงานที่ชัดเจนอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบการรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 โดยมีกรรมการตรวจสอบทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยการซักถามข้อมูลจากหน่วยงานตรวจสอบภายใน และการอนุมัติแบบประเมินซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมทั้งรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบแล้วสรุปได้ว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบติดตาม คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเพียงพอและเหมาะสม โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งบริษัทมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวโยงกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอ สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการบริษัทเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ ไม่มีความเห็นที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการบริษัทแต่อย่างใด

นอกจากนี้ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2565 ในการตรวจสอบกระบวนการต่างๆ ของบริษัท ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2565 ได้ให้ความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตว่า งบการเงินของบริษัทได้จัดทำโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 2/2565 เมื่อวันที่ 13 พฤษภาคม 2565 มีมติอนุมัติแต่งตั้ง นางสาวอภิรดี ปุณณินท์ ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในและเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ด้วยวุฒิการศึกษาและประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายใน มาเป็นระยะเวลากว่า 18 ปี ทั้งนี้ ภายหลังการสิ้นสุดสัญญาว่าจ้าง ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้ง นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทฯ ให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในและเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท โดยมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายในการกำกับดูแลและการบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ มากว่า 20 ปี รวมทั้งได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน ได้แก่ การฝึกอบรมการตรวจสอบภายในสมัยใหม่ และหลักสูตรพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลกับการตรวจสอบภายใน เป็นต้น

คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่า นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ หัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในและเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ประเมินผลงาน ถอดถอน โยกย้าย เลิกจ้าง ผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัทฯ ได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าตรวจสอบภายใน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่ และดาวน์โหลด”

การมีส่วนร่วมในสมาคมต่างๆ

(GRI 2-28)

สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสมาชิกในสมาคมสายการ บินประเทศไทย (Airlines Association of Thailand) และเป็นสมาชิกในสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (Tourism Council of Thailand)



รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 31 ธันวาคม 2564 สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 47.43 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย
3) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 39.86 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
4) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
5) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX เป็นบริษัทในเครือของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 13.8 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
6) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร และนางภัทรา บุศราวงศ์ โดยนายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49
7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	IAAX เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย
8) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมการร่วมกับ TAA คือ นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ TIMB
9) Tune Talk Sdn Bhd (TTSB)	Tune Group Sdn. Bhd. ถือหุ้นทางตรงใน TTSB ร้อยละ 25.1 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ TIMB
10) Tune Talk (Thailand) Limited	Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) Limited ผ่าน Tune talk international Sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่งถือหุ้นใน Tune Talk (Thailand) Limited ร้อยละ 48
11) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc.
12) AirAsia SEA Limited (เดิม: AirAsia (IHQ) Limited) (IHQ)	IHQ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายรอชแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวงศ์
13) BIGLIFE Sdn Bhd (เดิม: Big Loyalty Sdn Bhd) (BIG)	BIG เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
14) AirAsia (Mauritius) Limited (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
15) Bangkok Aviation Center Plc. (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (โดยถือหุ้นร้อยละ 41) คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ซึ่งเป็นกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA
16) Airasia SEA Sdn Bhd (เดิม: AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd) (AASEA)	AASEA เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
17) Wealth Ventures Co., Ltd. (Wealth Ventures)	Wealth Ventures เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (โดยถือหุ้นร้อยละ 74.59) คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ซึ่งเป็นกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA
18) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	TIPLC มีกรรมการร่วมกับ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ และนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร นอกจากนี้นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 11.43 และ Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 49 ของ TIPLC
19) AirAsia Com Travel Sdn Bhd (ACT)	ACT เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
20) AirAsia Com Travel (Thailand) Ltd. (ACTTH)	ACTTH เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
21) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (TEL)	TEL เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
22) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (TH Branch) (TEL (TH branch))	TEL (TH branch) เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
23) Teleport (Thailand) Co., Ltd. (TELTH)	TELTH เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45.40 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
24) Capital A Berhad (Capital A)	Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
25) Santan Restaurant Sdn Bhd (STR)	STR เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
26) Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (AAC)	AAC เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
27) Velox Technology (Thailand) Co., Ltd. (Velox)	Velox เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
28) Teleport Commerce Malaysia Sdn Bhd (TELMY)	TELMY เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
29) Asia Digital Engineering Sdn Bhd (ADE)	ADE เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
30) Airasia Technology Centre Singapore Pte. Ltd. (ATS)	ATS เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
31) Airasia Digital Sdn Bhd (AAD)	AAD เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
32) AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited) (AAGL)	AAGL เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ AAGL เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA)
33) Airasia Com (Vietnam) Company Limited (ACTVN)	ACTVN เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)
34) Teleport Commerce (Thailand) Company Limited (TELCOMTH)	TELCOMTH เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45.40 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม: AirAsia Aviation Limited)

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAB (2) IAA (3) AAI (4) AAX (5) TAAX (6) PAAI (7) IAAX (8) AAJ (9) ACT	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A เกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับ Capital A เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของ Capital A ผ่านเว็บไซต์แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทใน Capital A ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น **การกำหนดราคา:** ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	6,018,092,677	489,432,407	
	ลูกหนี้รับแทน - AAB	3,078,684,859	432,105,534	
	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	109,719,260	21,157,818	
	ลูกหนี้รับแทน - IAA	19,230,495	53,468,697	
	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	-	
	ลูกหนี้รับแทน - AAI	69,025,304	66,723,621	
	1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	22,046,435	
	ลูกหนี้รับแทน - AAX	-	-	
	1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	135,906,593	101,506,019	
	ลูกหนี้รับแทน - TAAX	231,630,895	193,010,599	
	1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	13,615,489	10,278,684	
	ลูกหนี้รับแทน - PAAI	3,619,505	67,893,485	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	2,470	
	ลูกหนี้รับแทน - IAAX	-	948,959	
	1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	1,654,603	
	ลูกหนี้รับแทน – AAJ	-	2,218,370	
	1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ ACT รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	282,789,082	58,294,018	
	ลูกหนี้รับแทน - ACT	50,687,827	-	
	1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB	774,354,316	17,972,231	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAB	146,872,092	16,998,035	
	1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA	260,980,312	2,182,636	
	เจ้าหนี้รับแทน - IAA	62,856,477	342,261	
	1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX	20,407,891	237,451	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAX	7,833,888	-	
	1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX	499,777,567	487,450	
	เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	381,179,221	83,323	
	1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAAI	160,910,858	16,730,033	
	เจ้าหนี้รับแทน - PAAI	6,380,565	3,186,522	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI	107,536	230,118	
	เจ้าหนี้รับแทน – AAI	31,868,000	31,610,900	
	1.16 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ	-	31,372	
	เจ้าหนี้รับแทน – AAJ	-	6,719,632	
	1.17 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน ACT	293,139,639	12,540,507	
	เจ้าหนี้รับแทน – ACT	41,512,027	2,315,359	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายใน Capital A

(1) AAB (2) IAA (3) AAX (4) TAAX (5) PAAI (6) AAI (7) IAAX (8) AAJ (9) TIMB (10) TTSB (11) GFB (12) IHQ	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันใน Capital A ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็กอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายใน Capital A บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้องและทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงานค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้น กับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB	75,284,277	127,345,884	**การกำหนดราคา:** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	76,994,297	235,754,003	
	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	2,863,614	5,602,447	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	998,090	18,297,936	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(13) AGZ	**2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX**	-	428,468	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
(14) BIG	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX	-	-	
(15) ACT				
(16) ACTTH	**2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX**	14,229,039	92,254,097	
(17) AASEA	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	326,689,356	278,828,724	
(18) TELTH				
(19) Capital A	**2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI**	1,762,897	6,186,449	
(20) TEL	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	1,648,448	44,157,369	
(21) STR				
(22) TIPLC	**2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI**	-	688,039	
(23) AAC	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAI	4,095,719	4,810,704	
(24) TEL (TH branch)				
(25) Velox	**2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX**	-	-	
(26) TELMY	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAAX	-	81,257	
(27) ADE				
(28) AACE	**2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ**	-	-	
(29) TELCOMTH	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAJ	-	320,551	
(30) AAGL				
(31) ACTVN	**2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB**	-	61,164	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TIMB	-	116,944	
	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	292,462	1,682,988	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TTSB	292,630	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	-	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – GFB	48,209	48,209	
	2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	17,067,661	22,258,825	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – IHQ	23,808,087	19,721,342	
	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	523,657	1,139,296	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AGZ	2,612,096	1,419,844	
	2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน BIG	-	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – BIG	-	-	
	2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Capital A	2,995,468	792	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – Capital A	183,220	-	
	2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIPLC	-	541,399	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TIPLC	2,244,833	3,081,634	
	2.17 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACT	294,891,620	34,991,548	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – ACT	298,309	5,657,798	
	2.18 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACTTH	14,418,766	17,988,491	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – ACTTH	674,460	15,101,438	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	2.19 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAC	-	1,025	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAC	10,431	10,083	
	2.20 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TELTH	117,619	154,230	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TELTH	59,777	3,531,193	
	2.21 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TEL	4,346,735	10,569,536	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TEL	1,283,532	1,225,995	
	2.22 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TEL (TH branch)	23,779,935	1,827,953	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TEL (TH branch)	10,840,596	380,829	
	2.23 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AASEA	1,859,284	2,452,485	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AASEA	203,290	2,452,485	
	2.24 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน STR	1,756,015	534,408	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – STR	2,293,588	532,033	
	2.25 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Velox	360,800	905,763	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – Velox	1,266,563	905,763	
	2.26 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TELMY	-	1,784	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TELMY	-	1,784	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	2.27 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TELCOMTH	80,267	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – TELCOMTH	-	-	
	2.28 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAGL	158,865	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAGL	157,873	-	
	2.29 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACTVN	361,310	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย – ACTVN	46,518	-	
	2.30 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	247,916,752	229,278,957	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	-	324,437,505	
	2.31 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	31,131,174	1,137,323	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – IAA	18,812,679	7,324	
	2.32 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAI	6,538,427	6,458,293	
	2.33 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	15,364	1,500,656	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAX	-	-	
	2.34 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	4,241,600	7,177,555	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	1,698,418	300,000	
	2.35 PAAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	930,804	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	-	19,224	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	2.36 AAJ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	18,840	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAJ	-	572,312	
	2.37 ACT ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	26,648,719	6,510,011	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – ACT	4,328,951	1,897,034	
	2.38 AACE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	1,667,820	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AACE	-	1,667,820	
	2.39 AASEA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	20,213,630	29,721,823	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – AASEA	39,893,222	28,236,003	
	2.40 Capital A ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	2,068,623	79,326,979	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - Capital A	84,639,296	82,494,934	
	2.41 TELTH ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	14,370,519	9,586,442	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – TELTH	35,085	3,708,479	
	2.42 TEL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	298,963	638,128	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TEL	121,462	-	
	2.43 TEL (TH branch) ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,593,654	7,621,403	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TEL (TH branch)	330,369	7,978	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	2.44 ADE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	4,388,497	5,916	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - ADE	52,239	5,916	
	2.45 TELCOMTH ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	18,632	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TELCOMTH	-	-	
	2.46 IHQ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	16,069,427	2,750,971	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - IHQ	4,484,218	55,494	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายใน Capital A

(1) AAI (2) AAX	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันใน Capital A เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายใน Capital A ชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทใน Capital A มีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระ โดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทใน Capital A จะคำนวณหนี้ ที่เกิดขึ้นระหว่างกัน และจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
	3.1 ดอกเบี้ยรับ: บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			**อัตราดอกเบี้ย:** อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันใน Capital A เป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปี
	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAI			**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI	-	-	
	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	463,886	448,449	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAX			
	ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX	-	-	
	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX	-	-	

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 18 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่ Capital A ต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
	4.1 ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	1,578,243,429	588,650,210	
	เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	1,067,141,472	1,267,593,983	**การกำหนดอัตราค่าเช่า:** ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	195,435,092	249,038,754	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกัน ในลักษณะ Pooling Purchase

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

(1) AAM (2) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM และ AAB ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืน เมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	5.1 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	246,051,554	188,931,133	**การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:** ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	299,158,806	93,665,147	
	ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	1,066,512,164	669,800,552	
	5.2 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	848,196,280	182,610,958	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	891,458,661	79,351,397	
	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	2,687,676,439	4,958,623,692	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของ Capital A เช่นเดียวกับสายการบินอื่นใน Capital A AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ
	6.1 ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	72,745,708	-	**การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:** อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา
	เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	-	12,605,706	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAB (2) ADE	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ ADE			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ ADE การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของ Capital A และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ตกลงกับบุคคลภายนอก **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	7.1 ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	29,672	324,459	
	เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	-	381,981	
	7.2 ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - ADE	6,017,024	-	
	เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - ADE	1,421,076	-	

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของบริการจัดจำหน่ายออนไลน์และรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารโดย AACOM
	8.1 ค่าบริหารจัดการ - AAB	-	-	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB	-	-	

9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่
	9.1 ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	-	55,015,576	
	เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	-	-	**การปันส่วนขาดทุน (กำไร):** กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทใน Capital A เป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	17,195,650	16,623,450	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

(1) BAC	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ BAC			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาศิษย์การบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่นักบินฝึกหัด
	10.1 ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC	-	487,850	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก
	เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC	-	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

11. ค่าเครื่องหมายการค้า

(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB			ตั้งแต่มกราคม 2556 AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
	11.1 ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	-	-	
	เจ้าหนี้ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	-	-	**การกำหนดราคา:** ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของค่าบริหารจัดการโดย Capital A

12. รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย

(1) TIMB (2) GFB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
	12.1 รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ - TIMB			**การกำหนดราคา:** ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
	ค่าเบี้ยประกันภัย	3,786,298	1,808	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	946,575	452	
	เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	480,128	856	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
	12.2 รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ - GFB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	87,571,796	59,553,263	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	14,967,562	9,920,638	ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท
	เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	40,665,641	32,240,055	และคณะกรรมการตรวจสอบ
	ลูกหนี้ค่าบริหารจัดการ	-	-	

13. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)

(1) AAV	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV และ Capital A
(2) Capital A	และ Capital A เพื่อการให้คำปรึกษาและนโยบายการจัดการ			เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ
				การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ
	13.1 ค่าบริหารจัดการ - AAV	25,000,000	25,000,000	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAV	46,812,500	20,441,624	**การกำหนดราคาซื้อขาย:** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่าย
				ที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
	13.2 ค่าบริหารจัดการ - Capital A	99,815,060	76,729,171	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - Capital A	196,147,021	80,622,960	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา
				เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการ
				จากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

(1) AASEA	AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการ			AASEA ให้บริการทางด้านการบริหารบุคลากร บัญชีการเงิน และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัท
(2) AAB	สารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A			ใน Capital A โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(3) IHQ	AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา			แก่บริษัทใน Capital A จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทใน Capital A ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
	14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากรและการจัดการสารสนเทศ - AASEA	-	-	**การกำหนดราคา:** ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทใน Capital A ที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากรและการจัดการสารสนเทศ - AASEA	-	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	14.2 ค่าบริการทางด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	-	301,376	
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	-	115,295	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	14.3 ค่าบริการอื่น - IHQ	359,310,618	396,680,002	
	เจ้าหนี้ค่าบริการ - IHQ	435,068,369	255,405,560	

15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

(1) BIG	BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าใน Capital A โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A			BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าใน Capital A โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A
	15.1 ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	34,649,197	9,766,684	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหนี้ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	22,313,375	9,794,274	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	15.2 รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BIG	29,686,464	26,304,437	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ลูกหนี้รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BIG	35,216,834	27,558,060	

16. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) Tune Talk (Thailand)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand)			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป
	16.1 ซื้อสินค้า - Tune Talk (Thailand)	-	-	
	เจ้าหนี้ค่าสินค้า - Tune Talk (Thailand)	-	-	

17. งานบริการด้านความปลอดภัย

(1) AAI	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) เบงกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เชนไน (MAA) ภูวเนศวร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ AAI เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย โดย AAI จะให้บริการรักษาความปลอดภัยสำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิ (COK), บังกาลอร์ (BLR), กัลกัตตา (CCU), ชัยปุระ (JAI), เชนไน (MAA), ข้อมูลท่าบิจู แพตเนค (BBI) และ วิสาขปัตนัม (VTZ) **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	17.1 งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI	8,234,439	171,729	
	เจ้าหนี้งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI	39,156,643	33,132,051	

18. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) Wealth Ventures	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
	18.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ - Wealth Ventures	12,804	45,087	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหนี้ - Wealth Ventures	662,257	639,257	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

19. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

(1) AGZ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน
	19.1 ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	-	-	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส
	เจ้าหนี้ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	-	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

20. งานบริการภาคพื้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) AAX (2) AGZ (3) AAI	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A
	20.1 ค่าบริการภาคพื้น – AAX	-	-	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น – AAX	-	-	
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	20.2 ค่าบริการภาคพื้น – AGZ	-	71,306,293	
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น – AGZ	-	46,777,815	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	20.3 ค่าบริการภาคพื้น – AAI	-	1,476,099	
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น – AAI	13,248,864	13,898,405	

21. งานบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) TAAX	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX
				การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	21.1 รายได้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX	42,730	49,650	
	ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX	42,730	6,237,775	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) TIPLC (2) ADS	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่ TIPLC ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการโฆษณาแก่ TIPLC ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty
	22.1 รายได้ค่าโฆษณา - TIPLC	-	-	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - TIPLC	-	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	22.2 รายได้ค่าโฆษณา - ADS	-	-	
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - ADS	-	-	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

23. ค่าบริการอื่น

(1) ACT	ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์			ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์
				การกำหนดราคา: อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	23.1 ค่าบริการอื่น - ACT	562,710,453	135,779,211	
	เจ้าหนี้ค่าบริการอื่น - ACT	235,937,605	74,132,590	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

24. รายได้ค่าขนส่ง

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) TEL (2) TELTH (3) TEL (TH branch)	TAA แต่งตั้งให้ TEL และ TELTH เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA			TAA แต่งตั้งให้ TEL และ TELTH เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA
	24.1 รายได้ค่าขนส่ง - TEL	13,328,857	2,814,096	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TEL	12,638,662	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	24.2 รายได้ค่าขนส่ง - TELTH	-	65,022,988	
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TELTH	-	-	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	24.3 รายได้ค่าขนส่ง - TEL (TH branch)	54,908,825	41,497,222	
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TEL (TH branch)	22,990,802	2,219,500	

25. รายได้ค่าบริหารวิศวกรรม

(1) TAAX	TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAAX			TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAAX
	25.1 รายได้ค่าบริหารวิศวกรรม - TAAX	41,976,275	30,206,200	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าบริหารวิศวกรรม - TAAX	176,568,957	160,297,909	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

26. เงินกู้

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565 (12 เดือน)	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564 (12 เดือน)	เหตุผลและความจำเป็น
(1) TAA	TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน			TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน
	26.1 เงินกู้ยืมคงเหลือ - TAA	89,000,000	2,450,000,000	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวถือเป็นรายการสนับสนุนเงินทุนสำหรับบริษัทย่อยเพื่อใช้ในการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ดอกเบี้ยจ่าย - TAA	1,362,000	379,124	

27. ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์

(1) ATS (2) AAD	ATS และ AAD ให้บริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์แก่ TAA			ATS และ AAD ให้บริการให้คำปรึกษาด้านข้อมูลเพื่อสนับสนุนและให้คำแนะนำ TAA ในกระบวนการนโยบาย และแนวทางปฏิบัติ
	27.1 ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	2,508,304	18,912,864	
	เจ้าหนี้ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	22,223,963	19,010,710	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	27.2 ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - AAD	1,770,107	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 60 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - AAD	1,770,107	-	
				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 ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

EMPOWERING ALL TOWARD INCLUSIVE GROWTH

เติมเต็มโอกาส เพื่อทุกการเติบโต ร่วมกัน



www.pttor.com



งบการเงิน

ณ 31 ธันวาคม 2565
บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

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

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริตหรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายวิเชฐ ตันติวานิช)
ประธานกรรมการ

(นายสันติสุข คล่องใช้ยา)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1.2 ซึ่งระบุว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการและมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จะดีขึ้นแต่จำนวนเที่ยวบินยังไม่กลับไปสู่จำนวนใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่างๆ ในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอก ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้า ในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

นอกจากเรื่องที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่องเรื่องสำคัญในการตรวจสอบพร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

อันเนื่องมาจากผลกระทบต่อธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ข้าพเจ้าให้ความสำคัญเรื่องการพิจารณาการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน เครื่องบิน อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 15, 13, 11, 14 และ 12 ตามลำดับ

การประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวถือเป็นประมาณการทางบัญชีที่สำคัญที่ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการระบุหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและการประมาณการมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจากหน่วยสินทรัพย์นั้น ทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าของหน่วยสินทรัพย์

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์หรือไม่ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำการทดสอบข้อสมมติที่สำคัญที่ใช้ในการประมาณการมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนจากสินทรัพย์ที่จัดทำโดยฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัท ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าวตามแบบจำลองทางการเงิน และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์ เพื่อการลงทุนและสินทรัพย์สิทธิการใช้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการบัญชีและรายละเอียดเกี่ยวกับภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 31 โดยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะสามารถรับรู้รายการได้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์ในอนาคตได้ ซึ่งในการพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลแตกต่างชั่วคราวหรือผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้นั้นต้องอาศัยดุลยพินิจของฝ่ายบริหารอย่างมากในการจัดทำแผนธุรกิจและประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามแผนธุรกิจที่ได้อนุมัติแล้ว ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและได้ประเมินประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตซึ่งเป็นข้อมูลชุดเดียวกันกับประมาณการกระแสเงินสดในการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ตลอดจนทดสอบการคำนวณประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตตามข้อมูลและข้อสมมติต่างๆ และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตโดยเฉพาะอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 26 เป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ใช้งบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้ การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมากผ่านหลากหลายช่องทางการจำหน่ายตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้องและการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ตรวจทานผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง และการรับรู้รายได้ ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชี โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้

- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง

- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี

- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงิน คือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่ หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อ

ข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิดการปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้

- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่นซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

กุลวพี ปิยะวรรณสุทธิ์

กุลวพี ปิยะวรรณสุทธิ์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6137
บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 23 กุมภาพันธ์ 2566

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	797,800	5,359,583	1,242	4,646,039
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	853,692	563,283	4,775	3,544
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	2,539,893	1,094,586	46,973	20,442
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	6	-	-	89,000	2,450,000
สินค้าคงเหลือ		401,262	230,274	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน		5,819	12,447	224	199
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		452,399	96,269	1,531	1,424
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	6	184,600	316,500	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์		874	-	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		5,236,339	7,672,942	143,745	7,121,648
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	6, 16	898,714	783,651	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์		583	-	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	9	-	-	16,863,246	6,967,115
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	6, 10	3,055,768	4,958,624	-	-
ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	11	4,185,034	5,277,491	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้	12	25,025,902	28,284,478	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	13, 15	14,859,467	14,862,686	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	14	514,261	543,632	-	-
ค่าความนิยม	15	8,824,826	8,824,826	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	31	2,084,630	-	6,408	6,408
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		59,449,185	63,535,388	16,869,654	6,973,523
รวมสินทรัพย์		64,685,524	71,208,330	17,013,399	14,095,171

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินรวม 2564	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2564
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	17	750,000	750,000	-	-
หุ้นกู้ระยะสั้น	18	742,934	79,266	-	-
เจ้าหนี้การค้า		1,463,521	989,232	-	-
เจ้าหนี้อื่น		393,067	852,105	791	54,051
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	1,421,970	1,305,710	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน -					
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	827,952	941,710	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	999,757	1,799,895	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6, 22	6,331,068	5,931,611	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		4,750,937	2,425,485	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		4,137,787	2,462,262	880	953
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	38	74,154	22,993	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		21,893,147	17,560,269	1,671	55,004
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน -					
สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	19	2,560,339	3,094,192	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	20	1,417,798	999,257	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า -					
สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	6, 22	30,125,390	31,543,568	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	23	732,794	782,439	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	38	1,650	68,628	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	31	-	331,178	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		34,837,971	36,819,262	-	-
รวมหนี้สิน		56,731,118	54,379,531	1,671	55,004

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	24				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 12,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท		1,285,000	1,285,000	1,285,000	1,285,000
ทุนออกจำหน่ายและชำระมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ 12,164,285,713 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท					
(2564: หุ้นสามัญ 9,878,571,429 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท)		1,216,429	987,857	1,216,429	987,857
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	24	14,668,379	10,896,951	14,668,379	10,896,951
หุ้นกู้แปลงสภาพ - ส่วนประกอบที่เป็นทุน	21	1,200,000	2,200,000	1,200,000	2,200,000
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	25	48,500	48,500	48,500	48,500
ยังไม่ได้จัดสรร		(9,178,902)	6,126,335	(121,580)	(93,141)
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		-	(58,544)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		7,954,406	20,201,099	17,011,728	14,040,167
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	9.2	-	(3,372,300)	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		7,954,406	16,828,799	17,011,728	14,040,167
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		64,685,524	71,208,330	17,013,399	14,095,171

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....

กรรมการ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท, ยกเว้นกำไรต่อหุ้นแสดงเป็นบาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2565	2564	2565	2564
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
รายได้จากการขายและบริการ	26	17,553,287	3,828,469	25,000	25,000
รายได้อื่น	27	737,464	679,753	1,250	710
รวมรายได้		18,290,751	4,508,222	26,250	25,710
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ		23,533,471	11,223,275	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		678,426	240,087	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,032,606	995,480	56,828	71,732
ค่าใช้จ่ายอื่น	29	1,521,857	3,899,978	1	-
รวมค่าใช้จ่าย		26,766,360	16,358,820	56,829	71,732
ขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงาน		(8,475,609)	(11,850,598)	(30,579)	(46,022)
รายได้ทางการเงิน		29,186	50,397	2,160	696
ต้นทุนทางการเงิน	30	(2,219,499)	(1,898,813)	(20)	(87,357)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้		(10,665,922)	(13,699,014)	(28,439)	(132,683)
รายได้ภาษีเงินได้	31	2,451,560	1,741,067	-	5,381
ขาดทุนสำหรับปี		(8,214,362)	(11,957,947)	(28,439)	(127,302)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้		115,899	262,028	-	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	38	(5,025)	(1,344)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		110,874	260,684	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท, ยกเว้นกำไรต่อหุ้นแสดงเป็นบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2565	2564	2565	2564
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	*23*	125,227	165,747	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		125,227	165,747	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		236,101	426,431	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(7,978,261)	(11,531,516)	(28,439)	(127,302)
การแบ่งปันขาดทุน					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(8,029,997)	(6,647,484)	(28,439)	(127,302)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	*9.2*	(184,365)	(5,310,463)		
		(8,214,362)	(11,957,947)		
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(7,846,226)	(6,386,946)	(28,439)	(127,302)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(132,035)	(5,144,570)		
		(7,978,261)	(11,531,516)		
ขาดทุนต่อหุ้น	*33*				
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด					
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(0.6921)	(1.2985)	(0.0025)	(0.0249)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)		11,602,838	5,119,513	11,602,838	5,119,513

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	สำรองสำหรับต้นทุนการป้องกันความเสี่ยง	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	485,000	2,599,808	-	48,500	11,337,158	(207,860)	3,504	(204,356)	14,266,110	3,094,206	17,360,316
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(6,647,484)	-	-	-	(6,647,484)	(5,310,463)	(11,957,947)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	114,725	146,565	(753)	145,812	260,537	165,893	426,430
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(6,532,759)	146,565	(753)	145,812	(6,386,947)	(5,144,570)	(11,531,517)
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	502,857	8,297,143	-	-	-	-	-	-	8,800,000	-	8,800,000
ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	-	-	2,200,000	-	-	-	-	-	2,200,000	-	2,200,000
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยลดลงจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของเงินลงทุน (หมายเหตุ 9)	-	-	-	-	1,321,936	-	-	-	1,321,936	(1,321,936)	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	987,857	10,896,951	2,200,000	48,500	6,126,335	(61,295)	2,751	(58,544)	20,201,099	(3,372,300)	16,828,799

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	สำรองสำหรับต้นทุนการป้องกันความเสี่ยง	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	987,857	10,896,951	2,200,000	48,500	6,126,335	(61,295)	2,751	(58,544)	20,201,099	(3,372,300)	16,828,799
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(8,029,997)	-	-	-	(8,029,997)	(184,365)	(8,214,362)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	125,227	61,295	(2,751)	58,544	183,771	52,330	236,101
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(7,904,770)	61,295	(2,751)	58,544	(7,846,226)	(132,035)	(7,978,261)
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	171,429	2,828,571	-	-	-	-	-	-	3,000,000	-	3,000,000
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	57,143	942,857	(1,000,000)	-	-	-	-	-	-	-	-
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยลดลงจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของเงินลงทุน (หมายเหตุ 9)	-	-	-	-	(7,400,467)	-	-	-	(7,400,467)	3,504,335	(3,896,132)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	1,216,429	14,668,379	1,200,000	48,500	(9,178,902)	-	-	-	7,954,406	-	7,954,406

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	485,000	2,599,808	-	48,500	34,161	3,167,469
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(127,302)	(127,302)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(127,302)	(127,302)
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	502,857	8,297,143	-	-	-	8,800,000
ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	-	-	2,200,000	-	-	2,200,000
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	987,857	10,896,951	2,200,000	48,500	(93,141)	14,040,167
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	987,857	10,896,951	2,200,000	48,500	(93,141)	14,040,167
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(28,439)	(28,439)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(28,439)	(28,439)
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	171,429	2,828,571	-	-	-	3,000,000
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	57,143	942,857	(1,000,000)	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	1,216,429	14,668,379	1,200,000	48,500	(121,580)	17,011,728

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนก่อนภาษี	(10,665,922)	(13,699,014)	(28,439)	(132,683)
รายการปรับกระทบยอดขาดทุนก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและหนี้สูญ	21,901	179,831	-	-
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ภาษีเงินได้	8,584	6,938	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,114,053	5,434,314	-	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	46,580	43,459	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	117,031	158,032	-	-
ผลต่างจากการยกเลิกสัญญาเช่า	(422,907)	-	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	98,046	(391,178)	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	1,447,963	4,145,121	-	-
รายได้ทางการเงิน	(29,186)	(50,397)	(2,160)	(696)
ต้นทุนทางการเงิน	2,219,499	1,894,879	20	87,357
ขาดทุนจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	(1,044,358)	(2,278,015)	(30,579)	(46,022)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(310,820)	(288,824)	(1,231)	(3,144)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,417,478)	(440,226)	(26,531)	(19,613)
สินค้าคงเหลือ	(170,988)	9,968	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(356,130)	192,444	(106)	(166)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	42,235	(202,648)	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	(51,895)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	602,144	(64,381)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(465,425)	473,155	(53,260)	53,484
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(327,580)	(2,115,315)	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	2,351,771	55,726	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,672,751	381,164	(73)	(173)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(10,142)	(17,738)	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	565,980	(4,346,585)	(111,780)	(15,634)
จ่ายภาษีเงินได้	(1,958)	(2,740)	(25)	(1,865)
ขอคืนภาษีเงินได้	-	2,303	-	2,303
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	564,022	(4,347,022)	(111,805)	(15,196)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย (เพิ่มขึ้น) ลดลงสุทธิ	-	-	2,361,000	(2,450,000)
เงินสดจ่ายเพื่อลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(9,896,132)	(3,900,000)
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(296,557)	(370,839)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์	(596,442)	(99,601)	-	-
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	30,604	50,397	2,160	317
เงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์	4,292,209	1,703,708	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์สิทธิการใช้	(123,397)	-	-	-
เงินสดจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
จากการลงทุนในบริษัทย่อย	(3,896,132)	-	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(589,715)	1,283,665	(7,532,972)	(6,349,683)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลงสุทธิ	-	(32,900)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะสั้นสุทธิ	663,668	80,000	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	30,000	-	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(677,765)	(74,038)	-	-
เงินสดรับสุทธิจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	1,413,164	-	-	-
ชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,800,000)	(300,000)	-	-
เงินสดรับจากหุ้นกู้แปลงสภาพ		2,200,000	-	2,200,000
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	(5,023,702)	(1,875,576)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(1,739,928)	(923,564)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(396,144)	(560,291)	(20)	(87,357)
เงินสดรับชำระค่าหุ้นเพิ่มทุน	3,000,000	8,800,000	3,000,000	8,800,000
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(4,530,707)	7,313,631	2,999,980	10,912,643
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(4,556,400)	4,250,274	(4,644,797)	4,547,764
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	5,359,583	1,110,369	4,646,039	-
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด	(5,383)	(1,060)	-	98,275
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 7)	797,800	5,359,583	1,242	4,646,039
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	250,000	-	250,000	-
เจ้าหนี้อื่นจากการซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น	(64,356)	82,141	-	-
เจ้าหนี้อื่นจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น	71,534	-	-	-
ค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	9,914	-	-	-
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์	-	12,294	-	-
โอนที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	-	548,227	-	-
โอนอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเป็นที่ดิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	18,718	-	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
โอนสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	3,212,137	1,714,858	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้ลดลงจากการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด	423,207	-	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าใหม่	2,972,216	1,211,858	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าใหม	682,628	3,728,108	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าใหม่	115,049	-	-	-
โอนเงินมัดจำการเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้				
จากการวัดมูลค่าการทำสัญญาเช่าใหม่	19,431	5,670	-	-
โอนเงินมัดจำการเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการวัดมูลค่าใหม่	15,117	125,128	-	-
หนี้สินตามสัญญาลดลงจากการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด	822,913	-	-	-
การขยายระยะเวลาเงินกู้ยืมจากระยะสั้นเป็นระยะยาว	-	250,000	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญา				
จากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	-	20,599	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการหักกลบหนี้กับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	423,398	366,821	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ที่อยู่ตามที่จดทะเบียนของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

ในระหว่างปี บริษัทฯ และบริษัทย่อย ("กลุ่มบริษัท") มีการปรับโครงสร้างทุนของกลุ่มบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียน และเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565
เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2565 บริษัทฯเข้าซื้อหุ้นของบริษัทฯร้อยละ 30.77 จากผู้ถือหุ้นอื่นจำนวน 19,600,000 หุ้น มูลค่ารวมทั้งสิ้น 116.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นมูลค่า 3,896 ล้านบาท

1.2 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ และมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จะดีขึ้น แต่จำนวนเที่ยวบินยังไม่กลับไปสู่จำนวนใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างมีนัยสำคัญ

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่างๆ ในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่าย และเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท ขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอก ดังนั้นจึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กลุ่มบริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

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

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น 2565 (%)	อัตราร้อยละของการถือหุ้น 2566 (%)
ถือตรง				
บริษัท ไทย แอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	100.00	69.22
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด				
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	ให้บริการด้านสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวและบริการ	ประเทศไทย	99.99	99.99

ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการโดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ข) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียม การเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสารค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รับรู้เมื่อได้ให้บริการการบินแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการการบินได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้โอนอำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากส่วนลดโดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา

4.3 สินค้าคงเหลือ

อาหาร เครื่องดื่มและของที่ระลึกแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนของสินค้าประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมสภาพตามที่สมควร

4.4 ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

บริษัทย่อยจะโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนเครื่องบินและเครื่องยนต์เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่

โดยบริษัทย่อยจะตัดจำหน่ายต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานหลังการซ่อมบำรุง ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือของค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่ทั้งจำนวน

ค่าเสื่อมราคาของอาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคาร	-	**29 ปี**
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 อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.5 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาเพื่อการก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุนภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต่ำนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

กลุ่มบริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้นกลุ่มบริษัทจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารที่ถูกจัดประเภทเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 29 ปี และรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน โดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและอาคารระหว่างก่อสร้าง

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลต่างระหว่างจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการจำหน่ายกับมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในปีที่ตัดรายการอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนออกจากบัญชี

4.8 ค่าความนิยม

บริษัทฯ บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯ จะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯ แสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม และจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

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

4.9 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม

และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อม ซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

4.10 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	**4 - 25**	**ปี**
พื้นที่	**3 และ 10**	**ปี**
ยานพาหนะ	**3 - 5**	**ปี**

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่าจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่ากลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่าการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกจำนวนเงินที่ได้รับตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการได้มาซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานรวมในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์อ้างอิงและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้จากสัญญาเช่า

4.11 เงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัท หากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม หักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กลุ่มบริษัทสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุน

ในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน นอกจากนั้นกลุ่มบริษัทจัดให้มีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ได้แก่ โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในกำไรหรือขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

4.14 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.15 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐ โดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.16 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับ การจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงินและลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว หมายความรวมถึง ตราสารอนุพันธ์ และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ย

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการและจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระซึ่งเป็นวันที่ส่งมอบสินทรัพย์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามปกติ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้นั้นและสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงินก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.17 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ เช่น สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ย และความผันผวนของราคาน้ำมัน ตามลำดับ

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึงเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัทใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกลุ่มบริษัททำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อ ดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่นๆ กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกลุ่มบริษัทคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้องค์ประกอบราคาปัจจุบันของสัญญาซื้อขายล่วงหน้า เครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

4.18 หุ้นกู้แปลงสภาพ

หุ้นกู้แปลงสภาพเป็นสกุลเงินบาทที่สามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญตามสิทธิของผู้ถือหุ้นกู้เมื่อจำนวนหุ้นที่จะออกให้แก่ผู้ถือมีกำหนดเป็นจำนวนแน่นอนและไม่ผันผวนตามการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรม

หุ้นกู้แปลงสภาพจะรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมของสิทธิในการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญองค์ประกอบของหนี้สินจะรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยผลแตกต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งสิ้นกับมูลค่ายุติธรรมขององค์ประกอบของส่วนของเจ้าของต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจะถูกปันส่วนไปยังต้นทุนเริ่มแรกตามสัดส่วนขององค์ประกอบของหนี้สินและองค์ประกอบของส่วนของเจ้าของ

ภายหลังการรับรู้มูลค่าเริ่มแรกองค์ประกอบของหนี้สินที่อยู่ในหุ้นกู้แปลงสภาพจะวัดมูลค่าโดยใช้วิธีทุนตัดจำหน่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงองค์ประกอบของส่วนของเจ้าของในหุ้นกู้แปลงสภาพจะไม่มีการวัดมูลค่าใหม่

ดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินทางการเงินรับรู้ในกำไรขาดทุน เมื่อมีการแปลงสภาพหนี้สินทางการเงินจะถูกจัดประเภทในส่วนของเจ้าของและไม่มีการรับรู้กำไรหรือขาดทุน

4.19 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัด

มูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรม ดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง

ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สินไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม

ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่คงค้างและสภาวะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกค้าที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกค้าที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการประเมินค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับธุรกรรมการขายที่มีผลผูกพันซึ่งได้เข้าทำในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันสำหรับสินทรัพย์ที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงจากราคาตลาดที่สามารถสังเกตได้หักด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มในการจำหน่ายสินทรัพย์นั้น ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการคิดลดกระแสเงินสด ซึ่งใช้ข้อมูลงบประมาณในช่วง 5 ปีข้างหน้าและไม่รวมถึงการปรับโครงสร้างใด ๆ ที่กลุ่มบริษัทยังไม่ได้มีผลผูกพันหรือการลงทุนในอนาคตที่สำคัญซึ่งจะทำให้สินทรัพย์นั้นดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนคืออัตราคิดลดที่ใช้ในแบบจำลองดังกล่าว ตลอดจนกระแสเงินสดรับในอนาคตที่คาดการณ์และอัตราการเติบโตที่ใช้เพื่อการคาดการณ์

ค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้น ๆ

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต

อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- AirAsia Aviation Group Limited (เดิมชื่อ "AirAsia Aviation Limited" บริษัทย่อยของ Capital A Berhad) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 43.00 (2564: ร้อยละ 45.12) ในบริษัทฯ
- คุณธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ (และครอบครัวแบเลเว็ลด์) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้บริหารของกลุ่มบริษัท
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2565	2564	2565	2564	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	25	25	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	1,578	589	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,094	372	-	-	ราคาตลาด
ค่าธรรมเนียมการให้บริการ	563	136	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานและบริการอื่นๆ	359	397	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริหารจัดการจ่าย	100	77	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	73	-	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าขนส่ง	68	109	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการวิศวกรรม	42	30	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้สำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	35	10	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	35	10	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริหารจัดการอื่น	16	10	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการภาคพื้นจ่าย	-	73	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	55	-	-	ปันตามสัดส่วนที่ใช้

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	46,823	20,442
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	2,838,522	1,375,152	150	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(298,629)	(280,566)	-	-
รวมลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิ	2,539,893	1,094,586	46,973	20,442
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	80,661	103,730	-	-
รวม	80,661	103,730	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น (หมายเหตุ 16)				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	114,774	145,308	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	17,196	16,624	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000	20,000	-	-
รวม	151,970	181,932	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน (หมายเหตุ 10)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	2,687,676	4,958,624	-	-
รวม	2,687,676	4,958,624	-	-

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	1,421,970	1,305,710	-	-
รวม	1,421,970	1,305,710	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า (หมายเหตุ 22)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	2,353,874	2,898,662	-	-
รวม	2,353,874	2,898,662	-	-

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565**	**เพิ่มขึ้นระหว่างปี**	**ลดลงระหว่างปี**	**ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565**
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	2,450,000	978,000	(3,339,000)	89,000
รวม	2,450,000	978,000	(3,339,000)	89,000

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเป็นการกู้ยืมที่ไม่มีหลักประกัน คิดดอกเบี้ยในอัตราคงที่ ร้อยละ 0.25 ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถามหรือเมื่อบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดเพียงพอ

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ผลประโยชน์ระยะสั้น	100,813	65,979	11,480	4,493
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	3,828	5,768	-	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	15	15	-	-
รวม	104,656	71,762	11,480	4,493

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
เงินสด	15,920	6,547	-	-
เงินฝากธนาคาร	372,230	5,293,036	1,242	4,646,039
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น	409,650	60,000	-	-
รวม	797,800	5,359,583	1,242	4,646,039

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 0.35 ต่อปี (2564: ร้อยละ 0.10 ถึง 0.25 ต่อปี)
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น คือ ส่วนของเงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัทย่อยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก่บริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ลูกหนี้การค้า				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	211,526	72,784	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	23,989	26,824	-	-
3 - 6 เดือน	21,575	1,436	-	-
6 - 12 เดือน	10,787	3,698	-	-
มากกว่า 12 เดือน	45,946	45,620	-	-
รวม	313,823	150,362	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(51,839)	(47,652)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	261,984	102,710	-	-
ลูกหนี้อื่น				
ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินรอเบิกคืน	415,374	132,684	-	-
ลูกหนี้กรมสรรพากร	154,899	360,462	4,054	3,062
อื่นๆ	65,638	10,796	721	482
รวม	635,911	503,942	4,775	3,544
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(44,203)	(43,369)	-	-
รวมลูกหนี้อื่น - สุทธิ	591,708	460,573	4,775	3,544
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	853,692	563,283	4,775	3,544

9. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

9.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงในงบเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
	(พันบาท)	(พันบาท)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(พันบาท)	(พันบาท)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	946,183	636,713	99.99	69.00	16,863,246	6,967,115
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด						
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2,500	2,500	99.99	99.99	2,500	2,500

บริษัทฯ ไม่มีเงินปันผลรับจากบริษัทย่อยในปี 2565 และ 2564

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญา ระหว่างผู้ถือหุ้น" กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Aviation Group Limited (เดิมชื่อ "AirAsia Aviation Limited") (บริษัทย่อยของ Capital A Berhad) บริษัท Capital A Berhad (เดิมชื่อ AirAsia Berhad) และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทฯมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทฯ ว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นมา และจากการปรับโครงสร้างทุนของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวในหมายเหตุ 1.1 มีผลให้ข้อตกลงสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น" สิ้นสุดลง

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

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 20,115,789 หุ้น เป็นมูลค่า 3,900 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 193.88 บาท ส่งผลให้บริษัทฯมีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 เป็นร้อยละ 69

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2565 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัทไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 19,600,000 หุ้น จากผู้ถือหุ้นอื่น มูลค่ารวมทั้งสิ้น 116.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นมูลค่า 3,896 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯมีสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อยละ 99.99

เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2564 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด ได้จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยวและบริการ โดยมีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท) และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ในบริษัทดังกล่าว

9.2 รายละเอียดของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

บริษัท	สัดส่วนที่ถือโดยส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยสะสม		ขาดทุนที่แบ่งให้กับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยในระหว่างปี	
	2565 (ร้อยละ)	2564 (ร้อยละ)	2565 (พันบาท)	2564 (พันบาท)	2565 (พันบาท)	2564 (พันบาท)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	-	31	-	(3,372,300)	(184,365)	(5,310,463)

9.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งเป็นข้อมูลก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
สินทรัพย์หมุนเวียน	5,225,917	3,019,235
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	38,734,484	42,489,509
หนี้สินหมุนเวียน	(22,027,299)	(19,975,707)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(34,837,971)	(36,488,084)

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: พันบาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
รายได้	18,289,501	4,507,512
ขาดทุน	(8,185,923)	(11,785,713)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	236,101	426,430
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(7,949,822)	(11,359,283)

สรุปรายการกระแสเงินสด

(หน่วย: พันบาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2565	2564
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	675,827	(4,327,892)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	3,304,257	1,280,848
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(3,891,687)	2,747,054
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น) (ลดลง) สุทธิ	88,397	(299,990)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	711,044	1,012,094
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5,383)	(1,060)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	794,058	711,044

9.4 งบการเงินของบริษัทย่อย

งบการเงินของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด จัดทำขึ้นโดยฝ่ายบริหารซึ่งยังไม่ได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารเชื่อว่างบการเงินดังกล่าวจะไม่มีความแตกต่างอย่างเป็นสาระสำคัญหากได้ถูกตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี

10. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันและผู้ให้เช่าอื่น ภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทย่อยจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่เมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งบริษัทย่อยจะบันทึกโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปเป็นต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น หรือตัดจำหน่ายตามระยะเวลาการซ่อมบำรุงที่ประมาณไว้สำหรับสินทรัพย์เช่า

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	4,958,624	5,856,110
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	368,091	370,839
ตัดจำหน่าย	(2,270,947)	(1,268,325)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,055,768	4,958,624

11. ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ที่ดิน	อาคาร	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	650,760	-	6,062,611	1,426,816	433,850	181,622	89,094	355,312	224,553	749,403	10,174,021
ซื้อเพิ่ม	-	-	1,716,279	8,625	2,233	594	335	651	826	167,021	1,896,564
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(1,807,898)	(118,033)	(11,281)	(3,261)	(2,717)	(44,775)	(35,349)	-	(2,023,314)
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,294	12,294
โอน	(223,523)	603,311	-	-	-	-	-	-	-	(928,015)	(548,227)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	427,237	603,311	5,970,992	1,317,408	424,802	178,955	86,712	311,188	190,030	703	9,511,338
ซื้อเพิ่ม	-	2,565	16,161	443,457	6,629	9,834	845	26,943	-	25,382	531,816
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	(4,887)	(1,424,825)	(411,462)	(9,484)	(6,607)	(30)	(8,911)	-	(147)	(1,866,353)
โอน	-	(12,815)	-	-	557	-	43	31,532	-	(599)	18,718
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	427,237	588,174	4,562,328	1,349,403	422,504	182,182	87,570	360,752	190,030	25,339	8,195,519

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ที่ดิน	อาคาร	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	-	-	2,174,256	839,396	252,003	125,535	76,108	322,102	154,197	-	3,943,597
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	4,007	268,662	105,992	36,673	17,301	5,747	13,966	24,162	-	476,510
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(34,212)	(56,265)	(11,261)	(3,261)	(2,693)	(42,771)	(35,797)	-	(186,260)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	-	4,007	2,408,706	889,123	277,415	139,575	79,162	293,297	142,562	-	4,233,847
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	26,828	183,538	96,216	34,014	12,860	4,633	21,318	21,883	-	401,290
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(610,748)	(9)	(135)	(5,433)	(30)	(8,297)	-	-	(624,652)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	-	30,835	1,981,496	985,330	311,294	147,002	83,765	306,318	164,445	-	4,010,485
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	427,237	599,304	3,562,286	428,285	147,387	39,380	7,550	17,891	47,468	703	5,277,491
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	427,237	557,339	2,580,832	364,073	111,210	35,180	3,805	54,434	25,585	25,339	4,185,034

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
2564 (จำนวน 392 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	476,510
2565 (จำนวน 327 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	401,290

ในระหว่างปี บริษัทย่อยได้โอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินจำนวน 5 ลำ (2564: ขายเครื่องบินและธุรกรรมการเช่ากลับจำนวน 2 ลำ) โดยการชำระหนี้และค่าปรับในการบอกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด เพื่อใช้เครื่องบินจำนวน 4 ลำและอีก 1 ลำที่บริษัทย่อยเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เพื่อขายเครื่องบินและธุรกรรมการเช่ากลับกับบริษัทเอกชนในต่างประเทศสองแห่ง รายการดังกล่าวประกอบด้วยการขายและให้เช่าเพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจตามปกติ โดยบริษัทย่อยได้บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวนรวม 41 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายอื่นตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 29 (2564: ขาดทุนจากการจำหน่าย 43 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 1,867 ล้านบาท (2564: 2,221 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์ ยานพาหนะและเครื่องบินจำนวน 3 ลำ (2564: ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวน 4 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 3,553 ล้านบาท (2564: 4,149 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

12. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	พื้นที่	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	28,252,210	138,217	136,918	28,527,345
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	1,217,528	-	42,028	1,259,556
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	3,853,236	-	-	3,853,236
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(1,714,858)	-	-	(1,714,858)
ลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	-	(20,599)	-	(20,599)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(3,532,453)	(41,697)	(46,052)	(3,620,202)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	28,075,663	75,921	132,894	28,284,478
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	3,047,699	58,998	-	3,106,697
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	697,745	-	-	697,745
ลดลงจากการบอกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(3,635,344)	-	-	(3,635,344)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(3,338,406)	(38,965)	(50,303)	(3,427,674)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	24,847,357	95,954	82,591	25,025,902

13. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
ราคาทุน	14,856,000	81,072	14,937,072	6
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(77,605)	(77,605)	(6)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000	3,467	14,859,467	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
ราคาทุน	14,856,000	81,072	14,937,072	6
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(74,386)	(74,386)	(6)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000	6,686	14,862,686	-

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	14,862,686	14,871,200
ค่าตัดจำหน่าย	(3,219)	(8,514)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	14,859,467	14,862,686

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน

14. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	543,632	-
ต้นทุนของส่วนตกแต่งสินทรัพย์	270	-
โอนมาจาก (โอนไป) จากที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่โอน	(18,718)	548,227
ค่าเสื่อมราคา	(10,923)	(4,595)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	514,261	543,632

มูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีมูลค่าเท่ากับ 586 ล้านบาท (2564: 543 ล้านบาท) มูลค่ายุติธรรมดังกล่าวประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) สำหรับที่ดินและอาคารให้เช่า ข้อสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของที่ดินและอาคารดังกล่าวประกอบด้วย อัตราผลตอบแทน อัตราเงินเฟ้อ อัตราพื้นที่ว่างระยะยาว และอัตราการเติบโตระยะยาวของค่าเช่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 514 ล้านบาท (2564: 543 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

บริษัทย่อยเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ในอาคารโดยมีอายุสัญญา 14 ปี

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากการให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่ยกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
ภายใน 1 ปี	13,035	13,035
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	56,963	69,847
มากกว่า 5 ปี	157,346	118,772
รวม	221,344	201,654

15. ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญา "แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น" ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วนร้อยละ 51 ของหุ้นสามัญ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทฯ ถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุม และได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทฯ มีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกปันส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2565	2564
ค่าความนิยม	8,824,826	8,824,826
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000	14,856,000
	23,680,826	23,680,826

บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดจากมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขาย ซึ่งใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากราคาตลาด (Market Approach) ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม โดยมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 1 โดย ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2565 บริษัทฯ มีอัตราส่วนราคาตลาดต่อมูลค่าตามบัญชีที่ 4.68 เท่า (2564: 3.11 เท่า)

ฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดไม่เกิดการด้อยค่า

16. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	523,173	429,912
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	114,774	145,308
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	78,888	74,122
เงินมัดจำจากการดำเนินงานในสนามบิน	34,600	34,600
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	17,196	16,624
เงินมัดจำค่าน้ำมัน	25,237	12,798
เงินมัดจำอื่น	104,846	70,287
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	898,714	783,651

17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตั๋วสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ระหว่างร้อยละ 3.15 และ 3.40 ต่อปี (2564: ระหว่างร้อยละ 2.50 และ 2.95 ต่อปี)

18. หุ้นกู้ระยะสั้น

ในระหว่างปี 2564 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ระยะสั้นประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันเป็นจำนวน 80,000 หน่วย ในราคาหน่วยละ 1,000 บาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี บริษัทย่อยได้จ่ายชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2565

ในระหว่างปี 2565 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ระยะสั้นประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันเป็นจำนวน 750,000 หน่วย ในราคาหน่วยละ 1,000 บาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี หุ้นกู้ดังกล่าวเป็นหุ้นกู้ที่ไม่มีการจัดลำดับความน่าเชื่อถือ

19. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	828,106	941,864
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(154)	(154)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	827,952	941,710
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,561,095	3,095,102
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(756)	(910)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	2,560,339	3,094,192
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,388,291	4,035,902

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินของบริษัทย่อย ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11 และหมายเหตุ 14

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2565 และ 2564 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	**2564**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	4,035,902	3,859,785
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	30,000	-
เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลาการชำระเงินกู้	-	250,000
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	154	154
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(677,765)	(74,037)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,388,291	4,035,902

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกต่อท้ายสัญญากู้ยืมเงินระยะสั้นฉบับหนึ่งเพื่อขอพักชำระเงินต้นบางส่วน โดยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคม 2568 โดยบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น เมื่อบริษัทย่อยมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้เกินกว่าอัตราที่กำหนดในสัญญา ให้นำกำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมาชำระหนี้ที่ค้างชำระในงวดสุดท้ายของสัญญาในอัตราอย่างน้อยร้อยละ 20 ของกำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปี

เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 โดยบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่าที่ระบุในสัญญาโดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปีและข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดหกเดือน

เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมกราคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนตุลาคม 2571

เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระดอกเบี้ยจนถึงเดือนกันยายน 2564 บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนดอกเบี้ยที่ขอพักชำระพร้อมกับชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นและดอกเบี้ยบางส่วน บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายพร้อมดอกเบี้ยที่ขอพักชำระภายในเดือนพฤษภาคม 2566

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 และจะชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคม 2568

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

ก) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้น โดยบริษัทย่อยตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ข) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมตั๋วสัญญาใช้เงินฉบับหนึ่งเพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระดอกเบี้ยดังกล่าวเป็นรายเดือน และปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ภายในสัญญา หากบริษัทย่อยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวจะต้องจ่ายชำระดอกเบี้ยในอัตราเดิม

เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้น โดยบริษัทย่อยตกลงจะเริ่มชำระเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนเมษายน 2566 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายในเดือนตุลาคม 2571

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวมีระยะเวลา 2 ปีและ 8 ปี (2564: 2 ปีและ 8 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และแบบลอยตัวระหว่างร้อยละ 2.75 และ 6.15 ต่อปี (2564: ระหว่างร้อยละ 2.50 และ 6.15 ต่อปี)

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดบางประการที่ระบุในสัญญาเงินกู้กับธนาคารแห่งหนึ่งได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้รับจดหมายผ่อนผันการปฏิบัติตามข้อจำกัดดังกล่าวจากธนาคารผู้ให้กู้ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2565 แล้ว ดังนั้นจึงไม่มีการจัดประเภทรายการใหม่สำหรับยอดคงเหลือของเงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565

20. หุ้นกู้ระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 หุ้นกู้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

			งบการเงินรวม							
					อัตราดอกเบี้ย		กำหนดชำระดอกเบี้ย		มูลค่าตามบัญชี	
ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนด	จำนวน (ล้านหน่วย)	มูลค่าตราไว้ (ร้อยละต่อปี)	2565 (ร้อยละต่อปี)	2564 (ร้อยละต่อปี)	2565	2564	2565 (พันบาท)	2564 (พันบาท)
1/2560	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 (5 ปี)	0.6	1,000	3.28	3.28	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	-	600,000
1/2561	1	ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนภายในวันที่ 26 เมษายน 2565	1.5	800	6.75	6.75	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	-	1,200,000
1/2561	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2566 (5 ปี)	1.0	1,000	2.95	2.95	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	1,000,000	1,000,000
1/2565	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 30 มิถุนายน 2567 (2 ปี)	1.4	1,000	6.80	-	ทุกไตรมาส	-	1,431,500	
รวม									2,431,500	2,800,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี									(13,945)	(848)
หุ้นกู้ - สุทธิ									2,417,555	2,799,152

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,000,000	1,800,000
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(243)	(105)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	999,757	1,799,895
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,431,500	1,000,000
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(13,702)	(743)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,417,798	999,257
รวมหุ้นกู้ระยะยาว	2,417,555	2,799,152

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 2,399 ล้านบาท (2564: 1,470 ล้านบาท มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวม หุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ระยะยาวสำหรับปี 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	2,799,152	3,098,135
ออกหุ้นกู้ในระหว่างปี	1,431,500	-
จ่ายคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,800,000)	(300,000)
จ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	(18,336)	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	5,239	1,017
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,417,555	2,799,152

21. หุ้นกู้แปลงสภาพ

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพที่ออกใหม่ของบริษัทต่อผู้ลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง (Private placement) และเป็นบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในวงเงิน 2,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้ทำสัญญาการออกหุ้นกู้แปลงสภาพเพื่อออกหุ้นกู้แปลงสภาพโดยเฉพาะเจาะจงให้แก่ North Haven Thai Private Equity ("NHTPE") และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขหลักของหุ้นกู้แปลงสภาพดังนี้

ประเภทหุ้นกู้แปลงสภาพประเภทหุ้นกู้แปลงสภา	หุ้นกู้แปลงสภาพที่ให้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของบริษัทฯ ประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกัน
สกุลเงิน	บาท
เงื่อนไขการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ	การออกหุ้นกู้แปลงสภาพอยู่ภายใต้ความสำเร็จของเงื่อนไขบังคับก่อน ซึ่งได้แก่ การได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และหน่วยงานอื่น ๆ รวมถึงข้อบังคับเพื่อรองรับการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ
อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี
อายุ	2 ปี
จำนวนหน่วย	2,200,000 หน่วย
การชำระเงินต้น	หากมีเหตุผิดนัดชำระ บริษัทฯ ต้องชำระคืนเงินต้นพร้อมกับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 3 โดยเริ่มคำนวนจากวันที่ออกหุ้นกู้จนถึงวันที่ชำระคืน
สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพก่อนกำหนด	บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพไม่มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพก่อนครบกำหนด
อัตราส่วนการแปลงสภาพ	หุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วยแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น
ราคาแปลงสภาพ	1.75 บาทต่อหุ้น กำหนดให้เป็นราคาเดียวกับราคาเสนอขายหุ้นใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และราคาเสนอขายหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่แต่ละรายถืออยู่ (RO)
ระยะเวลาการใช้สิทธิแปลงสภาพ	ใช้สิทธิได้ไม่จำกัดจำนวนครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพแต่ละชุด หากไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพภายในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพ ผู้ถือหุ้นแปลงสภาพจะถูกบังคับให้มีการแปลงสภาพ
จำนวนหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อรองรับการแปลงสภาพ	1,257,142,857 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท)

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 32 เรื่อง "การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน" กำหนดให้กิจการที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพต้องแสดงองค์ประกอบของหนี้สินแยกจากองค์ประกอบที่เป็นทุนเพื่อแสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงิน ดังนั้น ณ วันออกหุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าวบริษัทฯได้แยกองค์ประกอบของหนี้สินและองค์ประกอบที่เป็นทุนออกจากกัน โดยองค์ประกอบของหนี้สินได้คำนวณจากกระแสเงินสดของเงินต้นและดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายในอนาคตคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่เป็นอยู่ขณะนั้น

หุ้นกู้แปลงสภาพ - องค์ประกอบที่เป็นทุนคือผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของหุ้นกู้แปลงสภาพหักด้วยส่วนที่เป็นองค์ประกอบของหนี้สิน

หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนที่เป็นหนี้สินแสดงด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย จนกว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ หรือครบอายุการชำระคืนของหุ้นกู้ หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนที่เป็นทุนซึ่งกำหนดขึ้น ณ วันที่ออกหุ้นกู้จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงในรอบระยะเวลาบัญชีถัดไป

ในระหว่างปี 2565 มีผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นเงินต้นมูลค่า 1,000 ล้านบาท หรือร้อยละ 45.45 ของหุ้นกู้แปลงสภาพที่เสนอขาย คิดเป็นหุ้นสามัญจำนวน 571 ล้านหุ้น ทำให้บริษัทฯ มีทุนชำระแล้วเพิ่มขึ้นจาก 988 ล้านบาทเป็น 1,216 ล้านบาท และส่วนเกินกว่ามูลค่าหุ้นสามัญเพิ่มขึ้นจาก 10,897 ล้านบาท เป็น 14,668 ล้านบาท (หมายเหตุ 24) บริษัทฯได้ดำเนินการจดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2565 และวันที่ 19 ธันวาคม 2565

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้แปลงสภาพสำหรับปี 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	2,200,000
ใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	(1,000,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	1,200,000

22. หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
หนี้สินตามสัญญาเช่า	45,599,890	46,092,799
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(9,143,432)	(8,617,620)
รวม	36,456,458	37,475,179
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(6,331,068)	(5,931,611)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	30,125,390	31,543,568

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุ 38.2 ภายใต้หัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	37,475,179	30,700,584
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่า	2,972,216	1,220,165
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	682,628	3,728,108
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี	(5,447,100)	(2,242,397)
ชำระหนี้เพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(2,562,841)	(923,564)
ลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญา		
จากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	-	(20,599)
เพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย	1,815,354	1,124,133
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	1,521,022	3,888,749
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	36,456,458	37,475,179

ในระหว่างปี บริษัทย่อยยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 4 ลำ (2564: 2 ลำ) ก่อนถึงเวลาที่กำหนดเพื่อทำธุรกรรมขายและเช่าอากาศยานกลับตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

ในระหว่างปี บริษัทย่อยยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 6 ลำ (2564: 2 ลำ) ซึ่งได้ทำการยกเลิกการจดทะเบียนอากาศยานกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยแล้วในวันเดียวกัน

นอกจากนี้ บริษัทย่อยได้ถือปฏิบัติตามข้อผ่อนปรนเกี่ยวกับการยินยอมลดค่าเช่าที่เกี่ยวข้องกับสถานการณ์ COVID-19 ซึ่งทำให้กิจการไม่จำเป็นต้องประเมินว่าการยินยอมลดค่าเช่าเป็นการเปลี่ยนแปลงสัญญาเช่าหรือไม่ โดยถือปฏิบัติกับการยินยอมลดค่าเช่าทั้งหมดที่เป็นไปตามเงื่อนไขทุกข้ออันได้แก่ การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าทำให้สิ่งตอบแทนสำหรับสัญญาเช่าหลังปรับปรุงมีจำนวนเกือบเท่าเดิมหรือน้อยกว่าสิ่งตอบแทนสำหรับสัญญาเช่าก่อนการเปลี่ยนแปลงนั้น การลดลงใดๆ ของการจ่ายชำระตามสัญญาเช่ากระทบเพียงการจ่ายชำระซึ่งเดิมครบกำหนดในหรือก่อนวันที่ 30 มิถุนายน 2565 เท่านั้น และไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเกี่ยวกับเงื่อนไขและข้อกำหนดอื่นของสัญญาเช่า โดยได้รับรู้ผลกระทบจากการปฏิบัติตามข้อผ่อนปรนดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 เป็นจำนวน 11 ล้านบาท (2564: 16 ล้านบาท) ซึ่งเกิดจากการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่าที่เกิดขึ้นจากการยินยอมลดค่าเช่า

23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	655,934	712,745	126,505	136,584	782,439	849,329
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:						
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	99,712	114,977	28,292	31,842	128,004	146,819
ต้นทุนดอกเบี้ย	14,297	9,571	2,603	1,642	16,900	11,213
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	-	5,730	-	5,730	-
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	-	(4,281)	-	(4,281)	-
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	-	(29,322)	-	(29,322)	-
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	70,604	10,687	-	3,697	70,604	14,384
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(111,289)	(69,029)	-	(2,869)	(111,289)	(71,898)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(115,849)	(105,279)	-	(44,391)	(115,849)	(149,670)
ผลประโยชน์ที่จ่าย/ โอนไปค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในระหว่างปี	(10,142)	(17,738)	-	-	(10,142)	(17,738)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวพนักงานปลายปี	603,267	655,934	129,527	126,505	732,794	782,439

บริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ46 ล้านบาท (2564: 26 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อยประมาณ 13 ปี (2564: 13 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
อัตราคิดลด	2.84	2.18
อัตราการขึ้นเงินเดือน	4.00	4.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 7.00	0.00 - 7.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2565		2564	
	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(71,202)	84,969	(81,974)	98,313
อัตราการขึ้นเงินเดือน	80,848	(68,609)	89,370	(75,741)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(76,218)	66,612	(87,683)	74,057

24. ทุนเรือนหุ้น

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯครั้งที่ 6/2564 ได้มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 485 ล้านบาท เป็น 1,285 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท รวมเป็นเงิน 800 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 บริษัทฯได้รับชำระค่าหุ้นแล้วจำนวน 5,028,571,429 หุ้น รวมเป็นเงิน 8,800 ล้านบาท ผลแตกต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ออกและมูลค่าตราไว้จำนวน 8,297 ล้านบาทได้แสดงไว้เป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2564 ได้มีมติให้ออกหุ้นสามัญจำนวน 1,714,285,714 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท รวมเป็นเงิน 171 ล้านบาท ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนของผู้ถือหุ้นเดิม (Right Offering) ทุนชำระแล้วของบริษัทเปลี่ยนจาก 988 ล้านบาท เป็น 1,159 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 11,592,857,143 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท ปัจจุบันบริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนรวม 1,285 ล้านบาท

บริษัทฯได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนและเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565

หุ้นสามัญของบริษัทฯ จำนวน 5,028,571,429 หุ้น ซึ่งถือโดยบุคคลในวงจำกัด อยู่ในช่วงระยะเวลาห้ามซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และจะครบกำหนดเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในวันที่ 16 ธันวาคม 2565 โดยหุ้นสามัญจำนวน 2,257,000,000 หุ้น ของบริษัทฯ ได้ถูกนำไปจำนำเป็นหลักประกันการกู้ยืมกับสถาบันการเงินและไม่สามารถไถ่ถอนได้จนกว่าจะชำระหนี้เสร็จสิ้น

การเปลี่ยนแปลงของทุนเรือนหุ้นและทุนที่ออกและเรียกชำระแล้วสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 มีดังนี้

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
		ทุนที่ออกและเรียกชำระแล้ว		
	จำนวนหุ้นสามัญจดทะเบียน	จำนวนหุ้นสามัญ	หุ้นสามัญ	ส่วนเกินกว่ามูลค่าหุ้นสามัญ
	พันหุ้น	พันหุ้น	พันบาท	พันบาท
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	12,850,000	9,878,571	987,857	10,896,951
เพิ่มขึ้นจากหุ้นสามัญเพิ่มทุน	-	1,714,286	171,429	2,828,571
ใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ (หมายเหตุ 21)	-	571,429	57,143	942,857
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	12,850,000	12,164,286	1,216,429	14,668,379

25. สำรองตามกฎหมาย

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

26. รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2565 และ 2564 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	13,432,414	3,174,235	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	3,705,157	464,074	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	97,135	109,334	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	92,297	16,315	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	8,674	2,765	-	-
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	25,000	25,000
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง			-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	217,610	61,746	-	-
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	17,553,287	3,828,469	25,000	25,000

27. รายได้อื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
กำไรจากการบอกเลิกสัญญาเช่าอากาศยานก่อนกำหนด (หมายเหตุ 22)	422,907	-	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	391,178	-	-
อื่น ๆ	314,557	288,575	1,250	710
รวม	737,464	679,753	1,250	710

28. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	8,276,974	1,406,234		
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	6,114,053	5,434,314	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	3,973,128	1,608,698	-	-
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	2,946,261	2,131,973	11,480	4,493
ค่าใช้บริการในสนามบินและลานจอด	1,471,790	331,334	-	-

29. ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ขาดทุนจากอัตรายแลกเปลี่ยน	1,361,942	3,654,375	1	-
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	98,046	-	-	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ (หมายเหตุ 11)	46,580	43,459	-	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	15,289	202,144	-	-
รวม	1,521,857	3,899,978	1	-

30. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,836,350	1,375,334	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	277,420	358,024	-	83,423
อื่น ๆ	105,729	165,455	20	3,934
รวม	2,219,499	1,898,813	20	87,357

31. ภาษีเงินได้

รายได้ภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	1,027	-	1,027
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:	-	-	-	-
จากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราว				
และการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	(2,451,560)	(1,742,094)	-	(6,408)
รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(2,451,560)	(1,741,067)	-	(5,381)

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2565 และ 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	5,701	42,916
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	(1,256)	(336)
ผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	31,307	41,437
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่บันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	35,752	84,017

รายการกระทบยอดระหว่างขาดทุนทางบัญชีกับรายได้ภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
ขาดทุนทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(10,665,922)	(13,699,014)	(28,439)	(132,683)
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
ขาดทุนทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล คูณอัตราภาษี	(2,133,185)	(2,739,803)	(5,688)	(26,537)
โอนกลับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เคยบันทึกไว้	(1,110,332)	101,622	-	-
ขาดทุนทางภาษีสำหรับปีที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	5,687	20,686	5,687	20,686
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 32)	507,626	846,822	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	8,650	23,532	1	470
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	269,994	6,074	-	-
รวม	786,270	876,428	1	470
รายได้ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(2,451,560)	(1,741,067)	-	(5,381)

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2565	2564	2565	2564
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สัญญาเช่า	1,818,039	961,023	-	-
ตราสารอนุพันธ์	214	13,726	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	142,142	145,822	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	3,095,727	1,519,743	6,408	6,408
รวม	5,056,122	2,640,314	6,408	6,408
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,971,492)	(2,971,492)	-	-
รวม	(2,971,492)	(2,971,492)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	2,084,630	(331,178)	6,408	6,408

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 16,695 ล้านบาท (2564: 7,287 ล้านบาท) ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจไม่มีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้

ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของกลุ่มบริษัทมีจำนวนเงิน 15,477 ล้านบาท (2564: 7,599 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2570 (2564: ปี 2569)

32. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 5 บัตร (2564: 7 บัตร) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีเครื่องบินจำนวน 9 ลำ (2564: 13 ลำ) ที่อยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

33. ขาดทุนต่อหุ้น

ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารขาดทุนสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

ขาดทุนต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารขาดทุนสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯอาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญโดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นงวดหรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

เนื่องจากการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพมีผลทำให้ขาดทุนต่อหุ้นสำหรับปีสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ลดลง กลุ่มบริษัทจึงแสดงขาดทุนต่อหุ้นปรับลดโดยไม่นำผลของหุ้นกู้แปลงสภาพที่มีสิทธิแปลงเป็นหุ้นสามัญเทียบเท่าจำนวน 685,714,287 หุ้นมารวมคำนวณเพื่อหาขาดทุนต่อหุ้นปรับลด

34. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุด ด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัทย่อย และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น

- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และขาดทุน ของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2565 และ 2564 มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุงและตัดรายการระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการจากลูกค้าภายนอก	17,457,341	95,946	-	17,553,287	-	17,553,287
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000	25,000	(25,000)	-
รวมรายได้	17,457,341	95,946	25,000	17,578,287	(25,000)	17,553,287
ผลการดำเนินงาน						
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	(7,696,493)	37,105	(31,828)	(7,691,216)	-	(7,691,216)
รายได้อื่น						737,464
ค่าใช้จ่ายอื่น						(1,521,857)
รายได้ทางการเงิน						29,186
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(2,219,499)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้						(10,665,922)
รายได้ภาษีเงินได้						2,451,560
ขาดทุนสำหรับปี						(8,214,362)
สินทรัพย์รวม						64,685,524

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุงและตัดรายการระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการจากลูกค้าภายนอก	3,811,626	16,843	-	3,828,469	-	3,828,469
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000	25,000	(25,000)	-
รวมรายได้	3,811,626	16,843	25,000	3,853,469	(25,000)	3,828,469
ผลการดำเนินงาน						
ขาดทุนของส่วนงาน	(8,495,677)	(31,797)	(102,899)	(8,630,373)	-	(8,630,373)
รายได้อื่น						679,753
ค่าใช้จ่ายอื่น						(3,899,978)
รายได้ทางการเงิน						50,397
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(1,898,813)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้						(13,699,014)
รายได้ภาษีเงินได้						1,741,067
ขาดทุนสำหรับปี						(11,957,947)
สินทรัพย์รวม						71,208,330

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือ ประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงินจึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2565 และ 2564 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

35. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2565 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 80 ล้านบาท (2564: 56 ล้านบาท)

36. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

36.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่เป็นรายจ่ายฝ่ายทุนเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารของโครงการแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 15 ล้านบาท (2564: 34 ล้านบาท)

36.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินระหว่างกิจการที่เกี่ยวข้องกันและผู้ให้เช่าเครื่องบินรายอื่น โดยบริษัทย่อยตกลงจะจ่ายค่าบำรุงรักษาเครื่องบินตามอัตราในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งผันแปรตามจำนวนชั่วโมงบินและอายุของเครื่องบินแต่ละลำ 36.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการที่สำคัญ ดังนี้

1) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการด้านบริหารบุคคลกฎหมาย และบริการอื่นกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกันในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 359 ล้านบาท (2564: 397 ล้านบาท)

2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการทางด้านการตลาด การจองตั๋วโดยสารและการให้บริการอื่นๆ กับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการแปรผันตามอัตราที่ตกลงกัน ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 563 ล้านบาท (2564: 136 ล้านบาท)

3) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการให้คำปรึกษาและบริหารจัดการด้านข้อมูลกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกัน

36.4 ภาระผูกพันอื่น ๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าระยะสั้น สัญญาประกันภัยและสัญญาบริการอื่น ๆ ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	95,596	79,645
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	25,199	3,296
รวม	120,795	82,941

36.5 การค้ำประกัน

1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยไม่มีภาระค้ำประกันเงินกู้ยืมธนาคารของนักบินฝึกหัดเพื่อใช้ในการศึกษาในหลักสูตรนักบินพาณิชย์ (2564: 14 ล้านบาท)

2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคค่าซื้อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่น ๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม							
	2565				2564			
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน	0.16	2.20	73.43	15.92	0.09	1.04	63.78	16.01
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุน								
ซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	1.28	-	-	-	37.31	-	-	-
รวม	1.44	2.20	73.43	15.92	37.40	1.04	63.78	16.01
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	49.86	57.24	32.80	15.92	1,256.42	26.10	29.88	16.01

36.6 คดีฟ้องร้อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 บริษัทย่อยได้รับหมายเรียกพร้อมสำเนาคำฟ้องคดีแพ่งสามัญจำนวนรวม 21 คดี (2564: 28 คดี) จาก การบอกเลิกสัญญาและผิดสัญญา ให้บริษัทย่อยชำระเงินค่าเสียหายจำนวนเงินรวม 19 ล้านบาท (2564: 6 ล้านบาท) ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการดำเนินการในขั้นเริ่มต้น ทั้งนี้ฝ่ายบริหารของบริษัทย่อยเชื่อว่าบริษัทย่อยสามารถแย้งคำฟ้องได้ด้วยหลักฐานที่บริษัทย่อยมีอยู่จึงไม่ได้มีการตั้งประมาณการหนี้สิน

37. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯและสกุลเงินบาทที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2565		2564	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1,457	-	-
หนี้สินที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	3,299	28,545	21,483
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	72,505	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	-	41,593	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,388,291	-	4,035,901
หุ้นกู้ระยะยาว	-	2,398,552	-	1,469,767*

* มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวมหุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 20 จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปี 2565 และ 2564 บริษัทย่อยไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38. เครื่องมือทางการเงิน

38.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่บริษัทย่อยถือไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2565	2564
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์		
ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	1	-
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	1	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์		
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	3	50
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	42
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	73	-
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	76	92

ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้สัญญาสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงในการทำธุรกรรมบางส่วน โดยเข้าทำสัญญาดังกล่าวในช่วงเวลาที่สอดคล้องกับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของรายการอ้างอิงซึ่งมีอายุสัญญาโดยทั่วไป 12 เดือน

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ในปี 2564 กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

รายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น และรายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีจำนวนประมาณร้อยละ 31 ของรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้งหมดในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัททำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่เกิดจากสัญญาเช่าเครื่องบินและสัญญาเงินกู้ยืม โดยกลุ่มบริษัทได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 4.69 ถึง 4.86 ต่อปี (2564: ร้อยละ 2.24 ถึง 4.86 ต่อปี) ของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้
ความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจำนวน 463 ล้านบาท เพื่อใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด (2564: 63 ล้านเหรียญสหรัฐ)

ตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 มีดังนี้

	การครบกำหนดชำระ			
	น้อยกว่า 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	213	251	-	464
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				4.69 - 4.86
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	1	1	-	2
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	7	25	6	38
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				2.64 - 3.74
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)				33.10 - 34.00
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	16	47	-	63
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				2.24 - 4.21
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	235	431	-	666
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				4.69 - 4.86
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	321	903	-	1,224

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	มูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง		การเปลี่ยนแปลงในสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด				สำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	
			ส่วนที่ยังคงป้องกันความเสี่ยงต่อไป		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกันความเสี่ยงแล้ว			
	2565	2564	2565	2564	2565	2564	2565	2564
หนี้สินตามสัญญาเช่า	(5)	123	-	(43)	-	(73)	-	5

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่องบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง	ส่วนที่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่โอนไปยังกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565										
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	25	-	(73)	73	-	73	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	-	-	-	(42)	-	(42)	ค่าใช้จ่ายอื่น	(5)	86	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	-	463	(2)	(48)	-	(48)	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	29	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	25	463	(75)	(17)	-	(17)		(5)	115	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564										
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	-	-	-	210	74	(75)	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	38	-	(42)	66	92	(58)	ค่าใช้จ่ายอื่น	5	(121)	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย										
- สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	63	666	(50)	94	(21)	(32)	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	25	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	101	666	(92)	370	145	(165)		5	(96)	

38.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวเนื่องกับเงินฝากกับธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินมัดจำเครื่องบิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือ มูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ความเสี่ยงด้านเครดิตจะถูกควบคุมโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่อจะถูกสอบทานโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารอนุพันธ์ถูกควบคุมโดยการทำสัญญากับธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวของความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกิดจากลูกหนี้การค้า

ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 3 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กลุ่มบริษัทได้เข้าทำตราสารอนุพันธ์หลากหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของราคาน้ำมัน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกรวมทั้งผลกระทบจากสภาวการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ

บริษัทย่อยมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน โดยกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับบริษัทย่อย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 บริษัทย่อยไม่มีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเงินฝากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาวและหนี้สินจากสัญญาเช่า สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดหรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่าบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ยได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยตามราคา	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565					
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	590	208	798	0.04 - 0.35
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	854	854	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	2,540	2,540	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	93	92	185	4.97 - 5.72
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	640	259	899	2.29 - 7.23
	-	1,323	3,953	5,276	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยตามราคา	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	750	-	-	750	3.15 - 3.40
หุ้นกู้ระยะสั้น	743	-	-	743	6.00
เจ้าหนี้การค้า	-	-	1,464	1,464	-
เจ้าหนี้อื่น	-				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	393	393	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,422	1,422	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,485	1,903	-	3,388	2.75 - 6.15
หุ้นกู้ระยะยาว	2,418	-	-	2,418	2.95 - 6.80
หนี้สินตามสัญญาเช่า	35,283	1,173	-	36,456	3.09 - 8.61
	40,679	3,076	3,279	47,034	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564					
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	5,340	20	5,360	0.10 - 0.25
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	563	563	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,095	1,095	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	199	117	316	3.68 - 5.72
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	577	207	784	2.65 - 7.23
	-	6,116	2,002	8,118	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยตามราคา	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	750	-	-	750	2.50 - 2.95
หุ้นกู้ระยะสั้น	79	-	-	79	6.75
เจ้าหนี้การค้า	-	-	989	989	-
เจ้าหนี้อื่น	-				
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	-	852	852	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,306	1,306	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,886	2,150	-	4,036	2.90 - 6.15
หุ้นกู้ระยะยาว	2,800	-	-	2,800	2.95 - 6.75
หนี้สินตามสัญญาเช่า	34,564	2,911	-	37,475	0.91 - 8.37
	40,079	5,061	3,147	48,287	

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อขาดทุนก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	สกุลเงินเพิ่มขึ้น/ลดลง (จุดทศนิยม)		ผลกระทบต่อขาดทุนก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
บาท	+ 0.6	+ 0.6	10,862	6,239	-	-
	- 0.6	- 0.6	(8,297)	(6,239)	-	-
เหรียญสหรัฐ	+ 0.6	+ 0.6	-	339	-	7
	- 0.6	- 0.6	-	(339)	-	(7)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่า ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อขาดทุนก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อขาดทุนก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน รวมถึงตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	สกุลเงินเพิ่มขึ้น/ลดลง (จุดทศนิยม)		ผลกระทบต่อขาดทุนก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2565	2564	2565	2564	2565	2564
เหรียญสหรัฐ	+ 5	+ 5	2,395,579	1,831,383	-	167,273
	- 5	- 5	(2,359,579)	(1,831,383)	-	(167,273)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565					
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	752	-	-	752
หุ้นกู้ระยะสั้น	-	784	-	-	784
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,856	-	-	-	1,856
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,422	-	-	-	1,422
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,138	-	-	-	4,138
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	937	2,539	198	3,674
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,141	1,480	-	2,621

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	8,399	32,790	14,356	55,545
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	7,416	12,013	36,809	14,554	70,792
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	74	1	-	75
รวมตราสารอนุพันธ์	-	74	1	-	75

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564					
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	750	-	-	750
หุ้นกู้ระยะสั้น	-	80	-	-	80
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,841	-	-	-	1,841
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,306	-	-	-	1,306
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,462	-	-	-	2,462
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	942	2,697	397	4,036
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,800	999	-	2,799
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	5,932	14,927	16,617	37,476
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,609	9,504	18,623	17,014	50,750
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	23	63	6	92
รวมตราสารอนุพันธ์	-	23	63	6	92

38.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่กลุ่มบริษัทประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นการสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2565		2564	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,388	3,388	4,036	4,036
หุ้นกู้ระยะยาว	2,418	2,399	2,799	1,470*

* มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวมหุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 20 จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราดงที่แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน
- เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน
- หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38.4 การหักกลบเครื่องมือทางการเงิน

รายละเอียดของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2564 ที่มีการรับรู้ในลักษณะของการหักกลบ หรือยังไม่มีการหักกลบกันแต่มีข้อตกลงที่กำหนดให้มีการหักกลบหรือข้อตกลงอื่นที่คล้ายคลึงกัน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่าขั้นต้น	จำนวนที่นำมาหักกลบ	มูลค่าสุทธิที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,546	(6)	2,540
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,706)	284	(1,422)
	840	278	1,118

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่าขั้นต้น	จำนวนที่นำมาหักกลบ	มูลค่าสุทธิที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,475	(380)	1,095
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,740)	434	(1,306)
	(265)	54	(211)

มูลค่าขั้นต้นที่ไม่ได้หักกลบในงบแสดงฐานะการเงินนั้น สะท้อนถึงจำนวนที่ขึ้นอยู่กับข้อตกลงการหักกลบที่มีเงื่อนไข

39. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี กลุ่มบริษัทยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

40. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566

GRI CONTENT INDEX

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title		Page	Section	Remark
General Disclosures						
1. The organisation and its reporting practices						
GRI 2	General Disclosures 2021	2-1	Organizational details	24-35,68	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		2-2	Entities included in the organization's sustainability reporting	68	การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน: แนวทางการจัดทำรายงาน	
		2-3	Reporting period, frequency and contact point	68	การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน: แนวทางการจัดทำรายงาน	
		2-4	Restatements of information	-	N/A	
		2-5	External assurance	-	N/A	
2. Activities and workers						
		2-6	Activities, value chain and other business relationships	26-28	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
		2-7	Employees	152	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		2-8	Workers who are not employees	-	N/A	
3. Governance						
		2-9	Governance structure and composition	13,25,72	โครงสร้างการบริหารการจัดการความยั่งยืน, คณะกรรมการบริษัท	
		2-10	Nomination and selection of the highest governance body	171	การกำกับดูแลกิจการ: การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท	
		2-11	Chair of the highest governance body	13, 186,193	คณะกรรมการบริษัท: โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ	
		2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	13, 186,193	คณะกรรมการบริษัท: โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ	
		2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	188	การกำกับดูแลกิจการ: บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท	
		2-14	Role of the highest governance body in sustainability reporting	72	โครงสร้างการบริหารการจัดการความยั่งยืน	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title		Page	Section	Remark
		2-15	Conflicts of interest	176	การกำกับดูแลกิจการ: การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์	
		2-16	Communication of critical concerns	43,183	การกำกับดูแลกิจการ: การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด	
		2-17	Collective knowledge of the highest governance body	Website	เว็บไซต์: https://www.aavplc.com/en/management/taa/board-of-directors	
		2-18	Evaluation of the performance of the highest governance body	172	การกำกับดูแลกิจการ: การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท	
		2-19	Remuneration policies	173	การกำกับดูแลกิจการ: นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนและหลักเกณฑ์ การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง	
		2-20	Process to determine remuneration	173	การกำกับดูแลกิจการ: นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนและหลักเกณฑ์ การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง	
		2-21	Annual total compensation ratio	152	การบริหารทรัพยากรบุคคล: เงินเดือนและสวัสดิการ	
4. Strategy, policies and practices						
		2-22	Statement on sustainable development strategy	68, 71	นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน	
		2-23	Policy commitments	68	นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน	
		2-24	Embedding policy commitments	68	นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน	
		2-25	Processes to remediate negative impacts	183	การกำกับดูแลกิจการ: การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด ช่องทางการร้องเรียน: https://www.aavplc.com/en/corporate-governance/whistleblowing-channel	
		2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	183	การกำกับดูแลกิจการ: การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด ช่องทางการร้องเรียน: https://www.aavplc.com/en/corporate-governance/whistleblowing-channel	
		2-27	Compliance with laws and regulations	68	นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน	
		2-28	Membership associations	214	การมีส่วนร่วมในสมาคมต่างๆ	
5. Stakeholder Engagement						
		2-29	Approach to stakeholder engagement	76	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		2-30	Collective bargaining agreements	-	N/A	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title		Page	Section	Remark
Material Topics						
GRI 3	Material Topics 2021	3-1	Process to determine material topics	83	การประเมินประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565	
		3-2	List of material topics	83	การประเมินประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2565	
Customer Relationship and Operational Performance						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	93	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
GRI 2	General Disclosures 2021	2-29	Approach to stakeholder engagement	76, 93	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
Technology, Innovation and Information Security						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	98	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	
GRI 418	Customer Privacy 2016	418-1	Substantiated complaints concerning breaches of customer privacy and losses of customer data	104	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล: ช่องทางการรายงานอุบัติการณ์	
Sustainable Supply Chain						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	106-112	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
GRI 204	Procurement Practices 2016	204-1	Proportion of spending on local suppliers	108	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน: การซื้อสินค้าและบริการจากผู้ผลิตภายในประเทศ	
GRI 308	Supplier Environmental Assessment 2016	308-1	New suppliers that were screened using environmental criteria	106	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		308-2	Negative environmental impacts in the supply chain and actions taken	106	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
GRI 408	Child Labor 2016	408-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of child labor	106	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน: https://www.capitala.com/misc/AAPROF006_Supplier_Code_of_Conduct.pdf	
GRI 409	Forced or Compulsory Labor 2016	409-1	Operations and suppliers at significant risk for incidents of forced or compulsory labor	106	กการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน: https://www.capitala.com/misc/AAPROF006_Supplier_Code_of_Conduct.pdf	
GRI 414	Supplier Social Assessment 2016	414-1	New suppliers that were screened using social criteria	106	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		414-2	Negative social impacts in the supply chain and actions taken	106	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
Risk and Crisis Management						

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title		Page	Section	Remark
GRI 2	General Disclosures 2021	2-9	Governance structure and composition	113-115	โครงสร้างการบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		2-11	Chair of the highest governance body	113	โครงสร้างการบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		2-12	Role of the highest governance body in overseeing the management of impacts	113	หน้าที่ของหน่วยงานบริหารความเสี่ยง	
		2-13	Delegation of responsibility for managing impacts	113	หน้าที่ของหน่วยงานบริหารความเสี่ยง	
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	113	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
Waste Management						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	118-122	การบริหารจัดการของเสีย	
GRI 306	Waste 2020	306-1	Waste generation and significant waste-related impacts	121	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-2	Management of significant waste-related impacts	121	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-3	Waste generated	121-122	การบริหารจัดการของเสีย: ข้อมูลขยะอันตรายและขยะไม่อันตราย: แบบปี 2565	
		306-4	Waste diverted from disposal	121-122	การบริหารจัดการของเสีย: ข้อมูลขยะอันตรายและขยะไม่อันตราย: แบบปี 2565	
		306-5	Waste directed to disposal	121-122	การบริหารจัดการของเสีย: ข้อมูลขยะอันตรายและขยะไม่อันตราย: แบบปี 2565	
GRI 303	Water and Effluents 2018	303-1	Interactions with water as a shared resource	123	การบริหารจัดการน้ำ	
		303-5	Water consumption	123	การบริหารจัดการน้ำ	
Climate Crisis Management						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	125-133	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	
GRI 302	Energy 2016	302-1	Energy consumption within the organization	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2	
		302-4	Reduction of energy consumption	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2	
GRI 305	Emissions 2016	305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-3	Other indirect (Scope 3) GHG emissions	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		305-4	GHG emissions intensity	127	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม	
		305-5	Reduction of GHG emissions	131	การจัดการวิกฤตการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ: ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title	Page	Section	Remark
Health and Safety					
GRI 3	Material Topics 2021	3-3 Management of material topics	134-148	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน	
GRI 403	Occupational Health and Safety 2018	403-1 Occupational health and safety management system	134	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน - ระบบบริหารด้านความปลอดภัย - การกำกับดูแลด้านความปลอดภัย	
		403-2 Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	136	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	
		403-3 Occupational health services	138	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การส่งเสริมด้านความปลอดภัย	
		403-4 Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	138	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การส่งเสริมด้านความปลอดภัย	
		403-5 Worker training on occupational health and safety	141, 142	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน - วัฒนธรรมความปลอดภัย - การเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัย	
		403-6 Promotion of worker health	138	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การส่งเสริมด้านความปลอดภัย	
		403-7 Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	136	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย	
		403-8 Workers covered by an occupational health and safety management system	134	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน	
		403-9 Work-related injuries	141	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การเปลี่ยนแปลงเป้าหมายของดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย	
		403-10 Work-related ill health	141	กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนด้านสุขภาวะและความปลอดภัยในสภาพแวดล้อมการทำงาน: การเปลี่ยนแปลงเป้าหมายของดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย	
Human Capital Development					

GRI Standard	GRI Standard Name	GRI Disclosure Title		Page	Section	Remark
GRI 2	General Disclosures 2021	2-7	Employees	152-163	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		2-21	Annual total compensation ratio	152	การบริหารทรัพยากรบุคคล: เงินเดือนและสวัสดิการ	
		2-25	Processes to remediate negative impacts	153	การบริหารทรัพยากรบุคคล: การประเมินพนักงาน การกำกับดูแลกิจการ: การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด ช่องทางการร้องเรียน: https://www.aavplc.com/en/corporate-governance/whistleblowing-channel	
		2-26	Mechanisms for seeking advice and raising concerns	153	การบริหารทรัพยากรบุคคล: - ผลประเมินความผูกพันของพนักงานต่อองค์กร - การประเมินพนักงาน	
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	152	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
GRI 401	Employment 2016	401-1	New employee hires and employee turnover	158	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		401-2	Benefits provided to full-time employees that are not provided to temporary or part-time employees	159	การบริหารทรัพยากรบุคคล: เงินเดือนและสวัสดิการ	
		401-3	Parental leave	159	การบริหารทรัพยากรบุคคล: เงินเดือนและสวัสดิการ	
GRI 404	Training and Education 2016	404-1	Average hours of training per year per employee	160	การบริหารทรัพยากรบุคคล: การพัฒนาบุคลากร	
		404-2	Programmes for upgrading employee skills and transition assistance programmes	161-162	การบริหารทรัพยากรบุคคล: All Sizes All Stars Development Roadmap	
		404-3	Percentage of employees receiving regular performance and career development reviews	153	การบริหารทรัพยากรบุคคล: การประเมินพนักงาน	
GRI 405	Diversity and Equal Opportunity 2016	405-1	Diversity of governance bodies and employees	153	การบริหารทรัพยากรบุคคล: การยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง และการให้โอกาสอย่างเท่าเทียมกัน	
		405-2	Ratio of basic salary and remuneration of women to men	152	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
Community Investment						
GRI 3	Material Topics 2021	3-3	Management of material topics	164-167	การลงทุนทางสังคม	
GRI 413	Local Communities 2016	413-1	Operations with local community engagement, impact assessments, and development programmes	164-167	การลงทุนทางสังคม	

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานถอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้อง 3200
ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตถอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
www.aavplc.com