ASIA AVIATION
Public Company Limited

Lead the Sky

รายงานประจำปี 2566

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ผู้นำ “ความตรงเวลา” สู่วาระของชาติ

เพราะ “ความตรงต่อเวลา” คือจุดเริ่มต้นสำคัญของทุกสิ่ง
เราจึงไม่หยุดนิ่งในการวางแผนและพัฒนา
ให้เที่ยวบินของเราตรงต่อเวลามากที่สุด ในปี 2566
**ไทยแอร์เอเชียยังครองแชมป์สายการบิน
ที่มีสถิติความตรงต่อเวลาสูงสุดในไทย
จากการจัดอันดับโดย Cirium** นอกจากนี้
สายการบินยังผลักดันแนวคิดความตรงต่อเวลาเป็นวาระของชาติ
ผ่านการสื่อสารโฆษณาให้คนไทยทุกคนร่วมใส่ใจเรื่องเวลา
ก้าวหน้าและเติบโตไปด้วยกัน

“อันดับ 1 ในไทย” พร้อมเส้นทางบินระหว่างประเทศหลากหลายตัวจริง

ไทยแอร์เอเชีย คือสายการบินที่มีส่วนแบ่งการตลาดภายในประเทศมากที่สุด
และมีอัตราขนส่งผู้โดยสารตลอดปีเฉลี่ยที่ร้อยละ 90 ตอกย้ำการเป็นสายการบินที่ครองใจคนไทยตัวจริง นอกจากนี้ยังเดินหน้าขยายเครือข่ายบินระหว่างประเทศต่อเนื่องในตลาดจีน อินเดีย อาเซียน เอเชียใต้ รวมทั้งรุกหนักในญี่ปุ่น ซึ่งเป็นโอกาสใหม่ที่ได้การตอบรับอย่างดี

สู่เป้าหมาย “ผู้นำสายการบินด้านความยั่งยืน”

ทุกความท้าทายที่ผ่านมา ทำให้เราแข็งแกร่งมากขึ้นกว่าเดิม
พร้อมพลิกฟื้นและก้าวไปข้างหน้าอย่างมีกลยุทธ์
เราเดินหน้าประเด็นความยั่งยืนต่อเนื่อง
นอกจากเป้าหมายในการสร้างผลกำไร ยังรับฟังความคิดเห็น
ของทุกผู้มีส่วนได้เสียเพื่อ**บริหารความยั่งยืน**
อย่างรับผิดชอบ ครอบคลุมในทุกมิติ
ทั้งสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม
พร้อมเป็นผู้นำความยั่งยืนในการปฏิบัติที่ชัดเจน

สารบัญ

ส่วนที่ 01

ภาพรวมธุรกิจ

006 คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ
008 จุดเด่นทางการเงินและการดำเนินงาน
010 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
011 สารจากประธานกรรมการ
012 สารจากประธานกรรมการบริหาร
013 สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
014 คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
019 กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2566
021 กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2566
023 พัฒนาการที่สำคัญ

ส่วนที่ 02

การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน

025 โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท
027 ลักษณะการประกอบธุรกิจ
040 สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน
043 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น
046 การบริหารจัดการความเสี่ยง
057 การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
067 ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

ส่วนที่ 03

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

069 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน
070 วิสัยทัศน์และพันธกิจด้านความยั่งยืน
071 เป้าหมายด้านความยั่งยืน
074 การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ส่วนที่ 04

การกำกับดูแลกิจการ

079 นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
096 โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ
114 รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
124 การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

ส่วนที่ 05

ข้อมูลทางการเงิน

151 รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
155 งบการเงิน
168 หมายเหตุประกอบงบการเงิน

คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ

Skytrax 2023 World Airline Awards

สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก
เป็นปีที่ 14 ติดต่อกัน

Cirium 2023

- สายการบินที่มีสถิติตรงเวลา สูงสุดในไทย ร้อยละ 82.52
- สูงสุดอันดับ 3 กลุ่มสายการบินเอเชียแปซิฟิก
- สูงสุดอันดับ 7 กลุ่มสายการบิน ราคาประหยัดระดับโลก

CEO of The Year 2023 Award by Bangkok Post

คุณสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินไทยแอร์เอเชีย
ผู้นำองค์กรที่มีวิสัยทัศน์
ปรับตัวพร้อมทุกสถานการณ์มากที่สุด

Friendly Design Awards 2023

บริษัทเดียวที่ได้รับรางวัลในประเภท
“องค์กรส่งเสริมการจ้างงานคนพิการ”

12th Thailand Social Awards 2023

แบรนด์ที่ทำผลงานยอดเยี่ยมบนโซเชียลมีเดีย
ประเภทบริการขนส่งสาธารณะ

คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ

World Travel Awards (WTA) 2023 Asia & Oceania

- สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชีย เป็นปีที่ 8 ติดต่อกัน
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องของสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชีย เป็นปีที่ 7 ติดต่อกัน

World Travel Awards (WTA) 2023 Grand Final

- สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของโลก เป็นปีที่ 11 ติดต่อกัน
- พนักงานต้อนรับบนเครื่องบินของสายการบินราคาประหยัดชั้นนำของโลก เป็นปีที่ 7 ติดต่อกัน

Brandage Magazine

สุดยอดแบรนด์ครองใจผู้บริโภค
ในหมวดบริการขนส่ง
กลุ่มสายการบินราคาประหยัด

Thailand Corporate Excellence Awards 2023

องค์กรที่มีความเป็นเลิศด้านการตลาด
โดยสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA)
ร่วมกับสถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์
แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (SASIN)

AirlineRatings.com

มาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสุด
ด้วยเรตติ้ง 7/7 จาก airlineratings.com

จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน

อัตราตรงต่อเวลา

(ร้อยละ)

86
2562

83
2566

จำนวนเครื่องบิน

(✈ = 10 ลำ)

63
2562

56
2566

อัตราขนส่ง

(💺 = ร้อยละ 10)

85
2562

90
2566

อัตราการใช้เครื่องบิน

(ชั่วโมงต่อลำต่อวัน)

12.3
2562

12.6
2566

ผู้โดยสาร

(ล้านคน)

22.1
2562

18.9
2566

13.0	ในประเทศ	11.9
9.1	ระหว่างประเทศ	7.0

ระยะทางบินเฉลี่ย

(กิโลเมตรต่อเที่ยวบิน)

1,033
2562

1,094
2566

รายได้เสริม

(🍹 = ร้อยละ 10 ของรายได้จากการขายและบริการ)

18.7
2562

18.6
2566

พนักงาน

(🧍 = 1,000 คน)

5,974
2562

4,962
2566

หมายเหตุ : ปี 2562 เป็นปีก่อนเกิด โควิด-19

รายละเอียดต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ร้อยละของต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK)

ค่าเชื้อเพลิง

2562	2566
34	**37**

ค่าใช้จ่ายลานจอดและสนามบิน

2562	2566
17	**14**

ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย[1]

2562	2566
4	**12**

ค่าตอบแทนพนักงาน

2562	2566
16	**10**

ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอากาศยาน

2562	2566
9	**15**

ต้นทุนทางการเงิน[1], [2]

2562	2566
0	**4**

ค่าเช่าอากาศยานและเครื่องยนต์[1]

2562	2566
13	**0**

ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร

2562	2566
8	**7**

[1] บริษัทได้เริ่มใช้มาตรฐานทางบัญชี ฉบับที่ 16 (สัญญาเช่า) ตั้งแต่ปี 2563 ซึ่งเปลี่ยนจากการรับรู้ค่าใช้จ่ายค่าเช่าอากาศยานและเครื่องยนต์ เป็นการบันทึกหนี้สินตามสัญญาเช่าของอากาศยานและเครื่องยนต์ทั้งหมด คู่กับการบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ จากนั้นจึงทยอยรับรู้ค่าใช้จ่ายผ่านค่าตัดจำหน่ายสินทรัพย์สิทธิการใช้และต้นทุนทางการเงิน

[2] แสดงเฉพาะต้นทุนทางการเงินที่เกิดจากการใช้มาตรฐานทางบัญชี ฉบับที่ 16

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

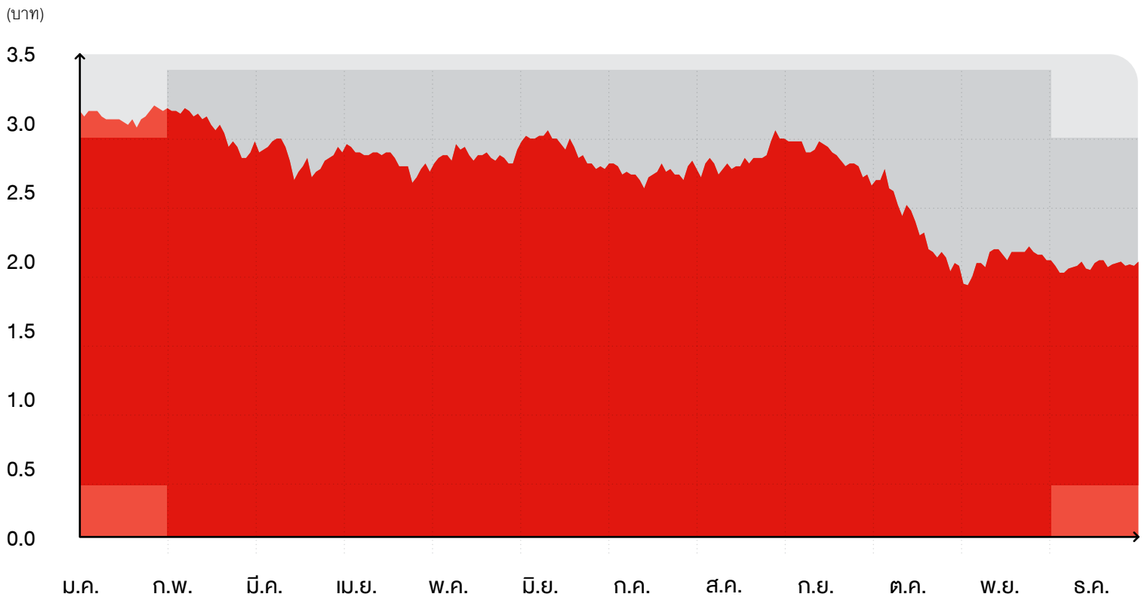
หน่วย : ล้านบาท

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2564	2565	2566
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	3,828	17,553	41,241
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	(11,851)	(8,476)	2,785
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(6,647)	(8,030)	466
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	71,208	64,686	67,794
หนี้สินรวม	54,379	56,731	59,382
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	20,201	7,954	8,412
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	16,829	7,954	8,412
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,347)	564	6,239
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,284	(590)	(926)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	7,314	(4,531)	(4,821)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	4,250	(4,556)	492
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ร้อยละ)(1)	(173.6)	(45.7)	1.1
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)(2)	(9.6)	(11.8)	0.7
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)(3)	(38.6)	(64.8)	5.7
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	(1.2985)	(0.6921)	0.0379

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

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



ราคา ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2566 (บาท)	ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์ (บาท)	ปริมาณการซื้อขายเฉลี่ย (ล้านหุ้น)	ช่วงปริมาณการซื้อขาย ใน 52 สัปดาห์ (ล้านหุ้น)
1.99	1.82 / 3.12	40.78	5.13 / 224.65

สารจาก ประธานกรรมการ

ปี 2566 เป็นปีที่ 20 ของไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีเรื่องราวมากมายเกิดขึ้นกับเรา ตอกย้ำให้เราตระหนักกันทุกคน ทุกระดับในบริษัท ว่าธุรกิจสายการบินไม่ง่าย ทั้ง ๆ ที่โดยปกติ ธุรกิจใดที่ต้องได้ใบอนุญาตจึงประกอบธุรกิจได้นั้น มักจะเป็นธุรกิจที่ทำกำไรดีกว่าธุรกิจที่แข่งขันเสรี แต่ในชีวิตจริงนั้น ไทยแอร์เอเชีย กลับพบกับปัญหาอุปสรรคและโอกาสมากมายตลอดมา

ปัจจัยสำคัญที่เราผ่านมาด้วยความภาคภูมิใจคือ ความอดทน การร่วมกันเรียนรู้และปรับตัวทั้งองค์กรตลอดเวลา ทำให้รักษาความมั่นใจได้ว่า ตราบใดที่คนในโลกยังต้องพบปะกัน ต้องท่องเที่ยวกัน ต้องมีปฏิสัมพันธ์กัน ตราบนั้นธุรกิจการบินต้องไปได้ดี และไทยแอร์เอเชียต้องเป็นผู้เล่นสำคัญในธุรกิจนี้ และเราก็ทำได้ครับ

วันนี้เรากลับมาบินให้บริการเต็มกำลังความสามารถของเราแล้วครับ และกำลังเพิ่มขีดความสามารถขึ้นไปอีก เพราะความต้องการของผู้โดยสารมีเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ผมใช้คำว่าเพิ่มขีดความสามารถ เพราะที่ผ่านมา ในขณะที่สายการบินส่วนใหญ่ลดขีดความสามารถลงด้วยการลดจำนวนเครื่องบิน และลดพนักงานลงในช่วงโควิดนั้น เราไม่ลดทั้งเครื่องบินและพนักงานครับ เรามั่นใจว่าการลดขีดความสามรถทำได้ภายใน 6 เดือน แต่การทำให้ขีดความสามารถกลับมาที่เดิม จะต้องใช้เวลา 2-3 ปี และเราก็ตัดสินใจถูกครับ ปี 2567 เป็นต้นไป คือปีดี ๆ ของธุรกิจการบิน เราจึงสามารถวางแผนเพิ่มขีดความสามารถต่อไปได้เลย

ผมมั่นใจว่า ท่านผู้ถือหุ้นทุกคนยังคงสนับสนุนเราต่อไป ด้วยการใช้บริการบินไปมาหาสู่ผู้คนหรือท่องเที่ยว ด้วยการเป็นผู้ถือหุ้นหรือหุ้นกู้ของเราอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นกำลังใจและสนับสนุนให้เราสามารถมอบบริการที่ดีเยี่ยมแก่ทุกคน พร้อมนำผลประกอบการที่น่าพอใจมาให้ผู้ถือหุ้นในอนาคตอีกไม่นานนี้

คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน ขอขอบคุณในทุกสิ่งที่ท่านมอบให้เราครับ

นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ

วันนี้เรากลับมาบินให้บริการเต็มกำลังความสามารถของเราแล้วครับ

และกำลังเพิ่มขีดความสามารถขึ้นไปอีก เพราะความต้องการของผู้โดยสารมีเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

สารจากประธานกรรมการบริหาร

ปี 2566 เป็นปีแห่งการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญ โดยเฉพาะการที่รัฐบาลวางกลยุทธ์ให้ภาคการท่องเที่ยวเป็นกำลังหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ พร้อมวางนโยบายและมาตรการเร่งด่วนที่ส่งเสริมการท่องเที่ยวต่อเนื่อง อาทิ นโยบายฟรีวีซ่าระหว่างไทยกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะในตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรองให้เป็นเมืองหลัก การขยายและพัฒนาสนามบินใหม่ ๆ รวมถึงการผลักดันประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินการขนส่งของภูมิภาค ศูนย์กลางการบินของโลก (Aviation Hub) และศูนย์กลางการกระจายสินค้าแห่งภูมิภาคที่ใหญ่ที่สุด 1 ใน 5 ของโลก

ศูนย์กลางการบินการขนส่งของภูมิภาค

การผลักดันประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคของรัฐบาล สอดคล้องกับแผนของสายการบินแอร์เอเชีย ที่วางกลยุทธ์ให้ไทยเป็นประเทศยุทธศาสตร์การบิน เพราะมีความพร้อมในทุกด้าน ทั้งสถานที่ตั้ง ความแข็งแกร่งของประเทศไทยที่มีจุดเด่นด้านการท่องเที่ยวและลงทุน สามารถดึงดูดให้เกิดการเดินทางและเชื่อมต่อไปยังประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคได้ เชื่อว่าหลังจากนี้รัฐบาลจะมีนโยบายส่งเสริมและสนับสนุนอย่างเข้มขัน ซึ่งเป็นโอกาสของภาคธุรกิจการท่องเที่ยวและธุรกิจเกี่ยวเนื่องต่อไป

สำหรับไทยแอร์เอเชียในฐานะผู้นำตลาด เรามั่นใจว่าด้วยเครือข่ายและความถี่เที่ยวบินที่หลากหลาย ครอบคลุมทั้งในและต่างประเทศ ฝูงบินขนาดใหญ่ และบุคลากรที่มีความพร้อม จะผลักดันให้ไทยเป็นฮับการบินของภูมิภาคและโลกได้สำเร็จต่อไป โดยปี 2566 ไทยแอร์เอเชียได้ท้าทายในการเส้นทางบินตลาดใหม่ ๆ ที่เราไม่เคยบินและได้รับการตอบรับที่ดีมาก เราจึงเดินหน้าวางเป้าหมายในปี 2567 เพิ่มเส้นทางบินใหม่ ๆ ต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี อาทิ เส้นทางดอนเมือง สู่โอกินาว่า เกาสง และเซี่ยงไฮ้ รวมทั้งการบินในเส้นทางโดยใช้สิทธิเสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom) ซึ่งสายการบินสามารถลงจอดเพื่อแวะรับส่งผู้โดยสารในประเทศคู่สัญญาได้ ทำให้ช่วยเพิ่มโอกาสการบินและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ไทยแอร์เอเชีย ครบรอบ 20 ปี

ถึงวันนี้ ไทยแอร์เอเชียครบรอบ 20 ปีแล้ว ถ้าเปรียบเป็นคนอายุ 20 ปี ไทยแอร์เอเชียคือคนหนุ่มสาวที่มีประสบการณ์ชีวิตมากมาย เพราะตลอดระยะทางที่ผ่านมา ไทยแอร์เอเชียผ่านบทพิสูจน์ที่หลากหลายท้าทาย ทั้งผลกระทบด้านเศรษฐกิจ การเมือง โรคระบาดที่ต่อเนื่องยาวนาน ซึ่งทุกครั้งเราสามารถปรับตัวอยู่รอดและกลับมาได้ดีกว่าเดิมเสมอ

ปี 2566 เป็นปีที่บริษัทฟื้นตัวชัดเจน เราทำ EBITDA เป็นบวกติดต่อกัน ปิดปีด้วยกำไรเป็นผลสำเร็จ ผมขอขอบคุณพนักงาน กรรมการและผู้บริหารทุกคนที่ทำงานหนักมาตลอด ขอบคุณผู้มีส่วนได้เสียทุกคนที่สนับสนุนอย่างดี ไทยแอร์เอเชียยังไม่หยุดเท่านี้ เรามีพลังกายและพลังใจเต็มเปี่ยม พร้อมพัฒนาด้านความยั่งยืนให้เป็นรูปธรรม เพื่อสร้างผลประกอบการที่ดีต่อเนื่อง ตอบแทนทุกความไว้วางใจจากผู้มีส่วนได้เสียทุกคน

ในฐานะผู้นำตลาด เรามั่นใจว่า ด้วยเครือข่ายและความถี่เที่ยวบิน ที่หลากหลายครอบคลุม ทั้งในและต่างประเทศ

ฝูงบินขนาดใหญ่ และบุคลากรที่มีความพร้อม จะผลักดันให้ไทย เป็นฮับการบินของภูมิภาค และโลกได้สำเร็จต่อไป

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร

สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ปี 2566 เป็นปีแรกหลังสถานการณ์โควิด ที่บริษัทเรียนรู้และสามารถเดินหน้าธุรกิจได้อย่างเต็มที่ เราเรียนรู้จากประสบการณ์ และตั้งเป้าหมายเพื่อสร้างผลประกอบการที่ดี แม้จะมีปัจจัยภายนอกที่ยากจะควบคุมมากมายและส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานก็ตาม

ปรับตัวพร้อมเดินหน้าสู่เป้าหมาย

ช่วงที่ผ่านมา บริษัทปรับตัวรับมือกับสถานการณ์หลากหลาย ทั้งภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยนที่ผันผวน ต้นทุนการดำเนินการต่าง ๆ ที่พุ่งสูงขึ้น เช่น ต้นทุนการซ่อมบำรุง ต้นทุนการดำเนินการของสนามบินต่าง ๆ ทั่วโลก การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ที่ต้องพบความล่าช้าจากการซ่อมบำรุง ความไม่แน่นอนในการส่งมอบเครื่องบินจากศูนย์ซ่อม ผู้ผลิตอะไหล่ ทำให้บริษัทไม่สามารถบริหารจัดการฝูงบินได้ตามเป้าหมาย ต้องยืดหยุ่นและมีแผนสำรองในการบริหารจัดการอากาศยานและกลยุทธ์ทางธุรกิจอย่างรัดกุม

อย่างไรก็ตาม แม้มีความท้าทายเกิดขึ้นตลอดทั้งปี ในภาพรวมของการดำเนินงาน ไทยแอร์เอเชียยังครองส่วนแบ่งการตลาดในประเทศไทยถึงร้อยละ 37 สูงที่สุดเท่าที่เคยทำได้ ในขณะที่ตลาดต่างประเทศ เกือบทุกประเทศกลับมาปกติแล้วร้อยละ 100 ยกเว้นประเทศจีน ซึ่งช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2567 ที่ผ่านมามีมาตรการฟรีวีซ่าเข้ามาสนับสนุน เชื่อว่าตลาดจีนจะค่อย ๆ ฟื้นตัวกลับมาในไม่ช้า และเป็นอีกกำลังหลักในการผลักดันบริษัทสู่เป้าหมาย

ปีแห่งการสร้างผลประกอบการที่ดี

ปี 2567 การบริหารการเงินให้แข็งแกร่งเป็นสิ่งที่บริษัทให้ความสำคัญสูงสุด เพื่อให้เป็นปีที่มีผลประกอบการที่ดี สามารถดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างทั่วถึง พร้อมเน้นให้ความสำคัญกับการบริการ การบริหารจัดการเที่ยวบินอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการรักษามาตรฐานเรื่องการตรงต่อเวลา ซึ่งในปีที่ผ่านมา ไทยแอร์เอเชียยังคงมีสถิติตรงต่อเวลาสูงสุดในไทย และเป็นอันดับ 3 ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จากการจัดอันดับโดย Cirium ถือเป็นความภาคภูมิใจเป็นประโยชน์สูงสุดต่อผู้โดยสาร และสร้างภาพลักษณ์ที่แข็งแกร่งให้กับบริษัทได้เป็นอย่างดี

บริษัทพร้อมแล้วในการเดินหน้าเต็มที่ พร้อมเสริมทัพด้วยเส้นทางบินใหม่ ฝูงบินใหม่ที่จะมีเครื่องบินแอร์บัส เอ 321 นีโอ ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นผู้ขับเคลื่อนสู่อนาคต พร้อมพัฒนาความยั่งยืนในทุกมิติ โดยยึดหลัก Good Green Growth เพื่อการเติบโตอย่างมั่นคงไปด้วยกัน

ปี 2567 การบริหารการเงินให้แข็งแกร่งเป็นสิ่งที่บริษัทให้ความสำคัญสูงสุด

เพื่อให้เป็นปีที่มีผลประกอบการที่ดี สามารถดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างทั่วถึง

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

1 นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

2 นายวีรยุทธ โพธารามิก

กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

3 นายดิเนช นัมบิอาร์

กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

4 นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์

กรรมการ

5 นายสันติสุข คล่องใช้ยา

กรรมการ

6 นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร

กรรมการ

คณะกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

7 นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน

กรรมการ

8 นางภัทรา บุศราวงศ์

กรรมการ

9 นายรอซแมน บิน โอมาร์

กรรมการ

10 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์

กรรมการ

11 นายยุทธพงศ์ มา

กรรมการ

12 นายศิโรตม์ เสตะพันธุ

กรรมการ/ กรรมการอิสระ

คณะผู้บริหาร

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

1 **นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์**
ประธานกรรมการบริหาร

2 **นายสันติสุข คล่องใช้ยา**
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

3 **นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร**
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

1 **นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์**
ประธานกรรมการบริหาร

2 **นายสันติสุข คล่องใช้ยา**
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

3 **นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร**
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

4 **นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง**
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

5 **นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์**
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์
และเทคโนโลยี

6 **นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล**
ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

7 **นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ**
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอด
และอุปกรณ์ภาคพื้น

8 **นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล**
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

9 **นายกฤษ พัฒนสาร**
ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

10 **นายพล พุ่มพวง**
ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

11 **นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์**
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

12 **นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี**
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

13 **ดร. วชรวรรธน์ ปิยะรัตนมงคล**
ผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้
และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร

14 **นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์**
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

15 **นางธีลฎี พันธุมจินดา**
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

16 **นายบัณฑิต พรสาโรจน์**
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2566

รับท่องเที่ยวคึกคักส่งท้ายปี

เพิ่มความถี่ เส้นทางภายในประเทศ

ตอกย้ำเครือข่ายการบินมากที่สุด

อ่านเพิ่มเติม

เปิดประสบการณ์ “Red Carpet” เดินทางแบบยกระดับวีไอพี

จัด “โซนรับรองพิเศษ”
พร้อมหลากหลายสิทธิประโยชน์สะดวกก่อนใคร

อ่านเพิ่มเติม

บินตรงสู่อินเดีย

“ดอนเมือง-อัห์มดาบาด” “ดอนเมือง-กูวาฮาติ”

รวม 9 เส้นทางสู่อินเดีย

อ่านเพิ่มเติม

เปิดภารกิจพาสปอร์ต

Air-Venture เที่ยวนอกพิชิตพอยท์

สะสมตราประทับแลกรับรางวัล

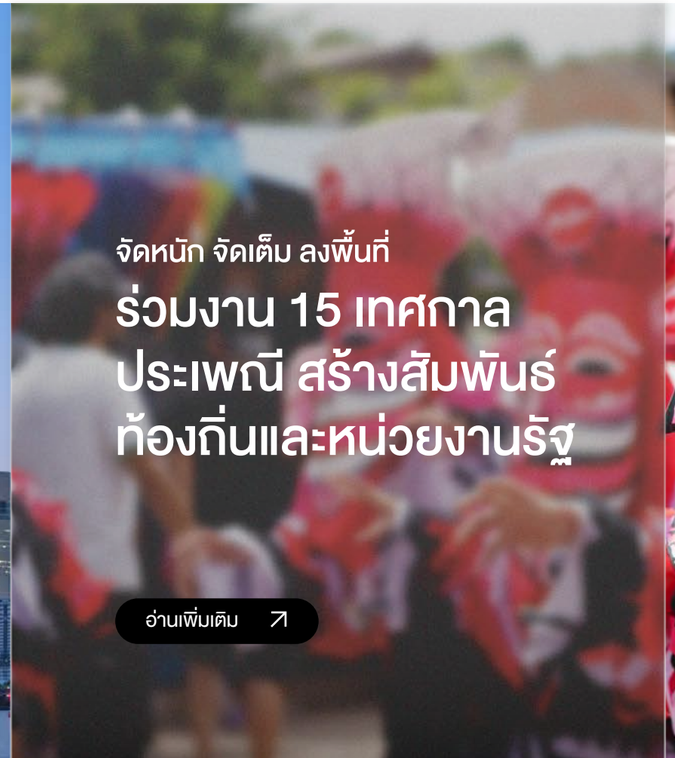
อ่านเพิ่มเติม

แอร์เอเชีย บุกตลาดจีน
รับมาตรการฟรีวีซ่า

เพิ่ม “ดอนเมือง-เซี่ยงไฮ้”

รวมบินตรงสู่จีน 11 เส้นทาง

อ่านเพิ่มเติม



จัดหนัก จัดเต็ม ลงพื้นที่

ร่วมงาน 15 เทศกาลประเพณี สร้างสัมพันธ์ท้องถิ่นและหน่วยงานรัฐ

อ่านเพิ่มเติม

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2566

แอร์เอเชียพร้อมสนับสนุนภาครัฐ

ปฏิบัติภารกิจ รับชาวไทยกลับบ้าน

เดินทางกลับจากอิสราเอลอย่างปลอดภัย

อ่านเพิ่มเติม

ขยายเส้นทางใหม่

City Transfer สู่ “ลำปาง” และ “แพร่”

บริการเที่ยวบินพร้อมรถรับ-ส่งจากสนามบิน

อ่านเพิ่มเติม

เส้นทางใหม่

ดอนเมือง-เกาสง

สยายปีกบินสู่ไต้หวัน รวม 3 เส้นทาง

อ่านเพิ่มเติม

เซ็นสัญญาจ้างงานคนพิการ 56 คน

พร้อมเปิดโอกาสคนพิการทางสายตา บริการด้านการนวด ทำงานตามความถนัด

อ่านเพิ่มเติม

แอร์เอเชียผลักดัน

“ความตรงเวลา” เป็นวาระชาติ!

ส่งโฆษณาใหม่ กระตุ้นความใส่ใจเรื่องเวลา

อ่านเพิ่มเติม

ร่วมมือ ททท. เปิดเครื่องบินลายใหม่

Amazing New Chapters ลำที่ 2 พร้อมดันเที่ยวเมืองรอง

อ่านเพิ่มเติม

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ ปี 2566

หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ มีหน้าที่หลักในการสื่อสารข้อมูลการดำเนินงานของบริษัทแก่นักลงทุนทุกกลุ่ม ยึดหลักความโปร่งใส เท่าเทียม และทันท่วงที โดยผู้บริหารของบริษัทให้การสนับสนุนและตระหนักถึงความสำคัญของงานนักลงทุนสัมพันธ์ และเข้าร่วมประชุมกับนักลงทุนอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนั้น หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์มีหน้าที่ในการวิเคราะห์และรวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์จากภายนอกองค์กรมานำเสนอให้แก่คณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัททราบ เช่น การวิเคราะห์ข้อมูลของคู่แข่งในอุตสาหกรรม โครงสร้างผู้ถือหุ้น ความเคลื่อนไหวของราคาหุ้น ฯลฯ เพื่อประกอบการตัดสินใจทางธุรกิจต่าง ๆ

ในปี 2566 หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์เน้นการกลับมาให้ข้อมูลกับนักลงทุนอย่างเข้มข้นมากขึ้น หลังสถานการณ์โควิด-19 คลี่คลายไปอย่างมาก และธุรกิจของบริษัทพลิกฟื้นกลับมาได้อย่างรวดเร็ว นอกจากการประชุมออนไลน์กับกลุ่มนักลงทุนสถาบันในทุกไตรมาส หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ได้ประสานกับบริษัทหลักทรัพย์เพื่อจัดให้ผู้บริหารของบริษัทได้เข้าไปให้ข้อมูลแก่นักลงทุนที่สำนักงาน โดยทำการหมุนเวียนบริษัทหลักทรัพย์หลายบริษัทเพื่อเปิดโอกาสอย่างเท่าเทียม รวมทั้งเข้าร่วมกิจกรรมที่จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างต่อเนื่องเพื่อเข้าถึงนักลงทุนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะนักลงทุนรายย่อย

ไฮไลท์กิจกรรมในปี 2566

เดือนมีนาคม

งาน Investor Day 2023

จัดที่แอร์เอเชีย อะคาเดมี่ โดยเปิดโอกาสให้นักลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทเข้ารับฟังบรรยายจากผู้บริหาร และเข้าร่วมทำกิจกรรมฐานฝึกนักบินและลูกเรือ

คลิกเพื่อรับชมวิดีโอย้อนหลัง

เดือนพฤษภาคม

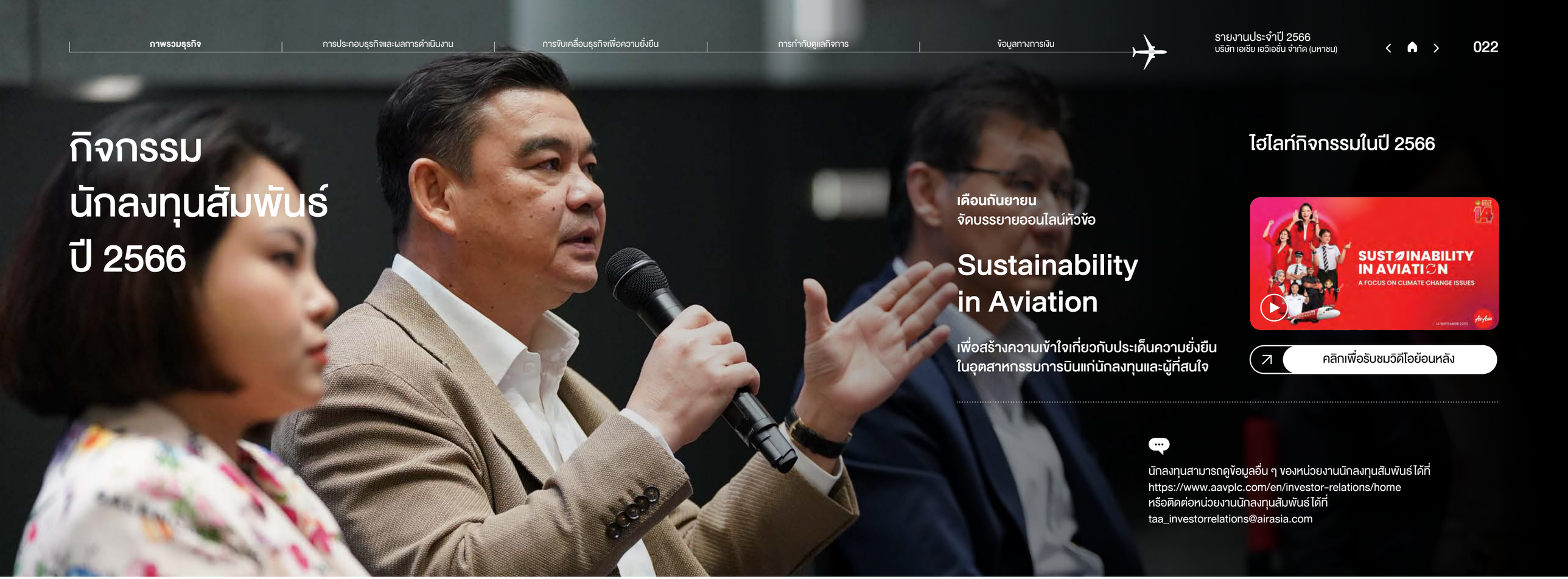
งานพบปะกองทุนภายในประเทศไทย (Local Funds)

จัดโดยบริษัทหลักทรัพย์กสิกรไทย

เดือนสิงหาคม

งาน Thailand Focus 2023

จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย



กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ ปี 2566

ไฮไลท์กิจกรรมในปี 2566

เดือนกันยายน
จัดบรรยายออนไลน์หัวข้อ

Sustainability in Aviation

เพื่อสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับประเด็นความยั่งยืนในอุตสาหกรรมการบินแก่นักลงทุนและผู้ที่สนใจ

คลิกเพื่อรับชมวิดีโอย้อนหลัง

นักลงทุนสามารถดูข้อมูลอื่น ๆ ของหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ได้ที่
https://www.aavplc.com/en/investor-relations/home
หรือติดต่อหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ได้ที่
taa_investorrelations@airasia.com

เดือนพฤศจิกายน

งานเยี่ยมชมกิจการของบริษัทที่แอร์เอเชีย อะคาเดมี่

จัดโดยบริษัทหลักทรัพย์ พาย จำกัด (มหาชน)
เน้นกลุ่มนักลงทุนรายย่อย
และนักลงทุนรายใหญ่ (High Net Worth)

เดือนพฤศจิกายน
หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ได้รับเกียรติเข้ารับรางวัล

Outstanding Investor Relations

ในงาน Set Awards 2023
จัดโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เดือนธันวาคม
หน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ได้รับเกียรติบัตร

Best Investor Event

จากนิตยสาร IR Magazine
ในงาน IR Magazine Awards
South East Asia 2023

พัฒนาการที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

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

- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

- ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

2556

- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้าแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกจาก FlightStats ของปี 2556

2558

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้ารางวัลชนะเลิศประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “The Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists

พัฒนาการที่สำคัญ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

2559

บจ. ไทยแอร์เอเชีย
รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ
ลำแรกของประเทศไทย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย
สายการบินราคาประหยัดรายแรก
ของไทยที่ได้รับใบรับรอง
ผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

2561

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศ
ทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจ
แห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทาน
สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

2562

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อ
หุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบิน
รุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย

2563

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub)
ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือก
เข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2563

2564

คณะกรรมการบริษัทอนุมัติแผนใหม่
ในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของ
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือก
เข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2564

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยม
ด้านการบริหารจัดการวิกฤตระดับภูมิภาค

2565

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นทั้งหมดของ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือก
เข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2565
เป็นปีที่ 4 ติดต่อกัน

เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ เปิดตัวการให้บริการ
การจัดการอบรมสร้างภาวะผู้นำและ
การสร้างทีมสัมพันธ์ รวมทั้งการฝึกอบรม
อุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นทางการ

2566

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งตลาด
ของผู้โดยสารภายในประเทศสูงสุด
เป็นประวัติการณ์กว่าร้อยละ 37

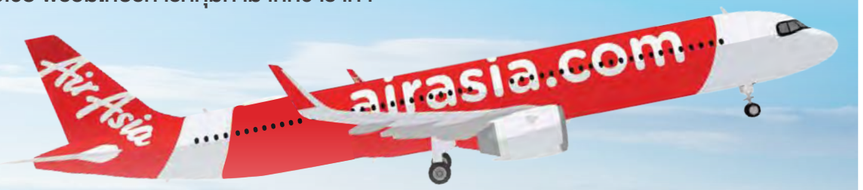
โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

(GRI 2-1, 2-6)

โครงสร้างและการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา



พันธกิจ

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

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

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 และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้”

นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีนและญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

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

ความเป็นมา

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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 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 ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 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

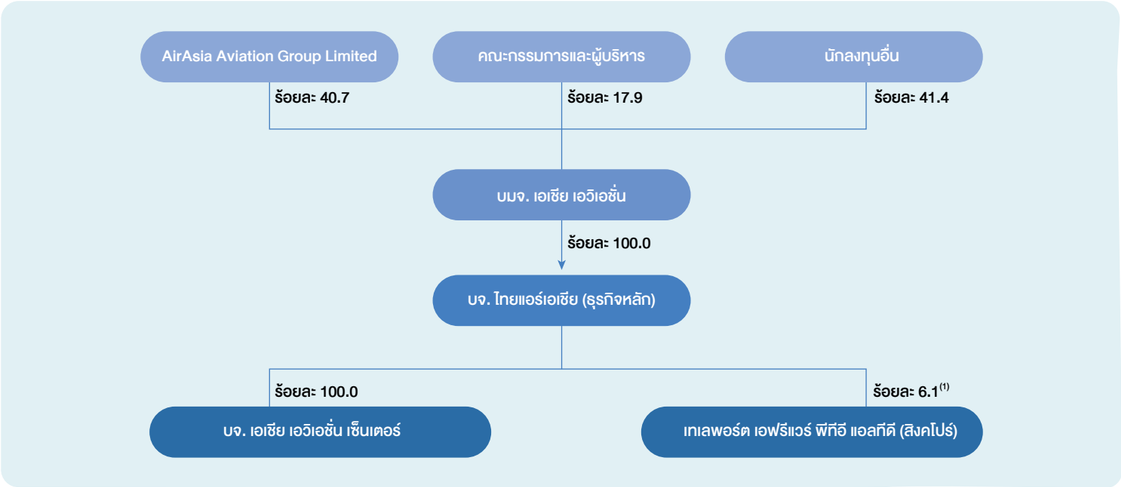
Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ได้ถูกจัดตั้งในวันที่ 16 เมษายน 2561 และเข้าตลาดหลักทรัพย์แทน AAB โดยมีสัดส่วนถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAAGL

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

ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มทุนและ/หรือให้กู้ยืมแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อนำไปชำระหุ้นกู้ระยะยาวพร้อมทั้งดอกเบี้ย หรือใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน เป็นต้น ซึ่งในวันที่ 8 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้างโดยได้เพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และในวันที่ 20 มกราคม 2565 ได้เข้าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือในบจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกจำนวนร้อยละ 30.8 โดยคิดเป็นเงินที่ใช้ในการเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจนครบร้อยละ 100 ทั้งสิ้นประมาณ 7,800 ล้านบาท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 11 มีนาคม 2567 เป็นดังนี้



(1) ส่วนที่เหลือถือหุ้นโดยบริษัท Capital A

การดำเนินธุรกิจและความสัมพันธ์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบริษัท 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 รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์ จาก AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd. (“AASEA”) อีกทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

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

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก โดยโครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 ถึง 2566 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2564		2565		2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร[1]	3,174.2	70.4	14,177.9	77.5	33,463.3	77.9
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	464.1	10.3	2,959.7	16.2	6,945.4	16.2
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	16.3	0.4	92.3	0.5	145.4	0.3
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	61.7	1.3	217.6	1.2	487.2	1.1
รายได้ค่าระวางขนส่ง	109.4	2.4	97.1	0.5	194.0	0.5
รายได้ค่าโฆษณา	2.8	0.1	8.7	0.1	6.2	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	**3,828.5**	**84.9**	**17,553.3**	**96.0**	**41,241.5**	**96.0**
รายได้อื่น						
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	2.2	0.1	-	-	672.3	1.6
ค่าธรรมเนียมสนามบินไม่ขอคืน	187.6	4.2	82.8	0.4	449.3	1.0
รายได้ค่าตั๋วหมดอายุ	-	-	2.5	0.1	279.2	0.7
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	391.2	8.7	-	-	70.9	0.2
กำไรจากการบอกเลิกสัญญาเช่าอากาศยานก่อนกำหนด	-	-	422.9	2.3	-	-
รายได้อื่น	98.1	2.1	228.0	1.2	236.2	0.5
รวมรายได้อื่น	**679.0**	**15.1**	**736.2**	**4.0**	**1,707.9**	**4.0**
รวมรายได้	**4,507.5**	**100.0**	**18,289.5**	**100.0**	**42,949.4**	**100.0**

[1] รายได้ค่าโดยสารรวมค่าธรรมเนียมน้ำมัน

ร้อยละ	
77.9	รายได้ค่าโดยสาร
16.2	รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น
0.3	รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ
1.1	รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน
0.5	รายได้ค่าระวางขนส่ง
0.1	รายได้ค่าโฆษณา
1.6	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
1.0	ค่าธรรมเนียมสนามบินไม่ขอคืน
0.7	รายได้ค่าตั๋วหมดอายุ
0.2	กำไรจากตราสารอนุพันธ์
-	กำไรจากการบอกเลิกสัญญาเช่าอากาศยานก่อนกำหนด
0.5	รายได้อื่น

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. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่าง ๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่น ๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 83

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 18.9 ล้านคน โดยร้อยละ 63 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 37 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2564	2565	2566
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	4.3	11.9	20.9
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	2.9	9.9	18.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ)[1]	68	84	90
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.)[2]	3,002	10,308	22,945
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.)[3]	2,083	8,627	20,262
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)[4]	1,090	1,434	1,780
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท)[5]	1.28	1.70	1.80
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท)[6]	4.51	2.62	1.81
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)[7]	4.04	1.81	1.14
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	60	54	56

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2564	2565	2566
จำนวนเที่ยวบิน	24,011	65,308	114,571
ระหว่างประเทศ	328	13,249	45,047
ภายในประเทศ	23,683	52,059	69,524
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)[8]	688	864	1,094
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)[9]	5.6	9.6	12.7
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	651	3,319	7,676
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	222	334	407
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	0.53	1.74	3.74
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)[10]	72.6	124.4	104.6
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)[11]	97	92	83

ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 18.9 ล้านคน

[1] หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
[2] ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
[3] ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด 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 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

เครือข่าย เส้นทางการบิน

(GRI 2-6)

เส้นทางบินของไทยแอร์เอเชีย

ฐานปฏิบัติการบิน

- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานภูเก็ต
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่

- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ

เครือข่ายเส้นทางบิน

ครอบคลุม

17 ประเทศในทวีปเอเชีย

24 เมือง จุดหมายปลายทางภายในประเทศ

16 ประเทศ จุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ

เส้นทางบิน

89

33 ภายในประเทศ

56 ระหว่างประเทศ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและเป็นจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว 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 ปลายปี 2566 มีจำนวน 4 แห่ง ประกอบไปด้วย ดอนเมือง (กรุงเทพฯ) สุวรรณภูมิ (กรุงเทพฯ) ภูเก็ต และเชียงใหม่

ตลอดปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 17 ประเทศ ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 24 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 16 ประเทศ พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 33 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 56 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 89 เส้นทางบิน นอกจากนี้ ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียได้ ซึ่งประกอบไปด้วย แอร์เอเชียมาเลเซีย แอร์เอเชียอินโดนีเซีย และแอร์เอเชียฟิลิปปินส์

1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3-6 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยผู้บริหารระดับสูงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับหรือยกเลิกเส้นทางบินนั้น

ปี 2566 ยังคงเป็นปีที่มีความท้าทายสำหรับอุตสาหกรรมการบิน โดยแม้ว่าประเทศจีนได้ประกาศเปิดประเทศในช่วงต้นปีที่ผ่านมา แต่จำนวนนักท่องเที่ยวจีนที่เดินทางออกนอกประเทศไปยังประเทศอื่น ๆ รวมถึงประเทศไทยซึ่งเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวหลักของนักท่องเที่ยวจีน ยังคงฟื้นตัวช้ากว่านักท่องเที่ยวที่มาจากภูมิภาคอื่นโดยมีสาเหตุหลักจากปัจจัยภายในประเทศจีน ทั้งนี้ บริษัทได้คาดการณ์ถึงความท้าทายดังกล่าวและได้จัดสรรปริมาณเที่ยวบินเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวจีนให้เหมาะสม รวมทั้งเน้นเพิ่มปริมาณเที่ยวบินไปยังตลาดภายในประเทศและภูมิภาคเอเชียใต้เพิ่มขึ้น ทั้งในเมืองหลักและเมืองรอง นอกจากนั้น บริษัทยังสนับสนุนการเติบโตของผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยการเพิ่มเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเสริมการเชื่อมการเดินทางที่ไร้รอยต่อระหว่างสายการบินไทยแอร์เอเชียและสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์

1.3 การขออนุญาตทำการบินและการขออนุมัติอัตราค่าโดยสาร

1.3.1 การขออนุญาตทำการบินแบบประจำตามกำหนดฤดูกาลบิน (Scheduled Services)

ในการทำธุรกิจการบินแบบพาณิชย์แบบประจำตามกำหนดฤดูกาลบิน (Scheduled Services) สายการบินในประเทศไทยจำเป็นต้องขออนุญาตทำการบินทั้งสำหรับเส้นทางบินในประเทศและเส้นทางบินระหว่างประเทศ โดยมีขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

(1) การขอจัดสรรเส้นทางบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ในการวางแผนให้บริการเที่ยวบินประจำ (Scheduled Services) ในเส้นทางใดเส้นทางหนึ่งไม่ว่าจะเป็นเส้นทางภายในประเทศหรือเส้นทางระหว่างประเทศ สายการบินจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจัดสรรเส้นทางบินจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ก่อนเสมอ โดย กพท. จะพิจารณาเอกสารและหลักฐานของผู้ที่ประสงค์ขอจัดสรรเส้นทางบินตามประกาศ กพท. เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินฯ[1] เช่น แผนการทำการบิน แผนการใช้อากาศยาน ผลการศึกษาความเป็นไปได้ของเส้นทางบินที่ยื่นขอรับจัดสรร แผนการรองรับกรณียกเลิกเที่ยวบินและเที่ยวบินล่าช้า สถิติการยกเลิกเที่ยวบินและเที่ยวบินล่าช้าในช่วงหกเดือนที่ผ่านมา พร้อมกับเอกสารอื่น ๆ ทั้งนี้ ในส่วนของการจัดสรรเส้นทางบินภายในประเทศ กพท. จะพิจารณาอนุญาตจัดสรรเส้นทางบิน 3 ประเภท ตามปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการต่อปี ได้แก่ เส้นทางสายหลัก เส้นทางสายรอง และเส้นทางสายย่อย ในส่วนของการอนุญาตจัดสรรเส้นทางบินในเส้นทางระหว่างประเทศ กพท. จะอนุญาตโดยพิจารณาจากสิทธิการบิน จำนวนที่นั่งที่ทำการบิน ความถี่การบิน เส้นทางบินที่กำหนดไว้ตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศไทยและประเทศคู่ภาคี

(2) การขออนุญาตต่าง ๆ จากสำนักงานการบินพลเรือนของประเทศปลายทาง

ในการทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศไปยังประเทศปลายทางใด ๆ สายการบินจำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตอีกหลายฉบับ เช่น ใบอนุญาตประกอบการ (Operating Permit) หรือใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ (Foreign Air Operator Certificate) เป็นต้น ซึ่งจะมีอายุของใบอนุญาตแตกต่างกันไปตามกฎระเบียบภายในของแต่ละประเทศ

[1] ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. 2560

(3) การขอเวลาเข้า/ออกท่าอากาศยาน (Slot Time)

ในการทำการบินทุกเที่ยวบิน สายการบินจำเป็นต้องได้รับอนุญาตเวลาเข้า/ออกท่าอากาศยาน (Slot) ซึ่งจะขึ้นอยู่กับความหนาแน่นของท่าอากาศยานนั้น ๆ โดยความหนาแน่นของท่าอากาศยานถูกจัดเป็น 3 ลำดับ ได้แก่

TIER 1 ท่าอากาศยานที่ไม่หนาแน่น และไม่จำเป็นต้องมีการจัดสรร Slot ซึ่งสายการบินต้องส่งหนังสือถึงท่าอากาศยานหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขออนุมัติเวลาเข้า/ออก

TIER 2 ท่าอากาศยานที่หนาแน่นในบางช่วงเวลาของวัน และจำเป็นต้องมีการอำนวยความสะดวกในการจัดสรร Slot ณ ท่าอากาศยานนั้น ๆ

TIER 3 ท่าอากาศยานที่หนาแน่นทุกช่วงเวลา ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดสรร Slot โดยหน่วยงานเฉพาะ ได้แก่ Slot Coordinator เป็นต้น

1.3.2 การขออนุมัติอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ

การขออนุมัติอัตราค่าโดยสารและอัตราค่าธรรมเนียมต่าง ๆ สำหรับการทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศจะขึ้นอยู่กับรูปแบบเงื่อนไขเกี่ยวกับค่าบริการตามความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (“ความตกลงฯ”) ระหว่างประเทศไทยและประเทศคู่ภาคี ตลอดจนกฎระเบียบภายในของประเทศปลายทางด้วย กล่าวคือ ความตกลงฯ อาจกำหนดให้สายการบินต้องขออนุมัติอัตราค่าโดยสารจากหน่วยงานกำกับดูแล ซึ่งอาจกำหนดให้ต้องขออนุมัติจากสำนักงานการบินพลเรือนของทั้งประเทศไทยและประเทศปลายทาง หรือขอจากประเทศต้นทางเท่านั้น เป็นต้น หรืออาจกำหนดให้สายการบินไม่ต้องขออนุมัติใด ๆ อย่างไรก็ตาม หากกฎระเบียบภายในประเทศปลายทางกำหนดให้สายการบินต้องขออนุมัติอัตราค่าโดยสาร สายการบินต้องได้รับอนุมัติจากหน่วยงานของประเทศปลายทางก่อนถึงจะสามารถเปิดจำหน่ายบัตรโดยสารได้ อาทิ ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น ในส่วนของเส้นทางภายในประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางที่ถูกควบคุมเพดานค่าโดยสาร สายการบินจะต้องได้รับอนุมัติการกำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงจาก กพท. ก่อนเสมอ ซึ่งสายการบินราคาประหยัดจะถูกกำหนดเพดานราคาค่าโดยสารอยู่ที่ 9.40 บาทต่อกิโลเมตร ในขณะที่สายการบินบริการเต็มรูปแบบ (Full Service) จะถูกกำหนดเพดานราคาค่าโดยสารอยู่ที่ 13 บาทต่อกิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ในเส้นทางข้ามภาค อาทิ เส้นทางเชียงใหม่-สุราษฎร์ธานี เชียงใหม่-หัวหิน สายการบินจะไม่ถูกจำกัดเพดานราคาค่าโดยสารแต่อย่างใด

(4) การขออนุญาตทำการบินประจำฤดูกาลบิน

หลังจากได้รับอนุมัติ Slot แล้ว สายการบินจะยื่นขอรับอนุญาตทำการบินประจำฤดูกาลบินนั้น ๆ ซึ่งสายการบินต้องได้รับใบอนุญาตนี้ (Landing Permit) ก่อนที่สายการบินจะทำการบินเที่ยวบินใดเที่ยวบินหนึ่งเสมอ

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 16 ร้อยละ 19 และร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่าง ๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage) :** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบิน ช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการและช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **บริการรับกระเป๋าสัมภาระด่วน (Xpress Baggage) :** ผู้โดยสารสามารถรับกระเป๋าสัมภาระที่สถานีปลายทางเป็นการเร่งด่วนพิเศษ สามารถซื้อบริการรับสัมภาระด่วน Xpress Baggage ได้ขณะจองน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้าพร้อมการสำรองบัตรโดยสาร
- **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 อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees) :** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชียหรือเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต บัตรเดบิต หักบัญชีธนาคาร ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) เคาน์เตอร์เซอร์วิส พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว

- **การประกันภัยการเดินทาง (Travel Insurance) :** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากช่องทางของแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครองโควิด-19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ซึ่งรับประกันโดย บริษัท ทูนประกันภัย จำกัด (มหาชน) และผ่านการดำเนินการโดย บริษัท เกรทฟอร์ ทูน โบรกเกอร์ จำกัด ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) :** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **บริการ Red Carpet :** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็กอินที่เคาน์เตอร์เช็กอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนผู้โดยสารท่านอื่นที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง สุวรรณภูมิ ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **บริการ Airport Priority Service :** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็กอินที่เคาน์เตอร์เช็กอินพิเศษ รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนผู้โดยสารท่านอื่นที่สนามบินปลายทาง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

- **แพ็กสุดคุ้ม (Value Pack) :** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าด้วยแพ็กสุดคุ้มที่จัดให้ครบทุกบริการที่จำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วยน้ำหนักสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม การเลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบินและความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระ ซึ่งบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาประหยัด

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

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

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้าซึ่งรวมถึงของที่ระลึก เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล รวมถึงสิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง เช่น แม่กุญแจล็อกสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง

2.3 บริการอื่น ๆ

บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วมที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนน สะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชีย รีวอร์ด ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร

พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้าและไปรษณีย์ โดยจะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่าง ๆ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่าง ๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่าง ๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน มุกดาหาร สุรินทร์ ลำปาง แพร่ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่าง ๆ เช่น เกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า เกาะหลีเป๊ะ เกาะพีพี เกาะลันตา เกาะจำ อ่าวไร่เลย์ เกาะยาวใหญ่ เกาะยาวน้อย เกาะไหง เกาะมุก เกาะกระดาน และเกาะลิบง เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้น

3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน และเพิ่มความยืดหยุ่นในการปรับตัวต่อปัจจัยภายนอก ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารแต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต ความสามารถในการขายในแต่ละวัน ความผันผวนของต้นทุน เช่น ราคาเชื้อเพลิง และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัดและต้องจองล่วงหน้า ดังนั้นยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียวและการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่มีการชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนและไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ทั้งนี้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินแต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง (ยกเว้นในกรณีเป็นที่นั่งค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างต้นทุนของธุรกิจที่สามารถแข่งขันในการเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่น่าสนใจกว่าคู่แข่งในเส้นทางบินเดียวกันได้ และยังรักษาสภาพคล่องเพื่อเพิ่มความสามารถในการทำกำไร นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดทำโปรโมชันเป็นครั้งคราวเพื่อเสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษสำหรับส่งเสริมการขายบัตรโดยสารในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ การขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) สำหรับการเดินทางทั้งหมด ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสารรวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันอยู่ที่ร้อยละ 47 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 2 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 51

4.1 การขายผ่านระบบอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย และการสำรองที่นั่งผ่านแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชัน “airasia Super App” ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit หรือ Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ ได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซุปเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปส์ซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่น ๆ 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 พร้อมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง ประกอบด้วยการสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents - OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่น ๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก :** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ ตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์อย่างต่อเนื่อง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ในส่วนของค่าบัตรโดยสารที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็กเกจท่องเที่ยวหรือเพียงค่าบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate :** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ 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 ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำการตลาดและการสื่อสาร โดยมีการปรับสัดส่วนสื่อโฆษณาให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคมากขึ้น ส่งผลให้การใช้สื่อโฆษณาออนไลน์มีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของแคมเปญ จึงมีการพิจารณาประกอบทั้งในส่วนของช่องทางการจัดจำหน่าย สัดส่วนประชากร และกลุ่มเป้าหมายของผู้โดยสารในแต่ละช่องทาง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด จากการใช้งบประมาณนั้น ๆ อีกทั้งยังช่วยสร้างความภักดีต่อแบรนด์ (Brand loyalty) โดยสื่อโฆษณาที่ใช้สำหรับการสื่อสารกับผู้บริโภคมีทั้งสื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง เช่น บิลบอร์ด โฆษณาบนระบบขนส่งมวลชน เช่น รถไฟฟ้า ป้ายที่สนามบิน และ LED ที่ถนนทั้งในกรุงเทพมหานครและต่างจังหวัด สื่อวิทยุ รวมถึงสื่อออนไลน์ที่มีในแพลตฟอร์มของแอร์เอเชียเองและสื่อโซเชียลมีเดีย เช่น เฟซบุ๊ก ยูทูป อินสตาแกรม ไลน์ เอ็กซ์ รวมถึงกลุ่มผู้นำทางความคิด (Key Opinion Leader) ซึ่งเป็นผู้ที่สามารถส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อของผู้โดยสาร โดยมีการโฆษณาทั้งในกรุงเทพมหานครและตัวเมืองตามต่างจังหวัด ทั้งนี้ สื่อออนไลน์ถูกใช้สำหรับการเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายทั้งแบบวงกว้างและแบบเฉพาะกลุ่ม ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการสื่อสารนั้น ๆ โดยมักส่งผลให้เกิดการซื้อสินค้าหรือบริการได้โดยตรง (Conversion)

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดและการจัดโปรโมชั่นอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยมีการจัดโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษทุกสัปดาห์ ขึ้นอยู่กับเทศกาล ความต้องการเดินทางในเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศ และช่วงเวลา รวมถึงการจัดโปรโมชั่นใหญ่ปีละ 3-4 ครั้ง เพื่อกระตุ้นการซื้อบัตรโดยสารล่วงหน้าอย่างน้อย 6 เดือนขึ้นไป ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่มีราคาพิเศษอยู่แล้ว เช่น โปรโมชั่นบัตรโดยสาร 0 บาท เป็นต้น รวมถึงมีการทำสื่อโฆษณาที่สร้างการรับรู้เกี่ยวกับสถานที่ท่องเที่ยวใหม่และน่าสนใจตามแต่ละจังหวัดหรือในต่างประเทศ รวมถึงเส้นทางใหม่ที่ทางสายการบินได้เปิดทำการบิน ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถครองส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับหนึ่งสำหรับเส้นทางบินในประเทศถึงร้อยละ 37 ณ ปลายปี 2566 โดยมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 32 ณ ปลายปี 2562 (ปีก่อนเกิดโรคระบาดโควิด-19) อีกทั้งยังได้รับรางวัลที่บ่งชี้ถึงคุณภาพมาตรฐานระดับสากล เช่น รางวัลการันตีการตรงต่อเวลา จากองค์กรระดับโลกอย่าง Cirium และ OAG และรางวัลสายการบินต้นทุนต่ำที่ดีที่สุด จาก Skytrax ต่อเนื่อง 14 ปีซ้อน เป็นต้น

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อเพื่อให้ข้อมูลให้ความช่วยเหลือ รวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com หรือผ่านทางโมบายแอปพลิเคชัน airasia Super App ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทมีช่องทางการติดต่อที่หลากหลายเพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ ช่วยให้สามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันท่วงที โดยได้นำเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้องอย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง และพร้อมยังมีทีมงานหลังบ้าน Live Chat Agent ดูแลลูกค้าหากทาง Chatbot ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้กับทางผู้โดยสารได้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคนเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

7. เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่

เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ภายใต้ บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 100 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสถานที่ในการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยครบวงจรให้กับพนักงานฝ่ายปฏิบัติการบินของสายการบินไทยแอร์เอเชียตามมาตรฐานนิรภัยการบินของ กพท. ประกอบไปด้วย 3 อาคารหลัก บนเนื้อที่ 19 ไร่ โดยเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการในช่วงปลายปี 2564 เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ มีจุดเด่นหลัก ได้แก่ ห้องเรียนแบบคลาสรูมและห้องประชุมใหญ่ (Auditorium) ที่มีจำนวนเก้าอี้ 312 ที่นั่ง ฐานฝึกที่ติดตั้งอุปกรณ์การฝึกนิรภัย เช่น ฐานฝึกเปิดประตูอากาศยานฉุกเฉิน ฐานฝึกกระโดดสไลด์จากเครื่องบิน เครื่องจำลองการฝึกบินเต็มรูปแบบ (Full Flight Simulator) รวมถึงสระว่ายน้ำขนาดใหญ่และอาคารที่ออกแบบไว้รองรับพื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ร้านอาหาร ร้านกาแฟ ร้านสะดวกซื้อ และศูนย์ออกกำลังกาย รวมถึงพื้นที่สันทนาการอเนกประสงค์

เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ช่วยให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการอบรมบุคลากรและลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องจากการไม่ต้องพึ่งพาองค์กรอบรมภายนอก นอกจากนี้ เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ มีแผนการสร้างรายได้เพิ่มจากการรองรับการฝึกอบรมบุคลากรทางการบินของสายการบินพาณิชย์อื่น ๆ ในระยะอันใกล้นี้ จากแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินที่กลับมาฟื้นตัวหลังสถานการณ์โควิด-19

นอกจากธุรกิจการฝึกอบรมในอุตสาหกรรมการบินดังกล่าว เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ มีการปรับสถานที่ให้เป็นพื้นที่เช่าสำนักงานสำหรับลูกค้าองค์กร และมีการออกแบบโปรแกรมฝึกอบรมสำหรับหลักสูตรพัฒนาบุคลากรขององค์กรต่าง ๆ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ภาคการศึกษา ภายใต้ชื่อ “แอร์เอเชีย อะคาเดมี่” โดยใช้ประโยชน์จากความแตกต่างอย่างโดดเด่นของสถานที่ฝึกอบรม อุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และบุคลากรของสายการบินไทยแอร์เอเชียที่มีวัฒนธรรมองค์กรที่แข็งแกร่ง เพื่อส่งต่อความรู้และประสบการณ์ สร้างแรงบันดาลใจที่นำไปสู่การลงมือปฏิบัติได้จริงกับองค์กรที่สนใจ เช่น

โปรแกรมทีมสัมพันธ์ (Team Building)
ส่งมอบประสบการณ์ที่แตกต่างและสร้างความประทับใจ

โปรแกรมแอร์เอเชีย ทอล์ก แอนด์ ทัวร์ (AirAsia Talk and Tour)
ดูงานและฟังบรรยายเรื่องราววัฒนธรรมองค์กรของแอร์เอเชีย ที่สามารถสร้างผลงานเป็นที่ประจักษ์ เช่น การเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงต่อเวลา การบินแบบประหยัดพลังงาน เพื่อตอบโจทย์การปล่อยคาร์บอนสุทธิเป็นศูนย์ (Net Zero)

การฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากร (Training and Workshop)
ซึ่งออกแบบตามความต้องการของลูกค้าและจัดการอบรมต่อเนื่อง โดยมีบุคลากรภายในดำเนินงานร่วมกับพันธมิตรของไทยแอร์เอเชีย เป็นต้น

ทั้งนี้ รายได้ที่เกิดขึ้นจาก เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในปี 2566 ยังมีสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 1 ของรายได้จากการขายและบริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 จำนวน 56 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วจำนวน 2 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 52 ลำ โดยเช่าจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 10 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 42 ลำ ส่วนที่เหลือเป็นสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 1 ลำ และเป็นกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 3 ลำ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติมในปี 2567 อีกจำนวน 4 ลำ ส่งผลให้จะมีจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี จำนวนทั้งสิ้น 60 ลำ

เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตระกูลแอร์บัส A320 ประกอบไปด้วยขนาดแอร์บัส A320 จำนวน 43 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 9.9 ปี และตลอดปี 2566 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 12.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่ม Capital A แต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัสซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน โดยการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากปริมาณการซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 3 โครงการ สำหรับเครื่องบินจำนวน 10 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว

โดย ณ สิ้นปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เหลือสิทธิประโยชน์ที่สามารถทยอยรับรู้ได้อีกจำนวน 5,276 ล้านบาท

จำนวนเครื่องบิน สิ้นปี 2566 **56** ลำ

แอร์บัส A320	แอร์บัส A320 นีโอ	แอร์บัส A321 นีโอ
180 ที่นั่ง	186 ที่นั่ง	236 ที่นั่ง
43 ลำ	11 ลำ	2 ลำ

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่าง ๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 มีจำนวน 1,406.2 ล้านบาท 8,277.0 ล้านบาท และ 15,302.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10 ร้อยละ 34 และร้อยละ 39 ของผลรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

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

3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2564 ปี 2565 และปี 2566 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่ของอากาศยาน

5.1 การซ่อมบำรุงอากาศยาน

ในการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่าระดับ C-Check) รวมถึงการแก้ไขข้อบกพร่องที่พบระหว่างการดำเนินงานจะดำเนินการโดยฝ่ายวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่สำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นโรงงาน (ตั้งแต่ระดับ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างคู่ค้าผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงรายอื่น ๆ (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 ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงอากาศยานของกลุ่มแอร์เอเชีย

ในการรักษาระดับมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness) และการบริหารด้านการเงินอย่างมีประสิทธิภาพ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้คำถึงปัจจัยต่าง ๆ ในการเลือกผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุง เช่น

- **การปรับตารางการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นโรงงาน (Maintenance Schedule)** ให้เหมาะสมกับจำนวนอากาศยานและผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุง เพื่อรักษามาตรฐานความปลอดภัยและควบคุมค่าใช้จ่ายให้เหมาะสม
- **การคำนึงถึงความเสี่ยงห่วงโซ่อุปทานที่อาจชะงัก (Supply Chain Disruption)** ซึ่งอาจทำให้กระบวนการจัดซื้ออุปกรณ์และอะไหล่อากาศยานเพื่อการซ่อมบำรุงล่าช้า โดยสายการบินจำเป็นต้องทำงานร่วมกับคู่ค้าอะไหล่อากาศยานและผู้ให้บริการหน่วยซ่อมบำรุงอย่างใกล้ชิดเพื่อหาทางแก้ปัญหาและสร้างนวัตกรรมเพื่อเพิ่มทางเลือกและประสิทธิภาพให้กับสายการบิน
- **การใช้เทคโนโลยีในการยกระดับการบำรุงรักษาอากาศยานเชิงรุก (Proactive Maintenance)** โดยทางฝ่ายวิศวกรรมสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่อลดต้นทุนการซ่อมบำรุง โดยใช้ข้อมูลจากหลายแหล่งข้อมูลเพื่อคาดการณ์รูปแบบการซ่อมบำรุงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและสามารถยืดอายุการใช้งานของอะไหล่อากาศยานด้วยการบำรุงรักษาก่อนอะไหล่อากาศยานจะล้มเหลว ซึ่งหลีกเลี่ยงการเสียต้นทุนทั้งสินค้า เวลา และแรงงาน

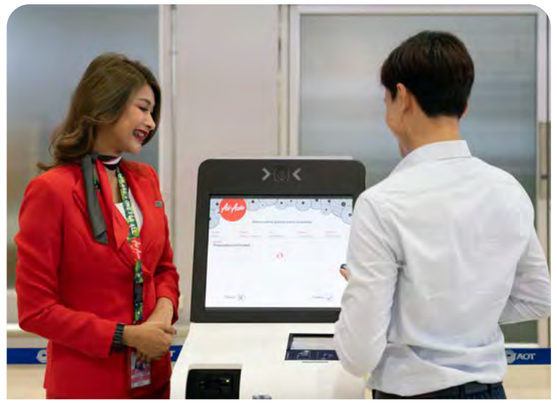
5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดเก็บชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานที่ศูนย์ปฏิบัติการการบิน โดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 421.2 ล้านบาท

การดำเนินการอื่น ๆ

1. ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ผู้รับเหมา คู่ค้า และผู้ที่เข้ามาติดต่อบริษัท ทั้งนี้ ความมุ่งมั่นดังกล่าวสอดคล้องกับการที่บริษัทนำระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management system: SMS) ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization: ICAO) มาใช้ในบริษัท ซึ่งครอบคลุมทุกขั้นตอนการทำงานตั้งแต่การบริการภาคพื้น ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยาน จนถึงขณะทำการบิน อีกทั้งบริษัทให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 โดยมีการดำรงรักษาและปรับปรุงการบริหารด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าสถานการณ์โควิด-19 ทั่วโลกได้คลี่คลายไปอย่างมาก บริษัทยังคงมาตรการ “องค์กรปลอดโควิด” กับพนักงานทุกภาคส่วนเพื่อป้องกันความเสี่ยงการแพร่ระบาดซ้ำ และมีการปรับเปลี่ยนวิธีการฝึกอบรมและเน้นย้ำความปลอดภัยให้เข้ากับการทำงานวิถีใหม่ทั้งในทุกภาคส่วนการปฏิบัติงานและส่วนของผู้โดยสารให้มีประสิทธิภาพที่ดี นอกจากนั้น บริษัทมีแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: ERP) และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCP) ซึ่งมีการจัดฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ



พันธกิจของบริษัท

สนับสนุนการจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กรที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงานและการสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจังด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลทัดเทียมกับระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร

บังคับใช้ให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบหลักของผู้จัดการและพนักงานทุกคน

กำหนดให้ชัดเจนเกี่ยวกับภาระรับผิดชอบและหน้าที่รับผิดชอบของผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างทุกคนในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม

ปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัยโดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่าการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

จัดให้มีและปฏิบัติตามกระบวนการชี้บ่งอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตรายเพื่อที่จะทำจัดหรือลดความเสี่ยงของผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ในระหว่างการดำเนินการหรือการปฏิบัติเพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล

ยืนยันว่าบริษัทจะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัตินั้นไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบหรือข้อปฏิบัติ

สร้างความมั่นใจว่าระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอกที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัท มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย

ปฏิบัติตามข้อกำหนดกฎหมายและมาตรฐาน โดยหากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด

สร้างความมั่นใจว่าทรัพยากรบุคคลของบริษัทที่ได้รับการฝึกอบรมและมีทักษะที่เหมาะสมมีจำนวนเพียงพอ ที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

สร้างความมั่นใจว่าพนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบินได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ เหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง

กำหนดให้มีและวัดผลสมรรถนะทางด้านความปลอดภัยตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง

สร้างความเชื่อมั่นด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

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

1.2 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

ขณะที่หน่วยงานผู้ดำเนินการสนามบินที่เกี่ยวข้องได้รับผิดชอบดูแลการรักษาความปลอดภัยด้านความมั่นคงของผู้โดยสารและสัมภาระสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบ ความตระหนักรู้และเฝ้าระมัดระวังอยู่เสมอ เพื่อให้สามารถระบุถึงความไม่ปลอดภัยทางการบินด้านความมั่นคงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม และผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของสายการบินและสนามบินที่อาจเป็นภัยต่อสายการบินและสนามบิน อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนอย่างละเอียดก่อนได้รับการว่าจ้าง และทำการตรวจสอบประวัติซ้ำตามรอบที่ผู้ดำเนินการสนามบินกำหนด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน โดยวัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน อีกทั้งจะมีการฝึกอบรมทบทวนรายปีจากกรณีศึกษาเพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ ICAO อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A ซึ่งลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยลดต้นทุนของกลุ่มโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลักซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่

1) **NewSkies 4.5 และ Gonow 4.7** พัฒนาโดย Navitaire ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มของ Amadeus ที่ให้บริการเทคโนโลยีแก่อุตสาหกรรมสายการบินชั้นนำทั่วโลก ใช้สำหรับดำเนินการขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร การบริหารจัดการการสำรองสินค้าคงคลังและการขาย รวมทั้งการให้บริการจองตั๋วผ่านอินเทอร์เน็ต เป็นต้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับทางกลุ่ม Capital A ในการวางแผนปรับปรุงและพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สอดคล้องกับการดำเนินธุรกิจ

2) **Oracle Cloud Application** ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงินและการจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งระบบสามารถบริหารขั้นตอนการทำงานของฝ่ายการเงินและฝ่ายจัดซื้อผ่านระบบออนไลน์ รวมถึงการจัดเตรียมรายงานแบบออนไลน์และขั้นตอนการอนุมัติงานแบบอัตโนมัติ ซึ่งช่วยลดขั้นตอนการทำเอกสารที่ให้กับฝ่ายการเงินและจัดซื้อ

3) **AIMS (Airline Information Management System)** เป็นระบบปฏิบัติการในการกำหนดควบคุมและดำเนินงานสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการดำเนินงานเกี่ยวกับการบิน เช่น การกำหนดตารางบิน การจัดตารางวางแผนการบินของลูกเรือและนักบิน

4) **Navtech** เป็นระบบสำหรับตรวจสอบและเก็บข้อมูลการประเมินสนามบินและเส้นทางการบิน เพื่อให้คำแนะนำ แนวทาง และทางเลือกต่าง ๆ เช่น เส้นทางในการบิน การบรรทุกน้ำหนัก การประเมินเชื้อเพลิง เพื่อให้การปฏิบัติการมีประสิทธิภาพสูงสุดหรือลดผลกระทบจากการดำเนินงานให้เหลือน้อยที่สุด

5) **AMOS Operating System** ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง ซึ่งพัฒนาโดยบริษัท Swiss Aviation ที่มีนวัตกรรมและความเป็นเลิศในด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยเฉพาะระบบจัดการสำหรับการซ่อมบำรุงอากาศยาน

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมกับทางกลุ่ม Capital A ในการพัฒนาปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยทางระบบสารสนเทศ โดยในปี 2566 นี้ ได้มีการดำเนินการเป็นผลสำเร็จในส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. โครงสร้างระบบเน็ตเวิร์ก (Network Infrastructure)

- การเพิ่มระบบความปลอดภัยให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์ของพนักงานในการเข้าสู่ระบบเน็ตเวิร์กภายในองค์กร (Network Access Control) โดยมีการตรวจสอบและยืนยันตัวตนของผู้ใช้งาน รวมถึงความปลอดภัยของอุปกรณ์ก่อนทุกครั้ง
- การเปลี่ยนระบบเชื่อมต่ออินเทอร์เน็ตเป็น WIFI 6 เพื่อเข้าระบบในองค์กรแบบไร้สายภายในสำนักงานเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพมากขึ้น
- การยืนยันตัวตนโดยใช้หลายปัจจัย (Multi-Factor Authentication) ในการขอเข้าสู่ระบบเครือข่ายเสมือนส่วนตัว (Virtual Private Network) ซึ่งจะทำให้การเข้าสู่ระบบภายในองค์กรจากระยะไกลมีความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น

2. โครงสร้างระบบเซิร์ฟเวอร์ (Server Infrastructure)

การย้ายระบบเซิร์ฟเวอร์ไปยังแพลตฟอร์ม Google Cloud เพื่อยกระดับการทำงานของกลุ่มเครื่องเซิร์ฟเวอร์จากการทำงานในรูปแบบของคอมพิวเตอร์ (Physical Server) ไปสู่ระบบคลาวด์ (Cloud Infrastructure) อย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้สอดคล้องกับแนวโน้มทางธุรกิจที่ต้องการความรวดเร็วในการตอบสนอง รวมถึงการเพิ่มความปลอดภัยของระบบให้สามารถปกป้องและป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ได้อย่างทันท่วงที

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นและบริการสนับสนุนภาคพื้น รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่ได้มาตรฐานและมีประสบการณ์เป็นที่ยอมรับให้บริการแทน ภายใต้การควบคุมดูแลโดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็กอินด้วยตนเองมาให้บริการ เช่น ตู้เช็กอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง และช่วยลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับท่าอากาศยานดอนเมือง นำร่องทดลองระบบพิสูจน์อัตลักษณ์บุคคล (Automated Biometric Identification System) หรือระบบ F.A.C.E.S โดยเป็นผู้ให้บริการรายแรก ณ ท่าอากาศยานดอนเมืองก่อนขยายไปยังสนามบินอื่น ๆ โดยนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในขั้นตอนการออกบัตรโดยสาร เมื่อผู้โดยสารอยู่ที่จุดตรวจค้นต่าง ๆ ของท่าอากาศยาน เช่น จุดรักษาความปลอดภัยก่อนเข้าจุดตรวจคนเข้าเมือง และจุดทางออกขึ้นเครื่อง ซึ่งจะทำการตรวจสอบใบหน้าผู้โดยสารกับข้อมูลในระบบ หากข้อมูลถูกต้องระบบจะยินยอมให้ผู้โดยสารดำเนินการต่อแบบไร้รอยต่อ ซึ่งอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร ผู้ใช้บริการ และเจ้าหน้าที่สายการบิน

สำหรับสนามบินที่บริหารจัดการโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (“ทอท.”) บริษัทได้ให้ความร่วมมือในการติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาระบบแอปพลิเคชันรองรับการเช็กอิน การรับฝากสัมภาระและการตรวจบัตรโดยสารผ่านอุปกรณ์อัตโนมัติ ซึ่งผู้โดยสารสามารถดำเนินการด้วยตนเองเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายปฏิรูปสนามบินแบบบูรณาการเพื่อมอบประสบการณ์ที่สะดวกสบายและรวดเร็วตลอดการเดินทางแบบไร้รอยต่อ ทั้งนี้ ทางบริษัทได้ทำการติดตั้งระบบเสร็จสมบูรณ์และเริ่มดำเนินการให้บริการตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2566 รวมทั้งหมด 6 ท่าอากาศยานในการกำกับดูแลของ ทอท.

ในปี 2567 ทางบริษัทกำลังดำเนินการร่วมกับกรมท่าอากาศยานในการติดตั้งพัฒนาระบบสำหรับสนามบินที่บริหารจัดการโดยกรมท่าอากาศยาน ซึ่งทางบริษัทให้ความร่วมมือในการติดตั้งอุปกรณ์และพัฒนาระบบแอปพลิเคชันเช่นเดียวกันกับสนามบินที่ดำเนินการโดย ทอท.

ในส่วนหน่วยงานบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้นได้นำระบบ Baggage Reconciliation System (“BRS”) มาใช้ในการจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยพิจารณาเริ่มจากสนามบินท่าอากาศยานดอนเมืองก่อนซึ่งมีความหนาแน่นของปริมาณเที่ยวบินสูง และมีแผนที่จะขยายไปยังสถานีภายในประเทศ สถานีอื่น ๆ ต่อไป ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียงและตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกลำเลียงไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

นอกจากนั้น ทางแผนกได้มีการใช้ระบบการส่งข้อมูลผู้โดยสารและสัมภาระ มาใช้ในการทำงานสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศร่วมกับทางแผนกอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสารทำให้แต่ละเที่ยวบินสามารถปฏิบัติงานได้ราบรื่นขึ้น สถานีปลายทางสามารถวางแผนได้ล่วงหน้า ทำให้สามารถบริหารจัดการได้ดีมากขึ้นและส่งผลทำให้เที่ยวบินสามารถออกตรงเวลาได้

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอกซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองชดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกายและทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน มีวงเงินความคุ้มครอง 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 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 รวมต่อปี จำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรอง และอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

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

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

สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ภาวะอุตสาหกรรมปี 2566

ในปี 2566 สภาวะการแข่งขันของอุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงมีความเป็นเหตุเป็นผล หนุนจากการยกเลิกข้อจำกัดการเดินทางโดยเฉพาะในประเทศจีน ต่างจากช่วงก่อนการระบาดของโควิด-19 ที่มีการแข่งขันด้านราคาที่รุนแรง สภาวะของตลาดในปี 2566 สะท้อนความพยายามของสายการบินในการนำเครื่องบินกลับมาให้บริการอีกครั้งหลังจากการลดขนาดฝูงบินปฏิบัติการลงในปีที่ผ่าน ๆ มา อย่างไรก็ตาม การเพิ่มฝูงบินปฏิบัติการยังคงมีความท้าทาย เนื่องจากสล็อตการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินยังคงไม่เพียงพอต่ออุปสงค์ ทำให้ต้นทุนการซ่อมบำรุงอากาศยานเพิ่มขึ้น ซึ่งอุปทานที่ยังจำกัดนี้ส่งผลให้หลายสายการบินมีอัตราขนส่งผู้โดยสารที่สูงกว่าร้อยละ 85 ต่อปีในช่วงที่ผ่านมา

ไทยแอร์เอเชียคงความเป็นผู้นำตลาดภายในประเทศด้วยส่วนแบ่งผู้โดยสารร้อยละ 37 ณ เดือนธันวาคม 2566 โดยสายการบินอันดับที่ 2 และ 3 มีส่วนแบ่งตลาดไม่ถึงร้อยละ 15 ซึ่งความต้องการเดินทางภายในประเทศยังคงแข็งแกร่งและส่งผลให้ค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ในระดับที่สายการบินสร้างผลกำไรได้ แม้จำนวนอากาศยานสามารถเพิ่มได้อย่างจำกัด แต่สายการบินบางแห่งได้จัดสรรฝูงบินบางส่วนเพื่อคว้าโอกาสในการเติบโตในเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นเหตุผลหนึ่งที่สนับสนุนให้ไทยแอร์เอเชียมีความแข็งแกร่งในตลาดภายในประเทศมากขึ้น นอกจากนี้ สายการบินไทยสมายล์จะยุติการให้บริการและควบรวมกิจการกับสายการบินไทยทั้งหมดในต้นปี 2567 โดยจะโอนการดำเนินงานภายในประเทศไปยังสายการบินไทยตามแผนฟื้นฟูธุรกิจ

ตลาดต่างประเทศยังคงมีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยสายการบินต่าง ๆ ได้มีการกลับมาให้บริการเส้นทางบินที่เคยให้บริการ รวมไปถึงเปิดตัวเส้นทางใหม่เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศไทยกับจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั่วโลก โดยเส้นทางระหว่างไทย-จีน ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญ สปริงแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดจากจีนมีส่วนแบ่งผู้โดยสารสูงสุด ตามด้วยไทยแอร์เอเชีย ไซน่าอีสเทิร์นแอร์ไลน์ ไซน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์ ไทยไลอ้อนแอร์ และการบินไทย ในส่วนของภูมิภาคอาเซียน สายการบินที่ขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียมากที่สุด ได้แก่ มาเลเซียแอร์เอเชีย ไทยแอร์เอเชีย และมาเลเซียแอร์ไลน์ ทั้งนี้ สายการบิน MYAirline ได้หยุดดำเนินการหลังจากเริ่มให้บริการมาไม่ถึง 12 เดือน เนื่องจากปัญหาทางการเงิน สำหรับเส้นทางระหว่างประเทศไทยและเวียดนาม สายการบินที่มีส่วนแบ่งผู้โดยสารสูงสุด ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย เวียตเจ็ท และเวียดนามแอร์ไลน์ ในขณะที่เส้นทางระหว่างประเทศไทยและสิงคโปร์ สกู๊ต สิงคโปร์แอร์ไลน์ และไทยแอร์เอเชียเป็นคู่แข่งสามอันดับแรกในเส้นทางดังกล่าว ทั้งนี้ ความผันผวนของสกุลเงินท้องถิ่นเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ได้กระตุ้นภาคการท่องเที่ยวในประเทศที่ค่าเงินอ่อนค่าลง นอกจากนี้ ค่าธรรมเนียมสนามบินที่เพิ่มขึ้นในบางประเทศ เช่น ประเทศในแถบเอเชียตะวันออกและเอเชียใต้ เนื่องจากภาวะขาดแคลนบุคลากรในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลให้ความต้องการเดินทางไปยังประเทศดังกล่าวลดลงบางส่วนจากค่าใช้จ่ายที่ผู้โดยสารต้องจ่ายสูงขึ้น

โดยสรุป อุตสาหกรรมการบินยังคงฟื้นตัวต่อเนื่องได้ดีและเริ่มสร้างผลกำไรและกระแสเงินสดได้หลังจากขาดทุนติดต่อกันมาเป็นเวลาหลายปี สำหรับไทยแอร์เอเชีย นอกจากความได้เปรียบในด้านการทำราคาตั๋วโดยสารที่คุ้มค่า ตารางเที่ยวบินที่เหมาะสม คุณภาพการบริการ และความตรงต่อเวลา สายการบินยังคงขยายเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ ๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น กูวาฮาติ อาห์เมดาบัด จาการ์ตา และโคลัมโบ ส่วนกลยุทธ์ธุรกิจและแนวโน้มปี 2567 ของไทยแอร์เอเชีย สามารถดูเพิ่มเติมได้ที่หน้าถัดไป

สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จาก กพท. ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือระหว่างประเทศ มีจำนวนอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง

(✈ = 10 ลำ) แหล่งข้อมูลจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเอกสารเผยแพร่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่าง ๆ 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

เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่าง ๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น ๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียตเจ็ทแอร์

แนวโน้มธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัทในปี 2567

การท่องเที่ยวคาดว่าจะยังคงเติบโต แม้เศรษฐกิจมีแนวโน้มชะลอตัวลง

จากคาดการณ์ของธนาคารโลกสำหรับปี 2567 ชี้ว่า GDP ของเศรษฐกิจโลกอาจเติบโตชะลอลงอยู่ที่ร้อยละ 2.4 จากร้อยละ 2.6 ในปี 2566 สาเหตุหลักมาจากการชะลอตัวในสหรัฐอเมริกาและจีน ซึ่งคาดว่าจะเติบโตที่ร้อยละ 1.6 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ ในทางตรงกันข้าม ภูมิภาคเอเชียใต้และอาเซียน-5 มีคาดการณ์อัตราการเติบโตที่ร้อยละ 6.4 และร้อยละ 4.5 ตามลำดับ สำหรับประเทศไทย สภาพัฒน์ คาดว่า GDP จะเติบโตในกรอบร้อยละ 2.2-3.2 ปรับตัวดีขึ้นจากร้อยละ 1.9 ในปี 2566 ทั้งนี้ แม้เศรษฐกิจในแต่ละภูมิภาคมีแนวโน้มของพัฒนาการที่แตกต่างกัน แต่คาดว่าภาคการท่องเที่ยวซึ่งเป็นส่วนสำคัญหลักของการเติบโตของโลกนับตั้งแต่มีการเปิดพรมแดนหลังโควิด-19 จะยังคงมีโมเมนตัมการฟื้นตัวต่อไปในปี 2567

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้ารักษาความเป็นผู้นำในตลาดภายในประเทศ พร้อมขยายฝูงบินเพิ่มเติม

สายการบินไทยแอร์เอเชียมีแผนขยายฝูงบินจาก 56 ลำ ในปี 2566 เป็น 60 ลำภายในปี 2567 โดยมีเป้าหมายเพิ่มจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินเป็น 57 ลำ ตลาดการท่องเที่ยวภายในประเทศคาดว่าจะยังคงแข็งแกร่งและขยับเข้าใกล้ช่วงก่อนโควิด-19 มากขึ้น โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะเพิ่มปริมาณที่นั่งเพื่อให้บริการสำหรับตลาดภายในประเทศอีกร้อยละ 10 เพื่อรักษาตำแหน่งผู้นำในตลาดและคงสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารในประเทศที่ร้อยละ 60 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

คาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคน นำโดยนักท่องเที่ยวจีน

สำหรับตลาดระหว่างประเทศ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดการณ์ว่าจะมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าไทย 35 ล้านคนในปีนี้ เพิ่มขึ้นจาก 28 ล้านคนในปี 2566 โดยกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นจะมาจากนักท่องเที่ยวจีนที่จะเพิ่มขึ้นจาก 3.5 ล้านคนในปีที่แล้ว เป็น 8.2 ล้านคน ในปีนี้ หนุนจากนโยบายการยกเว้นวีซ่าระหว่างประเทศไทยและจีน ซึ่งจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคมนี้ รวมถึงมาตรการอื่น ๆ ของรัฐบาล เพื่อตอบรับกับคาดการณ์ดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนเพิ่มสัดส่วนผู้โดยสารในเที่ยวบินไป/กลับประเทศจีน เอเชียตะวันออก เอเชีย และเอเชียใต้เป็นร้อยละ 20 จำนวนผู้โดยสารทั้งหมดในปี 2567 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากสัดส่วนร้อยละ 15 ในปี 2566 นอกจากการเพิ่มเที่ยวบินสู่ภูมิภาคดังกล่าว ภายในครึ่งแรกของปี 2567 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนเปิดเส้นทางใหม่จากดอนเมืองไปยังเซี่ยงไฮ้ ปักกิ่ง และโอกินาวา รวมถึงเส้นทาง Fifth Freedom ไปยังโอซาก้าผ่านไทเป ส่วนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่เหลือจะมาจากภูมิภาคอาเซียน ซึ่งคาดว่าจะมีสัดส่วนร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด

คงอัตราค่าโดยสารในระดับปัจจุบัน จากต้นทุนการดำเนินงานที่ยังอยู่ในระดับสูง

ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ส่งผลให้ภาคการกลั่นน้ำมันเชื้อเพลิงมีความไม่แน่นอน ในขณะที่ผลพวงของโควิด-19 ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงและซ่อมแซมอากาศยานสูงขึ้นอย่างมาก รวมถึงค่าธรรมเนียมสนามบินและบริการภาคพื้นดินในแหล่งท่องเที่ยวหลักปรับตัวอยู่ในระดับสูง จากความท้าทายด้านต้นทุนผนวกกับคาดการณ์ในภาคการท่องเที่ยว บริษัทคาดว่าอัตราค่าโดยสารจะยังคงอยู่ในระดับที่เป็นอยู่ในปัจจุบันไปตลอดปี 2567

บริษัทคาดการณ์มีกำไรจากการดำเนินงานหลักในปี 2657

โดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายขนส่งผู้โดยสาร 20-21 ล้านคน ในปี 2567 ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ใกล้เคียงร้อยละ 90 ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) คาดว่าจะเพิ่มเป็น 26,000 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ใกล้เคียงกับ 26,940 ล้านที่นั่ง-กิโลเมตร ในปี 2562 ส่วนรายได้จากการขายและบริการ คาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 20-23 จากปีก่อน หนุนด้วยอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยทั้งปีที่จะเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า และการมุ่งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารต้นทุน ซึ่งคาดว่าจะส่งผลให้บริษัทสามารถกลับมาทำกำไรจากการดำเนินงานหลักได้ด้วย

แนวโน้มดังกล่าว บริษัทคาดว่ากระแสเงินสดและสถานะทางการเงินของบริษัทจะปรับตัวดีขึ้นและมีความยืดหยุ่นมากขึ้น

ร่วมมือกับภาครัฐในหลายด้าน รวมทั้งการพัฒนาด้านความยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับสมาคมสายการบินแห่งประเทศไทย ได้ยื่นข้อเสนอต่อรัฐบาลในช่วงที่ผ่านมาเพื่อพิจารณาลดอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับเชื้อเพลิงที่ใช้ในเที่ยวบินในประเทศ โดยบริษัทยังคาดว่าจะได้รับผลสรุปที่เป็นประโยชน์กับการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำงานร่วมกับกรมการบินพลเรือน (กพท.) เพื่อส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอากาศยานแบบยั่งยืน (SAF) และการพัฒนากลไกการซื้อขายคาร์บอนเครดิตที่มีมาตรฐาน

ทั้งนี้ ในปี 2567 คาดว่าโครงการด้านความยั่งยืนทั้งหมด รวมถึงโครงการ “Journey D” ที่มุ่งเน้นการเพิ่มความตระหนักเกี่ยวกับประเด็นความยั่งยืนแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียของบริษัท จะไม่มีผลกระทบทางการเงินที่มีนัยสำคัญต่อบริษัท

TAA263A

บลูเบลล์จัดจำหน่าย

1,200 MB.

บริษัทหลักทรัพย์ บลูเบลล์ จำกัด (บลูเบลล์) ขอขอบคุณนักลงทุนที่ไว้วางใจ และร่วมเป็นหนึ่งในการจองซื้อ
หุ้นกู้มีประกันของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ครั้งที่ 2/2566 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2569 ซึ่งผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้
ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอนอย่างท่วมท้น และปิดการขายหุ้นกู้ได้เต็มจำนวน 1,200 ล้านบาท

BlueBell

บลูเบลล์เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2565 โดยสิ้นปี 2566 อยู่อันดับที่ 7 ของบริษัทหลักทรัพย์ฯ จำหน่ายหุ้นกู้* พร้อมแนะนำการลงทุนในกองทุนรวม ปัจจุบันจับมือกับพันธมิตร 13 บลจ.และจะครบทุกบลจ.ชั้นนำในกลางปีนี้ เพื่อสร้างความมั่งคั่งและมั่นใจให้กับนักลงทุนของบลูเบลล์

นักลงทุนที่สนใจลงทุนหุ้นกู้และกองทุนรวม ติดต่อที่ Line: @BlueBellFin Facebook: BlueBellFin หรือโทร 02 249 2999 ในวันและเวลาทำการ

ผู้ลงทุนควรทำความเข้าใจลักษณะสินค้า เงื่อนไขผลตอบแทนและความเสี่ยงก่อนตัดสินใจลงทุน

*ข้อมูลจาก สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 1,284,999,999.70 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 12,849,999,997 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

หุ้นละ
0.10 บาท

หุ้นสามัญ
12,849,999,997 หุ้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 967,969,520 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 96,796,952 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท

หุ้นละ
10 บาท

หุ้นสามัญ
96,796,952 หุ้น

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 11 มีนาคม 2567 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. AirAsia Aviation Group Limited [1), 2)]	5,230,616,671	40.71
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2,291,955,686	17.84
3. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	1,350,439,013	10.51
4. นายพิธาน องค์โฆษิต	222,253,196	1.73
5. นายธนรัชต์ พสวงศ์	180,860,822	1.41
6. กองทุนเปิด เค หุ้นทุนบริพัตรเพื่อการเลี้ยงชีพ	142,359,195	1.11
7. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	97,817,973	0.76
8. สำนักงานประกันสังคม โดย บลจ. ยูโอบี (ประเทศไทย) จำกัด	68,940,700	0.54
9. สำนักงานประกันสังคม โดย บลจ. ยูโอบี (ประเทศไทย) จำกัด (2)	59,642,100	0.46
10. กรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล LTF	54,035,100	0.42

หมายเหตุ : 1) AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”) (ชื่อเดิม AirAsia Aviation Limited (“AAA”)) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี Capital A Berhad (“Capital A”) ถือหุ้นร้อยละ 100

2) Capital A ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

Capital A Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ Capital A มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	509,000,000[1)]	11.96	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082[2)]	12.14	-	-
Positive Boom Limited	332,498,504[3)]	7.82	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	1,600,000[4)]	0.04	1,025,485,082[6)]	24.10
นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2,000,000[5)]	0.05	1,025,485,082[6)]	24.10
Choi Chiu Fai, Stanley	-	-	332,498,504[7)]	7.82

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 UOB Kay Hian Nominees (Asing) Sdn. Bhd. 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 2566 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 7 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	96,796,945	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	**96,796,952**	**100.00**

การออกหลักทรัพย์อื่น

บริษัทและบริษัทย่อย ได้ออกหลักทรัพย์อื่น ประกอบไปด้วยหุ้นกู้แปลงสภาพและหุ้นกู้โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

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 โดยจัดสรรให้แก่ ธนาคาร กรุงเทพ 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

   โดยบริษัทมีจำนวนหุ้นที่ออกเพื่อรองรับการแปลงสภาพไว้ไม่เกิน 1,257,142,857 หุ้น โดยระหว่างปี 2566 ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ใช้สิทธิแปลงสภาพหุ้นกู้ทั้งหมดจำนวน 1,200,000 หน่วย จึงมีหุ้นที่เกิดจากการแปลงสภาพในระหว่างปี 2566 จำนวน 685,714,284 หุ้น ส่วนนอร์ธ เฮเว่น ไทย ไพรเวทอิควิตี้, แอล.พี. ได้ใช้สิทธิแปลงสภาพหุ้นกู้ทั้งหมดจำนวน 1,000,000 หน่วย ในระหว่างปี 2565 เสร็จสิ้นไปแล้ว จึงทำให้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 หุ้นที่ออกเพื่อรองรับการแปลงสภาพของบริษัทมีการใช้สิทธิแปลงสภาพทั้งหมดและบริษัทไม่มีหุ้นกู้แปลงสภาพคงเหลือ

2. หุ้นกู้ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วยหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ ทั้งมีประกันและไม่มีประกัน และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 รายละเอียดหุ้นกู้มีดังต่อไปนี้

หุ้นกู้	มูลค่าที่ยังไม่ได้ไถ่ถอน (ล้านบาท)	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระดอกเบี้ย	การจัดอันดับความน่าเชื่อถือ
ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 2 (หุ้นกู้ไม่มีประกัน)	0 (ไถ่ถอนในปี 2566 จำนวน 1,000 ล้านบาท)	26 มิ.ย. 2561	26 มิ.ย. 2566	2.95	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)	0 (ไถ่ถอนในปี 2566 จำนวน 750 ล้านบาท)	30 ก.ย. 2565	30 ก.ย. 2566	6.00	ทุกไตรมาส	-
ครั้งที่ 1/2566 (หุ้นกู้มีประกันและผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด)	1,500.00	27 เม.ย. 2566	27 เม.ย. 2568	7.00	ทุกไตรมาส	-
ครั้งที่ 2/2566 (หุ้นกู้มีประกันและผู้ออกหุ้นกู้มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้ก่อนครบกำหนด)	1,200.00	28 ก.ย. 2566	28 มี.ค. 2569	6.90	ทุกไตรมาส	-
รวม	**4,131.50**					

ทั้งนี้ การออกหุ้นกู้ครั้งที่ 1/2566 และ 2/2566 มีวัตถุประสงค์เพื่อทดแทนหุ้นกู้เดิมที่ครบกำหนดไถ่ถอน (Roll over) และเพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนในบริษัท

หมายเหตุ : 1) หุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือจากโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ข้อมูล ณ วันที่ 23 มีนาคม 2566)

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

นโยบายการจ่ายเงินปันผล ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคตและความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2566 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายเงินปันผล

นโยบายการจ่ายเงินปันผล ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคตและความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายเงินปันผล

การบริหารจัดการความเสี่ยง

(GRI 2-16)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การบริหารความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญช่วยให้บริษัทบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสีย ช่วยให้บริษัทสามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว ทำให้การดำเนินงานต่าง ๆ มีการปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การบริหารทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น ระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

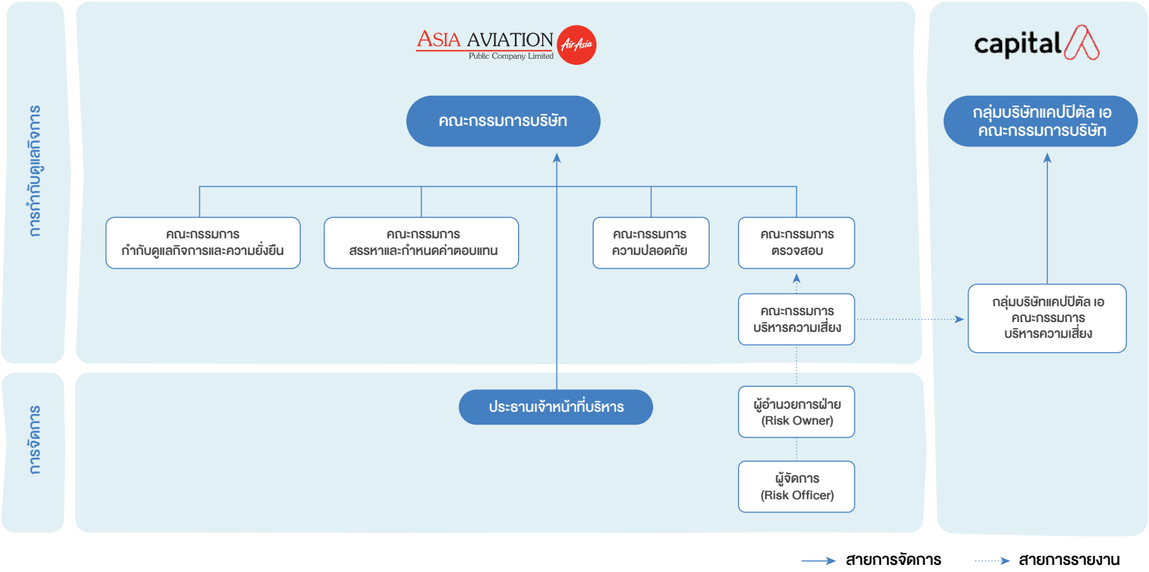
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารความเสี่ยงในด้านจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management หรือ ERM) ที่เป็นไปตามหลักสากลตามแนวทางมาตรฐาน ISO 31000 และในส่วนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management หรือ BCM) ตามหลักสากลมาตรฐาน ISO 22301 ซึ่งนโยบายการบริหารความเสี่ยงยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งบริษัท เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อผลประกอบการที่ดี ลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

* ขอบเขต หน้าที่และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ https://www.aavplc.com

โครงสร้างการบริหารความเสี่ยง

ความเสี่ยงมีอยู่ในการดำเนินธุรกิจ ทั้งในการบริหาร การปฏิบัติการ และจากปัจจัยภายนอก การบริหารความเสี่ยงที่ดีจึงต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกฝ่ายงานและพนักงานในทุกระดับเพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีการดำเนินการบริหารความเสี่ยงที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการบริษัทมอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้กำกับดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วยกรรมการบริษัท ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง ทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้เป็นไปตามนโยบายบริหารความเสี่ยง และมีฝ่ายบริหารความเสี่ยงองค์กรเป็นผู้ขับเคลื่อนกระบวนการบริหารความเสี่ยง

นอกจากนี้ เนื่องจากบริษัทประกอบธุรกิจสายการบินซึ่งให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับความปลอดภัย บริษัทจึงยึดมั่นและปฏิบัติตามกฎระเบียบทางการบินอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าการให้บริการของบริษัทจะมีความปลอดภัยทั้งกับผู้โดยสารและพนักงาน บริษัทจึงมีฝ่ายความปลอดภัย เป็นผู้ดูแลและขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยภายใต้การกำกับควบคุมของคณะกรรมการความปลอดภัย และฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรเป็นผู้กำกับตรวจสอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบทางการบินทั้งของสากล ของประเทศไทย และของทุกประเทศที่บริษัทเปิดให้บริการเส้นทางบิน ซึ่งหน่วยงานเหล่านี้ต่างยึดถือหลักการบริหารความเสี่ยงในการดำเนินงานเช่นกัน



กรอบการบริหารความเสี่ยง

ทุกฝ่ายงานจะมีพนักงานระดับบริหารที่ได้รับการมอบหมายให้เป็นผู้รวบรวมประเด็นความเสี่ยงและประสานงานกับฝ่ายบริหารความเสี่ยง ซึ่งจะมีการดำเนินกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อทบทวนและปรับปรุงข้อมูลความเสี่ยง ตลอดจนประสิทธิภาพของการควบคุมความเสี่ยงเป็นประจำทุกไตรมาส โดยฝ่ายบริหารความเสี่ยงมีการจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาทบทวนความเสี่ยงโดยเฉพาะอย่างยิ่งฝ่ายงานที่มีความสำคัญต่อวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจของบริษัท และบริษัทมีการบันทึกความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ เพื่อให้ฝ่ายบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รวบรวมและวิเคราะห์ความเสี่ยงตลอดจนประสิทธิภาพของการบริหารความเสี่ยงของทั่วทั้งบริษัท

กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย การระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) การพิจารณาออกมาตรการควบคุมหรือตอบสนอง (Risk Control) การตรวจสอบติดตามความเสี่ยงและประสิทธิภาพของการควบคุม (Risk Monitoring) และการรายงานผล (Risk Reporting)

นโยบายบริหารความเสี่ยงแบ่งระดับความเสี่ยงออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ ระดับต่ำ ระดับปานกลาง ระดับสูง และระดับสูงมาก และกำหนดให้มีมาตรการควบคุมหรือบริหารความเสี่ยงอย่างครบถ้วน อย่างไรก็ตาม บริษัทสามารถยอมรับระดับความเสี่ยงหลังมีการควบคุมแล้วได้ถึงระดับปานกลางเท่านั้น ความเสี่ยงตั้งแต่ระดับสูงขึ้นไปจะถูกติดตามอย่างใกล้ชิดจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท จนกว่าระดับความเสี่ยงจะลดลงไปอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

แผนการบริหารความเสี่ยง

บริษัทวางแผนการประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วยประธานกรรมการบริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับฝ่ายบริหารความเสี่ยง ซึ่งมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการพัฒนาและประสานงานกับฝ่ายงานต่าง ๆ ให้เกิดกระบวนการบริหารความเสี่ยงอย่างครบถ้วนตั้งแต่ระดับปฏิบัติการจนถึงระดับองค์กรและครอบคลุมทุกหน่วยธุรกิจเพื่อให้กระบวนการบริหารความเสี่ยงเป็นไปโดยสมบูรณ์

จากนั้นฝ่ายบริหารความเสี่ยงจัดทำรายงานบริหารความเสี่ยงนำเสนอต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหารทุกไตรมาส เพื่อติดตาม ประเมินผลและดำเนินการปรับปรุงแผนการจัดการความเสี่ยงต่อไป

พร้อมกันนี้ บริษัทได้ตั้งเป้าหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนในทุกระดับได้ผ่านการอบรมเรื่องการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความตระหนักในความสำคัญและวิธีการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงวิธีการปฏิบัติงานเพื่อช่วยบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้จัดทำหลักสูตรอบรมเรื่อง Risk Management Awareness ผ่านระบบ e-learning เพื่อการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

แผนการบริหารความเสี่ยง
- สร้างความตระหนักและเน้นย้ำความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง
- สื่อสารนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยง
- สร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

ระดับพนักงาน
ทุกระดับ

ความถี่
ตลอดปี

แผนการบริหารความเสี่ยง
- จัดการอบรมเพื่อร่วมประเมินและจัดการความเสี่ยง

ระดับพนักงาน
ผู้จัดการ

ความถี่
ทุกไตรมาส

แผนการบริหารความเสี่ยง
- รายงานการบริหารความเสี่ยง

ระดับพนักงาน
ผู้บริหาร

ความถี่
ทุกไตรมาส

ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงปัจจัยความเสี่ยงต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกที่อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจ อีกทั้งได้วิเคราะห์และจัดเตรียมมาตรการควบคุมเพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นและช่วยให้บริษัทสามารถบรรลุเป้าหมายตามกลยุทธ์และทิศทางที่กำหนดไว้ ปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันและที่อาจเกิดขึ้นใหม่ในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้า ตามที่บริษัทประเมินไว้ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ปัจจัยความเสี่ยง	ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ	ความเสี่ยงในการดำเนินงาน	ความเสี่ยงต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์	ความเสี่ยงด้านความยั่งยืน	ความเสี่ยงเกิดใหม่
ความเสี่ยงจากการพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad	●				
ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน	●				
ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ	●				
ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานที่จะมีแนวโน้มสูงขึ้นตามอายุฝูงบิน	●				
ความเสี่ยงจากการดำรงอัตราส่วนทางการเงินกับสถาบันการเงิน	●				
ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	●				
ความเสี่ยงจากความเชื่อมั่นต่อความปลอดภัยของการโดยสารทางอากาศ	●				
ความเสี่ยงจากการใช้อากาศยานตระกูลเดียวทั้งฝูงบิน		●			
ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ต		●			
ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามการกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล		●			

ปัจจัยความเสี่ยง	ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ	ความเสี่ยงในการดำเนินงาน	ความเสี่ยงต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์	ความเสี่ยงด้านความยั่งยืน	ความเสี่ยงเกิดใหม่
ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นเกินร้อยละ 25			●		
บุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยอาจถูกปฏิเสธการถือหุ้น			●		
ความเสี่ยงจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สู่บรรยากาศ				●	
ความเสี่ยงจากภัยทางธรรมชาติ				●	
ความเสี่ยงจากคุณภาพและประสิทธิภาพของพนักงาน				●	
ความเสี่ยงด้านชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม				●	
ความเสี่ยงด้านการกำกับดูแลองค์กร				●	
ความเสี่ยงจากการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล				●	
ความเสี่ยงจากประเด็นด้านสิทธิมนุษยชน				●	
ความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่ลดลงในตลาดตราสารหนี้ภาคเอกชนของไทย					●
ความเสี่ยงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทาน					●
ความเสี่ยงจากข้อจำกัดในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทย					●
ความเสี่ยงจากการเมืองระหว่างประเทศ					●

หมายเหตุ : อาจมีความเสี่ยงอื่น ๆ ที่ยังไม่ปรากฏหรืออยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจด้วยเช่นกัน

ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

1. การดำเนินธุรกิจของบริษัทต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad

บริษัทได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อและเครื่องหมายการค้า "แอร์เอเชีย" เพื่อการดำเนินธุรกิจและการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บริษัทมีการเช่าอากาศยานจำนวนหนึ่งในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius ("AAM") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ("AAB") ในการบริหารจัดการด้านจัดซื้ออากาศยานและการจัดสรรในแต่ละประเทศ ซึ่งทางบริษัทแอร์บัสที่เป็นผู้ผลิตไม่ได้ทำสัญญาโดยตรงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2565 ถึงปี 2574 รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์จาก AirAsia Com Travel Sdn Bhd ("AACOM") และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd ("AASEA") นอกจากนี้ บริษัทได้ทำสัญญากับ Asia Digital Engineering ("ADE") ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB เพื่อรับการสนับสนุนด้านวิศวกรรมและด้านการซ่อมบำรุง

สำหรับเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบซอฟต์แวร์หลัก บริษัทพึ่งพาระบบจาก Capital A เช่นกัน ซึ่งมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย อาทิเช่น [1] NewSkies 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 ซึ่งบริษัทอาจถูกเพิกถอนสิทธิหากไม่สามารถแบกรับค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ อีกทั้งระบบที่พัฒนาผ่าน Capital A อาจไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสภาวะตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือหากระบบซอฟต์แวร์หลักเกิดความขัดข้องอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเช่นกัน

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

2. ความผันผวนของราคาเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Fuel) สามารถส่งผลกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

เป็นที่ทราบกันดีว่าธุรกิจสายการบินต้องอาศัยพลังงานจากเชื้อเพลิงในการขับเคลื่อนอากาศยาน แม้ว่าบริษัทมีการวางกลยุทธ์ในการกำหนดราคาค่าตั๋วโดยสารให้มีระดับของรายได้เพียงพอรองรับต่อความผันผวนของต้นทุนในระดับหนึ่ง แต่การเพิ่มขึ้นอย่างมากและรวดเร็วของราคาเมื่อถึงระดับหนึ่งในช่วงระยะเวลาหนึ่ง อาจจะกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทได้

ในปี 2566 ต้นทุนด้านเชื้อเพลิงของไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นประมาณร้อยละ 35 ของต้นทุนขายและบริการ และหากพิจารณาเฉพาะไตรมาสที่ 3 ต้นทุนเชื้อเพลิงมีสัดส่วนสูงขึ้นเป็นร้อยละ 40 ซึ่งเกิดจากการปรับตัวของราคาน้ำมันในตลาดโลกที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญและเป็นปัจจัยที่เหนี่ยวรั้งการทำกำไรของบริษัท

บริษัทมีการวิเคราะห์และคาดการณ์ราคาเชื้อเพลิงล่วงหน้าเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนการสั่งซื้อเชื้อเพลิง และใช้ในการปรับอัตราค่าโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนและรักษากำไรของบริษัทไว้ อย่างไรก็ตาม มาตรการดังกล่าวมีข้อจำกัด 2 ประการ ประการแรก บริษัทไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินที่มีการเปิดขายล่วงหน้าได้ และประการที่สอง การแข่งขันด้านราคาและอัตราค่าโดยสารขั้นสูง (เพดานราคา) ของเที่ยวบินในประเทศซึ่งจะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยสำนักงานการบินพลเรือน ซึ่งอาจส่งผลกระทบทำให้บริษัทไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสารเพื่อสะท้อนค่าใช้จ่ายที่แท้จริงได้

3. สายการบินเป็นธุรกิจหนึ่งที่อ่อนไหวต่อความเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ หากสภาพโดยรวมของเศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไปในทางแย่ลงอย่างฉับพลันย่อมส่งผลเสียต่อผลการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งจะทำให้บริษัทจำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ทางธุรกิจ

สายการบินเป็นธุรกิจที่ต้องแบกรับต้นทุนสูงโดยเฉพาะต้นทุนคงที่ อาทิ ค่าเช่าอากาศยาน ค่าเช่าพื้นที่ และค่าบริการของท่าอากาศยาน เป็นต้น ในขณะที่รายได้หลักของบริษัทอาจมีความไม่แน่นอนจากความต้องการเดินทางที่อาจลดลงเนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ เช่น อัตราเงินเฟ้อและอัตราดอกเบี้ยที่สูงขึ้น ซึ่งความเสี่ยงในลักษณะนี้สามารถเกิดขึ้นได้กับทั้งประเทศไทยและประเทศปลายทาง ดังจะเห็นได้จากการลดลงของปริมาณการเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศของนักท่องเที่ยวจีนในปี พ.ศ. 2566 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2562 เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของประเทศจีนยังไม่ได้ฟื้นตัวจากสาเหตุการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและการจับจ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยว รวมถึงการวางแผนเดินทางท่องเที่ยวต่างประเทศ เมื่อเหตุการณ์เป็นเช่นนี้ ย่อมกระทบต่อกลยุทธ์ที่วางแผนไว้

ทั้งนี้ บริษัทจะปรับกลยุทธ์เส้นทางบิน โดยลดเที่ยวบินไปยังประเทศปลายทางที่มีความต้องการเดินทางลดลง และเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางอื่นโดยเฉพาะเที่ยวบินในประเทศ ซึ่งรายได้และรายจ่ายที่เกิดขึ้นจากการปรับกลยุทธ์ย่อมต่างจากแผนธุรกิจเดิมและอาจทำให้บริษัทไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเดิมที่ได้ตั้งไว้

4. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานของบริษัทมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้นเมื่อฝูงบินของบริษัทมีอายุการใช้งานมากขึ้นย่อมต้องการการบำรุงรักษาเพิ่มขึ้นเพื่อให้มั่นใจในความปลอดภัย และเป็นไปตามกฎระเบียบการเดินอากาศ ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านนี้จะปรับสูงขึ้นเช่นกัน ปัจจัยความเสี่ยงนี้ส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัท ในปี 2566 ฝูงบินของบริษัทมีอายุเฉลี่ยอยู่ที่ 10 ปี ทำให้ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและซ่อมแซมอากาศยานมีแนวโน้มสูงขึ้น และเป็นปัจจัยสำคัญที่ต้องคำนึงถึงในการวางกลยุทธ์และวางแผนทางการเงินต่อไป

ดังนั้น บริษัทจึงมีการวางแผนกลยุทธ์ที่มุ่งเน้นการปรับปรุงฝูงบินให้ทันสมัยและได้มาตรฐาน โดยการสั่งซื้ออากาศยานรุ่นใหม่เข้าฝูงบิน ถึงแม้ต้นทุนค่าเช่าอากาศยานรุ่นใหม่จะสูงขึ้นตามแนวโน้มราคาอากาศยานทั่วโลก แต่มีความคุ้มค่าในแง่ของผลประโยชน์ที่ได้รับเนื่องจากอากาศยานรุ่นใหม่มีเทคโนโลยีที่ใหม่กว่าและมีแนวโน้มที่จะประหยัดเชื้อเพลิงมากกว่า

5. บริษัทอาจถูกเรียกให้ชำระคืนเงินกู้ทั้งจำนวนจากเจ้าหนี้สถาบันการเงิน เนื่องจากไม่สามารถดำรงอัตราส่วนทางการเงินได้

บริษัทต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินทางการเงินสุทธิต่อทุน (Net Debt to Equity) กับเจ้าหนี้สถาบันการเงิน ณ วันสิ้นงวดบัญชีปี พ.ศ. 2566 ไว้ไม่เกิน 3 เท่า อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 อัตราส่วนดังกล่าวมีค่าเป็นลบ จึงถือว่าบริษัทไม่สามารถดำรงอัตราส่วนทางการเงิน (Covenant) ได้ตามข้อกำหนดของสถาบันการเงิน ดังนั้น บริษัทจึงได้ขอผ่อนผันกับสถาบันการเงิน ซึ่งบริษัทได้รับหนังสือแจ้งอนุมัติผ่อนผันเรื่องดังกล่าวแล้วเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2566 สำหรับงบการเงินประจำปี พ.ศ. 2566 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และไม่ถือเป็นเหตุผิดสัญญากู้เงิน

ทั้งนี้ หากบริษัทมีภาระหนี้เพิ่มขึ้นหรือมีผลการดำเนินงานแย่ลง อาจเกิดความเสี่ยงที่บริษัทจะไม่สามารถดำรงอัตราส่วนทางการเงินตามข้อกำหนดและเงื่อนไขกับสถาบันการเงินไว้ได้ ซึ่งถ้าสถาบันการเงินไม่ผ่อนผันให้ อาจส่งผลให้สถาบันการเงินดังกล่าวเรียกชำระเงินกู้คืนก่อนกำหนด ทำให้บริษัทสูญเสียสภาพคล่องและไม่สามารถชำระหนี้ได้ ซึ่งอาจเข้าข่ายผิดนัดหุ้นกู้ได้ (Cross Default)

ทั้งนี้ บริษัทได้มีแนวทางแก้ไขและแผนการรองรับเพื่อรักษาการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ดังนี้

(1) เจรจากับสถาบันการเงินถึงผลการดำเนินงานของบริษัทเพื่อขอการผ่อนผัน
(2) พัฒนาผลการดำเนินงานให้กลับมามีกำไร

6. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจากบริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้นบริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของบริษัท เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่าง ๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้นเพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) อนึ่ง แม้ว่าบริษัทได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่สามารถกำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

7. อุตสาหกรรมการบินได้เผชิญกับความกังวลด้านความปลอดภัย ได้แก่ การก่อการร้าย อุบัติเหตุจากสายการบินอื่น หรือการข่มขู่คุกคาม เป็นต้น กระทบความเชื่อมั่นของการเดินทางทางอากาศ นอกจากนี้ อุตสาหกรรมมีต้นทุนในการสร้างความปลอดภัย รวมถึงป้องกันภัยคุกคามเหล่านั้น

การก่อการร้าย การข่มขู่ และอุบัติเหตุทางการบิน แม้ไม่เกิดกับบริษัทโดยตรง ก็กระทบความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศ ทำให้บริษัทและอุตสาหกรรมต้องเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด มาตรการเหล่านี้แม้ช่วยเพิ่มความปลอดภัยและความมั่นใจให้ผู้โดยสาร แต่ก็เป็นต้นทุนทั้งด้านเวลาและการเงินของบริษัท ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้โดยสารต้องผ่านขั้นตอนตรวจสอบหลายขั้นก่อนขึ้นเครื่อง ซึ่งอาจส่งผลต่อการแข่งขันของอุตสาหกรรมเมื่อเทียบกับการขนส่งทางพื้นดินหรือทางเลือกอื่น ๆ นอกจากนี้ หากมีการก่อการร้ายหรือความขัดแย้งอื่น ๆ เกิดขึ้น แม้ไม่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินโดยตรง หรือความกลัวต่อเหตุการณ์เหล่านี้ อาทิ การเพิ่มระดับการเตือนภัย การจำกัดการเดินทาง หรือการยกเลิกเที่ยวบิน ก็อาจกระทบต่อบริษัทและอุตสาหกรรมการบินได้อย่างมาก

ความเสี่ยงในการดำเนินงาน

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

บริษัทมีการใช้งานอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เนื่องจากอากาศยานทั้งหมดเป็นแอร์บัสอย่างเดียวอาจทำให้เกิดความล่าช้าในการส่งอากาศยานลำใหม่ในตระกูลแอร์บัสตามคำสั่งซื้อของบริษัท และหากพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของอากาศยานแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A อาจมีผลกระทบกับอากาศยานทั้งหมดโดยอาจทำให้อากาศยานของบริษัทต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหาซึ่งส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร เมื่อสัญญาเช่าหมดลงอาจส่งผลต่อการดำเนินการบินของบริษัท และด้านการเงินเนื่องจากความผันผวนของราคา A320 ที่ผ่านการใช้งานมาแล้ว

บริษัทได้ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้นซึ่งครอบคลุมทุกรายละเอียดของรูปแบบอากาศยานและเครื่องยนต์ประเภทนี้ก่อนการนำอากาศยานมาใช้ โดยพิจารณาถึงข้อมูลและประวัติของอากาศยานแต่ละรุ่น พบว่ามีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัท รวมถึงได้ติดตามข่าวสาร และปรับปรุงการดำเนินงานจากการใช้อากาศยานร่วมกับแอร์บัส ผู้ผลิตอื่น ๆ และหน่วยซ่อมบำรุงอย่างต่อเนื่อง ในด้านความปลอดภัยและดำเนินการดูแลซ่อมแซมอากาศยานอย่างเป็นระบบตามกำหนดรอบระยะเวลาเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยานรุ่นดังกล่าวในการส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการ รวมทั้งได้ประเมินถึงสภาวะตลาดและโอกาสความเป็นไปได้ในการจำหน่ายอากาศยานออกเมื่อถึงครบกำหนดเวลา เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากที่สุดต่อจำนวนอากาศยานที่พร้อมใช้งานที่เหลือ และป้องกันไม่ให้การดำเนินงานตามปกติของบริษัทต้องหยุดชะงัก

2. บริษัทต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

ด้วยนโยบายการเป็นบริษัทชั้นนำด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืน ทำให้บริษัทต้องอาศัยระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจโดยเฉพาะระบบสำรองที่นั่งที่ผู้โดยสารสามารถทำผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชัน ปีที่ผ่านมา มีสัดส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ตมากถึงร้อยละ 47 เมื่อเทียบกับการจำหน่ายผ่านช่องทางออฟไลน์อื่น ๆ นอกจากนี้ อินเทอร์เน็ตยังเป็นช่องทางการสื่อสารหลักระหว่างบริษัทกับบุคคลภายนอกเพื่อเพิ่มการรับรู้ในสินค้าและบริการ ช่วยกระตุ้นความต้องการซื้อและความภักดีต่อแบรนด์ รวมถึงการสื่อสารภายในองค์กรให้ขับเคลื่อนอย่างรวดเร็วไปในทิศทางเดียวกันเพื่อลดการทำงานซ้ำซ้อน และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานแบบไร้รอยต่อ

ดังนั้นขีดความสามารถในการรองรับการใช้งานโดยเฉพาะช่วงเวลาที่มีปริมาณการใช้งานสูง ความถูกต้องแม่นยำของข้อมูล และความต่อเนื่องจึงเป็นประเด็นสำคัญที่บริษัทให้ความสนใจ หากระบบไม่พร้อมใช้งานหรือเกิดความขัดข้องระหว่างใช้งานอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกในการทำธุรกรรมผ่านอินเทอร์เน็ต รู้สึกไม่พึงพอใจ จนทำให้บริษัทสูญเสียรายได้และภาพลักษณ์ของแบรนด์ นอกจากนี้ หากระบบการสื่อสารภายในบริษัทติดขัดอาจทำให้กระบวนการทางธุรกิจหยุดชะงัก สูญเสียโอกาส หรืออาจต้องรับผิดชอบค่าปรับและค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นตามมา

บริษัทจึงร่วมมือกับกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียในการวางมาตรฐานการดำเนินงานของหน่วยงานและตัวชี้วัดประสิทธิภาพความพร้อมของระบบและมีการจัดทำแผนสำรองข้อมูล และแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจร่วมกับแผนกที่เกี่ยวข้องหากเกิดเหตุฉุกเฉิน

3. ความเสี่ยงทางด้านการปฏิบัติตามนโยบาย กฎหมาย ข้อบังคับ และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยรวมถึงเป็นผู้ออกกฎหมายด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย การออกใบอนุญาตอากาศยานและใบรับรองการดำเนินงานทางการบินต่าง ๆ นอกจากนี้ กพท. ยังมีข้อสั่งการหรือแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการเดินอากาศและการบำรุงรักษาเป็นครั้งคราว โดยคำสั่งหรือแนวทางของ กพท. นั้นอาจออกมาโดยมีหรือไม่มีการแจ้งล่วงหน้า หากบริษัทไม่สามารถปฏิบัติงานตามมาตรฐาน ข้อสั่งการหรือแนวปฏิบัติที่ กพท. กำหนดไว้จะส่งผลให้เกิดการถูกระงับเที่ยวบิน การถูกระงับเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน หรือการถูกถอดถอนสิทธิหรือใบอนุญาตบางประการจากหน่วยงานกำกับดูแล

เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทจะสามารถปฏิบัติตามมาตรฐาน ข้อสั่งการและแนวปฏิบัติของ กพท. รวมถึงมาตรฐานสากลของ IATA โดยเฉพาะอย่างยิ่งการปฏิบัติตามมาตรฐาน IATA Operational Safety Audit หรือ IOSA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัย บริษัทมีฝ่ายความปลอดภัย (Corporate Safety) ซึ่งมีความพร้อมทั้งบุคคลากรและทรัพยากร มีหน้าที่การวางแผนและตรวจสอบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยกับทุก ๆ ส่วนงานภายใน รวมไปถึงมีการติดตามและประเมินผลในเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่องและมีการสื่อสารถึงประเด็นความปลอดภัยที่สำคัญกับพนักงานอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้ บริษัทมีฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Operational Quality Assurance) และฝ่ายตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ร่วมกันตรวจสอบการทำงานของแต่ละแผนกเป็นประจำตามแผนที่วางไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของบริษัทได้มาตรฐานความปลอดภัย เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ

ในปี 2566 กพท. ปรับปรุงกฎระเบียบด้านการบินจากกฎระเบียบเดิมสู่กฎระเบียบในรูปแบบ Thailand Civil Aviation Regulations (TCARs) เพื่อเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organizatio: ICAO) และมาตรฐานความปลอดภัยของสหภาพยุโรป (European Union Aviation Safety Agency: EASA) โดยมีเนื้อหาครอบคลุมความสมควรเดินอากาศ การปฏิบัติการบิน การออกใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่สนามบิน การบริการการเดินอากาศ และโดรนเพื่อยกระดับ

ความปลอดภัย ประสิทธิภาพการปฏิบัติการ และความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในภาคการบินของประเทศไทยให้เทียบเท่ากับมาตรฐานสากล กพท. เริ่มกระบวนการเปลี่ยนผ่านจากกฎระเบียบเดิมไปเป็นกฎระเบียบใหม่ตั้งแต่ปลายปี 2566 ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2570 โดยในช่วงเปลี่ยนผ่านนี้ บริษัทเริ่มศึกษารายละเอียดข้อกำหนดทางกฎหมาย ประเมินความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลง และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขระบบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนกฎระเบียบบางประการอาจทำให้ต้นทุนมีแนวโน้มสูงขึ้น

ความเสี่ยงต่อสิทธิหรือการลงทุนของผู้ถือหลักทรัพย์

1. ความเสี่ยงจากบริษัทมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นเกินร้อยละ 25

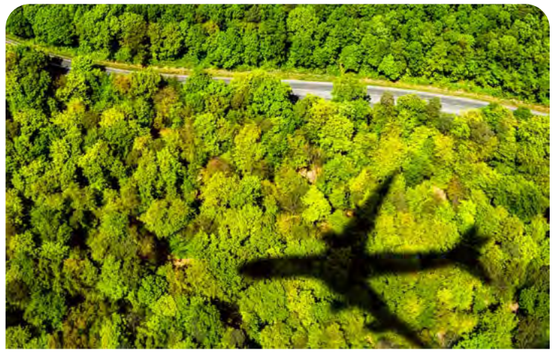
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นใหญ่คือ AirAsia Aviation Group Limited ซึ่งถือหุ้นอยู่ร้อยละ 40.71 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด จึงอาจทำให้ AirAsia Aviation Group Limited สามารถใช้สิทธิคัดค้านหรือไม่อนุมัติการลงมติในการประชุมผู้ถือหุ้นในเรื่องต่าง ๆ ที่ข้อบังคับบริษัทหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียงไม่น้อยกว่า 3 ใน 4 ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนได้

2. บุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยอาจถูกปฏิเสธการถือหุ้น เพื่อป้องกันไม่ให้บุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยถือกรรมสิทธิ์เกินกว่าร้อยละ 49 ซึ่งจะส่งผลให้ให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขัดต่อพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และทำให้บริษัทถูกเพิกถอนใบอนุญาต

บริษัทต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 และประกาศของคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 รวมถึงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ซึ่งมีเงื่อนไขว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องไม่มีบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ของ พ.ร.บ. การเดินอากาศ (เช่น บุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทย ฯลฯ) ถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกินร้อยละ 49 จากสัดส่วนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัท ซึ่งหากมีธุรกรรมการซื้อขายเปลี่ยนมือหุ้นจากบุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลสัญชาติไทยที่กฎหมายดังที่กล่าวอนุญาตไปยังบุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทย ธุรกรรมดังกล่าวอาจทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติเกินกว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนด และส่งผลให้บริษัทถูกเพิกถอนใบอนุญาตการเดินอากาศในที่สุด

เพื่อเป็นการควบคุมไม่ให้บุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยเข้ามาถือหุ้นจนกระทั่งเกินกว่าข้อกำหนดดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดไว้ในข้อบังคับว่าสัดส่วนกรรมสิทธิ์ของชาวต่างชาติในบริษัทต้องดำรงไว้ห้ามเกินร้อยละ 0.1 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่ได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และบริษัทมอบหมายให้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ลงทะเบียนไว้ ทำการปฏิเสธการจดทะเบียนโอนหุ้นไปยังบุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยและอาจเป็นผลให้บุคคลดังกล่าวต้องขายหุ้นที่ตนถืออยู่

นอกจากนี้ ก่อนวันปิดสมุดทะเบียน บริษัทจะตรวจสอบรายชื่อผู้ถือหุ้นและปฏิเสธการถือหุ้นของบุคคลที่ไม่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในส่วนที่ทำให้บริษัทเสียสิทธิในการประกอบกิจการเดินอากาศต่อนายทะเบียนหุ้น และบริษัทได้สื่อสารให้นักลงทุนที่ไม่ใช่สัญชาติไทยให้รับทราบถึงความเสี่ยง โดยแนะนำให้เข้าซื้อหุ้นของบริษัทผ่านใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย หรือ NVDR แทน



ความเสี่ยงด้านความยั่งยืน

1. บริษัทเป็นผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศซึ่งใช้การเผาไหม้เชื้อเพลิงเพื่อสร้างพลังงานและปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

บริษัทตระหนักดีว่า การดำเนินงานของบริษัทเป็นสาเหตุให้เกิดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ซึ่งมีส่วนทำให้เกิดสภาวะโลกร้อน โดยข้อมูลจากองค์กรพลังงานระหว่างประเทศ (International Energy Agency: IEA) แสดงให้เห็นว่า ในปี 2566 อุตสาหกรรมการบินมีส่วนปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์คิดเป็นร้อยละ 2 ของการเผาไหม้ทั่วโลก เพื่อเป็นการบรรเทาผลกระทบดังกล่าว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ได้ริเริ่มโครงการชดเชยและการลดคาร์บอนสำหรับการบินระหว่างประเทศ (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation: CORSIA) ซึ่งกำหนดให้เป็นโครงการระดับโลกเพื่อจัดการการปล่อยมลพิษจากการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศโดยมีข้อตกลงในปี 2559 กำหนดให้สายการบินที่จัดการการบินด้วยเครื่องบินที่มีน้ำหนักมากกว่า 5,700 กิโลกรัม ซึ่งมีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์มากกว่า 10,000 ตันต่อปี ในเส้นทางระหว่างประเทศ มีการดำเนินกิจการมากกว่า 3 ปี และมีเส้นทางการบินระหว่างทั้งสองรัฐที่มีการเชื่อมต่อเส้นทางกับสายการบินและกำลังอยู่ในขั้นตอนนำร่องของ CORSIA ต้องตรวจสอบและรายงานการปล่อยมลพิษตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 และซื้อหน่วยลดการปล่อยมลพิษที่สร้างขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมการควบคุมการเพิ่มขึ้นของการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สูงกว่าระดับปีฐาน โดยมีเป้าหมายเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2593 การปฏิบัติตาม CORSIA จะช่วยให้สายการบินระหว่างประเทศสามารถลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมีการปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านกฎระเบียบสากล

ดังนั้น บริษัทต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการจัดการกับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และอาจต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อชดเชยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ดังกล่าว ส่งผลให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้น เช่น ภาษีคาร์บอน การลงทุนในเทคโนโลยีใหม่เพื่อลดการปล่อยคาร์บอน เป็นต้น เป็นสาเหตุให้ค่าโดยสารอาจมีราคาสูงขึ้น และทำให้ความต้องการซื้อของผู้โดยสารลดลง นอกจากนี้ บริษัทกำหนดกลยุทธ์เพื่อใช้เชื้อเพลิงในการปฏิบัติการบินให้ได้ประสิทธิภาพสูงที่สุดและส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด 4 แนวทาง ได้แก่ การจัดการฝูงบินอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดตั้งโครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน และการซื้อคาร์บอนเครดิต โดยในปี 2566 บริษัทได้ดำเนินกิจกรรมครอบคลุมแนวทางดังกล่าวเพื่อลดผลกระทบจากการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์และจัดการประชุมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง

2. การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอาจได้รับผลกระทบจากภัยทางธรรมชาติ

สภาพอากาศสุดขั้ว (Extreme Weather) คือ สภาวะอากาศที่รุนแรงผิดปกติจนอาจก่อให้เกิดผลกระทบร้ายแรงต่อระบบนิเวศทางธรรมชาติและชุมชน อาทิ คลื่นความร้อน ฝนตกรุนแรง พายุทอร์นาโด พายุหมุนเขตร้อน น้ำท่วมใหญ่ แผ่นดินไหว และภูเขาไฟระเบิด เป็นต้น ในช่วง 10-20 ปีที่ผ่านมา สภาพอากาศสุดขั้วเริ่มเกิดขึ้นเมื่ออุณหภูมิเฉลี่ยของโลกเพิ่มสูงขึ้น สังเกตจากเหตุการณ์คลื่นความร้อน ความแห้งแล้ง ไฟป่า น้ำท่วมใหญ่ แผ่นดินไหว พายุหมุนเขตร้อน ฯลฯ ที่เกิดบ่อยขึ้น รุนแรงขึ้น ไม่เป็นไปตามฤดูกาลและคาดการณ์ได้ยากขึ้น ซึ่งอาจทำให้บริษัทไม่สามารถปฏิบัติการบินในเส้นทางที่ได้รับผลกระทบ อาจมีการปรับตารางบินหรือยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางนั้น ๆ หรืออาจส่งผลกระทบต่อตารางบินทั้งหมดของสายการบินด้วยเช่นกัน ทำให้บริษัทสูญเสียรายได้ และผู้โดยสารไม่ได้รับความพึงพอใจ

สำหรับเส้นทางบินที่มีความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ ได้แก่ ประเทศอินเดียและประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งจัดอยู่ในกลุ่มของประเทศที่มีความเสี่ยงต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในระดับสูง (ข้อมูลจาก Global Climate Risk Index ของ Germanwatch ในปี 2566) บริษัทมีการประเมินความเสี่ยงเป็นประจำทุกปีและจัดเตรียมแผนบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจรองรับเหตุการณ์เหล่านี้ เพื่อลดผลกระทบจากสถานการณ์และความเสียหายต่อทรัพยากรที่จะเกิดขึ้น รวมถึงสามารถฟื้นคืนการให้บริการกลับสู่สภาวะปกติในระยะเวลาที่เหมาะสม

3. คุณภาพและประสิทธิภาพของพนักงานอาจส่งผลต่อความยั่งยืนของกิจการ

พนักงานถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญในการดำเนินกิจการของบริษัท บริษัทจึงมุ่งมั่นสรรหาและรักษามาตรฐานพนักงานด้วยการวางกลยุทธ์ในการพัฒนาทักษะและยกระดับการเรียนรู้ให้สอดรับการเปลี่ยนแปลงอย่างต่อเนื่อง การลงทุนกับการพัฒนาบุคลากรทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม รวมทั้งแผนพัฒนาความผูกพันและรักษาพนักงานเพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรผ่านกิจกรรมดังต่อไปนี้

1. ปรับปรุงแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยและจัดให้มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดีมีความปลอดภัยให้กับพนักงาน รวมถึงสร้างสมดุลระหว่างชีวิตและการทำงาน
2. ส่งเสริมการอยู่ร่วมกันโดยสนับสนุนความเท่าเทียมระหว่างเพศและความหลากหลายโดยไม่แบ่งแยกเพศ อายุ เชื้อชาติ ภูมิลำเนา และความพิการ
3. สนับสนุนการมีส่วนร่วมของเพศหญิงทุกบทบาท
4. เคารพสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานของพนักงาน ควบคู่ไปกับการไม่แสวงหาผลประโยชน์จากการใช้แรงงานเด็ก และไม่มีการบังคับใช้แรงงาน

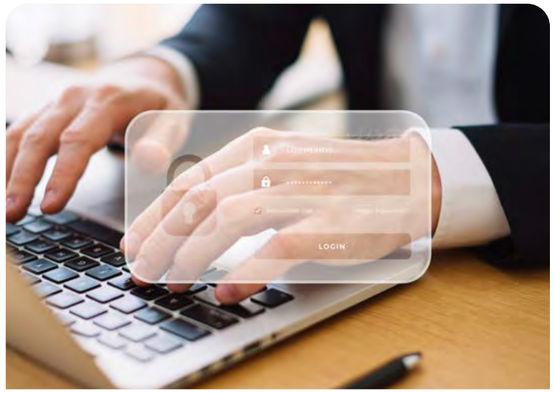
จากการดำเนินงานในปี 2566 บริษัทมีจำนวนพนักงาน 4,962 คน โดยมีอัตราค่าตอบแทนของพนักงานทั้งหมด 3,318 ล้านบาท ทางฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้วางแนวทางเพื่อสร้างความผูกพันของพนักงานต่อองค์กรเพื่อให้ธุรกิจเติบโตอย่างต่อเนื่อง

4. การดำเนินธุรกิจของบริษัทอาจส่งผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม

บริษัทตระหนักดีว่าการดำเนินธุรกิจสายการบินอาจสร้างผลกระทบเชิงลบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม บริษัทจึงมุ่งมั่นที่จะพัฒนาเพื่อสร้างความยั่งยืนตลอดห่วงโซ่คุณค่า และส่งเสริมจิตสำนึกการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบเพื่อสร้างการรับรู้ให้ผู้มีส่วนได้เสียและลดผลกระทบที่อาจเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยการพัฒนาความสัมพันธ์กับชุมชนผ่านการให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ และสร้างกิจกรรมเพื่อรณรงค์และส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียเพื่อขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนผ่านโครงการ Journey D ซึ่งมีส่วนช่วยให้ชุมชนเป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายและกระตุ้นเม็ดเงินให้หมุนเวียนในระบบ สร้างการจ้างงาน และส่งเสริมให้คนในชุมชนให้สามารถกลับมาทำงานที่บ้านเกิดได้ นอกจากนี้ บริษัทยังช่วยสร้างเครือข่ายขับเคลื่อนความยั่งยืนผ่านการทำงานของแอร์เอเชีย อะคาเดมี่ เพื่อสร้างการตระหนักรู้ และลงมือทำเพื่อยกระดับห่วงโซ่คุณค่าของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

5. การกำกับดูแลองค์กร

การกำกับดูแลกิจการที่ดีเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมความสำเร็จของบริษัท แสดงให้เห็นความรับผิดชอบของบริษัทที่มีต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย อันส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและชื่อเสียงของบริษัท บริษัทจึงมีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี พ.ศ. 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืน



6. ความเสี่ยงเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล

สภาวะการแข่งขันทางธุรกิจผลักดันให้บริษัทจำเป็นต้องนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ทำให้บริษัทจำเป็นต้องมีการจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของผู้โดยสารเพื่อให้เป็นไปตามกฎหมาย ส่งผลให้บริษัทต้องเผชิญความเสี่ยงด้านความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ หากควบคุมไม่รัดกุมเพียงพอ ย่อมส่งผลกระทบให้เกิดความสูญเสีย อาทิ การถูกโจรกรรมข้อมูลทางการค้า และข้อมูลส่วนตัวของลูกค้าหรือพนักงานรั่วไหล ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ภาพลักษณ์ ชื่อเสียง และความน่าเชื่อถือของบริษัท หรือถูกลงโทษจากการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

บริษัทจึงดำเนินมาตรการต่าง ๆ เพื่อปกป้องข้อมูลส่วนบุคคล รวมถึงข้อมูลอื่น ๆ ที่อยู่ในความดูแลของบริษัท ดังต่อไปนี้

(1) การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act: PDPA 2019)

(2) การประกาศข้อกำหนดบริษัทว่าด้วยนโยบายการควบคุมการเข้าถึงข้อมูล นโยบายการกำกับดูแลข้อมูล และนโยบายการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อให้การใช้งานระบบสารสนเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล โดยกำหนดมาตรการการป้องกันข้อมูลรั่วไหลและการบุกรุกข้อมูลทางเครือข่าย การกำหนดรหัสผ่านของแต่ละบุคคลในการเข้าใช้งานเครื่องคอมพิวเตอร์ มีการยืนยันหรือพิสูจน์ตัวตนในระบบสารสนเทศเพื่อการเข้าถึงสารสนเทศตามความเหมาะสมกับหน้าที่ เช่น การกำหนดรหัสผ่านของผู้ใช้งาน การจำกัดสิทธิการเข้าใช้งานสารสนเทศ เป็นต้น

(3) การจัดเก็บข้อมูลส่วนบุคคลของลูกค้าของกลุ่มธุรกิจแอร์เอเชียรวมถึงบริษัทด้วยมาตรการรักษาความปลอดภัยซึ่งพัฒนามาจากมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ ISO 27001 และมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลบัตรชำระเงิน (PCI DSS)

(4) การกำกับดูแลข้อมูลภายในองค์กร (Data Governance) รวมถึงระบบเฝ้าระวังกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การรั่วไหลของข้อมูล

(5) การสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัยไซเบอร์ที่เกี่ยวกับภัยคุกคามต่าง ๆ เช่น การให้ความรู้เกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติ การป้องกัน และกฎหมายเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับพนักงานทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเน้นย้ำให้กับพนักงานทุกคน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพนักงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใกล้ชิดกับข้อมูลสำคัญได้ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัท ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562

(6) การซ้อมแผนรับมือภัยคุกคามจากการโจมตีไซเบอร์และแผนการกู้คืนระบบสารสนเทศเป็นประจำเพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุการณ์ได้อย่างทันท่วงทีและลดทอนความเสียหายของระบบสารสนเทศและการดำเนินธุรกิจ

7. การละเมิดสิทธิมนุษยชนอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการดำเนินธุรกิจ

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของสิทธิมนุษยชน ซึ่งเป็นสิทธิขั้นพื้นฐานของมนุษย์ที่จะต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเสมอภาค ไม่ว่าจะเป็นพนักงาน คู่ค้า ลูกค้า รวมถึงผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง การเคารพในสิทธิมนุษยชนเป็นหนึ่งในหลักการสำคัญที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจ หากบริษัทไม่สามารถจัดการสิทธิมนุษยชนตามความคาดหวังจากสังคมและชุมชนอาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์และการดำเนินธุรกิจ อีกทั้งยังบั่นทอนความเชื่อมั่นของพนักงาน

ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงกำหนดนโยบายและกระบวนการเพื่อเป็นการป้องกันและควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานไม่ให้เกิดการละเมิดสิทธิมนุษยชน รวมถึงการเสริมสร้างความตระหนักรู้ภายในบริษัท ซึ่งบริษัทคาดหวังว่าสิ่งที่บริษัทได้ดำเนินการไป นอกจากจะเป็นส่วนหนึ่งที่สนับสนุนให้เกิดสังคมที่ดีขึ้นแล้ว ยังเป็นส่วนหนึ่งที่สร้างเสริมความพึงพอใจของพนักงานต่อบริษัทเองด้วย แนวทางและนโยบายเกี่ยวกับสิทธิมนุษยชน ได้แก่ การสรรหาจ้างงานพนักงานที่เป็นธรรม การไม่ใช้แรงงานบังคับ การไม่ค้ามนุษย์ การกำหนดควบคุมมิให้มีการจ้างแรงงานอายุต่ำกว่า 18 ปี ผ่านทางระบบบริหารทรัพยากร การพัฒนาระบบการประเมินผลงานที่เป็นธรรม การกำหนดค่าตอบแทนที่เป็นธรรม การเลื่อนตำแหน่งที่เป็นธรรม การจัดสวัสดิการที่เหมาะสม เป็นต้น ซึ่งแนวทางเหล่านี้ระบุอยู่ในจริยธรรมองค์กรที่ได้รับการอนุมัติและประกาศใช้แล้ว นอกจากนี้ บริษัทมีคณะกรรมการที่ทำหน้าที่สำรวจ ตรวจสอบ และทบทวนความเสี่ยงด้านสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอ

ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ (Emerging Risk)

1. ความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่ลดลงในตลาดตราสารหนี้ภาคเอกชนของไทย

จากสถานการณ์ตลาดหุ้นกู้เอกชนของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2566 ซึ่งมีการผิดนัดชำระหนี้ของหลายบริษัท ทำให้นักลงทุนเกิดความไม่มั่นใจถึงความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัทเอกชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งบริษัทที่มีอันดับความน่าเชื่อถืออยู่ในระดับ Non-Investment Grade ซึ่งปัจจุบัน บริษัทได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือจาก TRIS อยู่ในระดับ BB+ ซึ่งถือเป็น Non-Investment Grade เช่นกัน ดังนั้น สถานการณ์ความไม่มั่นใจนี้อาจทำให้บริษัทไม่สามารถออกและเสนอขายหุ้นกู้ใหม่ เพื่อชำระคืนหุ้นกู้ที่จะครบกำหนดในปี พ.ศ. 2567 ซึ่งมีหุ้นกู้ถึงกำหนดชำระวงเงิน 1,435 ล้านบาท

บริษัทตระหนักดีถึงความเสี่ยงดังกล่าว จึงมีการติดตามสถานการณ์ร่วมกับผู้จัดการจัดจำหน่ายหุ้นกู้อย่างใกล้ชิด ซึ่งผู้จัดการจัดจำหน่ายหุ้นกู้ให้ความมั่นใจว่านักลงทุนยังมีความเชื่อมั่นต่อบริษัทอยู่ จึงน่าจะสามารถจำหน่ายหุ้นกู้ได้สำเร็จตามเป้าหมายของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทได้เตรียมแผนรองรับหากไม่สามารถจำหน่ายหุ้นกู้ได้ตามเป้าหมาย ได้แก่ การขอเงินกู้จากสถาบันการเงิน การเพิ่มทุน เป็นต้น อย่างไรก็ตาม หากบริษัทไม่สามารถจัดจำหน่ายหุ้นกู้รุ่นใหม่ได้เต็มจำนวน บริษัทยังคงมีแหล่งเงินทุนสำรองจากเงินกู้ยืมจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันและกระแสเงินสดที่ได้จากการดำเนินงาน ซึ่งหากแหล่งเงินทุนสำรองดังกล่าวไม่เพียงพอ บริษัทจะต้องจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมจากแหล่งอื่นเพื่อใช้ชำระหนี้ที่จะครบกำหนด หรือเจรจาขอปรับเงื่อนไขในการชำระคืน ซึ่งหากบริษัทไม่สามารถจัดหาสภาพคล่องเพิ่มเติมได้ อาจส่งผลให้หนี้ที่จะครบกำหนดผิดนัดชำระได้

2. ผลพวงจากการหยุดชะงักของห่วงโซ่อุปทานในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ส่งผลให้ต้นทุนของการซ่อมบำรุงและอัตราค่าเช่าอากาศยานเพิ่มขึ้น

แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 จะคลี่คลายลงและห่วงโซ่อุปทานของการผลิตและบำรุงรักษาอากาศยานเริ่มฟื้นตัวกลับมา แต่อุปสงค์ของทั้งอากาศยานใหม่และการซ่อมบำรุงที่คั่งค้างมาจากการหยุดให้บริการในช่วงการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ยังคงอยู่ในระดับสูง และเกินกว่ากำลังการผลิตของผู้ผลิตและกำลังการให้บริการซ่อมบำรุงของผู้ให้บริการจะรับได้ทั้งหมด จนส่งผลให้ต้นทุนราคาค่าเช่าอากาศยานใหม่ และค่าบำรุงรักษามีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และจะกระทบกับต้นทุนของทุกสายการบินในท้ายที่สุด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงสถานการณ์ดังกล่าวเป็นอย่างดี บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนาปรับปรุงแผนการใช้งานและซ่อมบำรุงอากาศยานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องเพื่อลดต้นทุนการซ่อมบำรุงโดยรวม และเจรจากับผู้ให้บริการซ่อมบำรุงทั้งรายเดิมและรายใหม่ เพื่อให้เกิดข้อตกลงที่จะเป็นประโยชน์กับบริษัทมากขึ้น นอกจากนี้ บริษัทได้ปรับแผนธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาพห่วงโซ่อุปทานในลักษณะนี้เอาไว้แล้ว

3. ข้อจำกัดในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของสนามบินในประเทศไทยทำให้บริษัทไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบินต่อวันได้

บริษัทใช้ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง (ทดม.) เป็นฐานการบินหลักสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางบินต่างประเทศเพื่อสร้างเครือข่ายการบินในระดับภูมิภาค ตามมาด้วยท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่ เป็นต้น ท่าอากาศยานเหล่านี้เป็นฐานการบินหลักของประเทศไทยอยู่ภายใต้การบริหารของ บมจ. ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ซึ่งมีศักยภาพในการจัดสรรเวลาการบิน (Slot) ตามกรอบการบริหารและแผนธุรกิจของ ทอท. เวลาการบินที่สามารถจัดสรรได้จากท่าอากาศยานเหล่านี้มีจำนวนจำกัดและมีการแข่งขันสูงโดยเฉพาะเวลาที่ได้รับความนิยมจากผู้โดยสาร ซึ่งหากบริษัทไม่ได้รับการจัดสรรเวลาที่ดีที่สุด หรือสูญเสียการจัดสรรในเวลาที่ได้รับความนิยมย่อมส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขัน นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดด้านอื่นที่ต้องพิจารณาเพิ่มเติม ได้แก่ จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง ข้อจำกัดว่าด้วยความยาวและความแข็งแรงของทางวิ่ง ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้น หากบริษัทมีแผนขยายปริมาณเที่ยวบินให้เพิ่มมากขึ้น บริษัทจึงต้องคำนึงถึงความสามารถในการรองรับปริมาณเที่ยวบินของท่าอากาศยานเป็นปัจจัยในการวางแผนกลยุทธ์ของบริษัทด้วย อนึ่ง ทอท. กำลังอยู่ระหว่างดำเนินการโครงการพัฒนาสนามบินดอนเมือง ระยะที่ 3 ซึ่งจะแล้วเสร็จและเปิดใช้งานในปีพ.ศ. 2572 ซึ่งในแผนฉบับปัจจุบันแม้ว่าจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ แต่ยังมีข้อจำกัดในการรองรับจำนวนเที่ยวบินต่อชั่วโมง

4. การเมืองระหว่างประเทศ

ภายใต้สถานการณ์ความขัดแย้งทางการเมืองระหว่างประเทศซึ่งส่งผลให้รัฐบาลของหลาย ๆ ประเทศเกิดความหวั่นไหวต่อประเด็นต่าง ๆ ได้ง่าย และอาจออกมาตรการที่จะกระทบต่ออุปสงค์การเดินทางท่องเที่ยวมาประเทศไทยได้ เช่น การเดินทางมาเยือนของบุคคลสำคัญ การซ้อมรบในน่านน้ำที่มีข้อพิพาท การแสดงท่าทีของรัฐบาลหรือนักการเมืองของไทยที่อาจสร้างความไม่พอใจให้กับประเทศคู่ขัดแย้งโดยไม่ตั้งใจ ฯลฯ อย่างไรก็ตาม แม้ความไม่แน่นอนเหล่านี้เป็นปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ บริษัทมีความพร้อมและความคล่องตัวในการปรับแผนธุรกิจให้สอดรับกับความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้

Wellness Life Group Thailand

เราเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้านการทำความสะอาด
ฆ่าเชื้อบนเครื่องบิน เพื่อให้ผู้โดยสารเกิดความมั่นใจ
และปลอดภัยจากเชื้อโรคทุกครั้งที่มารับบริการ
สายการบิน **airasia**

ปลอดภัย

ฆ่าเชื้อแบคทีเรีย

กำจัดกลิ่น

สแกนติดต่อเราแล้วใส่โค้ด
'WELLNESSFREE' เพื่อรับ
ทิชชู่เปียกฆ่าเชื้อ

ฟรี!!

Callington

Complete Aviation Solutions

คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการ (MD&A) ปี 2566

บทสรุปผู้บริหาร

ปริมาณการขนส่งในภาคการบินทั่วโลกกลับมาฟื้นตัวใกล้ระดับโควิด-19 โดยสายการบินในเอเชียแปซิฟิกเติบโตแข็งแกร่ง

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร[1] (RPK) ทั่วโลกในปีที่ผ่านมาฟื้นตัวมาที่ร้อยละ 94 ของปี 2562 (ปีก่อนโควิด-19) โดยสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือและละตินอเมริกามีปริมาณการขนส่งเกินระดับก่อนโควิด-19 ไปแล้ว ในขณะที่ปริมาณการขนส่งของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกอยู่ที่ร้อยละ 86 ของระดับก่อนโควิด-19 จากการเปิดประเทศของจีนที่ช้ากว่าประเทศอื่น ๆ สำหรับประเทศไทย ปีที่ผ่านมามีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาทั้งสิ้น 28.2 ล้านคน ฟื้นตัวจาก 11.1 ล้านคนในปีที่แล้ว แต่ยังคงต่ำกว่าในปี 2562 ที่ 39.9 ล้านคน ตามข้อมูลจาก บมจ. ท่าอากาศยานไทย[2] (“ทอท.”) ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศระหว่างประเทศและในประเทศฟื้นตัวมาอยู่ที่ร้อยละ 64 และร้อยละ 80 ของระดับในปี 2562 ตามลำดับ แสดงถึงจำนวนอากาศยานที่กลับมาให้บริการเพิ่มขึ้นอย่างค่อยเป็นค่อยไป และมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่องในปี 2567

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน โดยเป็นผู้นำตลาดภายในประเทศอย่างชัดเจน

ในปี 2566 สายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารรวม 18.9 ล้านคน โดยมีสัดส่วนผู้โดยสารในประเทศและระหว่างประเทศที่ร้อยละ 63 และร้อยละ 37 ตามลำดับ อัตราขนส่งผู้โดยสารยังคงสูงที่ร้อยละ 90 โดยจำนวนฝูงบินทั้งหมดเติบโตจาก 54 ลำในปีก่อนหน้าเป็น 56 ลำในปี 2566 แต่จำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินเพิ่มขึ้นมากกว่า จาก 42 ลำเป็น 52 ลำในช่วงเวลาเดียวกัน ณ สิ้นปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งตลาดของผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 37 ซึ่งเป็นระดับสถิติสูงสุดใหม่ จากการเพิ่มฝูงบินเพื่อให้บริการได้เร็วกว่าสายการบินอื่นในอุตสาหกรรม รวมทั้งความโดดเด่นด้านความตรงต่อเวลา ทั้งนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีอัตราขนส่งผู้โดยสารในประเทศสูงถึงร้อยละ 94 แสดงถึงความต้องการท่องเที่ยวของตลาดในประเทศที่คึกคักตลอดทั้งปี

สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นหนึ่งในสายการบินหลักของภูมิภาคอาเซียน โดยกว่าร้อยละ 20 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมดถูกนำมาให้บริการในภูมิภาคนี้ ในอีกด้านหนึ่งแม้การเปิดประเทศของจีนไม่ได้ส่งผลให้นักท่องเที่ยวจีนเดินทางออกนอกประเทศสูงอย่างที่คาด ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศจีนเอง แต่สายการบินไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นผู้นำในการขนส่งนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศไทยและจีน โดยขนส่งผู้โดยสาร 1.1 ล้านคน และครองส่วนแบ่งตลาดประมาณร้อยละ 15 ทั้งนี้ จากการฟื้นตัวต่อเนื่องทั้งปีของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออก ทำให้สัดส่วนปริมาณที่นั่งที่สายการบินไทยแอร์เอเชียทำการบินไปยังจีน ฮ่องกง และมาเก๊าในปี 2566 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 25 ของปริมาณที่นั่งทั้งหมด แต่ยังคงต่ำกว่าร้อยละ 44 ที่ให้บริการในปี 2562

สำหรับตลาดเอเชียใต้ ปริมาณนักท่องเที่ยวไป/กลับไทยและอินเดียได้ฟื้นตัวกลับมาเท่ากับระดับในปี 2562 แล้ว หนุนด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่สูงถึงร้อยละ 90 เทียบกับร้อยละ 81 ปี 2562 และการเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังลัคเนา อัห์มดาบาด และกูวาฮาติ นอกจากนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการเส้นทางบินดอนเมือง-ฟุกูโอกะจำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งได้รับความนิยมเป็นอย่างดี และแสดงให้เห็นถึงโอกาสในการขยายเส้นทางบินไปยังประเทศญี่ปุ่นเพิ่มเติม

ยังมีผลขาดทุนเล็กน้อยจากการดำเนินงานหลัก[3] เนื่องจากต้นทุนการดำเนินธุรกิจที่สูงขึ้น

ในปี 2566 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) รายงานรายได้จากการขายและบริการที่ 41,421.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 135 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 เมื่อเทียบกับปีก่อน และการเติบโตของอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยที่ร้อยละ 24 เมื่อเทียบกับปีก่อน มาอยู่ที่ 1,780 บาท รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารยังคงอยู่ในระดับสูงที่ 407 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากปีก่อน

ค่าใช้จ่ายรวมอยู่ที่ 40,165.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 เมื่อเทียบกับปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันอากาศยาน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอากาศยานและสนามบิน ตามปริมาณที่นั่งที่ให้บริการมากขึ้น ทั้งนี้ บริษัทรายงาน EBITDA ที่ 7,032.4 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน (1,277.9) ล้านบาทในปีก่อน กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้อยู่ที่ 672.3 ล้านบาทจากค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น ส่งผลให้บริษัทรายงานกำไรสุทธิจำนวน 465.8 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุนสุทธิ (8,214.4) ล้านบาทในปีที่แล้ว ทั้งนี้ หากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทจะมีขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก[4] ที่ (206.5) ล้านบาท ดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (6,852.5) ล้านบาทในปีก่อน

[1] IATA
[2] สถิติขนส่งทางอากาศ, ทอท.
[3] กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน
[4] กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

ตั้งเป้ารายได้จากการขายและบริการเติบโตร้อยละ 20-23 ในปี 2567 และมีผลกำไรจากการดำเนินงานหลัก

บริษัทคาดว่าอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะยังคงมีแนวโน้มเติบโตต่อในปี 2567 จากโมเมนตัมของความต้องการท่องเที่ยวในประเทศและคาดการณ์นักท่องเที่ยวจีนที่จะเดินทางเข้าไทยในปี 2567 จำนวน 8.2 ล้านคน[5] จากแนวโน้มดังกล่าว บริษัทคาดว่ารายได้จากการขายและบริการในปี 2567 จะเติบโตร้อยละ 20-23 เมื่อเทียบกับปี 2566 หนุนด้วยการขยายฝูงบินเป็น 60 ลำ การเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารที่อยู่ในระดับใกล้เคียงปัจจุบัน ทั้งนี้ บริษัทยังคงเน้นการควบคุมต้นทุนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถมีกำไรจากการดำเนินงานหลักได้ รวมทั้งยังคงให้ความร่วมมือกับผู้กำกับดูแลเพื่อขับเคลื่อนงานด้านความยั่งยืนต่อเนื่องในปี 2567

[5] การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมดใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 100

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนและงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2566 เป็นดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวมสำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง	งบการเงินรวมสำหรับงวดปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม		เปลี่ยนแปลง
	2566	2565		2566	2565	
รายได้รวม	**15,051.4**	**12,498.8**	**+20%**	**42,950.1**	**18,290.8**	**+135%**
ค่าใช้จ่ายรวม	**10,956.8**	**8,218.0**	**+33%**	**40,165.1**	**26,766.4**	**+50%**
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	**4,094.7**	**4,280.8**	**-4%**	**2,785.0**	**(8,475.6)**	**N.A.**
กำไร (ขาดทุน) สำหรับงวด	**2,813.6**	**3,114.4**	**-10%**	**465.8**	**(8,214.4)**	**N.A.**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	2,813.6	3,114.4	-10%	465.8	(8,030.0)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	(184.4)	+100%
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวด	**2,813.6**	**3,239.6**	**-13%**	**457.9**	**(7,978.3)**	**N.A.**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	2,313.8	3,239.6	-13%	457.9	(7,846.3)	N.A.
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	-	-	-	-	(132.0)	+100%.
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน และปรับลด (บาท)	**0.2221**	**0.2393**	**-7%**	**0.0379**	**(0.6921)**	**N.A.**
การคำนวณ EBITDA						
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน	**4,094.7**	**4,280.8**	**-4%**	**2,785.0**	**(8,475.6)**	**N.A.**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	2,313,8	3,712.0	-38%	672.3	(1,361.9)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์	1.4	(80.6)	N.A.	70.9	(98.0)	N.A.
กำไร (ขาดทุน) จากการขายสินทรัพย์	0.1	415.4	-100%	1.8	376.3	-100%
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,305.9	1,394.8	-6%	4,992.4	6,114.1	-18%
EBITDA	**3,085.2**	**1,628.9**	**+89%**	**7,032.4**	**(1,277.9)**	**N.A.**

รายได้

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลประกอบการที่ดีขึ้นอย่างเด่นชัด จากการผ่อนคลายข้อจำกัดด้านการเดินทางทั่วโลกและความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น ทำให้รายได้รวมของบริษัทในปีนี้อยู่ที่ 42,950.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 135 จากปีก่อน โดยขนส่งผู้โดยสารจำนวน 18.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 จากปีก่อน หนุนด้วยการฟื้นตัวของเส้นทางบินระหว่างประเทศและการขยายเครือข่ายเส้นทางบินใหม่ ๆ เพิ่มเติม ทำให้มีอัตราขนส่งผู้โดยสารสูงถึงร้อยละ 90 ในด้านปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometre - ASK) เติบโตร้อยละ 123 และปริมาณที่นั่งที่ให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 76 สำหรับตลาดภายในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการฟื้นตัวที่เร็วกว่าคู่แข่ง โดยจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเติบโตมาที่อยู่ร้อยละ 91 เมื่อเทียบกับระดับก่อนโควิด-19 และครองส่วนแบ่งตลาดผู้โดยสารภายในประเทศที่ร้อยละ 37 ในอีกด้านหนึ่ง จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศฟื้นตัวมาที่ร้อยละ 77 ของระดับก่อนโควิด-19 โดยจาก 16 ประเทศ ที่สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการ มีเพียงผู้โดยสารเที่ยวบินจีน ฮ่องกง มาเก๊า พม่า และกัมพูชาที่ยังคงมีจำนวนอยู่ต่ำกว่าระดับโควิด-19 ทั้งนี้ อัตราการตรงต่อเวลา (On-Time Performance - OTP) ของสายการบินไทยแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 83 ซึ่งสูงที่สุดในอุตสาหกรรม แต่ต่ำกว่าร้อยละ 92 จากปีที่แล้ว จากปริมาณผู้โดยสารต่อลำที่เพิ่มขึ้น

- **รายได้จากการขายและบริการ**อยู่ที่ 41,241.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 135 จากปีก่อน เป็นผลจากการเติบโตของทั้งจำนวนผู้โดยสารและอัตราค่าโดยสารเฉลี่ย โดยสายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสารทั้งสิ้น 18.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 90 จากปีก่อน ส่วนอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 มาอยู่ที่ 1,780 บาท ตามสภาวะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ฟื้นตัว ณ สิ้นปี 2566 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีเครื่องบินปฏิบัติการบินจำนวน 52 ลำ จากฝูงบินทั้งหมด 56 ลำ และมีอัตราการใช้งานเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นเป็น 12.7 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน ทำให้รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Revenue per Available Seat Kilometres - RASK) เพิ่มขึ้นจาก 1.70 บาทในปีก่อน เป็น 1.80 บาทในปีนี้
  - **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 7,676.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 131 จากปีที่แล้ว จากค่าธรรมเนียมบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง การเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมบริการอื่น ๆ ตามเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมต่อรายได้จากการขายและบริการอยู่ที่ร้อยละ 19 ซึ่งเป็นระดับก่อนโควิด-19
- **รายได้อื่น**อยู่ที่ 1,708.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 132 จากปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่รับรู้จำนวน 672.3 ล้านบาท รวมถึงการหมดอายุของเครดิตที่ผู้โดยสารไม่ได้ใช้ ซึ่งออกให้เพื่อชดเชยการยกเลิกเที่ยวบินในช่วงโควิด-19 และการรับรู้ค่าธรรมเนียมสนามบินจากผู้โดยสารที่ไม่มาใช้บริการ

ต้นทุนและค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายรวมในปี 2566 อยู่ที่ 40,165.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 50 จากปีก่อน ตามปริมาณที่นั่งที่ให้บริการเพิ่มขึ้น

- ต้นทุนขายและการบริการอยู่ที่ 36,811.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากปีก่อน
  - **ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง**อยู่ที่ 15,302.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 85 จากปีก่อน เนื่องจากปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินที่เติบโตร้อยละ 75 จากปีก่อน มาอยู่ที่ 114,571 เที่ยวบิน ทั้งนี้ ราคาเฉลี่ยของน้ำมันอากาศยานเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากปีก่อนมาอยู่ที่ 105 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ปัจจุบันบริษัทไม่มีสถานะในสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน
  - **ค่าใช้จ่ายพนักงาน**อยู่ที่ 4,109.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 45 จากปีก่อน จากบุคลากรที่เพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินและชั่วโมงที่ทำการบิน
  - **ค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน**อยู่ที่ 6,222.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 56 จากปีก่อน จากการนำเครื่องบินเข้าซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นตามจำนวนเที่ยวบินและอัตราการใช้เครื่องบินที่เพิ่มขึ้น
  - **ต้นทุนขายและการให้บริการอื่น ๆ** อยู่ที่ 11,177.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 จากปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมผู้ใช้บริการสนามบิน และลานจอด ตามจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมถึงมาตรการส่วนลดค่าธรรมเนียมสนามบินของทอท. ที่สิ้นสุดลงตั้งแต่สิ้นเดือนมีนาคมที่ผ่านมา
- **ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหาร**อยู่ที่ 2,966.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 73 จากปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากค่าบริการจัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ให้แก่บริษัท AirAsia Com Travel ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายในการขายและบริหารคิดเป็นร้อยละ 7.2 ของรายได้จากการขายและบริการเทียบกับร้อยละ 8.2 ในปี 2565
- **ค่าใช้จ่ายอื่น**อยู่ที่ 387.0 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 75 จากปีก่อน จากขาดทุนอัตราแลกเปลี่ยนในปีก่อนที่กลับเป็นกำไรในปีนี้ตามค่าเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ ที่แข็งค่าขึ้น

โดยสรุป **ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร** (Cost per Available Seat Kilometres - CASK) ลดลงอย่างมากจาก 2.62 บาท ในปีก่อนมาอยู่ที่เป็น 1.81 บาทในปีนี้ หากไม่รวมค่าเชื้อเพลิงอากาศยาน ต้นทุนต่อหน่วย (CASK ex-fuel) อยู่ที่ 1.14 บาท ลดลงอย่างมากจาก 1.81 บาทในปีก่อน จากการบริหารต้นทุนต่อเนื่องและ ASK ที่ขยายตัว

กำไร/ขาดทุน

ในปี 2566 บริษัทมี EBITDA อยู่ที่ 7,032.4 ล้านบาท ปรับตัวดีขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (1,277.9) ล้านบาทในปีก่อนตามการฟื้นตัวของผลการดำเนินงาน ต้นทุนทางการเงินอยู่ที่ 2,291.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อยร้อยละ 3 จากหนี้สินและต้นทุนของแหล่งเงินทุนที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่ 60.8 ล้านบาท และรายงาน**กำไรสุทธิ**ที่ 465.8 ล้านบาท ซึ่งฟื้นตัวขึ้นอย่างมากจากขาดทุนสุทธิที่ (8,214.4) ล้านบาทในปีก่อน โดยหากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน บริษัทจะมี**ขาดทุนจากการดำเนินงานหลัก**ที่ (206.5) ล้านบาท

สถิติการดำเนินงานที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4 ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2565	เปลี่ยนแปลง	ปี 2566	ปี 2565	เปลี่ยนแปลง
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	5.10	4.06	+26%	18.88	9.95	+90%
ในประเทศ	3.14	2.94	+7%	11.85	7.94	+49%
ระหว่างประเทศ	1.96	1.12	+75%	7.03	2.01	+250%
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	5.64	4.52	+25%	20.89	11.90	+76%
ในประเทศ	3.37	3.21	+5%	12.66	9.47	+34%
ระหว่างประเทศ	2.27	1.31	+75%	8.23	2.43	+239%
อัตราการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ)	90	90	-	90	84	+6 จุด
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,477	3,774	+45%	20,262	8,627	+135%
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง-กม.)	6,189	4,246	+46%	22,945	10,308	+123%
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)	2,029	1,652	+23%	1,780	1,434	+24%
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	2.01	1.95	+3%	1.80	1.70	+6%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท)	1.84	2.02	-9%	1.81	2.62	-31%
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)	1.08	1.23	-13%	1.14	1.81	-37%

[6] กำไรสุทธิปรับด้วยกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

สรุปผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสามเดือนสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 และ 2566 ดังนี้ :

ในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีทิศทางการดำเนินงานที่เติบโตต่อเนื่องจากไตรมาสก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 5.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 12 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน สำหรับตลาดภายในประเทศ สายการบินไทยแอร์เอเชียขนส่งผู้โดยสาร 3.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 16 เทียบกับไตรมาสก่อน ขณะที่ตลาดระหว่างประเทศ จำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 2.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 75 และร้อยละ 6 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนและไตรมาสก่อนตามลำดับ ในระหว่างไตรมาส สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เพิ่มเส้นทางบินโดยกลับมาเปิดเที่ยวบินจากดอนเมืองไปยังคยา (อินเดีย) และซัวเถา (จีน) และเปิดเส้นทางใหม่ เช่น ดอนเมืองไปยังกูวาฮาติและอัห์มดาบาด (อินเดีย) ณ สิ้นไตรมาส บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบิน 56 ลำ โดยจำนวนเครื่องบินปฏิบัติการบินอยู่ที่ 52 ลำ และอัตราขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 90

รายได้รวมของไตรมาสนี้อยู่ที่ 15,051.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และเพิ่มขึ้นร้อยละ 52 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 2,029 บาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 18 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน สะท้อนถึงการท่องเที่ยวที่คึกคักในช่วงเทศกาล **รายได้จากบริการเสริม**อยู่ที่ 2,121.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน โดยมีรายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสารที่ 416 บาท หนุนด้วยรายได้จากบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและการเลือกที่นั่ง

ต้นทุนการขายและบริการอยู่ที่ 10,236.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 4,733.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามจำนวนเที่ยวบินและราคาน้ำมันอากาศยานที่ยังอยู่ในระดับสูง ค่าใช้จ่ายพนักงานอยู่ที่ 1,060.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ค่าซ่อมบำรุงอากาศยานอยู่ที่ 1,737.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 91 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามจำนวนเครื่องบินที่ปฏิบัติการบินมากขึ้น ต้นทุนขายและการให้บริการอื่น ๆ อยู่ที่ 729.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 31 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากค่าคอมมิชชั่นที่จ่ายให้กับ AirAsia Com Travel ที่สูงขึ้น

โดยสรุป บริษัทมี **EBITDA** ในไตรมาสที่ 4 ปี 2566 อยู่ที่ 3,085.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 89 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และรายงาน**กำไรสุทธิ**อยู่ที่ 2,813.6 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ หากไม่รวมกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2,313.8 ล้านบาท **กำไรจากการดำเนินงานหลัก**[6] อยู่ที่ 499.9 ล้านบาท ซึ่งปรับตัวขึ้นอย่างมากจากขาดทุน (472.4) ล้านบาทในไตรมาสที่ 4 ปี 2565

งบแสดงฐานะการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม		เปลี่ยนแปลง
	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	
รวมสินทรัพย์	**67,793.9**	**64,685.5**	**+5%**
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	10,005.0	5,236.3	+91%
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	57,788.9	59,449.2	-3%
รวมหนี้สิน	**59,381.5**	**56,731.1**	**+5%**
รวมหนี้สินหมุนเวียน	25,023.1	21,893.1	+14%
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	34,358.5	34,838.0	-1%
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**8,412.3**	**7,954.4**	**+6%**

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**สินทรัพย์รวม** 67,793.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

- **สินทรัพย์หมุนเวียน**อยู่ที่ 10,005.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 91 เทียบกับสิ้นปีก่อน เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดอยู่ที่ 1,284.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 61 ส่วนใหญ่มาจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงานที่ดีขึ้น ทั้งนี้ ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นร้อยละ 149 มาอยู่ที่ 6,331.3 ล้านบาท จากรายได้รับของบริษัทผ่านบริษัทอื่น ๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 มาอยู่ที่ 1,199.1 ล้านบาท ตามการเติบโตของรายได้และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน
- **สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 57,788.9 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 3 เทียบกับสิ้นปีก่อน จากการตัดค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้และการตัดจำหน่ายของทุนสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในระหว่างงวด

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**หนี้สินรวม** 59,381.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายค้างจ่าย หุ้นกู้และรายได้รับล่วงหน้า ทั้งนี้ หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่า บริษัทมีหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย (Interest-bearing debt) จำนวน 8,661.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 7,298.8 ล้านบาท ในสิ้นปีก่อน โดยมีต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.3

- **หนี้สินหมุนเวียน**อยู่ที่25,023.1ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ14เทียบกับสิ้นปีก่อนโดยค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้นร้อยละ36มาอยู่ที่6,615.3ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นค่าซ่อมบำรุงอากาศยาน ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน รวมไปถึงหนี้สินระยะสั้น ส่วนรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 มาอยู่ที่ 4,972.0 ล้านบาท ตามปริมาณการขายตั๋วโดยสารที่สูงขึ้น
- **หนี้สินไม่หมุนเวียน**อยู่ที่ 34,358.5 ล้านบาท ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 1 เทียบกับสิ้นปีก่อน โดยหลักมามาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ลดลง หักกลบกับหนี้สินระยะยาวที่เพิ่มขึ้น

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทมี**ส่วนของผู้ถือหุ้น**รวม 8,412.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากสิ้นปีก่อน โดยหลักมาจากผลกำไรระหว่างงวด

งบกระแสเงินสด

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) หน่วย : ล้านบาท	งบการเงินรวม สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 30 ธันวาคม	
	2566	2565
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	6,239.1	564.0
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(926.3)	(589.7)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(4,820.8)	(4,530.7)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**491.9**	**(4,556.4)**
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(5.2)	(5.4)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	**797.8**	**5,359.6**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**1,284.5**	**797.8**

ในปี 2566 บริษัทมีเงิน**สดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน**จำนวน 6,239.1 ล้านบาท จากการดำเนินธุรกิจที่ปรับตัวดีขึ้น **เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน**มีจำนวน (926.3) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการจ่ายเงินสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบิน ขณะที่**เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน**มีจำนวน (4,820.8) ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า ทั้งนี้ บริษัทมีเงินสดได้มาสุทธิจากเงินกู้และหุ้นกู้จำนวน 422.6 ล้านบาท และ 939.9 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสรุป บริษัทมี**เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น** 491.9 ล้านบาท มาอยู่ที่ 1,284.5 ล้านบาท ณ สิ้นปี

อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ไตรมาส 4 ปี 2566	ไตรมาส 4 ปี 2565	ปี 2566	ปี 2565
อัตราส่วนทุนหมุนเวียน (Current ratio) (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	0.5x	0.3x	0.5x	0.3x
อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA)	26%	20%	17%	(7%)
อัตรากำไรสุทธิ	23%	38%	1%	(47%)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	4%	5%	1%	(12%)
อัตราส่วนผลตอบแทนผู้ถือหุ้น	34%	25%	6%	(66%)
หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นรวม (ไม่รวมหนี้สินสัญญาเช่า)	1.0x	0.9x	3.1x	(0.6x)
อัตราส่วนความสามารถในการจ่ายดอกเบี้ย (ไม่รวมดอกเบี้ยจาก TFRS16)	13.9x	37.9x	11.5x	(2.8x)

นิยามศัพท์

อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร คือจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คือจำนวนที่นั่งบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารบนทุกเที่ยวบิน คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น

ค่าโดยสารเฉลี่ย คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) คือจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) คือจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

อัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำผลรวมของหนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายทั้งหมด หักด้วยเงินสดรายการเทียบเท่าเงินสด เงินลงทุนระยะสั้น และเงินฝาก หารด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น

อัตรากำไรขั้นต้น คำนวณโดยนำรายได้จากการขายและบริหารหักด้วยต้นทุนขายและบริการ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงิน ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) จากรายได้รวม (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร/ขาดทุนจากการขายเงินลงทุนและสินทรัพย์ กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน ดอกเบี้ยรับ และกำไรจากตราสารอนุพันธ์) หักด้วยค่าใช้จ่ายรวม บวกกลับด้วยค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตรากำไรสุทธิ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยรายได้จากการขายและบริการ

อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยค่าเฉลี่ยของสินทรัพย์รวม

อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น คำนวณโดยนำกำไรสุทธิ หารด้วยค่าเฉลี่ยของส่วนของผู้ถือหุ้นรวม

ตารางสรุปงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	2564		2565		2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,672.9	10.8	5,236.3	8.1	10,005.0	14.8
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	63,535.4	89.2	59,449.2	91.9	57,788.9	85.2
รวมสินทรัพย์	**71,208.3**	**100.0**	**64,685.5**	**100.0**	**67,793.9**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	17,560.3	24.7	21,893.1	33.8	25,023.1	36.9
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	36,819.2	51.7	34,838.0	53.9	34,358.5	50.7
รวมหนี้สิน	**54,379.5**	**76.4**	**56,731.1**	**87.7**	**59,381.5**	**87.6**
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	20,201.1	28.3	7,954.4	12.3	8,412.3	12.4
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(3,372.3)	(4.7)	-	-	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**16,828.8**	**23.6**	**7,954.4**	**12.3**	**8,412.3**	**12.4**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2564		2565		2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	**4,508.2**	**100.0**	**18,290.8**	**100.0**	**42,950.1**	**100.0**
ค่าใช้จ่ายรวม	16,358.8	362.9	26,766.4	146.3	40,165.1	93.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	**(11,850.6)**	**(262.9)**	**(8,475.6)**	**(46.3)**	**2,785.0**	**6.5**
กำไร(ขาดทุน)	**(11,957.9)**	**(265.2)**	**(8,214.4)**	**(44.9)**	**465.8**	**1.1**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(6,647.5)	(147.5)	(8,030.0)	(43.9)	465.8	1.1
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(5,310.5)	(117.8)	(184.4)	(1.0)	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	**(11,531.5)**	**(255.8)**	**(7,978.3)**	**(43.6)**	**457.9**	**1.1**
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(6,386.9)	(141.7)	(7,846.2)	(42.9)	457.9	1.1
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(5,144.6)	(114.1)	(132.0)	(0.7)	-	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	**(1.2985)**		**(0.6921)**		**0.0379**	

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2564	2565	2566
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,347.0)	564.0	6,239.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,283.7	(589.7)	(926.3)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	7,313.6	(4,530.7)	(4,820.8)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**4,250.3**	**(4,556.4)**	**492.0**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1.1)	(5.4)	(5.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,110.4	5,359.6	797.8
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**5,359.6**	**797.8**	**1,284.5**

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	หน่วย	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2564	2565	2566
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.4	0.2	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.4	0.2	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.2)	-	0.3
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	8.2	23.2	37.9
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	44.6	15.8	9.6
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	47.7	74.5	80.9
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	7.7	4.9	4.5
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	12.9	19.2	21.9
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	28.4	19.0	16.6
Cash Cycle	วัน	23.8	1.6	(2.5)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(193.2)	(34.1)	10.7
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน[1]	ร้อยละ	(309.5)	(48.3)	6.8
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	15.1	4.0	4.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(173.6)	(45.7)	1.1
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(38.9)	(64.8)	5.7
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(9.6)	(11.8)	0.7
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	(7.4)	(6.1)	19.1
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.1	0.3	0.6
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.2	7.1	7.1
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	(2.2)	0.1	3.8
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3] (Cash Basis)	เท่า	(0.3)	(0.1)	0.7
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

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	2564		2565		2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	3,019.2	6.6	5,225.9	11.9	9,950.8	21.2
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	42,489.5	93.4	38,734.5	88.1	37,074.9	78.8
รวมสินทรัพย์	**45,508.7**	**100.0**	**43,960.4**	**100.0**	**47,025.8**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	19,975.7	43.9	22,027.3	50.1	25,095.4	53.4
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	36,488.1	80.2	34,838.0	79.2	34,358,4	73.0
รวมหนี้สิน	**56,463.8**	**124.1**	**56,865.3**	**129.4**	**59,453.8**	**126.4**
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**(10,955.1)**	**(24.1)**	**(12,904.9)**	**(29.4)**	**12,428.0**	**(26.4)**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2564		2565		2566	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	4,507.5	100.0	18,289.5	100.0	42,949.4	100.0
ค่าใช้จ่ายรวม	16,255.9	360.6	26,734.5	146.2	40,167.7	93.5
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	**(11,748.4)**	**(260.6)**	**(8,445.0)**	**(46.2)**	**2,781.6**	**6.5**
กำไร (ขาดทุน)	**(11,785.7)**	**(261.5)**	**(8,185.9)**	**(44.8)**	**463.0**	**1.1**
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(11,359.3)	(252.0)	(7,949.8)	(43.5)	455.1	1.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด (บาท)	**(262.62)**		**(90.36)**		**4.86**	

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2564	2565	2566
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,327.9)	675.8	6,261.9
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,280.8	3,304.3	(926.5)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	2,747.1	(3,891.7)	(4,888.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**(300.0)**	**88.4**	**447.2**
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1.1)	(5.4)	(5.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	1,012.1	711.0	794.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	**711.0**	**794.1**	**1,236.1**

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ	หน่วย	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2564	2565	2566
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.2	0.2	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.2	0.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.2)	-	0.3
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	8.2	23.3	38.0
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	44.4	15.7	9.6
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	47.5	74.5	80.9
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	7.7	4.9	4.5
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	12.8	19.2	21.9
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	28.5	19.0	16.6
Cash Cycle	วัน	23.5	1.6	(2.5)
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	(191.7)	(34.1)	10.7
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน[1]	ร้อยละ	(306.9)	(48.1)	6.7
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	15.1	4.0	4.0
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(307.8)	(46.6)	1.1
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	163.1	68.6	(3.7)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(26.0)	(18.3)	1.0
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	(22.5)	(6.6)	19.1
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.1	0.4	0.9
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	(5.2)	(4.4)	(4.8)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	(2.3)	0.2	3.8
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3] (Cash Basis)	เท่า	(0.3)	(0.1)	0.7
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)

ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท
บริษัท เอเชีย 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 2566
ทุนจดทะเบียนจำนวน 1,285,000,000.00 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 1,284,999,999.70 บาท
โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 12,849,999,997 หุ้น
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ประเภทธุรกิจ
ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์
02-562-5700

โทรสาร
02-562-5705

ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 967,969,520 บาท
โดยแบ่งออกเป็นหุ้นสามัญจำนวน 96,796,952 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

คุ้มกว่า พิเศษกว่า!

แค่เป็นสมาชิก airasia

รับ airasia points เมื่อใช้จ่าย บน airasia Superapp
และพันธมิตรอีกกว่า 300 แบรนด์ทั่วโลก

ใช้ airasia points จ่ายแทนเงินสด
เที่ยวบิน โรงแรม SNAP และอื่นๆ

FINAL CALL

แลกเที่ยวบินราคาพิเศษ
ในช่วงโปรโมชั่น Final Call Sale ทุกเดือน

รับ airasia points สูงสุด 10 เท่า
กับบัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ
เมื่อใช้จ่ายที่ airasia Superapp

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

ปลดล็อคข้อเสนอ และของรางวัล สุดเอ็กซ์คลูซีฟที่ airasia Superapp

แสกน QR เพื่อสมัครฟรีตอนนี้!

เป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของบริษัทฯ

IT'S SUPER!

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

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

นโยบาย พันธสัญญา และเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืน

นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน

บริษัทมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการ ผู้ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่คุ้มค่า ควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพห่วงโซ่คุณค่าและรับผิดชอบต่อผลกระทบต่าง ๆ ผ่านความใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอก พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาเพื่อเติบโตร่วมกันในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน 3G ประกอบไปด้วย Good / Green / Growth ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าว ครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการปรับปรุงและประกาศนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนของบริษัทใหม่ โดยให้มีความสอดคล้องกับ Capital A มากขึ้น โดยนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนประกอบไปด้วย

6 หัวข้อด้านสิ่งแวดล้อม

เน้นการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับด้านสิ่งแวดล้อมภายใต้ข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิให้เป็นศูนย์ในปี 2593

7 หัวข้อด้านสังคม

เน้นการปรับปรุงแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัย การจัดให้มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดี และปลอดภัยให้กับพนักงาน รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมองค์กรให้มีความหลากหลาย การสร้างความเท่าเทียม การเคารพสิทธิมนุษยชนสำหรับพนักงาน และทุกห่วงโซ่อุปทาน

5 หัวข้อด้านธรรมาภิบาล

เน้นการทำธุรกิจให้มีความโปร่งใส สอดคล้องกับกรอบการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ โดยนโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืนได้เป็นไปตามทิศทางและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนที่บริษัทกำหนดไว้

ทั้งนี้ บริษัทยังได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนที่มีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ และเป็นปีแรกที่บริษัทจัดตั้งคณะทำงานด้านความยั่งยืนเพื่อติดตามผลการดำเนินงานด้านความยั่งยืนของบริษัทให้สอดคล้องกับเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยเริ่มประชุมครั้งแรกในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา นอกจากนี้ การดำเนินงานยังถูกทบทวนโดยคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

วิสัยทัศน์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินธุรกิจสายการบินอย่างยั่งยืน โดยเราจะนำมาตรฐานอุตสาหกรรมมาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน และยึดถือมาตรฐานดัชนีความยั่งยืนที่เป็นที่ยอมรับในสากลและตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เรามุ่งหวังที่จะติดอันดับดัชนีความยั่งยืนระดับโลก

พันธกิจ

ความยั่งยืนจะถูกปลูกฝังให้รวมเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยบริษัทดำเนินการ

ทำความเข้าใจ

ว่าความยั่งยืนส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทอย่างไร

รับผิดชอบ

ต่อสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม รวมถึงผนวกปัจจัยด้านความยั่งยืนประกอบเข้ากับการตัดสินใจทางธุรกิจ

สร้างสรรค์นวัตกรรม

เพื่อให้ก้าวไปไกลกว่าการปฏิบัติตามข้อกำหนดและคืนคุณค่าความยั่งยืนสู่ธุรกิจ

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน

GOOD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ กฎเกณฑ์ สัญญา และข้อตกลงอย่างเคร่งครัด โปร่งใส สามารถตรวจสอบได้ พร้อมทั้งยึดถือหลักสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากร ทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม มุ่งสร้างโอกาสการเติบโตให้กับชุมชนแวดล้อมในธุรกิจการท่องเที่ยว และส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร ตลอดจนเป็นที่ยอมรับและไว้วางใจจากสังคมและผู้มีส่วนได้เสีย

GREEN

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งมั่นปกป้องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรอบด้านที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของบริษัทตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยมีเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อการเติบโตขององค์กรอย่างสมดุลและยั่งยืนอย่างแท้จริง รวมถึงการรณรงค์ให้เกิดการเดินทางที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

GROWTH

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมให้สังคมมีการเติบโตอย่างยั่งยืนในทุกมิติ โดยเริ่มจากการสร้างความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และเกื้อหนุนสังคมให้มีความแข็งแรงในด้านต่าง ๆ เช่น การส่งเสริมการมีรายได้ อาชีพที่มั่นคง การสร้างโอกาส รวมทั้งสรรหานวัตกรรมที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัย อำนวยความสะดวกในการเดินทาง พร้อมกับการจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ สื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความผูกพันร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้ ยังแบ่งปันองค์ความรู้และนวัตกรรม พร้อมทั้งร่วมมือกับองค์กรต่าง ๆ เพื่อช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมให้มีความยั่งยืน และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนสังคมให้เปลี่ยนแปลงดียิ่งขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ทั้งนี้ กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของบริษัทในการเป็น **"บริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา"** และพันธกิจในการผลักดัน **"แอร์เอเชีย"** ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

ท่านสามารถอ่านข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับรายละเอียดเรื่องเป้าหมายการจัดการด้านความยั่งยืนระดับองค์กรได้ที่รายงานความยั่งยืนปี 2566 ในส่วน “เป้าหมายด้านความยั่งยืน”

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2566	แผนการพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจ - Good			
8 งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ 16 ความสงบสุข ยุติธรรมและสถาบันเข้มแข็ง	**บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ** พนักงานมีความรู้ความเข้าใจและสามารถปฏิบัติจรรยาบรรณได้อย่างเหมาะสม เพื่อการดำเนินงานที่โปร่งใสของบริษัท	• คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้เข้าร่วมอบรมหลักสูตร “ประเด็นการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน (ESG)” ที่เกี่ยวข้องกับกลยุทธ์การดำเนินงาน • พนักงานรับทราบนโยบายและการฝึกอบรมเรื่องจรรยาบรรณธุรกิจเพื่อนำไปใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงาน	• เผยแพร่ สื่อสาร และให้ความรู้ในนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน • เผยแพร่ สื่อสาร และให้ความรู้ที่เกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์และการป้องกันการใช้ข้อมูลภายในให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน
9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรมและอุตสาหกรรม 17 ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	**การใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล** การใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีในการคิดค้น สร้างความร่วมมือ ซึ่งบริษัทได้รับรองความเป็นส่วนตัวของข้อมูลพนักงาน ลูกค้า และบุคคลภายนอกทั้งหมด โดยใช้ระบบรักษาความปลอดภัยทางไซเบอร์ที่แข็งแกร่ง	• มีการตรวจสอบ 2 ขั้นตอน สำหรับทุกระบบในองค์กร • เพิ่มระบบป้ายกำกับในเอกสารออนไลน์	• การเพิ่มระบบความปลอดภัยให้กับเครื่องคอมพิวเตอร์ของพนักงานในการเข้าสู่ระบบเครือข่ายภายในองค์กร และเพิ่มเสถียรภาพของระบบโครงสร้างภายในให้มีความมั่นคงมากยิ่งขึ้น
8 งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ 16 ความสงบสุข ยุติธรรมและสถาบันเข้มแข็ง	**การบริหารจัดการวิกฤต** สร้างความมั่นใจในวัฒนธรรมการจัดการวิกฤตที่ยืดหยุ่นผ่านระบบการจัดการและระบบควบคุมภายในที่แข็งแกร่งขององค์กรเพื่อลดความเสี่ยงที่บริษัทต้องเผชิญ	• จัดฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินสถานการณ์จำลองในทุกสถานีที่อยู่ภายใต้การดูแลของบริษัท โดยจัดปีละ 1 ครั้ง • เกณฑ์การผ่านของแต่ละสถานีในการประเมินผลการฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินต้องมากกว่าร้อยละ 80	• เปลี่ยนสถานการณ์จำลองในแต่ละครั้งเพื่อให้ผู้เข้าร่วมฝึกซ้อมเข้าใจและพร้อมรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉินที่หลากหลาย • พัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมแผนฉุกเฉินให้พนักงานทุกคนเข้าใจบทบาทหน้าที่ในการรับมือเหตุการณ์ฉุกเฉิน และทบทวนการอบรมทุก ๆ 2 ปี
8 งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ 17 ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน	**การจัดการห่วงโซ่อุปทานที่ยั่งยืน** การเสริมสร้างห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน โดยการจัดทำจรรยาบรรณคู่ค้าของบริษัท เพื่อกำหนดแนวทางที่เป็นเลิศให้คู่ค้าปฏิบัติตามความคาดหวังในด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม	• สนับสนุนหน่วยงานต่าง ๆ ในการจัดหาและจัดจ้างที่สอดคล้องกับนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม โดยสามารถดำเนินการได้ตามที่มีการขอความเรียกร้อง รวมถึงการหาข้อมูลและแชร์ข้อมูลจากคู่ค้า • ศึกษากฎเกณฑ์ด้าน ESG ที่เกี่ยวข้องกับการประเมินคู่ค้าและทำแผนเพื่อนำไปปรับใช้กับการตรวจสอบเพื่อรวมเข้ากับการประเมินคู่ค้าประจำปีของบริษัท	• นำเกณฑ์การประเมิน ESG ตรวจสอบคู่ค้า ในปี 2567 • จัดการอบรมเกี่ยวกับหัวข้อการประเมินด้าน ESG ที่เพิ่มเข้ามา เพื่อให้บุคลากรที่มีหน้าที่ตรวจสอบได้รับความรู้ รวมถึงประเด็นสาระสำคัญ ดำเนินการและสนับสนุนหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่ได้ร้องขอ
8 งานที่มีคุณค่าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ	**การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ** การสร้างความไว้วางใจและซื่อสัตย์ต่อลูกค้าของบริษัท ผ่านการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางประสบการณ์ของลูกค้า รวมถึงคุณภาพการบริการอย่างต่อเนื่อง เพื่อตอบสนองต่อความพึงพอใจให้มากขึ้น	• ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา (OTP) อยู่ที่ร้อยละ 90 • ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการบริการผ่านเครื่องมือวัดความพึงพอใจและความผูกพันของลูกค้าต่อองค์กร (NPS) อยู่ที่ร้อยละ 50	• ดำเนินตามกลยุทธ์ในการควบคุมประสิทธิภาพความตรงต่อเวลา • ทำการวิเคราะห์สาเหตุและการแก้ไขปัญหาให้ตรงเป้าหมายอย่างรวดเร็ว • จัดประชุมเพื่อรายงานผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาทุกเดือน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2566	แผนการพัฒนา
ด้านสิ่งแวดล้อม - Green			
12 การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน 13 การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ	**วิกฤตการณ์เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ** ตั้งเป้าการเป็นสายการบินสีเขียว โดยการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เข้าสู่ชั้นบรรยากาศให้เท่ากับศูนย์ในปี 2593	• ลด Carbon Intensity Ratio ปีละ 3 gCO_2/RPK • รักษาปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศไม่ให้เกินค่ากลางที่กำหนดโดย ICAO	• การใช้เทคโนโลยีอากาศยานล่าสุด • การดำเนินงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเชิงสิ่งแวดล้อม • การใช้เชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน • กิจกรรมชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
12 การผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน	**การบริหารจัดการของเสีย** ตั้งเป้าลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบของสถานีหลักอื่น ๆ ให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593	• อัตราการรีไซเคิลของขยะไม่อันตรายที่สถานีดอนเมืองร้อยละ 100	• ดำเนินการขอการรับรองจากโครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง • ดำเนินการคัดแยกขยะและการรีไซเคิล
ด้านสังคม - Growth			
11 เมืองและชุมชนที่ยั่งยืน	**สุขภาพและความปลอดภัย** เพิ่มกิจกรรมการรณรงค์และการให้ความรู้ด้านสุขภาพและความปลอดภัยในที่ทำงานเพื่อสุขภาวะที่ดีและความปลอดภัยในการทำงาน	• อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) ของพนักงานในองค์กรไม่เกิน 1.12 • รณรงค์ลดสถิติอุบัติเหตุจากการทำงานให้เป็นศูนย์ • จำนวนรายงานความปลอดภัยโดยสมัครใจเพิ่มขึ้น • จัดกิจกรรมให้ความรู้ด้านสุขภาพและรณรงค์การออกกำลังกายให้พนักงาน	• ดำเนินงานตามแผนงานความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานขององค์กร ประกาศไว้ในนโยบายความปลอดภัย • จัดให้มีการประชุมเพื่อสร้างการมีส่วนร่วมของพนักงานทุกระดับ • ใช้ระบบการจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย • ใช้ระบบการประกันด้านความปลอดภัย เพื่อควบคุมมาตรฐานด้านความปลอดภัย • จัดกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยและสุขภาพในองค์กร • เปลี่ยนแปลงวิธีการอบรมให้พนักงานสามารถเข้าอบรมหลักสูตรด้านความปลอดภัยผ่านระบบออนไลน์ และ E-learning
5 ความเท่าเทียมทางเพศ 10 ลดความเหลื่อมล้ำ	**การยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง** สร้างความหลากหลายและไม่แบ่งแยกในที่ทำงานสานต่อวัฒนธรรมขององค์กร	• คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า 50	• กำหนดนโยบายในการคัดสรรพนักงานที่ไม่แบ่งแยกเพศ อายุ สัญชาติ ศาสนา รสนิยมทางเพศ และความพิการ • ดำเนินการทบทวนสวัสดิการต่าง ๆ ให้เป็นประโยชน์แก่พนักงานที่หลากหลาย • ประกาศไว้ในค่านิยมองค์กร ผู้นำองค์กรส่งเสริมการให้โอกาสยอมรับความหลากหลายและความแตกต่าง • มีการอบรมเพื่อสร้างความเข้าใจ เห็นคุณค่า และเสริมสร้างความแตกต่างในที่ทำงาน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2566	แผนการพัฒนา
ด้านสังคม - Growth			
	การบริหารทรัพยากรบุคคล ปรับโครงสร้างและกำลังคนให้เหมาะสม โดยการจัดทำแผนกำลังคนและแผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะความรู้ที่จำเป็นในปัจจุบัน โดยสมดุลระหว่างสายงานและชีวิตส่วนตัว	• อัตราการลาออกโดยสมัครใจ ไม่เกินร้อยละ 5 • ทบทวนและปรับปรุงโครงสร้างและแผนกำลังคนของแต่ละฝ่ายให้สอดคล้องกับแผนทางธุรกิจ • ชั่วโมงการฝึกอบรมเฉลี่ย 24 ชั่วโมงต่อคนต่อปี สำหรับทักษะเฉพาะทาง และ 2 ชั่วโมงต่อคน สำหรับทักษะทั่วไป	• ปรับปรุงโครงสร้างและกระบวนการทำงานเพื่อให้มีประสิทธิภาพ และใช้ทรัพยากรอย่างจำกัดเหมาะสม ดำเนินการตามแผนการสืบทอดและพัฒนาบุคลากร • ดำเนินกิจการเสริมสร้างความผูกพันในองค์กรอย่างต่อเนื่องผ่านการสำรวจความพึงพอใจของพนักงาน • พัฒนาปรับปรุงหลักสูตรและรูปแบบการฝึกอบรม
	สิทธิมนุษยชน สนันสนุนและเคารพในสิทธิเสรี การแสดงความคิดเห็นของพนักงานให้ความเท่าเทียมและความปลอดภัยทั้งในด้านสุขภาพ สภาพการทำงาน ความเป็นส่วนตัวของข้อมูล	• คะแนนความพึงพอใจของพนักงาน (eNPS) ไม่ต่ำกว่า 50 • พนักงานทุกคนรับทราบและปฏิบัติงานโดยคำนึงถึงการเคารพสิทธิมนุษยชน	• ดำเนินการผ่านคณะกรรมการสวัสดิการในสถานประกอบกิจการ • ดำเนินการผ่านคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและ สภาพแวดล้อมในการทำงานของสถานประกอบกิจการ • ทบทวนนโยบายต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนเรื่องสิทธิมนุษยชน
	การลงทุนทางสังคม จัดกิจกรรมเพื่อสร้างการตระหนักรู้และสนับสนุนกิจกรรมของชุมชน เพื่อยกระดับห่วงโซ่คุณค่าของการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน	• จัดกิจกรรมพนักงานของบริษัท โดยลงพื้นที่ที่อยู่ในพื้นที่ให้บริการของบริษัทเพื่อสนับสนุนกิจกรรมชุมชนจำนวนไม่ต่ำกว่า 2 ครั้งต่อปี • จัดกิจกรรมพัฒนาทักษะเพื่อการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน 1 ครั้ง	• การจัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนในชุมชน • การผนึกกำลังกับพันธมิตรเพื่อสร้างกิจกรรมที่ส่งเสริมการลงมือทำ เช่น การท่องเที่ยวแบบคาร์บอนต่ำที่วัดผลได้ • การสร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยว ในการกลับมาเที่ยวกับชุมชนผ่านการโฆษณาประชาสัมพันธ์ • จัดกิจกรรมส่งเสริมความเข้าใจในเรื่องความยั่งยืนในชุมชนสำหรับกลุ่มลูกค้า ผู้บริหาร และพนักงาน

การจัดการผลกระทบต่อผู้มีส่วนได้เสียในห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

1 ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ

ห่วงโซ่คุณค่าทางธุรกิจ ประกอบไปด้วยกิจกรรมหลัก เช่น การเช่าเครื่องบิน เทคโนโลยีด้านการบิน การบริการภาคพื้น สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน การปฏิบัติงาน เชื้อเพลิงการบิน เป็นต้น และกิจกรรมสนับสนุน เช่น โครงสร้างพื้นฐานการจัดการทั่วไป การจัดการทรัพยากรบุคคล การพัฒนาเทคโนโลยี ระบบปฏิบัติการ การจัดซื้อจัดจ้าง การตลาดเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แสดงถึงความสัมพันธ์ของการดำเนินกิจการและกิจกรรมสนับสนุน จากกระบวนการต้นทาง กลางทาง และปลายทาง สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าที่ได้ส่งมอบให้กับผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อที่จะสามารถให้บริการได้ครบวงจรและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างสมบูรณ์

ห่วงโซ่คุณค่า

กิจกรรม	ลูกค้า	พนักงาน	นักลงทุน	สถาบันทางการเงิน	หน่วยงานภาครัฐ	สื่อมวลชน	พันธมิตรทางธุรกิจ	ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม
กิจกรรมหลัก								
• การเช่าเครื่องบิน		✓		✓	✓		✓	
• เทคโนโลยีด้านการบิน		✓			✓		✓	
• การบริการภาคพื้น	✓	✓						
• สิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบิน	✓	✓			✓			
• การปฏิบัติงาน		✓			✓		✓	
• เชื้อเพลิงการบิน		✓			✓		✓	
• สินค้าและบริการบนเครื่องบิน	✓	✓					✓	
• โลจิสติกส์และคลังสินค้า		✓					✓	
• การซ่อมบำรุงเครื่องบิน		✓					✓	
• การจัดการทรัพยากรและของเสีย		✓					✓	✓
กิจกรรมสนับสนุน								
• โครงสร้างพื้นฐานการจัดการทั่วไป		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
• การจัดการทรัพยากรบุคคล		✓						
• การพัฒนาเทคโนโลยีระบบปฏิบัติการ		✓			✓		✓	
• การจัดซื้อจัดจ้าง		✓					✓	
• การตลาดเชิงพาณิชย์		✓	✓	✓		✓		

2 ผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งภายในและภายนอกองค์กร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียเป็นประจำเพื่อศึกษาการรับรู้ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถาม การสัมภาษณ์กลุ่ม สื่อสารทางเว็บไซต์การจัดการประชุมสัมมนา และรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อให้ได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจเพื่อตอบสนองให้เท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันในระยะยาว

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

ท่านสามารถอ่านข้อมูลเพิ่มเติมสำหรับรายละเอียดการสร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่รายงานความยั่งยืนปี 2566 ในส่วนของ “การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย”

3 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสิ่งแวดล้อม

3.1 นโยบายในการจัดการสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการสิ่งแวดล้อม รวมถึงปฏิบัติตามข้อกำหนดที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับ ระดับประเทศและสากล โดยนโยบายในการจัดการสิ่งแวดล้อมมีใจความสำคัญดังต่อไปนี้

- มุ่งเน้นการดำเนินงานให้สอดคล้องเป้าหมายระยะยาวขององค์กร การบินระหว่างประเทศเพื่อบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกให้เป็นศูนย์ภายในปี 2593 การลงทุนในฝูงบินที่มีประสิทธิภาพ

และยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานที่ลดการใช้เชื้อเพลิง และการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อย่างต่อเนื่อง การเสาะแสวงหาโอกาสที่จะลดปริมาณการปล่อยคาร์บอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้เชื้อเพลิงในด้านการบินอย่างยั่งยืนและมาตรการชดเชยคาร์บอน (Carbon offsets)

- จัดซื้อจัดจ้างที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยผนวกการพิจารณาด้านสิ่งแวดล้อมเป็นเกณฑ์การตัดสินใจในการจัดซื้อในห่วงโซ่อุปทานทั้งหมด สนับสนุนความคิดริเริ่มที่มุ่งเน้นการท่องเที่ยวและการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติและความหลากหลายทางชีวภาพ

- เปลี่ยนบรรจุภัณฑ์เพื่อสิ่งแวดล้อมโดยมีการเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์ขวดน้ำใหม่เป็นแบบสลักชื่อบริษัทบนตัวขวดน้ำ ทำให้สามารถลดการใช้พลาสติกจากการผลิตฉลากที่ติดบนตัวขวดและเพิ่มความสะดวกในการรีไซเคิลขยะขึ้นอีกด้วย นอกจากนี้ ได้มีการเปลี่ยนบรรจุภัณฑ์สำหรับเมนูโชกุปังจากเดิมที่ใช้กล่องพลาสติกเป็นกล่องกระดาษที่สามารถย่อยสลายได้

- ส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบและสำรวจโอกาสในการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมจากกิจกรรมการท่องเที่ยวจากกลุ่มนักท่องเที่ยวที่มีจำนวนมาก

3.2 ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม

บริษัทมีการดำเนินงานที่สำคัญในปีที่ผ่านมาดังต่อไปนี้

- การเตรียมพร้อมรับมือต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศผ่านการติดต่อคู่ค้าเชื้อเพลิงการบินอย่างยั่งยืน (Sustainable Aviation Fuels, SAF) ที่อยู่ภายในประเทศ โดยศึกษาถึงแผนการผลิต ปริมาณที่สามารถจัดจำหน่าย วิธีการผลิต สถานที่การผลิต ราคาเบื้องต้น เป็นต้น รวมถึงการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจต่อบริษัทเพื่อเตรียมพร้อมหากต้องดำเนินการชดเชยการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Carbon Offsetting)

- ริเริ่มคณะทำงานห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน (Sustainable Supply Chain) เพื่อดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมกับทาง Capital A

- นำนวัตกรรมต่าง ๆ มาใช้เพื่อลดการใช้ทรัพยากรและของเสีย เช่น การใช้ระบบ E-boarding เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเช็กอินของผู้โดยสารและลดการใช้กระดาษ

- การวางแผนริเริ่มโครงการการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

ท่านสามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับเป้าหมายการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ระยะสั้นและ/หรือระยะยาว และผลการดำเนินงานได้ที่รายงานความยั่งยืนปี 2566 ในส่วนของ “ผลการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม - Green”

4 การจัดการด้านความยั่งยืนในมิติสังคม

4.1 นโยบายและการปฏิบัติด้านสังคม

บริษัทมีนโยบายและแนวปฏิบัติด้านสังคมหลัก 3 ด้าน ดังต่อไปนี้

นโยบายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
ปรับปรุงแนวปฏิบัติด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และจัดให้มีสภาพแวดล้อมการทำงานที่ดีและปลอดภัยต่อสุขภาพให้กับพนักงาน รวมถึงรักษาสภาพแวดล้อมในการทำงานที่เน้นการปฏิบัติที่เป็นธรรม ให้มีความปลอดภัย สุขอนามัยที่ดี และสมดุลระหว่างชีวิตและการทำงาน

นโยบายการปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรมและการเคารพสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน
นโยบายสิทธิ สนับสนุนวัฒนธรรมที่หลากหลาย ยอมรับความแตกต่างและไม่เลือกปฏิบัติอันเนื่องมาจากสาเหตุทางเพศ เชื้อชาติ ชาติพันธุ์ อายุ ความสามารถ รสนิยมทางเพศ หรือเงื่อนไขอื่น ๆ โดยมุ่งเน้นที่จะเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมที่ให้การสนับสนุนการมีส่วนร่วมของเพศหญิงในทุกบทบาท รวมถึงด้านวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี วิศวกรรม และคณิตศาสตร์ (STEM) อย่างต่อเนื่อง มีการเคารพสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐานของพนักงาน คู่ค้าทางธุรกิจ และกลุ่มอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ควบคู่ไปกับการไม่แสวงหาผลประโยชน์จากการใช้แรงงานเด็กและไม่มีการบังคับใช้แรงงาน

นโยบายการลงทุนทางสังคม
แนวทางส่งเสริมการเติบโตของนักท่องเที่ยวที่มีความรับผิดชอบในภูมิภาคอาเซียนเพื่อช่วยรักษาระบบนิเวศและแหล่งมรดกทางธรรมชาติ

- สานต่อโครงการ Journey D ซึ่งบริษัทได้ปรับปรุงแนวทางของโครงการโดยอาสาเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยง พันธมิตรและเป็นนักลงทุนระยะยาวทางสังคม ให้ทุกผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้มีโอกาสสร้างการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบ

- ส่งเสริมความยั่งยืนด้วยกิจกรรมที่หลากหลายนอกจากสินค้าและบริการท่องเที่ยว

- เชื่อมโยงพันธมิตรโดยการส่งมอบประสบการณ์ โดยนำชุมชนเข้าสู่ช่องทางและโอกาสต่าง ๆ ทั้งด้านสินค้าและการท่องเที่ยว

- สื่อสารต่อสาธารณะผ่านช่องทางของบริษัท

4.2 ผลการดำเนินงานด้านสังคม

ในปีที่ผ่านมา บริษัทได้จัดโครงการ Journey D โดยร่วมมือกับบริษัท ปันโปรโมชั่น จำกัด สนับสนุนการท่องเที่ยวแบบยั่งยืนและส่งเสริมการสร้างอาชีพให้กับชุมชนเกาะกลาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ และชุมชนดอยผาหมี อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ซึ่งเป็นชุมชนตัวอย่างของโครงการ Journey D ด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนที่ดูแลโดยสายการบินไทยแอร์เอเชียผ่านแคมเปญ “เที่ยวดีกรีนดี” เป็นครั้งแรก เพื่อพัฒนาทักษะการสร้างเนื้อหาเชิงสร้างสรรค์บนแพลตฟอร์มออนไลน์ให้กับชุมชน เพื่อให้คนในชุมชนสามารถเข้าใจการผลิตคอนเทนต์ และลงมือสร้างคอนเทนต์บนแพลตฟอร์มออนไลน์ เพื่อต่อยอดการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และการสร้างอาชีพให้กับชุมชนได้อย่างยั่งยืนต่อไป

บริษัทริเริ่มการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน (Sustainable Tourism) โดยได้มีการวางแผนศึกษาที่จะขับเคลื่อนโมเดลการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งจะเริ่มจาก “กระบี่โมเดล” ภายในปีหน้า เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีแนวโน้มการท่องเที่ยวที่เติบโต และจะกลายเป็นจุดศูนย์กลางการท่องเที่ยวภาคใต้ต่อจากจังหวัดภูเก็ต ทั้งนี้ กระบี่โมเดลจะเน้นการอนุรักษ์ทรัพยากรที่ตัวนักท่องเที่ยวโดยตรง โดยสร้างความตระหนักในเรื่องการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับผู้โดยสาร รวมถึงเน้นกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับชุมชนท้องถิ่นและทำงานร่วมกันเพื่อเป็นประโยชน์ต่อชุมชนท้องถิ่นและสิ่งแวดล้อม

ท่านสามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านสังคมและเป้าหมายการจัดการได้ที่รายงานความยั่งยืนปี 2566 ในส่วนของ “ผลการดำเนินงานด้านสังคม - Growth”

5 การจัดการความยั่งยืนในมิติธรรมาภิบาล

5.1 นโยบายและแนวปฏิบัติด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ

บริษัทยึดหลักการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใส ซื่อสัตย์ และมีการกำกับดูแลกิจการอย่างเข้มแข็ง โดยทบทวนและปรับปรุงนโยบายการดำเนินงานให้เป็นปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง เพื่อรักษามาตรฐานให้อยู่ระดับสูงสุดในการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ทุกข้อที่เกี่ยวข้อง บริหารจัดการความเสี่ยงและโอกาส รวมถึงจัดซื้อจัดจ้างพันธมิตรทางธุรกิจอย่างมีความรับผิดชอบ

นโยบายภายในองค์กรที่สำคัญมีดังต่อไปนี้

นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี

ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นโปร่งใส ตรวจสอบได้ จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย คณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดี และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance for Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ กระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินงานทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ

นโยบายการบริหารความเสี่ยง

ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย โดยมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Commitee) ประกอบด้วยประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี

นโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล

มุ่งเน้นเคารพสิทธิความเป็นส่วนตัวของลูกค้า ผู้ถือหุ้น พนักงานของบริษัท และบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ บริษัท เพื่อให้มั่นใจว่าข้อมูลของผู้มีส่วนได้เสียต่าง ๆ ได้รับความคุ้มครอง และปฏิบัติต่อข้อมูลส่วนบุคคล โดยสอดคล้องกับกฎหมายว่าด้วยการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล กำหนดให้มีหลักเกณฑ์ กลไก มาตรการกำกับดูแลและการบริหารจัดการข้อมูลส่วนบุคคลอย่างชัดเจนและเหมาะสมให้กรรมการและพนักงานทุกท่านได้รับทราบและนำไปปฏิบัติ

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า (Supplier Code of Conduct - SCOC) มาใช้ ซึ่งอ้างอิงจากองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organisation) ครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน ความโปร่งใสและการต่อต้านทุจริต ความเสมอภาคของคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสียไปจนถึงการดูแลรับผิดชอบต่อสังคม

5.2 ผลการดำเนินงานด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ

- ในปีที่ผ่านมา บริษัทได้เข้าร่วมประเมินการกำกับดูแลกิจการที่ดีจากตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยทำการประเมินครั้งแรกในปี 2556 และได้รับผลการประเมินคะแนนระดับ “ดีเลิศ” ตั้งแต่ปี 2561 จนมาถึงปีปัจจุบัน

- ริเริ่มการจัดตั้งคณะทำงาน Sustainable Supply Chain ในกลุ่ม Capital A เพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน โดยร่วมมือระหว่างแผนกวิศวกรรมและซ่อมบำรุง (Engineering and Maintenance) แผนกสินค้าและบริการบนเครื่องบิน (In-flight Service) และแผนกจัดซื้อ (Procurement Department) เพื่อปรับปรุงนโยบายการบริหารการจัดซื้อจัดจ้างโดยให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน และเพื่อผนวกประเด็นด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และเศรษฐกิจให้เข้าไปในกระบวนการดำเนินงานด้านบริหารห่วงโซ่อุปทาน ตั้งแต่การสรรหาคู่ค้าจนถึงการบริการเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

ท่านสามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลการดำเนินงานด้านธรรมาภิบาลและเศรษฐกิจ ได้ที่รายงานความยั่งยืนปี 2566 ในส่วนของ “ผลการดำเนินงานด้านธรรมาภิบาล - Good”

บัตรสำหรับคนชอบบิน

แค่ใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน
ก็ได้ airasia points ทุกวัน

- ทุก 20 บาท ได้รับ 1 airasia point
- รับคะแนน 3 เท่า จากการใช้จ่ายผ่านบัตรฯ ที่เว็บไซต์แอร์เอเชียหรือแอร์เอเชียซูเปอร์แอป
- รับคะแนนสูงสุด 7 เท่า จากการเดินทางกับแอร์เอเชียทั่วโลกด้วยสถานะสมาชิกแอร์เอเชีย ระดับ Platinum ของ airasia rewards รวมรับคะแนนสูงสุดถึง 10 เท่า พร้อมรับสิทธิประโยชน์มากมายจากแอร์เอเชีย

airasia points X10
เมื่อใช้จ่ายและเดินทางกับแอร์เอเชีย

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

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

สมัครบัตรได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา หรือ www.bangkokbank.com/creditcard

การกำกับดูแลกิจการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทและบริษัทย่อย ให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัท จึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้ และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

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

ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่ดี กลยุทธ์และนโยบายที่สำคัญ ดูแลให้บริษัทและบริษัทย่อยมีกลไกในการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งติดตามดูแลให้บริษัทและบริษัทย่อยดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยสร้างความเชื่อมั่นและคุณค่าให้บริษัทอย่างยั่งยืน พร้อมทั้งจัดให้มีระบบการตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล และทบทวน เพื่อให้ทุกคนในองค์กรยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างครบถ้วนและยั่งยืน

ดังนั้น เพื่อสนับสนุนและเสริมสร้างให้คณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บริษัทจึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท

1. ให้มีคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของบริษัทประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. กำหนดให้มีกรรมการอิสระในจำนวนที่เหมาะสมกับการกำกับดูแลกิจการคือ ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งคณะ แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง
3. ไม่จำกัดเพศ เชื้อชาติ สัญชาติ สีผิว ชาติพันธุ์ หรือศาสนา
4. ประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและความชัดเจนในด้านความรับผิดชอบระหว่างการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลและการบริหารประจำ รวมทั้งสามารถสอบทานการบริหารงานได้อย่างเป็นอิสระ
5. โครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลาย โดยคณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่าง ๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สอดคล้องกับกลยุทธ์และลักษณะธุรกิจของบริษัทและมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัทโดยอย่างน้อย 1 คน เป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คน มีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ตลอดจนกรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอ ที่จะอุทิศความรู้ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

2. กรรมการต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่นที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัท ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่น เว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง

4. กรรมการไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

5. กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้น ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท โดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้น ๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 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. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการวิชาชีพใด ๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่น ซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยประวัติและข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัททุกท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บน เว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “เอเชีย เอวิเอชั่น” และหัวข้อย่อย “คณะกรรมการบริษัทของ AAV” ตลอดจนแจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน ก.ล.ต. ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัท

การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท
(GRI 2-10)

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งจะทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระ หรือในกรณีอื่น ๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมทั้งประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้น ๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจให้แก่คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งหรือให้คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ

นโยบายการกำหนดคุณสมบัติและการสรรหากรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และข้อบังคับบริษัท รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลาย ทั้งในด้านทักษะ ประสบการณ์ ความรู้ และความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท ตลอดจนไม่จำกัดหรือแบ่งแยกในเรื่องเพศ อายุ เชื้อชาติ สัญชาติ ศาสนา วัฒนธรรม และขนบธรรมเนียม เป็นต้น เพื่อให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายทางธุรกิจ รวมทั้งส่งเสริมสนับสนุนให้บริษัท มีการบริหารจัดการตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ก่อให้เกิดความเป็นธรรม โปร่งใส สามารถสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาวให้กับผู้ถือหุ้นและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย

คุณลักษณะที่ต้องการในกรรมการแต่ละคน

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาและกำหนดคุณลักษณะเฉพาะบุคคลของผู้ที่ได้รับการคัดเลือกเพื่อเสนอชื่อเป็นกรรมการในด้านต่าง ๆ เช่น

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

ความรู้ความชำนาญที่ควรมีในคณะกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึงความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น ตารางความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix) ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท เช่น

- ความรู้ทางบัญชี และการเงิน
- ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน
- การบริหารความเสี่ยงและการจัดการในภาวะวิกฤต
- การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ
- การตลาดและการสื่อสารการตลาด
- กฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ
- เศรษฐศาสตร์
- การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านอื่น ๆ ที่คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเห็นว่าจำเป็นต่อบริษัทในระยะ 3 – 5 ปีข้างหน้า เช่น ทักษะด้านเทคโนโลยีและความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ การบริหารจัดการข้อมูลห่วงโซ่อุปทาน (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. การเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่ออกระหว่างกาลให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเป็นผู้พิจารณาเลือกตั้งกรรมการโดยไม่ต้องเสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาเลือกตั้ง

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

1. กรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

2. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัท โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท

3. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

4. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการบริษัทเลือกบุคคล ซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการบริษัทคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

5. กรรมการอิสระมีการดำรงตำแหน่งต่อเนื่องไม่เกิน 9 ปี นับจากวันที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระครั้งแรก โดยในปีที่ผ่านมา บริษัทไม่มีกรรมการอิสระที่ดำรงตำแหน่งกรรมการเกิน 9 ปี

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท
(GRI 2-13)

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะผู้นำองค์กร 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

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทและบริษัทย่อยมีการดำเนินงานในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบเพื่อความก้าวหน้าและการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

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

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการบริษัทในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ และกรรมการแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้

2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาด ในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียงสองฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน

3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส

4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้ บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท
(GRI 2-18)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะ และการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ รวมทั้งเพื่อพิจารณาทบทวนผลงาน ปัญหา และอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีที่ผ่านมา และเป็นโอกาสที่จะพิจารณาเรื่องการอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งช่วยปรับปรุงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร โดยผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท เพื่อให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพและพัฒนาการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ และเพื่อกำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์และเปิดเผยในแบบ 56-1 One Report

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 โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1) รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ

2) จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

3) จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหาร เพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนและหลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

(GRI 2-19, 2-20)

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้แก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย และจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลการประเมินการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและผลประกอบการของบริษัท รวมทั้งปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 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 หรือคณะทำงานชุดต่าง ๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566 เมื่อวันที่ 20 เมษายน 2566 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงจะประกอบไปด้วย ค่าตอบแทนคงที่ ได้แก่ เงินเดือน ค่าน้ำมัน ค่าโทรศัพท์ ค่ารถยนต์ และค่าตอบแทนแปรผัน ได้แก่ โบนัส ซึ่งขึ้นอยู่กับผลประกอบการของบริษัทย่อย ทั้งนี้ บริษัทย่อยจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี เพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การกำหนดค่าตอบแทนและการพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาค่าตอบแทนผู้บริหารโดยคำนึงถึงความเป็นธรรมและเหมาะสม สอดคล้องกับผลการดำเนินงานและผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารแต่ละคน 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 ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

หลักเกณฑ์และกระบวนการในการสรรหา

ฝ่ายทรัพยากรบุคคลเป็นผู้จัดทำแผนสืบทอดตำแหน่งโดยได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนและพิจารณาอนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท

กระบวนการในการสรรหาและแผนการสืบทอดงานผู้บริหารระดับสูง

เมื่อตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงว่างลง หรือผู้อยู่ในตำแหน่งไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งได้ บริษัทจะมีระบบการให้ผู้บริหารในระดับใกล้เคียง หรือระดับรองเป็นผู้รักษาการในตำแหน่งจนกว่าจะมีการสรรหาและคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติตามหลักเกณฑ์ที่บริษัทกำหนด และต้องเป็นผู้ที่มีวิสัยทัศน์มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์และมีความเหมาะสมกับวัฒนธรรมองค์กร โดยฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะพิจารณา เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบและเสนอคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งผู้ที่มีความเหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งแทนต่อไป ทั้งนี้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะรายงานผลการดำเนินงานตามแผนการสืบทอดตำแหน่งต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อทราบเป็นระยะอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

ขั้นตอนการสืบทอดตำแหน่งมีดังนี้

- วิเคราะห์สถานการณ์ประกอบธุรกิจของบริษัทในด้านกลยุทธ์ นโยบายแผนการลงทุน แผนงานการขยายตัว ประเมินความพร้อมของกำลังคนให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ของบริษัท ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
- กำหนดแผนสร้างความพร้อมของกำลังคน โดยจะพัฒนาพนักงานหรือสรรหาพนักงาน เพื่อเตรียมทดแทนคนที่ออก
- สร้างแผนสรรหาพนักงาน และพัฒนาฝึกอบรมพนักงานไว้ล่วงหน้าภายใน 1 ปีก่อนพนักงานจะเกษียณ หรือออกจากตำแหน่งก่อนเวลา
- กำหนดความสามารถ ซึ่งหมายถึง ความรู้ ทักษะ บุคลิกภาพ และทัศนคติที่พึงปรารถนาของพนักงานในตำแหน่งนั้น ๆ และจัดทำแผนพัฒนาเป็นรายบุคคล
- คัดเลือก ประเมินผลงาน และประเมินศักยภาพของพนักงานเพื่อพิจารณาความเหมาะสม
- ใช้เครื่องมือทดสอบและประเมินบุคลากร เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพพนักงาน
- ระบุผู้สืบทอดตำแหน่งจากการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพผลงานของพนักงาน ต้องมีการแจ้งให้พนักงานทราบล่วงหน้าเพื่อเตรียมรับมอบ
- พัฒนาและประเมินพนักงานที่คาดว่าจะเป็นผู้สืบทอดตำแหน่งว่าสามารถมีพัฒนาการและสร้าผลงานตามนโยบายด้านแผนการสืบทอดตำแหน่ง (Succession Plan)

การกำหนดคุณสมบัติของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เพื่อสร้างหลักเกณฑ์ในการสรรหา ประเมิน และจัดทำแผนพัฒนาเป็นรายบุคคลสำหรับตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัทจึงได้กำหนดคุณสมบัติที่ควรมีดังต่อไปนี้

1. การกำหนดกลยุทธ์ สามารถพัฒนาพันธกิจ นโยบาย และแผนยุทธศาสตร์ที่ชัดเจนที่สามารถสนองต่อความต้องการของผู้ถือหุ้น ลูกค้า พนักงาน และผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ อย่างสมดุลยั่งยืน

2. การบริหารปฏิบัติการเพื่อบรรลุผลสำเร็จในเชิงกลยุทธ์ขององค์กรได้อย่างชัดเจน สามารถระบุและวิเคราะห์ปัญหาและประเด็นที่องค์กรต้องเผชิญอยู่อย่างถูกต้อง ชัดเจน และสามารถคาดการณ์แนวโน้ม โอกาสทางธุรกิจ และลำดับความสำคัญทางธุรกิจที่ส่งผลต่อความเจริญรุ่งเรือง สามารถปรับเปลี่ยนกลยุทธ์อย่างทันท่วงทีและการดำเนินงานของบริษัทอย่างถูกต้อง

3. การกำหนดกระบวนการที่ทำให้การติดตามดูแลผลปฏิบัติงานและการควบคุมผลประกอบการ สามารถทำให้บริษัทบรรลุเป้าหมายทางการเงินและส่วนแบ่งการตลาดที่ได้กำหนดไว้ทางการเงิน สามารถกำหนดและประเมินปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญได้อย่างถูกต้อง มีความเข้าใจดีในตัวชี้วัดทั้งทางการเงินการตลาดที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจและสถานะทางการเงินของบริษัท สามารถตัดสินใจได้ดีในการบริหารกิจกรรมทางการเงินและงบประมาณขององค์กร สามารถกำหนดวิธีการและแนวปฏิบัติที่เหมาะสม มีความถูกต้อง แม่นยำ โปร่งใส ตรวจสอบได้ รวมทั้งเป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อกำหนดของหน่วยงานต่าง ๆ

4. มีความรู้ด้านธุรกิจการบิน รวมถึงผลิตภัณฑ์และบริการที่เป็นปัจจัยหลักในการดำเนินกิจการ เข้าใจสภาพแวดล้อมทางธุรกิจกับอุตสาหกรรม การมองการณ์ไกลมีความคิดสร้างสรรค์และความคิดริเริ่มในการสร้างผลิตภัณฑ์และบริการใหม่

5. สามารถสื่อสารแนวคิด วิสัยทัศน์ พันธกิจ กลยุทธ์ เป้าหมายและทิศทางขององค์กรต่อผู้มีส่วนได้เสียอย่างถูกต้อง สร้างและธำรงไว้ซึ่งบรรยากาศและวัฒนธรรม สร้างความมีส่วนร่วมและมีความรู้สึกเป็นเจ้าของ มีการสื่อสารภายในองค์กรที่ดี สม่ำเสมอและได้ปฏิบัติต่อบุคลากรอย่างเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ จัดให้มีช่องทางการสื่อสารเปิดเผยข้อมูลอย่างเป็นมาตรฐานและโปร่งใส

6. การบริหารความสัมพันธ์กับบุคลากรทั้งภายในและภายนอกองค์กร รักษาไว้ซึ่งมาตรฐานระดับสูงทางจริยธรรม ความซื่อสัตย์สุจริต ความเคารพผู้อื่น เพื่อคงไว้ซึ่งภาพลักษณ์ที่มีผลเชิงบวกต่อบริษัท และสร้างทัศนคติที่ทำให้ผู้มีส่วนได้เสียให้ความเชื่อถือและให้การสนับสนุน

7. บริหารงานและมอบหมายงานอย่างถูกต้อง รวมถึงการปฏิบัติหน้าที่ในขอบเขตความรับผิดชอบและมอบหมายหน้าที่ต่าง ๆ ให้ผู้อื่นรับผิดชอบอย่างมืออาชีพ รวมถึงการใช้มาตรการที่เหมาะสมในการกระจายและการถ่วงดุลอำนาจ ส่งเสริมสนับสนุนการเรียนรู้และการพัฒนาศักยภาพ ทักษะในด้านต่าง ๆ ที่จำเป็นของตนและผู้อื่นอย่างสม่ำเสมอ

การกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วมและกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

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

1. คัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเข้าไปเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ตามสัดส่วนของการถือหุ้น ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ

2. กำกับดูแลโดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัท และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

3. พิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุนหรือลดทุน รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่าง ๆ เป็นต้น

4. ติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้น ๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

5. ส่งเสริมให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ

6. ดูแลให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

7. ดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การส่งเสริมการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตนโดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บริษัทจัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 5 วันทำการ (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่าง ๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการบริษัท หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม นอกจากที่กล่าวข้างต้นหนังสือเชิญประชุมจะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใด ๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้ บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้บริษัทได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอากรแสตมป์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุมพร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง

นอกจากนี้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการเข้าร่วมประชุมให้กับผู้ถือหุ้นในปี 2566 บริษัทจึงได้ดำเนินการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยได้ปฏิบัติตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และกฎหมายและกฎระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานในที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ

- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกันในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณาหรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุมแล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนด และเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัทเพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอรายชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานกรรมการล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท

- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุมเพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วัน หลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท

- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่น ๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลา และโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ

- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อย ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

1) ให้ความรู้กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2) ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงาน การเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือน ก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และในช่วงระยะเวลา 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 ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าวโดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์
(GRI 2-15)

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์และให้บรรจุเป็นหนึ่งในหัวข้อของจรรยาบรรณธุรกิจอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร บนหลักการที่ว่าการตัดสินใจใด ๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้น ๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุม คณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต.กำหนด ทั้งรายงานทางการเงิน และข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่น ๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัททั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อ ผู้ถือหุ้นใน แบบ 56-1 One Report ดูแลคุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำงบตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในแบบ 56-1 One Report
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อย แต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี

6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทล่วงหน้าอย่างน้อย 1 วัน ก่อนการซื้อขายหลักทรัพย์ และให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัท ให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

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

ทั้งนี้ บริษัทมีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุนทั้งแบบกลุ่มและแบบหนึ่งต่อหนึ่ง การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วมงานประชุมหรือสัมมนา (Conference) ซึ่งจัดโดยสถาบันต่าง ๆ รวมทั้งการร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย โดยผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมายผ่านระบบ IR Booking บนเว็บไซต์เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือหน่วยงาน นักลงทุนสัมพันธ์ในเวลาทำการได้ตลอดเวลา เพื่อให้นักลงทุนได้ซักถามแนวทางดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท ตลอดจนการตอบข้อซักถามจากนักลงทุนโดยตรงผ่านทางอีเมลและโทรศัพท์อย่างสม่ำเสมอ สรุปกิจกรรมหลักปี 2565–2566 ดังนี้

การพบนักลงทุนต่างประเทศ[1]		การพบนักลงทุนในประเทศ[1]		ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น		เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	
4	**8**	11	**16**	5	**5**	2	**10**
2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566

หมายเหตุ: [1] กิจกรรมดังกล่าวจัดในรูปแบบการประชุมเสมือนจริงหรือการประชุมแบบพบหน้ากันเต็มรูปแบบ

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่าง ๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ แบบ 56-1 One Report เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่มโดยยึดหลักการสร้างคุณค่าร่วมกันระหว่างบริษัทและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายเพื่อประโยชน์ร่วมกันอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ สามารถสรุปแนวทางในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่าง ๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง พร้อมริเริ่มสินค้าและบริการใหม่ ๆ ที่หลากหลาย ตอบสนองไลฟ์สไตล์ของทุกคน

- รับฟังความคิดเห็นของลูกค้า ผ่านการสำรวจความพึงพอใจในรูปแบบต่าง ๆ อาทิ การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าหลังใช้บริการผ่านระบบออนไลน์ (Net Promoter Score) หรือการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าต่อประเด็นต่าง ๆ รายไตรมาส (Customer Satisfaction Survey)

- เปิดช่องทางรับแจ้งปัญหาหรือข้อร้องเรียนผ่านทาง Live Chat (ask BO) ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตาม บทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2566 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใด ๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใด ๆ ไม่มีการเรียกรับหรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด และไม่เปิดเผยข้อมูลของคู่ค้ากับผู้อื่น เว้นแต่จะได้รับความยินยอมจากคู่ค้า นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส โดยจะพิจารณาราคาซื้อที่เหมาะสมและยุติธรรม และคำนึงถึงความสมเหตุสมผลด้านราคา คุณภาพ และบริการที่ได้รับ รวมถึงสามารถให้เหตุผลที่เหมาะสมได้เมื่อมีการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้ยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งได้กำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อยได้จัดทำสัญญากับเจ้าหนี้ทุกประเภทอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เสมอภาค และโปร่งใส โดยไม่เอาเปรียบคู่สัญญาหรือปกปิดข้อมูลสำคัญใด ๆ ที่อาจทำให้เจ้าหนี้ได้รับความเสียหาย รวมทั้งปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่าง ๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรม รวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใด ๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ที่เติบโตและให้บริการคนไทยมายาวนาน จึงตระหนักและมีจิตสำนึกในการตอบแทนและช่วยเหลือสังคม พร้อมสนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ ของท้องถิ่นที่บริษัทดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใด ๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2566 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

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

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย สรรหาและคัดเลือกพนักงานโดยคำนึงถึงอัตรากำลังคนให้เหมาะสมกับขนาดและโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้พัฒนากระบวนการสรรหาคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ และศักยภาพที่เหมาะสมกับตำแหน่งงาน และสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัท ตลอดจนวัตถุประสงค์แผนการพัฒนาและสืบทอดงาน โดยปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันกับบุคคล ทุกเชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือกลุ่มคนผู้ด้อยโอกาสอื่น ๆ
- กระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานจะต้องมีความเสมอภาค และเป็นธรรม มีการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่นแบ่งปันประสบการณ์
- การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงานโดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการ และเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุด ร้อยละ 10
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 8 แต้มต่อปี
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลดร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัดต่อปี
- ชุดเครื่องแบบสำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต

การบริหารค่าจ้างและผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ ความสามารถ ตำแหน่งงาน และประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสมสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดไปจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร ได้แก่

- กิจกรรมอาสาสมัครเพื่อสังคม อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและประโยชน์ของความปลอดภัยในการเดินทางโดยเครื่องบินรวมไปถึงความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน ทางสายการบินไทยแอร์เอเชียจึงจัดกิจกรรมอาสาสมัคร Safety on Tour 2023 นำทีมโดยแผนก Corporate Safety พร้อมด้วยอาสาสมัครพนักงานสายการบินไทยแอร์เอเชียจากแผนกต่าง ๆ อาทิเช่น แผนกลูกเรือ แผนกนักบิน แผนกทรัพยากรบุคคล ในการนี้อาสาสมัครจากสายการบินไทยแอร์เอเชียได้เข้าไปให้ความรู้แก่นักเรียนโรงเรียนพระหฤทัยดอนเมือง ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 จำนวนทั้งสิ้น 130 คน

- กิจกรรมครบรอบวันก่อตั้งบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนาตลอดทั้งเดือนกุมภาพันธ์

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพกายของพนักงาน โดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย รณรงค์การดูแลสุขภาพของพนักงานและเป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่าง ๆ โดยพนักงานสามารถใช้ Application ใน Smart phone โดยใช้ Application มีชื่อว่า Wirtual เพื่อติดตามผลการออกกำลังกายของพนักงาน เช่น การเดิน หรือการวิ่ง หลังจากติดตามผลการออกกำลังกายของพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการมอบรางวัลให้แก่พนักงานที่เดินหรือวิ่งได้มากที่สุดอีกด้วย

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของพนักงาน ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญของสุขภาวะทางจิตใจของพนักงาน จึงได้มีการสนับสนุนให้พนักงานใช้บริการปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตที่ทางบริษัทริเริ่มให้ ภายใต้ชื่อ ‘Allstars Peer Support’ และกิจกรรม Mental Health Care ผ่านโปรแกรมที่ชื่อว่า Naluri ที่จะมีโค้ชรับปรึกษาปัญหาให้แก่พนักงานตลอด 24 ชั่วโมง

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมทักษะการวางแผนการเงินส่วนบุคคลเบื้องต้น ให้แก่พนักงาน ครอบคลุมด้านการหารายได้ ด้านค่าใช้จ่าย ด้านการออม ด้านการวางแผนเกษียณ และด้านการลงทุนจากธนาคารและสถาบันที่ปรึกษาด้านการเงิน

- กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์อื่น ๆ ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์และช่องทางปกติ เนื่องจากสถานการณ์ โควิด-19 ได้มีการคลี่คลายลงในปีที่ผ่านมา ทางบริษัทริเริ่มจัดกิจกรรมต่าง ๆ ผ่านทางช่องทางปกติเพื่อให้พนักงานได้เข้ามาพบปะกันแบบตัวต่อตัวจำนวนหลายกิจกรรม ต่อเนื่องด้วยการทำถ่ายทอดสดผ่าน Workplace Live ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้พนักงานได้ร่วมกิจกรรมโดยทั่วกัน เช่น CEO Town Hall เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทให้พนักงานได้รับทราบ กิจกรรมแข่งเกมออนไลน์ ROV Tournament กิจกรรมโยคะหลังเลิกงาน กิจกรรมการให้ความรู้จากแพทย์เฉพาะทางเพื่อให้ความรู้ และป้องกันความเสี่ยงจากการเกิดโรคต่าง ๆ เช่น โรคตับ โรคมะเร็ง ฯลฯ กิจกรรมการให้คำปรึกษาด้านสุขภาพจิตจากโค้ชสุขภาพจิต เป็นต้น

- กิจกรรมงานขอบคุณพนักงานประจำปี 2566 เป็นโอกาสที่ดีที่ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์พูดคุยกันในแต่ละฝ่ายและเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปี ได้มีการจัดการแสดงของพนักงานและการแสดงวงดนตรีของพนักงาน และเนื่องด้วยปีนี้ปี 2566 เป็นปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ก้าวเข้าสู่ปีที่ 20 จึงมีการรวบรวมรูปภาพความประทับใจจากปีต่าง ๆเพื่อให้พนักงานได้ร่วมกันรำลึกถึงความสำเร็จและความสนุกสนานในปีที่ผ่านมา รวมไปถึงยังมีการเลี้ยงอาหารค่ำให้แก่พนักงานอีกด้วย

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถและมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุด พร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักว่าการสูญเสียบุคลากรหลักใด ๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้ฝึกอบรม 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 มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัยและได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่ง โดยเฉพาะ 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 การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการ โดยผู้ฝึกสอนที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ/หรือ ได้รับการรับรองจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีทั้งหลักสูตรภาคบังคับตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหลักสูตรเพิ่มเติมต่าง ๆ เช่น การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย

อนึ่ง การฝึกอบรมลูกเรือจะใช้ภาษาอังกฤษในการเรียนการสอนเท่านั้น และจะต้องฝึกอบรมเพื่อทบทวนความรู้ความสามารถ ตามวงรอบที่ได้กำหนดไว้ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อรักษามาตรฐานความรู้ความสามารถในการปฏิบัติการบิน

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Safety Emergency Procedures
- First Aid and In-flight Medical Events
- Safety Management System
- Crew Resource Management
- Dangerous Goods Regulations
- Aviation Security

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ศูนย์ฝึกเอเชีย 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 เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารคนและบริหารผลงานอย่างมืออาชีพ

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

- Customer Service Excellence
- Central Baggage Tracing 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 และศูนย์ฝึกเอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในกรุงเทพฯ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยจัดให้มีการฝึกอบรมภาคปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 6 เดือน และการทดสอบโดยแผนกควบคุมคุณภาพ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในภายหลัง ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 3 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทในกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต เชียงใหม่

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับตำแหน่งงานอื่น ๆ

Soft skills training

- Leading in you Program for Senior cabin crew
- 7 Service wonders for Guest services
- Celebrating diversity
- Effective Time Management
- Effective Communication Skills
- Change management course
- Coaching for great performance course
- Managing performance through DE&I course
- Proactive leader
- Self mastery
- Service experience programmed
- Systematic thinking development
- Win the diversity at work Data Management
- Building Psychological Safety at Work

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด รวมทั้งได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยเกี่ยวกับการบินภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายความปลอดภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของฝ่ายวิศวกรรม และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่าง ๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อมุ่งเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย โดยการจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เราเรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน” จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืนในรูปแบบต่าง ๆ อาทิเช่น

- กิจกรรม Safety Day ปีละ 1 ครั้ง เพื่อให้ทุกคนมีส่วนเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร

- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ ระบบการรายงานด้านความปลอดภัยที่เรียกว่า REDEYE ซึ่งพนักงานสามารถรายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

- กิจกรรมจุลสารด้านความปลอดภัย (Safety Journal) โดยจะสื่อสารสาระ ความรู้ต่าง ๆ ด้านความปลอดภัยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของพนักงาน

- กิจกรรม Well Done Awards เพื่อมอบใบประกาศนียบัตรด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานที่พบและรายงานสิ่งผิดปกติหรืออันตรายจากการปฏิบัติงาน

- กิจกรรม Safety Improvement เป็นการปรับปรุงพัฒนาพื้นที่หรือขั้นตอนการทำงานตามหลักการของ “Kaizen”

- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานตามที่พระราชบัญญัติความปลอดภัยอาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 กำหนด

- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี

- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง

- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับ การตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน และการตรวจวัดสารเคมีในสิ่งแวดล้อมการทำงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

- การตรวจสุขภาพตามปัจจัยเสี่ยงตามที่กฎหมายกำหนดให้กับพนักงานก่อนเริ่มงาน ตรวจประจำปี และการตรวจสุขภาพประเมินความพร้อมก่อนกลับเข้าทำงานหลังจากได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วย

- การฝึกอบรมหลักสูตรต่าง ๆ ตามความจำเป็นในการฝึกอบรมของแต่ละส่วนงาน โดยแบ่งเป็น

1) การอบรมให้กับนักบินและลูกเรือเป็นประจำทุกปี อาทิ
   - Crew Resource Management
   - Safety Emergency Procedure

2) การอบรมให้กับพนักงานทุกคน อาทิ
   - Emergency Response Plan
   - Safety Management System
   - Human Factors
   - Dangerous Goods Regulations
   - การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid Training and Medical Evaluation Training)
   - โรคจากการทำงานและโรคจากสิ่งแวดล้อม (Occupational Disease and Environmental Disease)
   - อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับพนักงานทุกคนและผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ บริษัทมีเป้าหมายและดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน โดยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้น ประจำปี 2566 อยู่ที่ 4.45 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งมีอัตราลดลงจากปี 2565 อยู่ร้อยละ 0.9 โดยสรุปอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่นั้น คืออุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่รถและอุปกรณ์ภาคพื้น ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับการกระทำที่ไม่ปลอดภัยและสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย

ด้วยเหตุนี้ ทางบริษัทจึงต้องมีการปรับปรุงระบบความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอย่างต่อเนื่อง โดยการค้นหาอันตราย และประเมินความเสี่ยง รวมทั้งทบทวนมาตรการการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงและอันตรายในการทำงานให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยมีมาตรการต่าง ๆ เช่น การแก้ไขเชิงวิศวกรรม การให้ความรู้แก่พนักงานเกี่ยวกับความเสี่ยงในงาน การทบทวนกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับด้านความปลอดภัยที่ครอบคลุมลักษณะงานอยู่เสมอ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการทำงาน เพราะบริษัทถือว่าความปลอดภัยนั้น คือหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืน

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุก ๆ ด้าน โดยจะไม่กระทำการใดที่เป็นการละเมิดหรือมีส่วนร่วมในการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่กระทำโดยบุคคลอื่น และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2566 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

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

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้งลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่

E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com และ
thaiwhistleblower@airasia.com

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “ช่องทางการร้องเรียน” 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 การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใด ๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจหรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1) คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

2) คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่า ระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4) หน่วยงานตรวจสอบภายใน มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบ รวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

2) เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่าง ๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่ รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจผ่านช่องทางต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

3) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชันตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy

4) ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้ อาจได้รับโทษตามกฎหมายหากการกระทำนั้นเข้าข่าย ผิดกฎหมาย

5) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่หรือดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อยในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้

6) การดำเนินการใด ๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่าง ๆ รวมทั้งระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใด ๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงินหรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจากลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจ ของกำนัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใด ๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใด ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทานการอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และ ไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำการประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท และทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตามควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทเป็นประจำทุกไตรมาส โดยในปี 2566 ได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน เช่น การตกแต่งการปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการ ในทางที่ผิดหรือยักยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1) เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ และ แบบ 56-1 One Report

2) จัดให้มีการอบรมในเรื่องการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจและนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่

3) ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่าง ๆ โดยกรรมการมีหน้าที่จัดทำรายงาน การมีส่วนได้เสียให้กับเลขานุการบริษัท สำหรับผู้บริหารและพนักงาน มีหน้าที่รายงานการมีส่วนได้เสียให้กับฝ่ายทรัพยากรบุคคล

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตถูกต้องตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ และมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทได้ทำการเปิดเผย "หลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์" ไว้บนเว็บไซต์บริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ "การกำกับดูแลกิจการที่ดี" และหัวข้อย่อย "นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเอกสารดาวน์โหลด" และ "จรรยาบรรณธุรกิจ"

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้ทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยการอบรมดังกล่าวจะครอบคลุมถึงการให้ความรู้ความเข้าใจแก่พนักงานในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งการ ให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อให้พนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันและการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอร์รัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่าง ๆ ให้กับบริษัทอีกด้วย

ทั้งนี้ หลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหารและกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการในปี 2566

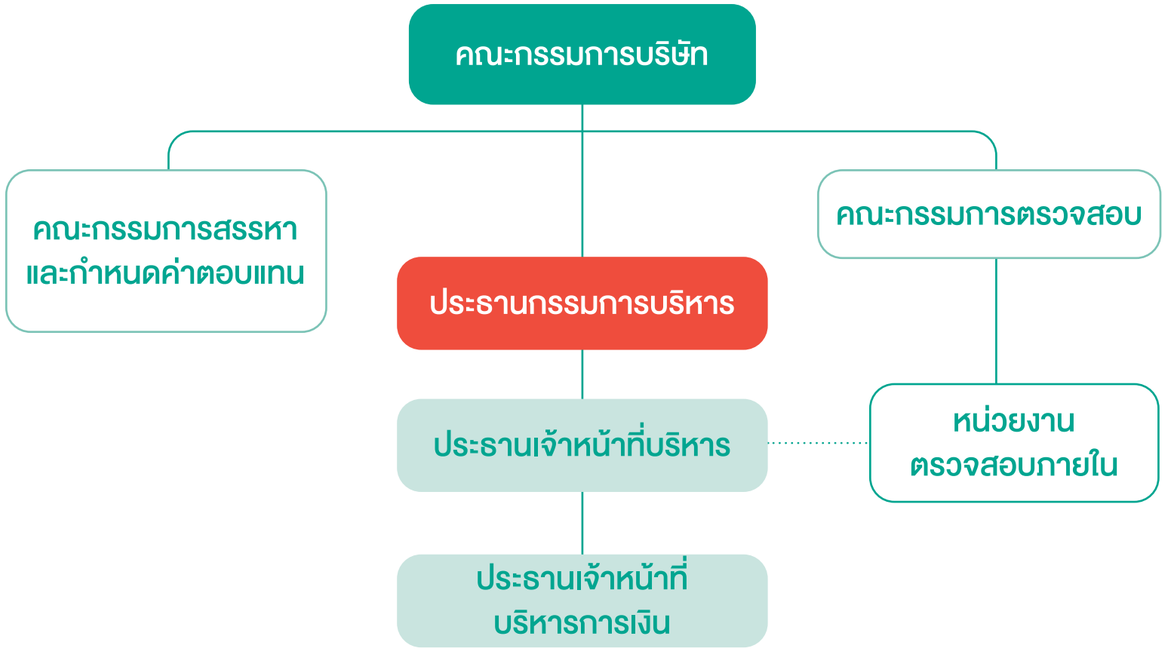
ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการทบทวนหลักปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล รวมถึงติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการและแนวปฏิบัติที่ดีทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) บริษัทได้นำมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบททางธุรกิจเป็นส่วนใหญ่แล้ว โดยหลักปฏิบัติในเรื่องใดที่ยังไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นนโยบายหรือยังไม่ได้นำมาปรับใช้ อันเนื่องมาจากหลักการในเรื่องนั้นยังไม่สอดคล้องกับบริบทและการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทจะทำการพิจารณาและทบทวนเพื่อพัฒนาและติดตามดูแลให้มีการดำเนินการ เพื่อให้ครอบคลุมและทันต่อพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมามีดังนี้

- ทบทวนหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ในการกำกับดูแลกิจการของบริษัท ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้มีมติรับรองในการประชุมเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
- พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและอนุมัติแบบประเมินผลการควบคุมภายในของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2566
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนนโยบายบริหารความเสี่ยง
- อนุมัติและพิจารณาแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย
- อนุมัติและพิจารณากำหนดนโยบายการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนนโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนและนโยบายการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม
- พิจารณาทบทวนนโยบาย กลยุทธ์ และเป้าหมายด้านการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ
- อนุมัติและพิจารณาทบทวนหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงาน และอื่น ๆ

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566



ผู้บริหารเกินกว่าคำนิยามตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต.

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนตามกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท โดยจะกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่าง ๆ อยู่เสมอ โดยยังคงรักษาความสามารถในการแข่งขันเพื่อประโยชน์ระยะยาวแก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 9 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 75 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	กรรมการ
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ [1]	กรรมการ
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ

หมายเหตุ : [1] ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่ นายกุลวัฒน์ เจนวัฒนวิทย์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ มีผลตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 แทน นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ซึ่งลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ

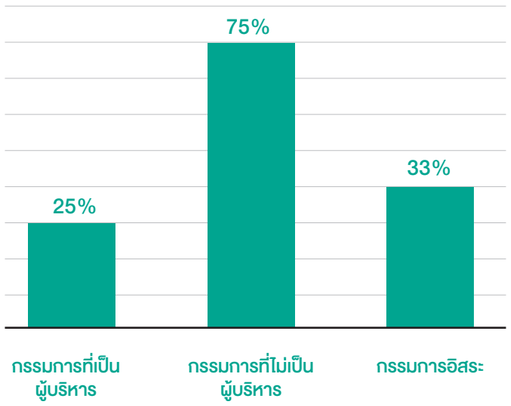
บริษัท ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย ”เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

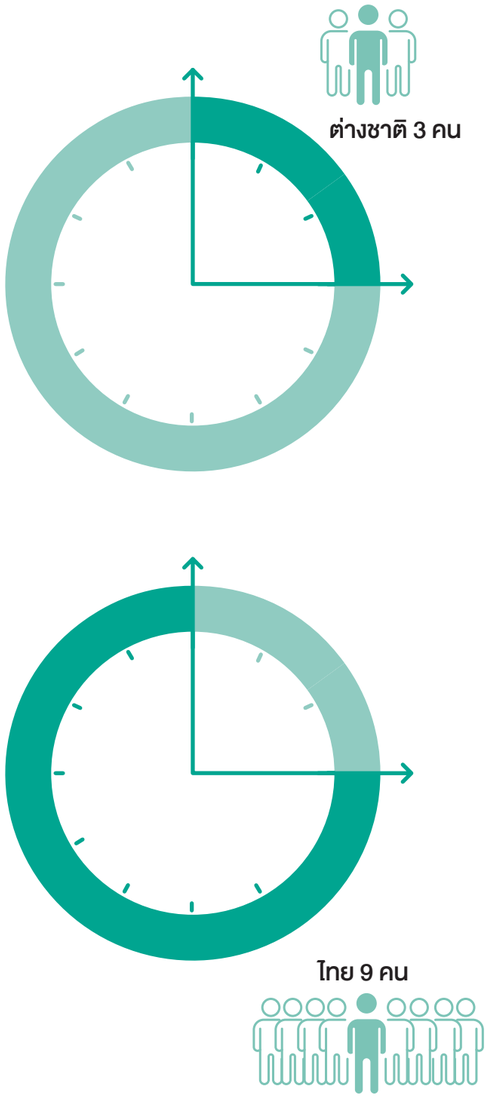
กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือนางภัทรา บุศราวงศ์ หรือนายรอซแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

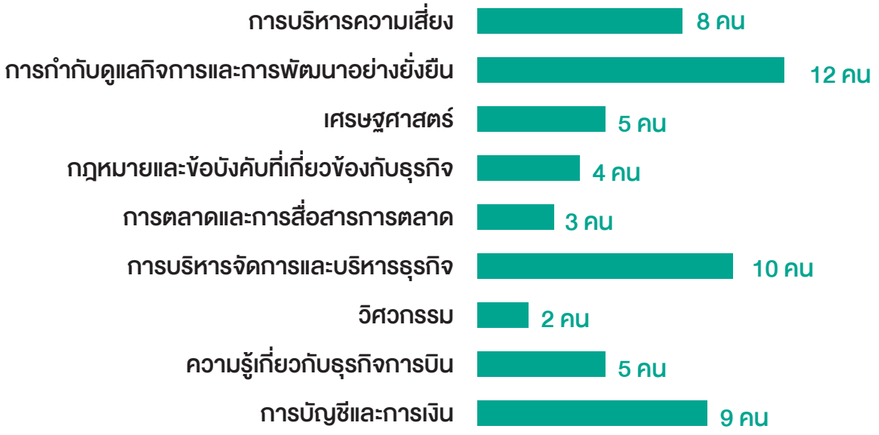
นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่าง ๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัท โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใด ๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้





ความหลากหลายในด้านทักษะ ประสบการณ์ ความรู้ และความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท (Board Skill Matrix)



การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทและบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณาอนุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ ที่ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานไว้อย่างเหมาะสม โดยมุ่งสร้างสำนึกความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ สร้างความเข้าใจและให้ยึดถือปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด ควบคู่ไปกับข้อบังคับและระเบียบของบริษัท เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทตามความเหมาะสม
10. จัดให้มีระบบการคัดสรรบุคลากรที่จะเข้ามารับผิดชอบในตำแหน่งบริหารที่สำคัญอย่างเหมาะสม และมีกระบวนการสรรหาที่โปร่งใสเป็นธรรม โดยผู้บริหารระดับสูงของบริษัทตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และประธานกรรมการบริหาร จะได้รับการแต่งตั้งโดยใช้มติเสียงข้างมากของคณะกรรมการบริษัท
11. ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
12. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
13. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
14. จัดทำรายงานประจำปีและรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
15. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
16. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่น ๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ 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 คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบมีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมี นางสาวอรวรรณ 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

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือน นับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ

2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล และพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้ง ประเมินผลงาน โยกย้าย และเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือการว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน พิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายใน รวมทั้งให้ความเห็นเกี่ยวกับแผนงานและผลการปฏิบัติงาน งบประมาณและอัตรากำลังของหน่วยงานตรวจสอบภายใน รวมถึงสามารถรับคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญอิสระตามความเหมาะสมด้วยค่าใช้จ่ายของบริษัทตามขอบเขตงานที่รับผิดชอบ

3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้ง และเลิกจ้างบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัท และเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระและขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวมีความสมเหตุสมผลและเพื่อประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท

6. สอบทานประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ สังคม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ ภาษี เทคโนโลยีสารสนเทศ และความเสี่ยงจากการทุจริต

7. สอบทานและอนุมัติกฎบัตรการตรวจสอบภายในอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี เพื่อความสอดคล้องกับความรับผิดชอบทางธุรกิจของบริษัท การแก้ไขที่สำคัญจำเป็นต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ และต้องสื่อสารกฎบัตรการตรวจสอบภายในถึงผู้ตรวจสอบภายในของบริษัททั้งหมดรับทราบร่วมด้วย

8. สอบทานและประเมินความเพียงพอและเหมาะสมของกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเป็นประจำทุกปี การแก้ไขที่สำคัญจำเป็นต้องได้รับการเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบและการอนุมัติคณะกรรมการบริษัท และต้องสื่อสารกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบให้แก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรับทราบร่วมด้วย

9. กำกับดูแลการสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องและเรื่องต่าง ๆ ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการหาที่ปรึกษาภายนอกหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางเพื่อให้คำแนะนำ และข้อเสนอแนะตามที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร รวมถึงสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชัน

10. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัท ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
    - ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
    - ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
    - ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
    - ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
    - ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    - จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
    - ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (charter)
    - รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

11. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ หากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร
    - รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    - การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
    - การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

    หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

12. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบคณะกรรมการตรวจสอบมีความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการบริษัทตามที่ได้รับมอบหมาย ขณะที่ความรับผิดชอบในกิจกรรมบริษัททั้งหมดต่อบุคคลภายนอกยังคงตกอยู่ในความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

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

หมายเหตุ : [1] ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง นายศิโรตม์ เสตะพันธุ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และแต่งตั้ง นายวีรยุทธ โพธารามิก ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 แทนนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ซึ่งลาออกจากการเป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

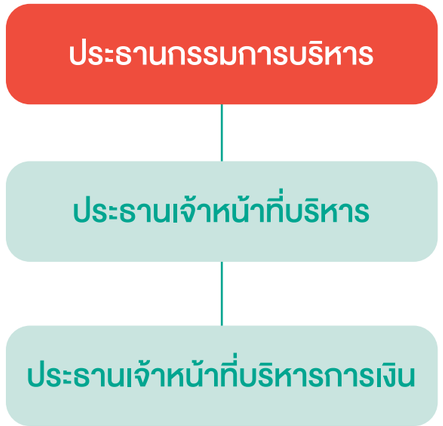
1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยให้มีความเหมาะสมกับองค์กรและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่น ๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสมและสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำไปปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานและประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากลั่นกรองและนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในแบบ 56-1 One Report
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทางการดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวม โดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบ ดูแลการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท

ผู้บริหารของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการหรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ร่วมกับคณะผู้บริหาร เพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่าง ๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท

3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ สำหรับพนักงาน

4. ติดตามและรายงานสภาวะฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่าง ๆ และงานทรัพยากร

6. เป็นตัวแทนบริษัท ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่น ๆ

7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงานเพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท

8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น ๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่าง ๆ

10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสียหรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูงจะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

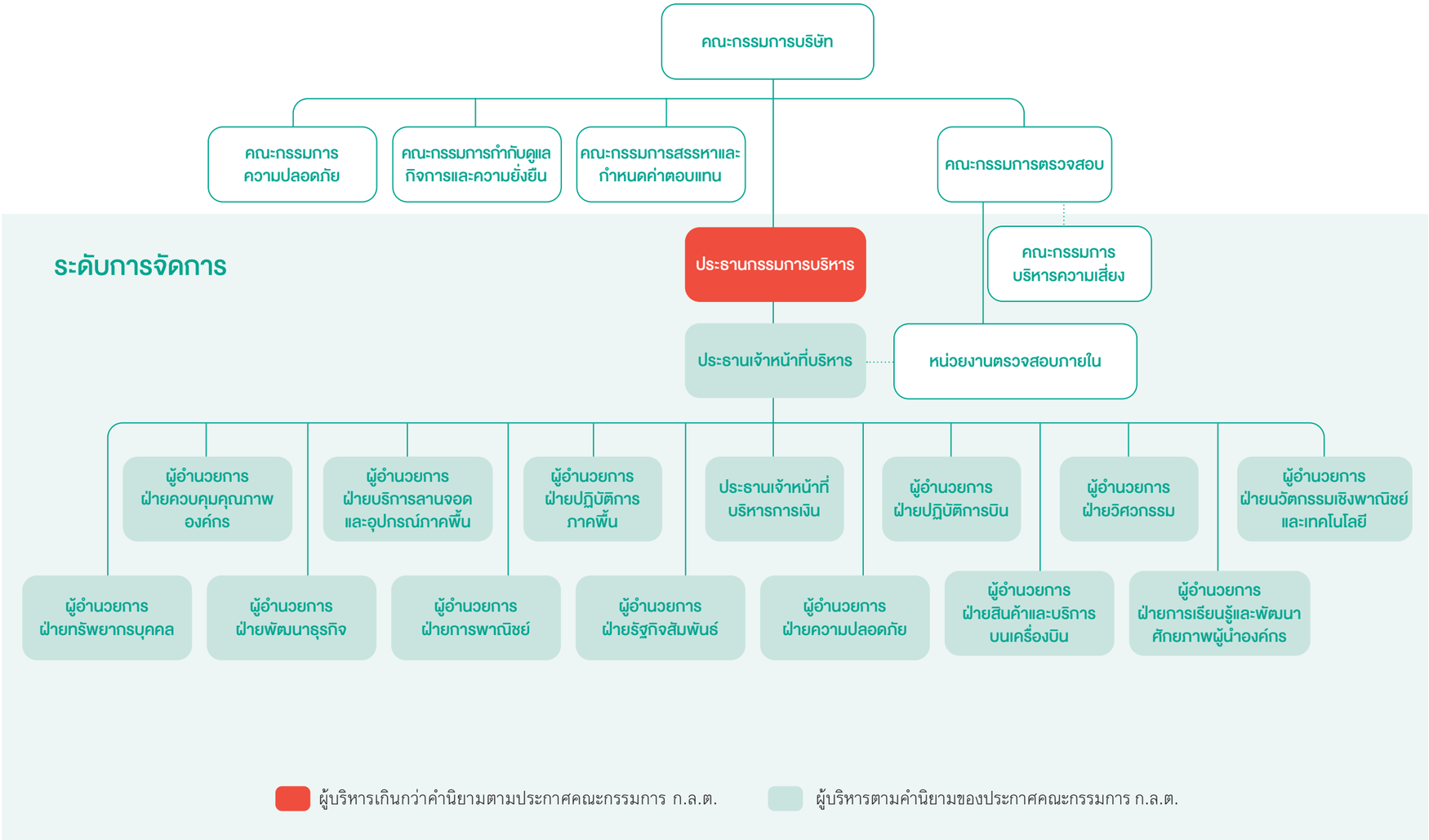
ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

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

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน ที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 9 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 75 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	กรรมการ
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ [1]	กรรมการ
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ

หมายเหตุ : [1] ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่ นายกุลวัฒน์ เจนวัฒนวิทย์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ มีผลตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 แทน นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ซึ่งลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

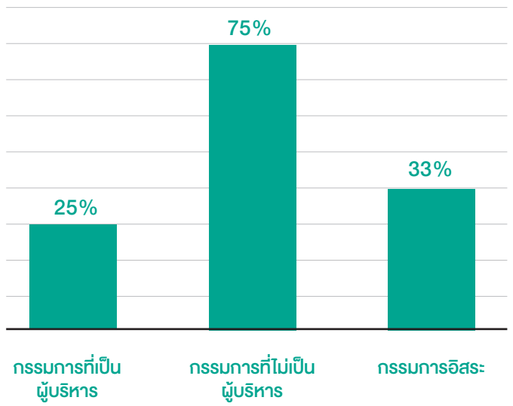
บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

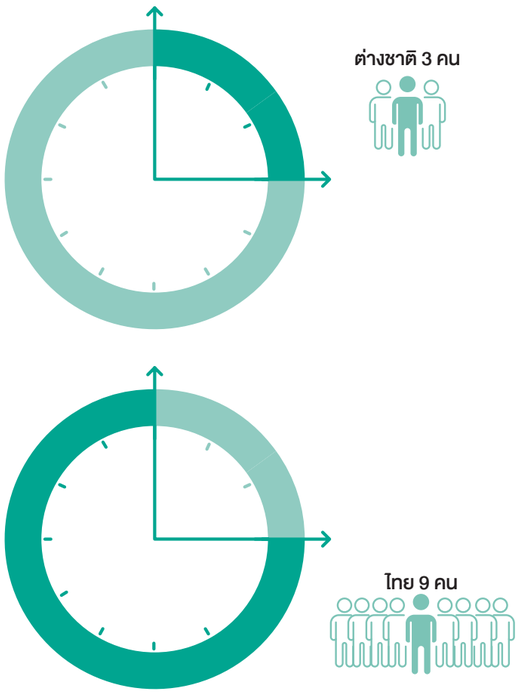
กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

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

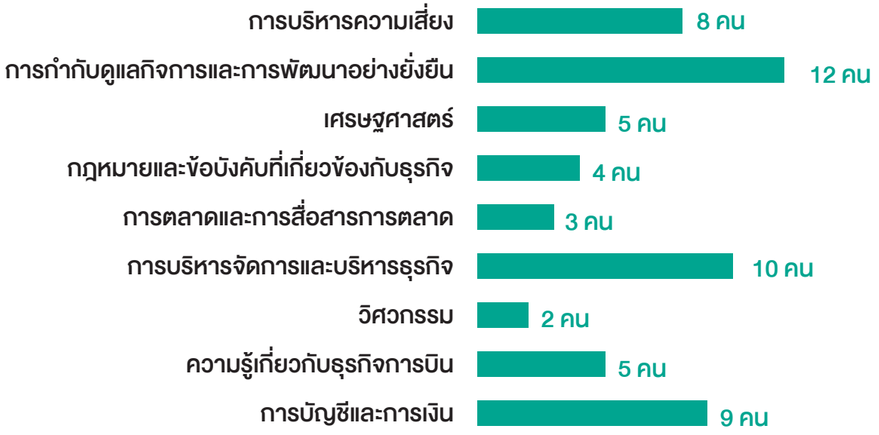
นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่าง ๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใด ๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้





ความหลากหลายในด้านทักษะ ประสบการณ์ ความรู้ และความชำนาญเฉพาะด้านที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท (Board Skill Matrix)



การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่าง ๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้น ประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะผู้นำองค์กรที่สร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน มีอำนาจและหน้าที่และความรับผิดชอบในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใด ๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใด ๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติและการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรืองบประมาณสำหรับรอบปีการเงินใด ๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใด ๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใด ๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใด ๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วง การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใด ๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใด ๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้ หรือเงินล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่อต่าง ๆ) หรือการที่บริษัทให้ หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใด ๆ 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 คณะอนุกรรมการชุดต่าง ๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้

2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน

3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส

4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 5 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจนและได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่าง ๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบมีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีนางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ [1]	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

หมายเหตุ : [1] ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง นายสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน มีผลตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 แทน นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ ซึ่งลาออกจากการเป็นกรรมการเมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และคณะกรรมการชุดย่อย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กรและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่น ๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการและปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน

3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในแบบ 56-1 One Report

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 4 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ 1 ท่าน กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 3 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานคณะกรรมการดังนี้

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) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน

4. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้

5. รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้น การบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่าง ๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงาน นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นาวาอากาศตรีดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นายบัณฑิต พรสาโรจน์[1]	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์	กรรมการบริหารความเสี่ยง

หมายเหตุ: [1] เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง นายบัณฑิต พรสาโรจน์ ดำรงตำแหน่งกรรมการบริหารความเสี่ยง แทนเรืออากาศโท บัญญัติ หรรษกุล

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่าง ๆ ในการบริหารงาน พร้อมทั้งผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร ผ่านการสร้างความตระหนักในเรื่องความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับ

2. ดูแล พัฒนา และติดตามการดำเนินการตามกรอบและแนวทางเรื่องการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (เริ่มต้นตั้งแต่การระบุ การวิเคราะห์ การประเมิน การจัดการ การติดตาม และการรายงานความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ) ร่วมกับทุกแผนก รวมไปถึงเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจกลยุทธ์ การกู้คืนธุรกิจ แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ และการจัดการวิกฤต) เพื่อให้แน่ใจว่าองค์กรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่มีความขัดข้องเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง

3. ตรวจสอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็นทั้งในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง และการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมไปถึงในรายละเอียดของเรื่องกลยุทธ์ กรอบนโยบาย และขั้นตอนต่าง ๆ แก่หน่วยงานภายในองค์กร ตั้งแต่ก่อนเริ่มบริหารความเสี่ยง จนกระทั่งนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อขอความคิดเห็นก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป

4. พิจารณารายละเอียดเรื่องความเสี่ยงที่เปลี่ยนไปอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของแผนธุรกิจเชิงกลยุทธ์ ตามที่ได้รับอนุมัติและรายงานให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้องและเห็นว่ามีความสำคัญ

5. ดูแลรายงาน และติดตามความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อสร้างความเชื่อมั่นว่ามีการดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้

6. ตรวจสอบรายงานการบริหารความเสี่ยงขององค์กรและการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นรายไตรมาส (ทั้งนี้เกี่ยวกับข้อมูลความเสี่ยงขององค์กร ความคืบหน้าของกิจกรรมการบริหารความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร รวมไปถึงสถานะของแผนการทำงานเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และรายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น)

7. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น รวมไปถึงความพร้อมในเรื่องของระบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เพียงพอ มีความพร้อม และสอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบสำหรับการบริหารความเสี่ยงในทุก ๆ เรื่อง

8. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม

9. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในเรื่องการฝึกอบรม และสร้างการรับรู้การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น

10. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่นในขั้นตอนเรื่องความต่อเนื่องของการจัดการธุรกิจและแผนการจัดการวิกฤต และแผนการตอบสนองได้รับการทดสอบและตรวจสอบเป็นระยะเพื่อให้จัดการวิกฤตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

คณะกรรมการความปลอดภัย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2566 โดยประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 9 ท่าน เป็นกรรมการอิสระ 1 ท่าน กรรมการที่เป็นผู้บริหาร 1 ท่าน ผู้บริหารจำนวน 6 ท่าน และผู้ทรงคุณวุฒิจากภายนอกจำนวน 1 ท่าน โดยมีกรรมการอิสระเป็นประธานคณะกรรมการดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	ประธานคณะกรรมการความปลอดภัย
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการความปลอดภัย
3. นาวาอากาศเอก ธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการความปลอดภัย
4. นายพล พุ่มพวง	กรรมการความปลอดภัย
5. เรืออากาศโท บัญญัติ หรรษกุล	กรรมการความปลอดภัย
6. นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง	กรรมการความปลอดภัย
7. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	กรรมการความปลอดภัย
8. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	กรรมการความปลอดภัย
9. นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี	กรรมการความปลอดภัย

โดยมี นายพล พุ่มพวง เป็นเลขานุการคณะกรรมการความปลอดภัย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการความปลอดภัย

1. เพื่อให้มั่นใจว่าขั้นตอนการปฏิบัติงานได้รับการปลูกฝังวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร โดยให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร พนักงาน และบุคคลภายนอก

2. ทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัยและระบบจัดการความปลอดภัย เพื่อให้มั่นใจได้ว่านโยบายด้านความปลอดภัยและระบบจัดการความปลอดภัยมีความเหมาะสมกับวัตถุประสงค์

3. กำหนดและทบทวนเป้าหมายผลการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัยขององค์กรและกำหนดดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัย

4. ทบทวนดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยขององค์กรเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเพียงพอ และดำเนินการแก้ไขที่จำเป็นเมื่อต้องมีการปรับปรุง

5. เพื่อติดตามประสิทธิภาพของการนำแผนระบบการจัดการด้านความปลอดภัยมาปรับใช้

6. ทบทวนกิจกรรมที่ต้องมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นทางการ

7. เพื่อติดตามการดำเนินการตามคำแนะนำที่เกิดจากการสอบสวนเหตุการณ์/อุบัติการณ์ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามและนำไปปรับใช้อย่างเพียงพอโดยฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

8. เพื่อติดตามประสิทธิภาพขั้นตอนการจัดการด้านความปลอดภัยขององค์กร ซึ่งเป็นการสนับสนุนประกาศขององค์กรในการให้ความสำคัญด้านการจัดการความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ซึ่งเป็นแกนหลักของการดำเนินธุรกิจอีกประการหนึ่ง

9. เพื่อติดตามประสิทธิภาพของการกำกับดูแลความปลอดภัยในการปฏิบัติงานของผู้ให้บริการจากภายนอกองค์กร

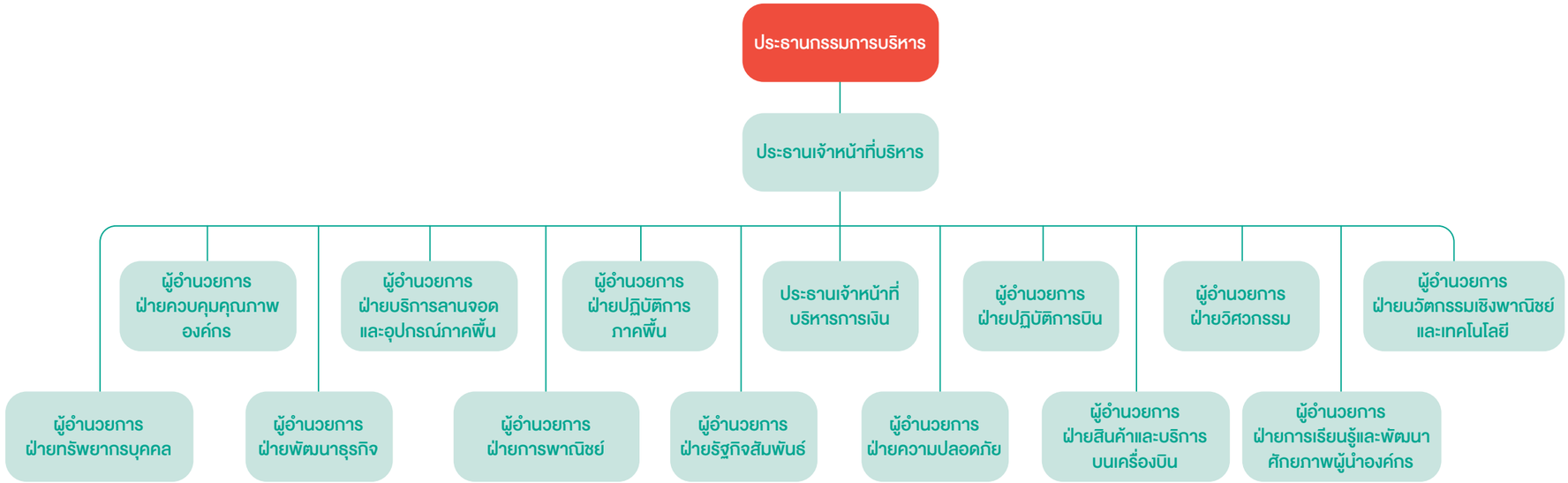
10. เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม เพื่อบรรลุประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยที่เหนือกว่าการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ข้อบังคับ

11. เพื่อกำหนดทิศทางทางกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยให้แผนกปฏิบัติการต่าง ๆ นำไปปฏิบัติ

12. ทบทวนกฎ ข้อบังคับ มาตรฐาน และแนวทางการปฏิบัติที่ดีให้เป็นปัจจุบัน

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทางการดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวมโดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบดูแลการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท

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

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
5. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
6. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
7. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
8. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน
9. นายกฤษ พัฒนสาร	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
10. นายพล พุ่มพวง	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
11. นางสาวทอปัด สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
12. นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร
13. ดร.วชรวรรธน์ ปิยะรัตนมงคล[1]	ผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร
14. นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์[1]	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
15. นางธีลภี พันธุมจินดา[1][2]	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
16. นายบัณฑิต พรสาโรจน์[3]	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

หมายเหตุ: [1] เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2566 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง ดร.วชรวรรธน์ ปิยะรัตนมงคล ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร และ นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์ ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ รวมทั้งได้มีมติโอนย้าย นางธีลภี พันธุมจินดา จาก บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย กลับเข้าดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล

[2] นางธีลภี พันธุมจินดา ได้ลาออกจากตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล มีผลตั้งแต่วันที่ 29 กุมภาพันธ์ 2567

[3] เมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2566 คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้ง นายบัณฑิต พรสาโรจน์ ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม แทน เรืออากาศโท บัญญัติ หรรษกุล

บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของผู้บริหารแต่ละท่าน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ "นักลงทุนสัมพันธ์" และหัวข้อย่อย "เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด"

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทางการดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงานและเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่าง ๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงินและงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้างและการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่าง ๆ สำหรับพนักงาน

3. ติดตามและรายงานสภาวะฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่าง ๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่าง ๆ และงานทรัพยากร

5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่น ๆ

6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงานเพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่งและข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่น ๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่าง ๆ

8. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญาและ/หรือการดำเนินการใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือมอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือการมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใด ๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

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

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี เพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัท

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงมีดังนี้

1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงาน เพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีหรือไตรมาสที่ผ่านมา และวางแผนงานที่เป็นเป้าหมายในปัจจุบันที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัท โดยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานจะประกอบไปด้วย ดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางการเงิน ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และดัชนีชี้วัดคุณภาพจากปัจจัยภายนอก ในการประเมินผล โดยแบ่งเป็น 3 หมวดหมู่ได้แก่

    - เป้าหมายระดับบริษัท (Company Wide goal) เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมขององค์กรที่ทางผู้บริหารระดับสูงทุกท่านต้องถือรับผิดชอบร่วมกัน เช่น อัตราการเติบโตของรายได้และยอดขาย อัตราส่วน EBITDA Margin รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้า (Customer NPS) รวมไปถึงค่าใช้จ่าย ค่าความเสียหายและงบประมาณต่าง ๆ ด้านผู้โดยสาร ที่อาจเกิดขึ้น

    - เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal) เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับผิดชอบดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น

    - เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal) เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ความเป็นผู้นำ วัฒนธรรมองค์กร โครงการพิเศษที่ได้รับมอบหมายและการพัฒนาตนเอง เป็นต้น

2. การประเมินรายไตรมาส (Quarterly review) เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในทุก ๆ ไตรมาส เพื่อติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ และสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่าง ๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 105.22 ล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.03 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนรวมทั้งหมดของกิจการ) โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน คิดเป็นร้อยละ 95.22

ค่าตอบแทนอื่น

วัตถุประสงค์หลักของการให้ค่าตอบแทนอื่น คือการสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้กับผู้บริหารเช่นเดียวกับพนักงานทุกคน และช่วยเหลือเมื่อผู้บริหารหรือพนักงานประสบปัญหาสุขภาพ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต โดยการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ แผนประกันสุขภาพ และสวัสดิการต่าง ๆ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนดดังนี้

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้แก่ผู้บริหาร โดยบริษัทได้สมทบในอัตราส่วนร้อยละ 7 และร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 5.03 ล้านบาท

แผนประกันสุขภาพ
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีแผนประกันสุขภาพกลุ่มและประกันชีวิตกลุ่ม

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 4,962 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2566 (คน)
นักบิน นักบินผู้ช่วย และนักเรียนการบิน	602
ลูกเรือ	1,162
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,334
วิศวกรรม	519
สำนักงานใหญ่	345
รวม	**4,962**

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

สำหรับปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่าง ๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 3,474.07 ล้านบาท

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

จำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเทียบกับพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)
2,962 คน	59.69

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

ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ นางสาวนวพร คำนิล เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. และขึ้นทะเบียนทำบัญชีตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการจัดทำงบการเงินและงบการเงินรวมของบริษัทได้อย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่บังคับใช้กับบริษัทมหาชนจำกัดและเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 56

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำและเก็บรักษาเอกสารสำคัญของบริษัท นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่คณะกรรมการควรรับทราบ แนะนำเรื่องต่าง ๆ เพื่อดูแลสิทธิประโยชน์ของบริษัท ช่วยเหลืองานต่าง ๆ และสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการ ได้แก่ การจัดประชุมกรรมการ การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานประจำปี และเก็บรักษารายงานส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายให้ นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 20 ปี คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

- บริษัทมอบหมายให้ นายเฉลิมฤทธิ์ สายสกุลศรี ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

- บริษัทมอบหมายให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎเกณฑ์และประกาศของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

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

นักลงทุนสัมพันธ์

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีนายศิรภพ ปภัทธนนันท์ เป็นหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อดังนี้

นักลงทุนสัมพันธ์
โทรศัพท์ 02 562 5745-46
โทรสาร 02 562 5705
อีเมล: taa_investorrelations@airasia.com
เว็บไซต์: www.aavplc.com

ทั้งนี้ บริษัทมีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของการประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุนทั้งแบบกลุ่มและแบบหนึ่งต่อหนึ่ง การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วมงานประชุมหรือสัมมนา (Conference) ซึ่งจัดโดยสถาบันต่าง ๆ รวมทั้งการร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย โดยผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมายผ่านระบบ IR Booking บนเว็บไซต์เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือหน่วยงานนักลงทุนสัมพันธ์ในเวลาทำการได้ตลอดเวลา เพื่อให้นักลงทุนได้ซักถามแนวทางดำเนินงานและกลยุทธ์ของบริษัท ตลอดจนการตอบข้อซักถามจากนักลงทุนโดยตรงผ่านทางอีเมลและโทรศัพท์อย่างสม่ำเสมอ

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

บริษัท และบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2566 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใด ๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 5.30 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.30 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับงานบริการอื่นในปี 2566

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้นำกำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ให้บริษัทที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันบนพื้นฐานการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งควบคุมดูแลการบริหารงานอย่างมีประสิทธิผล เพื่อสร้างคุณค่าระยะยาวให้แก่ผู้ถือหุ้น กำหนดวัฒนธรรมองค์กรและค่านิยมที่ถูกต้อง และนำไปปฏิบัติในทั่วทุกระดับขององค์กร โดยกรรมการบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจทางธุรกิจและปฏิบัติอย่างมีเหตุผลว่าจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทและผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายตามความเหมาะสม

สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในปี 2566

ในปี 2566 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และตระหนักถึงความรับผิดชอบในฐานะผู้นำที่ต้องกำกับดูแลให้องค์กรมีการบริหารจัดการที่ดี โดยได้ปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน มีส่วนร่วมและให้ความเห็นชอบในการกำหนดกลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน ตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย รวมทั้งติดตาม ประเมินผล และดูแลรายงานการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอในการประชุมคณะกรรมการบริษัท อีกทั้งยังสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน เพื่อให้สามารถแข่งขันและมีผลประกอบกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย และคำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวมและสิ่งแวดล้อม และมีนโยบายและการวางแผนที่ดีเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างไม่ได้คาดหมาย

การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

การสรรหากรรมการ

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2566 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำเนินการผ่านกระบวนการสรรหาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2566 มีจำนวน 4 ท่าน ได้แก่ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ นายรอซแมน บิน โอมาร์ และนายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน โดยการพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองจะพิจารณาจากความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ที่หลากหลาย เหมาะสมกับโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัท รวมทั้งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการพิจารณาผลการปฏิบัติงาน ความต่อเนื่องในการบริหารงาน และการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการของแต่ละท่านเป็นสำคัญ โดยกรรมการที่ได้รับการพิจารณาเห็นชอบให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกครั้ง มีผลประเมินการปฏิบัติงานอยู่ในระดับที่เหมาะสม และมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้บริษัทยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่งเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565 จนถึงวันที่ 31 มกราคม 2566 แต่อย่างไรก็ตาม ไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อกรรมการเพื่อเข้ารับการคัดเลือกแต่อย่างใด

รายชื่อกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระ ประจำปี 2566	คุณสมบัติ
นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีคุณสมบัติ มีความรู้ ความสามารถ และมีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินมากกว่า 19 ปี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการ ด้านการตลาด ด้านกลยุทธ์ การบริหารความเสี่ยง และการจัดการความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งมีส่วนสำคัญที่ช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจและให้คำปรึกษาในการบริหารงานของบริษัทและบริษัทย่อยได้เป็นอย่างดีมาโดยตลอด
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีคุณสมบัติ มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ และมีความเชี่ยวชาญในด้านการบริหารจัดการ ด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านบัญชีและการเงิน และด้านกลยุทธ์ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยได้เป็นอย่างดี
นายรอซแมน บิน โอมาร์ (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ความรู้ความสามารถด้านการบัญชีและการเงิน การบริหารจัดการ การจัดการกลยุทธ์ อีกทั้งยังมีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินมามากกว่า 18 ปี ซึ่งจากความรู้ ความสามารถดังกล่าวจะสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อยได้เป็นอย่างดี
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย การบัญชีและการเงิน การบริหารและการจัดการความเสี่ยง อีกทั้งยังมีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินจากการดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการภายในกลุ่มแอร์เอเชียมามากกว่า 6 ปี จึงทำให้มีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นอย่างดี

ตามรายละเอียดข้างต้น คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจึงเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เห็นชอบให้กรรมการที่ครบกำหนดตามวาระทั้ง 4 ท่าน กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจึงนำเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการตามหลักเกณฑ์ต่อไป

สำหรับการลงมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งผ่านที่ประชุมผู้ถือหุ้น กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง โดยบริษัทให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทีละท่าน ซึ่งที่ประชุมมีมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน

โดยในปี 2566 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วน เหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีศักยภาพและมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ ในปี 2566 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูงจำนวน 3 ท่าน ได้แก่ ดร.วชรวรรธน์ ปิยะรัตนมงคล ผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ และนายบัณฑิต พรสาโรจน์ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

รายชื่อผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	คุณสมบัติ
ดร.วชรวรรธน์ ปิยะรัตนมงคล (ผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการสร้างกลยุทธ์ในด้านการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กรให้สอดคล้องความจำเป็นของธุรกิจ และส่งเสริมความรู้ ความสามารถให้แก่พนักงาน รวมทั้งสนับสนุนและพัฒนาความสามารถเพื่อรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังเป็นผู้นำศูนย์การจัดการการฝึกอบรม ซึ่งได้ปลูกฝังวัฒนธรรมการเรียนรู้ตลอดชีวิตและการฝึกสอนการเป็นผู้นำให้แก่บุคลากรในองค์กร
นางสาวธันย์สิตา อัครฤทธิรมย์ (ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการตลาดและการขายมามากกว่า 10 ปี โดยมีความชำนาญและดูแลในด้านกลยุทธ์การตลาด การวางแผน และการบริหารจัดการ นอกจากนั้นยังเป็นผู้ที่เติบโตภายในองค์กร จึงทำให้มีความรู้ความเข้าใจด้านการตลาดขององค์กรเป็นอย่างดี
นายบัณฑิต พรสาโรจน์ (ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านวิศวกรรม และเคยดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรซึ่งทำให้มีประสบการณ์และทักษะการเป็นผู้นำ การวิเคราะห์ และเป็นผู้ให้คำปรึกษากับทีมวิศวกรและฝ่ายบริหารที่เกี่ยวข้อง ส่งผลให้บริษัทประสบความสำเร็จในด้านที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมในสถานการณ์ต่าง ๆ

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท รวมทั้งบริษัทย่อยเพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐหรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น รวมทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่

สำหรับในปี 2566 กรรมการและผู้บริหารได้เข้าร่วมการอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ ดังนี้

1. หลักสูตร Hot issue for Director : Climate Governance จัดอบรมโดยตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ร่วมกับสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย
2. หลักสูตร Governance System for Fraud Detection จัดอบรมโดยสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย
3. หลักสูตร Recurrent SMS&ERP for Accountable Executive/ Manager and CMT (E-learning) จัดอบรมโดยฝ่ายความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย
4. หลักสูตร Just Culture Training for the Head of Departments จัดอบรมโดยฝ่ายความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย
5. หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน รุ่นที่ 33 (วตท.33) ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 2023

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่าง ๆ และหาข้อสรุปเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ต่อไป

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุมดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2566 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	96	97
คณะกรรมการตรวจสอบ	97	98
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	85	94

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2566 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	96	98
คณะกรรมการตรวจสอบ	95	99
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	91	95
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	97	98
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	91	92

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 โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุมดังนี้

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 โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้าเพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ ในการประชุมคณะกรรมการ 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 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่าง ๆ

นอกจากนี้ คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่าง ๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท หรือเรื่องอื่น ๆ ที่อยู่ในความสนใจ

การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท

กรรมการทุกท่านให้ความสำคัญและอุทิศเวลาในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และการประชุมผู้ถือหุ้น โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แต่ละท่าน ในปี 2566 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2566	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	เข้า	4/4		
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	เข้า	4/4		
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	เข้า	4/4		
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	เข้า	4/4		2/2
12. นายยุทธพงศ์ มา	เข้า	3/4		

โดยในปี 2566 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 11 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ละท่าน ในปี 2566 มีดังนี้

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

โดยในปี 2566 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 11 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 75 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

ค่าตอบแทนกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2566 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 6 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 11.36 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,600,000	1,200,000	80,000	2,880,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,280,000	960,000	80,000	2,320,000
นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	1,280,000	960,000		2,240,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,280,000		80,000	1,360,000
นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ)	1,280,000			1,280,000
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	1,280,000			1,280,000

ค่าตอบแทนอื่น ๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

การใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของกรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทกำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น โดยในปี 2566 กรรมการและบุคคลในครอบครัว ได้ใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเป็นจำนวน 32 ใบ

ค่าตอบแทนกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2566 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 6 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.40 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)					
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	กรรมการความปลอดภัย	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน)	400,000	400,000	120,000	40,000		960,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	320,000	320,000				640,000
นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการ และกรรมการตรวจสอบ)	320,000	320,000				640,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารและประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	320,000		120,000			440,000
นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ และประธานคณะกรรมการความปลอดภัย)	320,000				80,000	400,000
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	320,000					320,000

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2566

	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 11 มี.ค. 67	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 65	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (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	2,291,955,686	2,312,088,286	(20,132,600)	17.8362
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	6,041,214	6,041,214	-	0.0470
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7.	นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	234,706	234,706	-	0.0018
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8.	นางภัทรา บุศราวงศ์	กรรมการ	375,531	375,531	-	0.0029
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 11 มี.ค. 67	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 65	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ในปี 2566 ที่ผ่านมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้พิจารณาส่งกรรมการจำนวน 12 ท่าน และผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน เข้าเป็นกรรมการและผู้บริหารใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยการส่งกรรมการเพื่อเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยเป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัท รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากการประชุมคณะกรรมการของบริษัท โดยบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในบริษัทย่อยมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทย่อย และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทและตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทยังได้กำหนดนโยบายให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป และดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

โดยในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการรายงานสภาวการณ์ รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคของโครงการต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อยอย่างสม่ำเสมอ โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทย่อยที่อาจก่อให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัท การทำรายการที่เกี่ยวโยงกัน ตลอดจนการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และ/หรือรายการที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัท ให้บริษัททราบโดยครบถ้วน ถูกต้อง และภายในกำหนดเวลาที่สมควรตามที่บริษัทกำหนดเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทได้รับทราบและสามารถให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำได้ทันท่วงที

การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทและจรรยาบรรณธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงเพื่อสร้างคุณค่าในระยะยาวและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ในรอบปีที่ผ่านมา บริษัทได้กำหนดให้ทบทวนนโยบายดังกล่าวเพื่อปรับปรุงให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทและบริษัทย่อย รวมทั้งติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีครอบคลุมเรื่อง 1) ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน 2) การบริหารและมาตรการจัดการความเสี่ยง 3) นโยบายการพัฒนาอย่างยั่งยืนและนโยบายการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม 4) การคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งผลการติดตามพบว่าบริษัทได้ดำเนินการตามแนวทางของแต่ละประเด็นได้อย่างครบถ้วนแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทได้ติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีอีก 4 เรื่อง ดังต่อไปนี้

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทและบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยหากบุคคลใดมีส่วนได้เสียหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในรายการที่พิจารณา บุคคลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลที่ดูแลในเรื่องดังกล่าวทราบ และไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้น ๆ โดยในปีที่ผ่านมาผลการติดตามการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีดังนี้

1. ไม่มีกรรมการท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารในธุรกิจเดียวกันหรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทหรือบริษัทย่อยซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. ในปี 2566 ไม่มีการรายงานการมีส่วนได้เสียจากพนักงานซึ่งดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย

โดยในปี 2566 ที่ผ่านมาบริษัทไม่พบการกระทำที่ละเมิดนโยบายความขัดแย้งทางผลประโยชน์ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทและบริษัทย่อยมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในให้เป็นไปตามกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งจะมอบให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติ โดยให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยมีเลขานุการบริษัททำหน้าที่แจ้งกรรมการล่วงหน้าก่อนถึงช่วงระยะเวลาห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทผ่านทางอีเมล

นอกจากนี้ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทและบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่ง

ยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อหรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทและบริษัทย่อยถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

ทั้งนี้ ในปี 2566 ที่ผ่านมา ไม่พบกรรมการและผู้บริหารมีการซื้อขายหลักทรัพย์ในช่วงระยะเวลาห้ามการซื้อขายหลักทรัพย์ รวมทั้งไม่พบการรายงานและการกระทำที่ฝ่าฝืนการใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อย

การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัท และบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและกระบวนการเพื่อต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยคณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลระบบควบคุมภายใน และผู้บริหารมีหน้าที่สร้างความตระหนักและสื่อสารการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตกับพนักงานทุกคน โดยในปีที่ผ่านมาการดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและการดำเนินการเมื่อตรวจพบกรณีทุจริตสรุปได้ดังต่อไปนี้

การดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน	การดำเนินการเมื่อพบกรณีทุจริต
1. พนักงานทุกคนต้องอบรมและทดสอบความรู้ความเข้าใจนโยบายต่อต้านการให้หรือรับสินบนและการคอร์รัปชัน 2. จัดปฐมนิเทศให้พนักงานใหม่ และมีการจัดส่งอีเมลเพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบถึงความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตคอร์รัปชัน รวมทั้งแนวทางป้องกัน เช่น การงดรับของขวัญช่วงเทศกาล แนวทางการใช้สวัสดิการต่าง ๆ ของพนักงาน รวมถึงสิทธิประโยชน์บัตรโดยสาร ทั้งนี้ ได้เน้นย้ำพนักงานทุกปีในช่วงเวลาที่บริษัทเปิดให้พนักงานใส่ชื่อผู้ร่วมใช้สิทธิประโยชน์	ปี 2566 พบกรณีทุจริตนำสิทธิประโยชน์บัตรโดยสารของพนักงานเพื่อแสวงหากำไร 1 กรณี โดยมีการรายงานผ่านช่องทางการแจ้งเบาะแส โดยมีรายละเอียดตามหัวข้อ “การแจ้งเบาะแส”

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com และ thaiwhistleblower@airasia.com โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งมีความเป็นอิสระจากฝ่ายจัดการเป็นผู้พิจารณา และมีหน่วยงานตรวจสอบภายในทำหน้าที่กลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียนดังกล่าว ในปีที่ผ่านมา มีเบาะแสและข้อร้องเรียนทั้งสิ้น 1 กรณี ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางกฎหมายโดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็น	ผลการตรวจสอบ	การดำเนินการและแนวทางแก้ไข
พนักงานได้ขายบัตรโดยสารราคาพิเศษโดยใช้สิทธิพนักงานให้กับบุคคลภายนอก ซึ่งในเวลาต่อมาเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เที่ยวบินที่จองถูกยกเลิก ทางบุคคลภายนอกผู้ซื้อบัตรโดยสารดังกล่าวได้ดำเนินการเรียกร้องขอเงินคืนจากพนักงาน แต่ไม่ได้รับเงินจำนวนดังกล่าว ผู้เสียหายจึงดำเนินการแจ้งให้บริษัททราบผ่านช่องทางผู้แจ้งเบาะแสเพื่อทำการตรวจสอบ	มีการกระทำผิดจริงและพนักงานได้พ้นสภาพจากการเป็นพนักงาน	ฝ่ายบุคคลได้ดำเนินการติดต่อบุคคลภายนอกเพื่อสอบถามข้อมูลเพิ่มเติม และได้ดำเนินการเรียกพนักงานที่ถูกกล่าวอ้างมาสอบสวน จากการสอบสวนพบว่านอกจากพนักงานผู้ถูกร้องเรียนแล้ว ยังมีพนักงานอีกรายหนึ่งได้ให้สิทธิบัตรโดยสารราคาพิเศษของตนกับพนักงานผู้ถูกร้องเรียน และสิทธิดังกล่าวถูกนำไปขายให้กับบุคคลภายนอกเช่นกัน พนักงานได้ยอมรับว่ากระทำผิดจริงตามที่ถูกกล่าวอ้าง และพนักงานทั้งสองคนได้พ้นสภาพจากการเป็นพนักงานทันทีภายหลังจากวันที่ได้ดำเนินการสอบสวนเสร็จสิ้น

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2566 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีดังนี้

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

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2566 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. การสอบทานงบการเงิน คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2566 ร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงิน โดยได้สอบทานประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินจนเป็นที่มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ จึงได้ให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้ว

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน โดยพิจารณาแผนงานการตรวจสอบภายใน 2566 และรายงานผลการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินของผู้สอบบัญชีที่ได้รายงานไว้ว่าไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญและไม่มีข้อสังเกตเป็นพิเศษเกี่ยวกับรายงานทางการเงินและการควบคุมภายใน รวมทั้งพิจารณาผลการประเมินระบบการควบคุมภายในของฝ่ายจัดการตามกรอบแนวทางปฏิบัติด้านการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO 2013) โดยใช้ “แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน” ของสำนักงาน ก.ล.ต. ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทสำหรับรอบบัญชี 2566 และเปิดเผยผลการประเมินระบบการควบคุมภายในดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจภายในและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของบริษัทและบริษัทย่อย โดยไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญอันอาจจะกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัท

3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีอิสระและมีประสิทธิผล โดยให้ความเห็นชอบต่อและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปี 2566 จัดทำขึ้นตามความเสี่ยงสำคัญของบริษัท รวมทั้งพิจารณาความเพียงพอของบุคลากรและพิจารณารายงานผลการตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานและความคืบหน้าในการดำเนินการแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพ การตรวจสอบภายใน ด้วยการส่งเสริมบุคลากรฝ่ายตรวจสอบภายใน เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่าง ๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น รวมไปถึงสอบทานข้อร้องเรียนหรือการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยมีหน่วยงานตรวจสอบภายในทำหน้าที่กลั่นกรองเบาะแสและข้อร้องเรียนดังกล่าว

4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีกระบวนการประเมินและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กร จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและติดตามดูแลการบริหารความเสี่ยงสำคัญทุกด้านของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยตัวแทนจากหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้เข้ารายงานความคืบหน้าให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้ไตรมาสละ 1 ครั้ง

5. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและถูกต้อง รวมทั้งส่งเสริมให้บริษัท มีระบบธรรมาภิบาล การบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มีความโปร่งใสและมีจริยธรรม ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน พนักงานและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

6. พิจารณากฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการทำงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน

7. สอบทานและอนุมัติกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อกำหนดขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของงานตรวจสอบภายในอย่างเหมาะสม

8. สอบทานรายการและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันเป็นการดำเนินการตามเงื่อนไขทางการค้าปกติทั่วไป ไม่มีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ มีความเป็นธรรม สมเหตุสมผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่พบรายการใดที่ผิดปกติ และมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างครบถ้วนเพียงพอ

9. พิจารณาคัดเลือก แต่งตั้ง และค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 และ/หรือนางสาวมณี รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และ/หรือนางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่าง ๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม อีกทั้งได้มีการเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมในปี 2566 จำนวน 1 ครั้ง

10. สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและกำกับดูแลให้บริษัทและบริษัทปฏิบัติตามกฎระเบียบนโยบาย และดำเนินกิจการต่าง ๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท โดยไม่พบข้อบ่งชี้ที่ทำให้เชื่อว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตามและ/หรือการปฏิบัติที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนด ระเบียบ และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

สรุปในภาพรวมปี 2566 คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยติดตามการดำเนินงานของบริษัท โดยมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ และมีความเห็นว่าบริษัทได้จัดทำรายงานทางการเงินในสาระสำคัญอย่างถูกต้องโดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน เชื่อถือได้ และในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทได้จัดการดูแลให้มีการจัดการรายการเกี่ยวโยงกันด้วยความโปร่งใสเพื่อประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด และมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจอย่างครบถ้วน รวมทั้งบริษัทจัดให้มีระบบการควบคุมภายในการตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เพียงพอ เหมาะสม รวมทั้งมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอและโปร่งใสเชื่อถือได้

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่น ๆ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีคณะกรรมการชุดย่อยจำนวน 5 ชุด เพื่อช่วยติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานด้านต่าง ๆ และรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วยคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน และคณะกรรมการความปลอดภัย โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ครบถ้วนได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการประชุม 1 ครั้ง ในปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ในทุกไตรมาสฝ่ายบริหารความเสี่ยงได้มีการแจ้งความคืบหน้าในการปฏิบัติงานให้แก่คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รับทราบผ่านทางอีเมลโดยมีวาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

- คณะกรรมการได้พิจารณาและเห็นชอบนโยบายบริหารความเสี่ยงที่ได้รับการปรับปรุงเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัทเพื่อการพิจารณาอนุมัติต่อไป
- คณะกรรมการได้มีการพิจารณาและเห็นชอบการปรับปรุงกฎบัตรคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อการพิจารณาอนุมัติ
- คณะกรรมการได้พิจารณาเห็นชอบการเสนอแต่งตั้งสมาชิกคณะกรรมการใหม่เพื่อทดแทนสมาชิกเดิมที่เกษียณอายุ
- คณะกรรมการได้รับทราบและให้ความเห็นต่อรายงาน Risk Profile และมาตรการบริหารจัดการความเสี่ยงที่แผนกบริหารความเสี่ยงได้รวบรวมและสรุป รวมทั้งให้คำแนะนำและเสนอแนวทางการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติม
- คณะกรรมการได้รับทราบและให้ความเห็นต่อผลการดำเนินงานอื่น ๆ ของแผนกบริหารความเสี่ยง

ทั้งนี้ การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงในปีที่ผ่านมาสามารถบรรลุตามเป้าหมายและมีผลการดำเนินงานที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นถึงความเหมาะสมในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมถึงพิจารณากำหนดค่าตอบแทนให้แก่คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาให้ความเห็นชอบการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2566
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการต่อวาระการดำรงตำแหน่งของคณะกรรมการตรวจสอบ
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการชุดย่อยประจำปี 2566
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประจำปี 2566
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายการเรียนรู้และพัฒนาศักยภาพผู้นำองค์กร ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ และผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม รวมทั้งพิจารณาเห็นชอบการโอนย้ายกลับผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคลจาก บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ ซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย
- พิจารณาอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

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

- พิจารณาทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ และเป้าหมายด้านความยั่งยืน
- พิจารณาทบทวนนโยบายด้านสิ่งแวดล้อม
- พิจารณาอนุมัติประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจ (Materiality)
- พิจารณาให้ความเห็นการเปิดเผยรายงานความยั่งยืนและการกำกับดูแลกิจการในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
- ติดตามผลการดำเนินการของประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจและกิจกรรมการลงทุนทางสังคม
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
- พิจารณาทบทวนนโยบาย กลยุทธ์ และเป้าหมายด้านการเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศ
- ติดตามเป้าหมายด้านความยั่งยืนของบริษัท

คณะกรรมการความปลอดภัย

คณะกรรมการความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 2 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบายด้านความปลอดภัย และควบคุมดูแลเพื่อให้นำระบบจัดการความปลอดภัยมาปรับใช้อย่างมีประสิทธิภาพและเพียงพอ รวมทั้งกำหนดเป้าหมายและดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงาน ตลอดจนติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่ได้วางไว้ ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการความปลอดภัยในปีที่ผ่านมามีรายละเอียดดังนี้

- คณะกรรมการได้มีการพิจารณาและเห็นชอบกฎบัตรคณะกรรมการความปลอดภัยเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อการพิจารณาอนุมัติ
- คณะกรรมการได้พิจารณาและเห็นชอบนโยบายด้านความปลอดภัยและระบบจัดการความปลอดภัย
- คณะกรรมการได้รับทราบและให้ความเห็นต่อรายงานด้านความปลอดภัย ส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยในองค์กร เช่น การสนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมในการรายงานเหตุการณ์หรือข้อกังวลเกี่ยวกับความปลอดภัย และมาตรการจัดการความปลอดภัย รวมทั้งให้คำแนะนำและเสนอแนวทางเพิ่มเติม ทั้งนี้ ได้นำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อการพิจารณาอนุมัติ
- คณะกรรมการได้พิจารณาเห็นชอบการเสนอแต่งตั้งสมาชิกคณะกรรมการความปลอดภัย
- คณะกรรมการได้พิจารณากระบวนการตรวจสอบและประเมินความเสี่ยง เพื่อตรวจสอบปัญหาและความเสี่ยงที่อาจยกระดับไปสู่อุบัติเหตุ หรืออุบัติการณ์รุนแรง
- คณะกรรมการได้พิจารณากระบวนการประเมินผลและตรวจสอบการปฏิบัติงานเพื่อวัดผลลัพธ์จากดัชนีชี้วัด และประสิทธิภาพของนโยบายความปลอดภัย

การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการควบคุมภายใน โดยมุ่งเน้นให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และการกำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่มีการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม เพื่อปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติและความรับผิดชอบของผู้บริหารและพนักงาน รวมถึงกำหนดระเบียบการปฏิบัติงานที่ชัดเจนอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบการรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2567 เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567 โดยมีกรรมการตรวจสอบทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาและประเมินความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย โดยการซักถามข้อมูลจากหน่วยงานตรวจสอบภายใน และการอนุมัติแบบประเมินซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมทั้งรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบแล้วสรุปได้ว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อยในด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบติดตาม คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัท และบริษัทย่อยมีความเพียงพอและเหมาะสม โดยบริษัทและบริษัทย่อยได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งบริษัทมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวโยงกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอ สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการบริษัทเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความเห็นที่แตกต่างไปจากความเห็นของคณะกรรมการบริษัทแต่อย่างใด

นอกจากนี้ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2566 ในการตรวจสอบกระบวนการต่าง ๆ ของบริษัท ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย รวมทั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2566 ได้ให้ความเห็นในรายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาตว่า งบการเงินของบริษัทได้จัดทำโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

ที่ประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ ครั้งที่ 1/2566 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2566 มีมติอนุมัติแต่งตั้ง นางสาวอรวรรณ ภูน้ำทรัพย์ ผู้จัดการอาวุโส ฝ่ายตรวจสอบภายในของบริษัทให้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในและเป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัท โดยมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบภายใน การกำกับดูแลและการบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการมากว่า 20 ปี รวมทั้งได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน ได้แก่ การฝึกอบรมการตรวจสอบภายในสมัยใหม่ และหลักสูตรพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคลกับการตรวจสอบภายใน เป็นต้น

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

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

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 31 ธันวาคม 2565 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 เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 47 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย
3) Philippines AirAsia, Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
4) AirAsia (Cambodia) Company Limited (CAM)	CAM เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 51 ทั้งนี้ CAM ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศกัมพูชา
5) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
6) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX เป็นบริษัทในเครือของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 13 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
7) Thai AirAsia X Company Limited (TAX)	TAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ และนางภัทรา บุศราวงศ์ นอกจากนี้ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ซึ่งดำรงตำแหน่งกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ TAA ได้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ของจำนวนหุ้น TAX ทั้งหมด และ TAX เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นทางตรงอยู่ร้อยละ 49 ทั้งนี้ TAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศไทย
8) Capital A Berhad (Capital A)	Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
9) AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited) (AAAGL)	AAAGL เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ AAAGL เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA)
10) 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 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ TIMB
11) Tune Talk Sdn Bhd (TTSB)	Tune Group Sdn. Bhd. ถือหุ้นทางตรงใน TTSB ร้อยละ 25 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ TIMB

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
12) 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
13) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	TIPLC มีกรรรมการร่วมกับ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ และนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร นอกจากนี้นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 11 และ Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 49 ของ TIPLC
14) Great Fortune Broker Company Limited (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc.
15) AirAsia SEA Limited (IHQ)	IHQ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายรอซแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวงศ์
16) Airasia SEA 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) AirAsia Aviation Management Services Sdn, Bhd. (AAAMS)	AAAMS เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
18) BIGLIFE Sdn Bhd (เดิม : Big Loyalty Sdn Bhd) (BLMY)	BLMY เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
19) 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)
20) 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)
21) AirAsia Com Travel Sdn Bhd (ACT)	ACT เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
22) AirAsia Com Travel (Thailand) Limited (ACTTH)	ACTTH เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
23) Airasia Com (Vietnam) Company Limited (ACTVN)	ACTVN เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
24) AirAsia Superapp (Thailand) Company Limited (เดิม : Velox Technology (Thailand) Company Limited) (ASTH)	ASTH เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
25) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (TLPSG)	TLPSG เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 92 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
26) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (TH Branch) (TLPSG (TH branch))	TLPSG (TH branch) เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 92 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
27) Teleport (Thailand) Company Limited (TLPTH)	TLPTH เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
28) Teleport Hong Kong Company Limited (TLPHK)	TLPHK เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
29) Teleport Commerce (Thailand) Company Limited (TLPCO)	TLPCO เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
30) 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)
31) 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)
32) Move Digital Sdn. Bhd. (เดิม : 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)
33) 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)
34) AirAsia Duty Free Sdn. Bhd. (AADF)	AADF เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)
35) Wealth Ventures Company Limited (Wealth Ventures)	Wealth Ventures เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ (โดยถือหุ้นร้อยละ 78) คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ซึ่งเป็นกรรมการ ประธานกรรมการบริหาร และผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA
36) AirAsia Ride Pte. Ltd. (AAR)	AAR เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (เดิม : AirAsia Aviation Limited)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A					
(1) AAB (2) AAX (3) ACT (4) IAA (5) PAA (6) TAX	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A เกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น				บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับ Capital A เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของ Capital A ผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย 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	19,321,584,601	6,018,092,677	
		ลูกหนี้รับแทน - AAB	8,688,670,030	3,078,684,859	
	1.2	รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	233,144,632	109,719,260	
		ลูกหนี้รับแทน - IAA	13,479,199	19,230,495	
	1.3	รายได้ค่าโดยสารที่ TAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	91,322,377	135,906,593	
		ลูกหนี้รับแทน - TAX	312,911,633	231,630,895	
	1.4	รายได้ค่าโดยสารที่ PAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	44,682,963	13,615,489	
		ลูกหนี้รับแทน - PAA	15,752,514	3,619,505	
	1.5	รายได้ค่าโดยสารที่ ACT รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	63,471,259	282,789,082	
		ลูกหนี้รับแทน - ACT	47,027,898	50,687,827	
	1.6	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB	1,837,318,376	774,354,316	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	610,940,220	146,872,092	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
	1.7	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA	473,255,510	260,980,312	
		เจ้าหนี้รับแทน - IAA	58,300,312	62,856,477	
	1.8	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX	697,506,626	20,407,891	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAX	405,315,962	7,833,888	
	1.9	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAX	1,158,913,881	499,777,567	
		เจ้าหนี้รับแทน - TAX	554,380,620	381,179,221	
	1.10	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAA	450,015,307	160,910,858	
		เจ้าหนี้รับแทน - PAA	122,895,870	6,380,565	
	1.11	รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน ACT	51,408,986	293,139,639	
		เจ้าหนี้รับแทน - ACT	-	41,512,027	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายใน Capital A					
(1) AAAGL (2) AAAMS (3) AAB (4) AAC (5) AADF (6) AAR (7) AASEA (8) AAV (9) AAX (10) ACT (11) ACTTH (12) ACTVN (13) ADE (14) AGZ (15) ASTH (16) CAM (17) Capital A (18) GFB (19) IAA		รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันใน Capital A ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายใน Capital A บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมี ค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง **การกำหนดราคา:** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
	2.1	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB	233,269,578	75,284,277	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	235,042,272	76,994,297	
	2.2	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	13,716,338	2,863,614	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	1,983,664	998,090	
	2.3	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAX	86,620,115	14,229,039	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAX	176,041,467	326,689,356	
	2.4	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAA	91,247,217	1,762,897	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAA	86,821,538	1,648,448	
	2.5	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	-	292,462	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TTSB	-	292,630	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
(20) IHQ	2.6	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	-	-	
(21) PAA		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - GFB	48,209	48,209	
(22) STR					
(23) TAX	2.7	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	3,284,103	17,067,661	
(24) TIPLC		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IHQ	2,067,879	23,808,087	
(25) TLPCO					
(26) TLPHK	2.8	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	1,679,264	523,657	
(27) TLPSG		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AGZ	3,442,888	2,612,096	
(28) TLPSG (TH branch)					
(29) TLPTH	2.9	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Capital A	7,364,869	2,995,468	
(30) TTSB		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - Capital A	3,068,972	183,220	
	2.10	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIPLC	434,302	-	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TIPLC	-	2,244,833	
	2.11	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACT	3,991,824	3,484,154	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - ACT	1,732,191	298,309	
	2.12	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACTTH	1,971,219	14,418,766	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - ACTTH	2,581,495	674,460	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2566	ปี 2565	
2.13	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAC	45,024	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAC	-	10,431	
2.14	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TLPTH	1,382,566	117,619	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TLPTH	383,249	59,777	
2.15	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TLPSG	7,497,326	4,346,735	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TLPSG	105,080	1,283,532	
2.16	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TLPSG (TH branch)	166,445,916	23,779,935	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TLPSG (TH branch)	56,875,614	10,840,596	
2.17	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AASEA	565,661	1,859,284	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AASEA	217,805	203,290	
2.18	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน STR	1,430,982	1,756,015	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - STR	767,894	2,293,588	
2.19	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ASTH	7,363,867	360,800	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - ASTH	8,320,611	1,266,563	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2566	ปี 2565	
2.20	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TLPCO	-	80,267	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TLPCO	-	-	
2.21	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAAGL	503,526	158,865	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAAGL	-	157,873	
2.22	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน ACTVN	41,879	361,310	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - ACTVN	-	46,518	
2.23	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAAMS	3,274,085	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAAMS	2,971,165	-	
2.24	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AADF	23,900	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AADF	-	-	
2.25	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TLPHK	4,556,453	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TLPHK	683,661	-	
2.26	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAR	6,537	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAR	-	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2566	ปี 2565	
2.27	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน CAM	3,402,198	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - CAM	697,171	-	
2.28	AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	313,517,532	247,916,752	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	32,317,099	-	
2.29	IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	59,159,375	31,131,174	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - IAA	6,110,000	18,812,679	
2.30	AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	3,505,159	15,364	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAX	3,514,707	-	
2.31	TAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	3,793,207	4,241,600	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TAX	5,182,931	1,698,418	
2.32	PAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	156,972	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - PAA	-	-	
2.33	ACT ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	77,163,398	26,648,719	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - ACT	8,296,200	4,328,951	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
	2.34	AASEA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	39,286,151	20,213,630	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AASEA	44,884,540	39,893,222	
	2.35	Capital A ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	2,068,623	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - Capital A	-	84,639,296	
	2.36	TLPTH ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,830,992	14,370,519	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TLPTH	806,982	35,085	
	2.37	TLPSG ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	3,037,541	298,963	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TLPSG	-	121,462	
	2.38	TLPSG (TH branch) ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,221,361	1,593,654	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TLPSG (TH branch)	247,594	330,369	
	2.39	ADE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	31,367,078	4,388,497	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - ADE	2,102,434	52,239	
	2.40	TLPCO ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	18,632	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TLPCO	-	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2566	ปี 2565	
	2.41	IHQ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	35,165,814	16,069,427	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - IHQ	390,897	4,484,218	
	2.42	AAV ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	504,612	-	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAV	504,612	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
3. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
(1) AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 9 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่ Capital A ต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
	3.1 ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	856,952,240	1,578,243,429	**การกำหนดอัตราค่าเช่า:** ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
	เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	114,582,450	1,067,141,472	
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	162,032,048	195,435,092	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
4. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน				
(1) AAM (2) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM และ AAB ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
	4.1 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	238,249,692	246,051,554	
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	365,704,446	299,158,806	**การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:** ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
	ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	903,138,798	1,066,512,164	
	4.2 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	1,748,110,290	848,196,280	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	2,469,248,582	891,458,661	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	1,763,622,098	2,687,676,439	
5. 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
	5.1 ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	134,137,931	72,745,708	
	เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	16,375,552	-	**การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:** อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
6. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์				
(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 จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของ Capital A และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก
	6.1 ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	-	29,672	**การกำหนดราคาซื้อขาย:** ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB และ ADE ตกลงกับบุคคลภายนอก
	เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	-	-	
	6.2 ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - ADE	12,105,845	6,017,024	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - ADE	4,865,754	1,421,076	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
7. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่
	7.1 ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	-	-	**การปันส่วนขาดทุน (กำไร):** กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	17,029,500	17,195,650	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
8. รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย				
(1) TIMB (2) GFB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure **การกำหนดราคา:** ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	8.1 รายได้ค่าบริหารจัดการ			
	จากค่าเบี้ยประกันภัยของ - TIMB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	5,380,040	3,786,298	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	1,345,010	946,575	
	เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	1,359,705	480,128	
	8.2 รายได้ค่าบริหารจัดการ			
	จากค่าเบี้ยประกันภัยของ - GFB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	126,965,307	87,571,796	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	21,193,979	14,967,562	
	เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	13,313,688	40,665,641	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
9. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)				
(1) AAV (2) Capital A (3) AAAGL	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV, Capital A และ AAAGL เพื่อการให้คำปรึกษาและนโยบายการจัดการ			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV, Capital A และ AAAGL เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ
	9.1 ค่าบริหารจัดการ - AAV	25,000,000	25,000,000	**การกำหนดราคาซื้อขาย:** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAV	73,562,500	46,812,500	
	9.2 ค่าบริหารจัดการ - Capital A	-	99,815,060	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - Capital A	165,060,480	196,147,021	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	9.3 ค่าบริหารจัดการ - AAAGL	584,684,128	-	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAAGL	488,090,361	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
10. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ				
(1) AAAMS (2) IHQ	AAMS และ IHQ ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A			AAAMS และ IHG ให้บริการทางด้านการบริหารบุคลากร บัญชีการเงิน และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา Capital A จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทใน Capital A ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
	10.1 ค่าบริการอื่น - AAAMS	99,724,040	-	**การกำหนดราคา:** ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทใน Capital A ที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
	เจ้าหนี้ค่าบริการ - AAAMS	99,724,040	-	
	10.2 ค่าบริการอื่น - IHQ	242,850,300	359,310,618	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการ - IHQ	37,723,351	435,068,369	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
11. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า				
(1) BLMY	BLMY ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าใน Capital A โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A			BLMY ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าใน Capital A โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A
	11.1 ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BLMY	56,537,852	34,649,197	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหนี้ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BLMY	7,741,349	22,313,375	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	11.2 รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BLMY	45,512,165	29,686,464	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ลูกหนี้รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BLMY	12,599,292	35,216,834	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
12. ซื้อสินค้า				
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป
	12.1 ซื้อสินค้า - Tune Talk (Thailand) Limited	2,102,990	1,121,520	
	เจ้าหนี้ค่าสินค้า - Tune Talk (Thailand) Limited	-	-	
13. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ				
(1) Wealth Ventures	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	13.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุม และค่าบริการอื่น ๆ - Wealth Ventures	38,432	12,804	
	เจ้าหนี้ - Wealth Ventures	662,257	662,257	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
14. งานบริการภาคพื้น				
(1) AGZ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A
	14.1 ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	60,071,049	-	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	11,891,063	-	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
15. งานบริการอื่น ๆ				
(1) TAX	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การจัดการสารสนเทศ การบริหารบุคลากร และอื่น ๆ แก่ TAX			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การจัดการสารสนเทศ การบริหารบุคลากร และอื่น ๆ แก่ TAX
	15.1 รายได้ค่าบริการอื่น ๆ - TAX	27,475	42,730	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าบริการอื่น ๆ - TAX	27,475	42,730	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
16. ค่าบริการอื่น				
(1) ACT	ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ของ TAA			ACT ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์ของ TAA **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	16.1 ค่าบริการอื่น - ACT	1,245,968,488	562,710,453	
	เจ้าหนี้ค่าบริการอื่น - ACT	382,298,101	235,937,605	
17. รายได้ค่าขนส่ง				
(1) TLPSG (2) TLPSG (TH branch)	TAA แต่งตั้งให้ TLPSG เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้องและจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA			TAA แต่งตั้งให้ TLPSG เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่ง การบริการที่เกี่ยวข้องและจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA
	17.1 รายได้ค่าขนส่ง - TLPSG	135,823,242	13,328,857	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TLPSG	26,729,453	12,638,662	
	17.2 รายได้ค่าขนส่ง - TLPSG (TH branch)	58,152,059	54,908,825	
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง- TLPSG (TH branch)	10,412,841	22,990,802	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
18. รายได้ค่าบริหารวิศวกรรม				
(1) TAX	TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAX			TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAX
	18.1 รายได้ค่าบริการวิศวกรรม - TAX	66,055,500	41,976,275	**การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าบริการวิศวกรรม - TAX	34,071,314	176,568,957	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
19. เงินกู้				
(1) TAA	TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน			TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน
	19.1 เงินกู้ยืมคงเหลือ - TAA	-	89,000,000	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวถือเป็นรายการสนับสนุนเงินทุนสำหรับบริษัทย่อยเพื่อใช้ในการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ดอกเบี้ยจ่าย - TAA	93,726	1,362,000	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2566	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2565	เหตุผลและความจำเป็น
20. ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์				
(1) ATS (2) AAD	ATS และ AAD ให้บริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์แก่ TAA และให้คำแนะนำกระบวนการ นโยบาย และแนวทางปฏิบัติ			ATS และ AAD ให้บริการให้คำปรึกษาด้านข้อมูลเพื่อสนับสนุนและให้คำแนะนำ TAA ในกระบวนการ นโยบาย และแนวทางปฏิบัติ **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 60 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	20.1 ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	687,290	2,508,304	
	เจ้าหนี้ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	22,689,176	22,223,963	
	20.2 ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - AAD	951,565	1,770,107	
	เจ้าหนี้ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - AAD	2,702,999	1,770,107	

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่า รายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล 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

บริษัท ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก จำกัด (มหาชน)

Empowering All toward Inclusive Growth

เติมเต็มโอกาส เพื่อทุกการเติบโต ร่วมกัน

Contact us: www.pttor.com facebook.com/ORofficialTH

youtube.com/@PTTORPLC

ข้อมูล
ทางการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย
รายงานและงบการเงินรวม
31 ธันวาคม 2566

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

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

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผล เพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชีและคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่าง ๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 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 2566 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี รวมถึงมาตรฐานเรื่องความเป็นอิสระที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชี (ประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามความรับผิดชอบด้านจรรยาบรรณอื่น ๆ ตามประมวลจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

ข้าพเจ้าขอให้สังเกต ตามที่กล่าวในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 1.2 สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจ มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการและมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท แม้ว่าสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จะดีขึ้น แต่จำนวนเที่ยวบินโดยรวมยังไม่กลับไปสู่จำนวนใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาดสถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัทโดยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 แสดงหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างมีนัยสำคัญ ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ ในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอก ดังนั้นจึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องเหล่านี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องเหล่านี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

นอกจากเรื่องที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการบัญชีและรายละเอียดเกี่ยวกับภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 31 โดยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะสามารถรับรู้รายการได้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์ในอนาคตได้ ซึ่งในการพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลแตกต่างชั่วคราวหรือผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้นั้นต้องอาศัยดุลยพินิจของฝ่ายบริหารอย่างมากในการจัดทำแผนธุรกิจและประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามแผนธุรกิจที่ได้อนุมัติแล้ว ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและได้ประเมินประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตซึ่งเป็นข้อมูลชุดเดียวกันกับประมาณการกระแสเงินสดในการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ตลอดจนทดสอบการคำนวณประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตตามข้อมูลและข้อสมมติต่าง ๆ และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตโดยเฉพาะอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 26 เป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ใช้งบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้ การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมากผ่านหลากหลายช่องทางการจำหน่ายตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้องและการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ตรวจทานผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง และการรับรู้รายได้ ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง
- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชีโดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใด ๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการกำกับดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูล

ที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิดการปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน

- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท

- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ

- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตามเหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้

- ประเมินการนำเสนอโครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวมรวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่

- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระ และการดำเนินการเพื่อขจัดอุปสรรคหรือมาตรการป้องกันของข้าพเจ้า (ถ้ามี)

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนี้ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

กุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6137

บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 22 กุมภาพันธ์ 2567

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	*7*	1,284,533	797,800	45,942	1,242
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	*8*	1,199,091	853,692	3,662	4,775
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	*6*	6,331,309	2,539,893	74,549	46,973
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	*6*	-	-	-	89,000
สินค้าคงเหลือ		508,490	401,262	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน		6,557	5,819	236	224
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		604,273	452,399	1,285	1,531
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	*6*	70,686	184,600	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	*38*	15	874	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		10,004,954	5,236,339	125,674	143,745
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	*6, 16*	1,823,809	1,266,806	-	-
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	*38*	-	583	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	*9*	-	-	16,885,032	16,863,246
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	*6, 10*	1,763,622	2,687,676	-	-
ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	*11*	4,083,415	4,185,034	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้	*12*	23,906,320	25,025,902	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	*13, 15*	14,857,786	14,859,467	-	-
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	*14*	503,374	514,261	-	-
ค่าความนิยม	*15*	8,824,826	8,824,826	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	*31*	2,025,775	2,084,630	5,692	6,408
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		57,788,927	59,449,185	16,890,724	16,869,654
รวมสินทรัพย์		67,793,881	64,685,524	17,016,398	17,013,399

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม 2566	งบการเงินรวม 2565	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2566	งบการเงินเฉพาะกิจการ 2565
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	*17*	1,250,000	750,000	-	-
หุ้นกู้ระยะสั้น	*18*	-	742,934	-	-
เจ้าหนี้การค้า		1,893,437	1,463,521	-	-
เจ้าหนี้อื่น		275,248	393,067	602	791
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	*6*	1,739,154	1,421,970	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน -					
ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*19*	1,058,520	827,952	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*20*	1,426,941	999,757	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*6, 22*	5,788,942	6,331,068	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		4,972,046	4,020,496	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		6,615,307	4,868,228	1,203	880
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	*38*	3,493	74,154	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		25,023,088	21,893,147	1,805	1,671
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน -					
สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*19*	2,252,364	2,560,339	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*20*	2,673,461	1,417,798	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า -					
สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*6, 22*	28,611,695	30,125,390	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	*23*	820,936	732,794	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	*38*	-	1,650	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		34,358,456	34,837,971	-	-
รวมหนี้สิน		59,381,544	56,731,118	1,805	1,671

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
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 12,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท					
(2565: หุ้นสามัญ 12,164,285,713 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท)		1,285,000	1,216,429	1,285,000	1,216,429
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	*24*	15,799,808	14,668,379	15,799,808	14,668,379
หุ้นกู้แปลงสภาพ - ส่วนประกอบที่เป็นทุน	*21*	-	1,200,000	-	1,200,000
ขาดทุนสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	*25*	48,500	48,500	48,500	48,500
ยังไม่ได้จัดสรร		(8,720,971)	(9,178,902)	(118,715)	(121,580)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		8,412,337	7,954,406	17,014,593	17,011,728
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		67,793,881	64,685,524	17,016,398	17,013,399

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

.....

กรรมการ

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท, ยกเว้นกำไรต่อหุ้นแสดงเป็นบาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2566	2565	2566	2565
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
รายได้จากการขายและบริการ	*26*	41,241,460	17,553,287	25,000	25,000
รายได้อื่น	*27*	1,708,676	737,464	750	1,250
รวมรายได้		42,950,136	18,290,751	25,750	26,250
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ		36,811,642	23,533,471	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		1,932,821	678,426	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		1,033,697	1,032,606	22,390	56,828
ค่าใช้จ่ายอื่น	*29*	386,974	1,521,857	-	1
รวมค่าใช้จ่าย		40,165,134	26,766,360	22,390	56,829
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน		2,785,002	(8,475,609)	3,360	(30,579)
รายได้ทางการเงิน		32,871	29,186	241	2,160
ต้นทุนทางการเงิน	*30*	(2,291,227)	(2,219,499)	(20)	(20)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		526,646	(10,665,922)	3,581	(28,439)
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	*31*	(60,827)	2,451,560	(716)	-
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		465,819	(8,214,362)	2,865	(28,439)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท, ยกเว้นกำไรต่อหุ้นแสดงเป็นบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้		-	115,899	-	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	*38*	-	(5,025)	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		-	110,874	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	*23*	(7,888)	125,227	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		(7,888)	125,227	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		(7,888)	236,101	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		457,931	(7,978,261)	2,865	(28,439)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท, ยกเว้นกำไรต่อหุ้นแสดงเป็นบาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
		2566	2565	2566	2565
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		465,819	(8,029,997)	2,865	(28,439)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		-	(184,365)		
		465,819	(8,214,362)		
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		457,931	(7,846,226)	2,865	(28,439)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		-	(132,035)		
		457,931	(7,978,261)		
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	*33*				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและปรับลด					
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		0.0379	(0.6921)	0.0002	(0.0025)
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (พันหุ้น)		12,290,626	11,602,838	12,290,626	11,602,838

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	สำรองสำหรับต้นทุนการป้องกันความเสี่ยง	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสีย ที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	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	-	-	-	-	(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
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,216,429	14,668,379	1,200,000	48,500	(9,178,902)	-	-	-	7,954,406	-	7,954,406
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	465,819	-	-	-	465,819	-	465,819
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(7,888)	-	-	-	(7,888)	-	(7,888)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	457,931	-	-	-	457,931	-	457,931
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	68,571	1,131,429	(1,200,000)	-	-	-	-	-	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,285,000	15,799,808	-	48,500	(8,720,971)	-	-	-	8,412,337	-	8,412,337

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
				กำไรสะสม		
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
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
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	1,216,429	14,668,379	1,200,000	48,500	(121,580)	17,011,728
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	2,865	2,865
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	2,865	2,865
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	68,571	1,131,429	(1,200,000)	-	-	-
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	1,285,000	15,799,808	-	48,500	(118,715)	17,014,593

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	526,646	(10,665,922)	3,581	(28,439)
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็น				
เงินสดรับ (จ่าย) จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นและหนี้สูญ	386,974	21,901	-	-
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ภาษีเงินได้	2,781	8,584	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,992,375	6,114,053	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายอะไหล่เครื่องบิน				
ยานพาหนะและอุปกรณ์	(1,837)	46,580	-	-
ผลต่างจากการยกเลิกสัญญาเช่า	-	(422,907)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	85,376	117,031	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	(70,870)	98,046	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(490,390)	1,447,963	-	-
รายได้ทางการเงิน	(32,871)	(29,186)	(241)	(2,160)
ต้นทุนทางการเงิน	2,291,227	2,219,499	20	20

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์				
และหนี้สินดำเนินงาน	7,689,411	(1,044,358)	3,360	(30,579)
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(394,223)	(310,820)	1,113	(1,231)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(4,033,467)	(1,417,478)	(27,576)	(26,531)
สินค้าคงเหลือ	(107,228)	(170,988)	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(151,874)	(356,130)	246	(106)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	111,804	42,235	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	(84,067)	-	-	-
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	490,947	602,144	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(98,025)	(465,425)	(189)	(53,260)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	12,793	(327,580)	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	891,135	1,621,330	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,922,530	2,403,192	323	(73)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(7,095)	(10,142)	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	6,242,641	565,980	(22,723)	(111,780)
จ่ายภาษีเงินได้	(3,518)	(1,958)	(12)	(25)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	6,239,123	564,022	(22,735)	(111,805)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยลดลงสุทธิ	-	-	89,000	2,361,000
เงินสดจ่ายเพื่อลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(21,786)	(9,896,132)
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(209,589)	(296,557)	-	-
จ่ายเงินมัดจำสำหรับบำรุงรักษาเครื่องบิน	(411,645)	-	-	-
เงินสดจ่ายเพื่ออาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์ และอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	(301,633)	(596,442)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(362)	-	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่ายอะไหล่เครื่องบิน ยานพาหนะและอุปกรณ์	21,837	4,292,209	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์สิทธิการใช้	(29,875)	(123,397)	-	-
เงินสดจ่ายแก่ผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม จากการลงทุนในบริษัทย่อย	-	(3,896,132)	-	-
เงินสดรับจากดอกเบี้ย	4,939	30,604	241	2,160
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(926,328)	(589,715)	67,455	(7,532,972)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นสุทธิ	500,000	-	-	-
หุ้นกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(750,000)	663,668	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	750,000	30,000	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(813,265)	(677,765)	-	-
จ่ายค่าธรรมเนียมเงินกู้ยืมและหุ้นกู้	(52,003)	-	-	-
เงินสดรับสุทธิจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	2,700,000	1,413,164	-	-
ชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,000,000)	(1,800,000)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	(1,739,928)	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	(5,543,654)	(5,023,702)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(611,926)	(396,144)	(20)	(20)
เงินสดรับชำระค่าหุ้นเพิ่มทุน	-	3,000,000	-	3,000,000
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(4,820,848)	(4,530,707)	(20)	2,999,980
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	491,947	(4,556,400)	44,700	(4,644,797)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	797,800	5,359,583	1,242	4,646,039
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(5,214)	(5,383)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 7)	1,284,533	797,800	45,942	1,242

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
การแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	1,200,000	250,000	1,200,000	250,000
เจ้าหนี้การค้าจากสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่นลดลง	2,445	-	-	-
เจ้าหนี้อื่นจากการซื้ออุปกรณ์ลดลง	16,168	64,356	-	-
เจ้าหนี้อื่นจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น	57,355	71,534	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น	128,532	-	-	-
ค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ค้างจ่ายเพิ่มขึ้น	-	9,914	-	-
โอนที่ดิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	232	-	-	-
โอนอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนเป็นที่ดิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	-	18,718	-	-
โอนสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นเครื่องบิน	-	3,212,137	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้ลดลงจากการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด	-	423,207	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น				
จากการทำสัญญาเช่าใหม่	1,288,815	2,972,216	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้น				
จากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	908,761	682,628	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าใหม่	-	115,049	-	-
โอนเงินมัดจำการเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้				
จากการวัดมูลค่าการทำสัญญาเช่าใหม่	8,665	19,431	-	-
โอนเงินมัดจำการเช่าเครื่องบินเป็นสินทรัพย์สิทธิการใช้จากการวัดมูลค่าใหม่	24,363	15,117	-	-
หนี้สินตามสัญญาลดลงจากการบอกเลิกสัญญาก่อนกำหนด	-	822,913	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการหักกลบหนี้กับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน	129,036	423,398	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566

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

1.2 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาทำให้เกิดการชะลอตัว ของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ และมีผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท แม้ว่าสถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 จะดีขึ้น แต่จำนวนเที่ยวบินโดยรวมยังไม่กลับไปสู่จำนวนใกล้เคียงก่อนการแพร่ระบาด สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินผลการดำเนินงานและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 แสดงหนี้สินหมุนเวียนสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างมีนัยสำคัญ

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ ในการปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระหนี้สินและค่าใช้จ่ายเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท 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	
			2566	2565
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ถือตรง				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	100.00	100.00
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด				
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	ให้บริการด้านสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวและบริการ	ประเทศไทย	99.99	99.99

ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2566 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ข) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2567 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเชื่อว่าการปรับปรุงมาตรฐานนี้จะไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อ และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ รับรู้เมื่อได้ให้บริการการบินแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการการบินได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้โอนอำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากส่วนลดโดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลังที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (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 ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่น ๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

บริษัทย่อยจะโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนเครื่องบินและเครื่องยนต์เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ โดยบริษัทย่อยจะตัดจำหน่ายต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานหลังการซ่อมบำรุง ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือของค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่ทั้งจำนวน

ค่าเสื่อมราคาของอาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	-	5 - 30 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 รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์ จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.5 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาเพื่อการก่อสร้างหรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต่ำนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

กลุ่มบริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้นกลุ่มบริษัทจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารที่ถูกจัดประเภทเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 5 ถึง 29 ปี และรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงานโดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและอาคารระหว่างก่อสร้าง

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

นอกจากนี้ บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียงโดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

4.10 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	4 - 25 ปี
พื้นที่	3 และ 10 ปี
ยานพาหนะ	4 และ 5 ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่าจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้นและการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่า หากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่า การเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

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 กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กลุ่มบริษัทสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานและผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทจัดให้มีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ได้แก่ โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานโดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (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 สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรกเป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงินและลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายเมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลง หรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว หมายความรวมถึง ตราสารอนุพันธ์และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ย

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการและจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุน ตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระซึ่งเป็นวันที่ส่งมอบสินทรัพย์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามปกติ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้นหรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้นั้นและสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงิน ก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.17 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ เช่น สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน 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

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับ การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่น ๆ กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกลุ่มบริษัทคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่ มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้องค์ประกอบราคาปัจจุบันของสัญญาซื้อขายล่วงหน้า เครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น 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 กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

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 อายุของหนี้ที่คงค้าง และสภาวะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกค้าที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกค้าที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด 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 ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า โดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้นฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ย การกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่าง ๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- AirAsia Aviation Group Limited (บริษัทย่อยของ Capital A Berhad) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 40.71 (2565: ร้อยละ 43.00) ในบริษัทฯ
- คุณธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ (และครอบครัวแบเลเว็ลด์) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นกรรมการ และผู้บริหารของกลุ่มบริษัท
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้นซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2566	2565	2566	2565	
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่าขนส่ง	194	68	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการวิศวกรรม	66	42	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,986	1,094	-	-	ราคาตลาด
ค่าธรรมเนียมการให้บริการ	1,246	563	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	857	1,578	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริหารจัดการจ่าย	585	100	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานและบริการอื่น ๆ	343	359	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	134	73	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทย่อย	-	-	74,067	46,823
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	6,447,851	2,838,522	482	150
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(116,542)	(298,629)	-	-
รวมลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิ	6,331,309	2,539,893	74,549	46,973

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	23,160	80,661	-	-
รวม	23,160	80,661	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น (หมายเหตุ 16)				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	138,872	114,774	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	17,030	17,196	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000	20,000	-	-
รวม	175,902	151,970	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน (หมายเหตุ 10)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	1,763,622	2,687,676	-	-
รวม	1,763,622	2,687,676	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	1,739,154	1,421,970	-	-
รวม	1,739,154	1,421,970	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า (หมายเหตุ 22)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	3,750,027	2,353,874	-	-
รวม	3,750,027	2,353,874	-	-

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

(หน่วย : พันบาท)

เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อย	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	เพิ่มขึ้น ระหว่างปี	ลดลง ระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	89,000	105,000	(194,000)	-
รวม	89,000	105,000	(194,000)	-

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเป็นการกู้ยืมที่ไม่มีหลักประกัน คิดดอกเบี้ยในอัตราคงที่ร้อยละ 0.25 ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถาม หรือเมื่อบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดเพียงพอ ซึ่งบริษัทย่อยจ่ายชำระทั้งจำนวนแล้วในระหว่างปี 2566

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลประโยชน์ระยะสั้น	118,213	100,813	11,360	11,480
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	6,642	3,828	-	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	26	15	-	-
รวม	124,881	104,656	11,360	11,480

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
เงินสด	29,343	15,920	-	-
เงินฝากธนาคาร	912,895	372,230	45,942	1,242
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น	342,295	409,650	-	-
รวม	1,284,533	797,800	45,942	1,242

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.04 ถึง 0.70 ต่อปี (2565: ร้อยละ 0.04 ถึง 0.35 ต่อปี)

เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น คือ ส่วนของเงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัทย่อยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก่บริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ลูกหนี้การค้า				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	303,328	211,526	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	12,229	23,989	-	-
3 - 6 เดือน	17,206	21,575	-	-
6 - 12 เดือน	18,089	10,787	-	-
มากกว่า 12 เดือน	62,106	45,946	-	-
รวม	412,958	313,823	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(73,322)	(51,839)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	339,636	261,984	-	-
ลูกหนี้อื่น				
ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินรอเบิกคืน	657,916	415,374	-	-
ลูกหนี้กรมสรรพกร	124,137	154,899	2,913	4,054
อื่น ๆ	137,808	65,638	749	721
รวม	919,861	635,911	3,662	4,775
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(60,406)	(44,203)	-	-
รวมลูกหนี้อื่น - สุทธิ	859,455	591,708	3,662	4,775
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	1,199,091	853,692	3,662	4,775

9. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

9.1 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 เงินลงทุนในบริษัทย่อยที่แสดงในงบการเงินเฉพาะกิจการ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
บริษัท	(พันบาท)	(พันบาท)	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)	(พันบาท)	(พันบาท)
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	967,970	946,183	99.99	99.99	16,885,032	16,863,246
<u>บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด</u>						
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2,500	2,500	99.99	99.99	2,500	2,500

บริษัทฯ ไม่มีเงินปันผลรับจากบริษัทย่อยในปี 2566 และ 2565

เมื่อวันที่ 20 มกราคม 2565 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 19,600,000 หุ้น จากผู้ถือหุ้นอื่น มูลค่ารวมทั้งสิ้น 116.77 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ คิดเป็นมูลค่า 3,896 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเป็นร้อยละ 99.99

เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2566 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 2,178,625 หุ้น มูลค่ารวมทั้งสิ้น 21.79 ล้านบาท

9.2 งบการเงินของบริษัทย่อย

งบการเงินของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด จัดทำขึ้นโดยฝ่ายบริหารซึ่งยังไม่ได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารเชื่อว่างบการเงินดังกล่าวจะไม่มีความแตกต่างอย่างเป็นสาระสำคัญหากได้ถูกตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี

10. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทย่อยจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่เมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งบริษัทย่อยจะบันทึกโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปเป็นต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น หรือตัดจำหน่ายตามระยะเวลาการซ่อมบำรุงที่ประมาณไว้สำหรับสินทรัพย์เช่า

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	2,687,676	4,958,624
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	338,121	-
ตัดจำหน่าย	(1,262,175)	(2,270,948)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	1,763,622	2,687,676

11. ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม										
	ที่ดิน	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	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
ซื้อเพิ่ม	-	1,195	25,661	163,664	10,217	20,017	4,264	17,815	5,217	37,049	285,099
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	(13,726)	(12)	(5,275)	(183)	(6,196)	(2,537)	-	(27,929)
โอนเข้า (ออก)	-	(241)	47,333	-	-	-	-	-	-	(47,333)	(241)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	427,237	589,128	4,635,322	1,499,341	432,709	196,924	91,651	372,371	192,710	15,055	8,452,448
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	-	4,007	2,408,706	889,123	277,415	139,575	79,161	293,297	142,563	-	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	83,764	306,318	164,446	-	4,010,485
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	23,066	173,767	92,853	28,783	10,163	2,691	17,390	17,773	-	366,486
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	-	(49)	-	(2,650)	(164)	(2,529)	(2,537)	-	(7,929)
โอนเข้า (ออก)	-	(9)	-	-	-	-	-	-	-	-	(9)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	-	53,892	2,155,263	1,078,134	340,077	154,515	86,291	321,179	179,682	-	4,369,033
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565	427,237	557,339	2,580,832	364,073	111,210	35,180	3,806	54,434	25,584	25,339	4,185,034
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	427,237	535,236	2,480,059	421,207	92,632	42,409	5,360	51,192	13,028	15,055	4,083,415
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี											
2565 (จำนวน 327 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)											401,290
2566 (จำนวน 306 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)											366,486

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 2,159 ล้านบาท (2565: 1,867 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์ ยานพาหนะ เครื่องบินจำนวน 3 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง (2565: ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวน 3 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 3,390 ล้านบาท (2565: 3,553 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

12. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	พื้นที่	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2565	28,075,663	75,921	132,894	28,284,478
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	3,047,699	58,998	-	3,106,697
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	697,745	-	-	697,745
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(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
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	1,297,480	-	-	1,297,480
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	933,124	-	-	933,124
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(3,273,157)	(32,113)	(44,916)	(3,350,186)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	23,804,804	63,841	37,675	23,906,320

13. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: พันบาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566				
ราคาทุน	14,856,000	81,447	14,937,447	6
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(79,661)	(79,661)	(6)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000	1,786	14,857,786	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
ราคาทุน	14,856,000	81,085	14,937,085	6
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(77,618)	(77,618)	(6)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000	3,467	14,859,467	-

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	14,859,467	14,862,686
ซื้อเพิ่ม	362	-
ค่าตัดจำหน่าย	(2,043)	(3,219)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	14,857,786	14,859,467

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน

14. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	514,261	543,632
ต้นทุนของส่วนตกแต่งสินทรัพย์	366	270
รับโอนมา (โอนไป) จากที่ดิน เครื่องบิน อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า -		
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่โอน	232	(18,718)
ค่าเสื่อมราคา	(11,485)	(10,923)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	503,374	514,261

มูลค่ายุติธรรมของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 มีมูลค่าเท่ากับ 586 ล้านบาท (2565: 586 ล้านบาท) มูลค่ายุติธรรมดังกล่าวประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระโดยใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากรายได้ (Income Approach) สำหรับที่ดินและอาคารให้เช่า ข้อสมมติฐานหลักที่ใช้ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมของที่ดินและอาคารดังกล่าวประกอบด้วย อัตราผลตอบแทน อัตราเงินเฟ้อ อัตราพื้นที่ว่าง ระยะยาว และอัตราการเติบโตระยะยาวของค่าเช่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 503 ล้านบาท (2565: 514 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

บริษัทย่อยเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ในอาคาร โดยมีอายุสัญญา 14 ปี

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากการให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่ยกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ภายใน 1 ปี	17,209	13,035
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	62,491	56,963
มากกว่า 5 ปี	135,573	151,346
รวม	215,273	221,344

15. ค่าความนิยม

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

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกปันส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2566	2565
ค่าความนิยม	8,824,826	8,824,826
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด (หมายเหตุ 13)	14,856,000	14,856,000
	23,680,826	23,680,826

บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดจากมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขาย ซึ่งใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากราคาตลาด (Market Approach) ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม โดยมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 1 โดย ณ วันที่ 28 ธันวาคม 2566 บริษัทฯ มีอัตราส่วนราคาตลาดต่อมูลค่าตามบัญชีที่ 3.04 เท่า (2565: 4.68 เท่า)

ฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดไม่เกิดการด้อยค่า

16. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
เงินมัดจำสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	837,092	368,092
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	527,441	523,173
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	138,872	114,774
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	86,629	78,888
เงินมัดจำค่าน้ำมัน	62,097	25,237
เงินมัดจำจากการดำเนินงานในสนามบิน	34,600	34,600
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	17,030	17,196
เงินมัดจำอื่น	120,048	104,846
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	1,823,809	1,266,806

17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตั๋วสัญญาใช้เงิน มีอัตราดอกเบี้ยคงที่และแบบลอยตัวระหว่างร้อยละ 4.75 และ 6.40 ต่อปี (2565: ร้อยละ 3.15 และ 3.40 ต่อปี)

18. หุ้นกู้ระยะสั้น

ในระหว่างปี 2565 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ระยะสั้นประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันจำนวน 750,000 หน่วย ในราคาหน่วยละ 1,000 บาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี หุ้นกู้ดังกล่าวเป็นหุ้นกู้ที่ไม่มีการจัดลำดับความน่าเชื่อถือ บริษัทย่อยได้จ่ายชำระเต็มจำนวนเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 2566

19. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,065,047	828,106
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(6,527)	(154)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,058,520	827,952
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,260,889	2,561,095
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(8,525)	(756)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	2,252,364	2,560,339
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,310,884	3,388,291

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง อุปกรณ์ ยานพาหนะ เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินของบริษัทย่อย (2565: ที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบิน) ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11 และหมายเหตุ 14

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2566 และ 2565 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	3,388,291	4,035,902
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	750,000	30,000
จ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(17,500)	-
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	3,358	154
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(813,265)	(677,765)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	3,310,884	3,388,291

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 และจะชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคม 2568

เมื่อวันที่ 25 กรกฎาคม 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

ก) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้น โดยบริษัทย่อยตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมกราคม 2566 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

ข) บันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมตั๋วสัญญาใช้เงินฉบับหนึ่งเพื่อขอลดอัตราดอกเบี้ย โดยบริษัทย่อยจะต้องจ่ายชำระดอกเบี้ยดังกล่าวเป็นรายเดือนและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ภายในสัญญา หากบริษัทย่อยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวจะต้องจ่ายชำระดอกเบี้ยในอัตราเดิม

เมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน 2565 บริษัทฯ ได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้น โดยบริษัทฯ ตกลงจะเริ่มชำระเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนเมษายน 2566 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายในเดือนตุลาคม 2571

เมื่อวันที่ 8 พฤษภาคม 2566 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่ง เพื่อเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ และเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการชำระดอกเบี้ยเงินกู้

เมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2566 บริษัทย่อยได้ลงนามในสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวซึ่งมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่ง โดยมีวงเงินกู้ยืมเป็นจำนวน 1,000 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 วงเงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวยังมิได้เบิกใช้เป็นจำนวน 250 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทยสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวมีระยะเวลา 3 ปีและ 8 ปี (2565: 2 ปีและ 8 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และแบบลอยตัวระหว่างร้อยละ 2.90 และ 9.10 ต่อปี (2565: ระหว่างร้อยละ 2.75 และ 6.15 ต่อปี)

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อจำกัดบางประการที่ระบุในสัญญาเงินกู้กับธนาคารแห่งหนึ่งได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้รับจดหมายผ่อนผันการปฏิบัติตามข้อจำกัดดังกล่าวจากธนาคารผู้ให้กู้ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2566 แล้ว ดังนั้นจึงไม่มีการจัดประเภทรายการใหม่สำหรับยอดคงเหลือของเงินกู้ยืมระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566

20. หุ้นกู้ระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 หุ้นกู้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

					งบการเงินรวม					
					อัตราดอกเบี้ย		กำหนดชำระดอกเบี้ย		มูลค่าตามบัญชี	
ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้ต่อหน่วย	2566	2565	2566	2565	2566	2565
			(ล้านหน่วย)	(บาท)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)			(พันบาท)	(พันบาท)
1/2561	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2566 (5 ปี)	1.0	1,000	2.95	2.95	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	-	1,000,000
1/2565	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 30 มิถุนายน 2567 (2 ปี)	1.4	1,000	6.80	6.80	ทุกไตรมาส	ทุกไตรมาส	1,431,500	1,431,500
1/2566	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 27 เมษายน 2568 (2 ปี)	1.5	1,000	7.00	-	ทุกไตรมาส	-	1,500,000	-
2/2566	1	ทั้งจำนวนในวันที่ 28 มีนาคม 2569 (2.5 ปี)	1.2	1,000	6.90	-	ทุกไตรมาส	-	1,200,000	-
รวม									4,131,500	2,431,500
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี									(31,098)	(13,945)
หุ้นกู้ - สุทธิ									4,100,402	2,417,555

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,431,500	1,000,000
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(4,559)	(243)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,426,941	999,757
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	2,700,000	1,431,500
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(26,539)	(13,702)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	2,673,461	1,417,798
รวมหุ้นกู้ระยะยาว	4,100,402	2,417,555

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ และค้ำประกันโดยบริษัทฯ มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็นจำนวน 4,147 ล้านบาท (2565: 2,399 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ระยะยาวสำหรับปี 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	2,417,555	2,799,152
ออกหุ้นกู้ในระหว่างปี	2,700,000	1,431,500
จ่ายคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(1,000,000)	(1,800,000)
จ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้	(34,503)	(18,336)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	17,350	5,239
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,100,402	2,417,555

21. หุ้นกู้แปลงสภาพ

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้แปลงสภาพสำหรับปี 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	1,200,000	2,200,000	1,200,000	2,200,000
ใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	(1,200,000)	(1,000,000)	(1,200,000)	(1,000,000)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	-	1,200,000	-	1,200,000

ผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพที่เหลือทั้งหมดได้ใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของหุ้นกู้แปลงสภาพเป็นมูลค่า 1,200 ล้านบาท หรือร้อยละ 54.55 ของหุ้นกู้แปลงสภาพที่เสนอขายทั้งหมด คิดเป็นหุ้นสามัญที่เกิดจากการแปลงสภาพจำนวน 686 ล้านหุ้น ทำให้บริษัทฯ มีทุนชำระแล้วเพิ่มขึ้นจาก 1,216 ล้านบาทเป็น 1,285 ล้านบาท และส่วนเกินกว่ามูลค่าหุ้นสามัญเพิ่มขึ้นจาก 14,668 ล้านบาท เป็น 15,800 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนการเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วกับกระทรวงพาณิชย์ในระหว่างเดือนตุลาคมและพฤศจิกายน 2566

22. หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
หนี้สินตามสัญญาเช่า	42,287,262	45,599,890
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(7,886,625)	(9,143,432)
รวม	34,400,637	36,456,458
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,788,942)	(6,331,068)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	28,611,695	30,125,390

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุ 38.2 ภายใต้หัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	36,456,458	37,475,179
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	1,288,815	2,972,216
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	908,761	682,628
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี	(5,672,690)	(5,447,100)
ชำระหนี้เพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	(2,562,841)
เพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย	1,738,832	1,815,354
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	(319,539)	1,521,022
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	34,400,637	36,456,458

ในระหว่างปี 2565 บริษัทย่อยยกเลิกสัญญาเช่าเครื่องบินก่อนถึงเวลาที่กำหนดจำนวน 10 ลำ โดยสัญญาเช่าจำนวน 4 ลำ เป็นการยกเลิกเพื่อทำรายการขายและเช่ากลับ

23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	603,267	655,934	129,527	126,505	732,794	782,439
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:						
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	81,452	99,712	24,266	28,292	105,718	128,004
ต้นทุนดอกเบี้ย	17,929	14,297	3,182	2,603	21,111	16,900
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	-	260	5,730	260	5,730
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	-	(257)	(4,281)	(257)	(4,281)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	-	(41,456)	(29,322)	(41,456)	(29,322)
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	55,055	70,604	-	-	55,055	70,604
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(8,505)	(111,289)	-	-	(8,505)	(111,289)
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(36,689)	(115,849)	-	-	(36,689)	(115,849)
ผลประโยชน์ที่จ่ายในระหว่างปี	(7,095)	(10,142)	-	-	(7,095)	(10,142)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	705,414	603,267	115,522	129,527	820,936	732,794

บริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 48 ล้านบาท (2565: 46 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อยประมาณ 13 ปี (2565: 13 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
อัตราคิดลด	2.94	2.84
อัตราการขึ้นเงินเดือน	4.00	4.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 7.00	0.00 - 7.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2566		2565	
	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	ลดลงร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(84,088)	100,662	(71,202)	84,969
อัตราการขึ้นเงินเดือน	92,849	(78,866)	80,848	(68,609)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(89,427)	75,664	(76,218)	66,612

24. ทุนเรือนหุ้น

บริษัทฯ ได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนและเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์ เมื่อวันที่ 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 2566 และ 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
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2566	12,850,000	12,164,286	1,216,429	14,668,379
ใช้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ (หมายเหตุ 21)	-	685,714	68,571	1,131,429
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566	12,850,000	12,850,000	1,285,000	15,799,808

25. สำรองตามกฎหมาย

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

26. รายได้จากการขายและบริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2566 และ 2565 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	29,483,380	13,432,414	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	10,925,271	3,705,157	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	193,975	97,135	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	145,434	92,297	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	6,179	8,674	-	-
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	25,000	25,000
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	487,221	217,610	-	-
รวมรายได้จากการขายและการให้บริการ	41,241,460	17,553,287	25,000	25,000

27. รายได้อื่น

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	672,273	-	-	-
ค่าธรรมเนียมสนามบินไม่ขอคืน	449,324	82,832	-	-
รายได้ค่าตั๋วหมดอายุ	279,195	2,479	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	70,870	-	-	-
กำไรจากการบอกเลิกสัญญาเช่าอากาศยานก่อนกำหนด	-	422,907	-	-
อื่น ๆ	237,014	229,246	750	1,250
รวม	1,708,676	737,464	750	1,250

28. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	15,302,218	8,276,974	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	7,214,983	3,973,128	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	4,992,375	6,114,053	-	-
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	4,242,874	2,946,261	11,360	11,480
ค่าใช้บริการในสนามบินและลานจอด	3,940,649	1,471,790	-	-

29. ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	386,974	15,289	-	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	1,361,942	-	1
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	98,046	-	-
ขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบินส่วนปรับปรุง				
อาคารเช่าและอุปกรณ์	-	46,580	-	-
รวม	386,974	1,521,857	-	1

30. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,729,836	1,836,350	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	434,228	277,420	-	-
อื่น ๆ	127,163	105,729	20	20
รวม	2,291,227	2,219,499	20	20

31. ภาษีเงินได้

ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	-	-	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่าง				
ชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	60,827	(2,451,560)	716	-
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	60,827	(2,451,560)	716	-

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2566 และ 2565 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
กำไรจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	-	5,701
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	-	(1,256)
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(1,972)	31,307
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ที่บันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(1,972)	35,752

รายการกระทบยอดระหว่างกำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีกับค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	526,646	(10,665,922)	3,581	(28,439)
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล				
คูณอัตราภาษี	105,329	(2,133,185)	716	(5,688)
โอนกลับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เคยบันทึกไว้	-	(1,110,332)	-	-
การปรับลดมูลค่าของสินทรัพย์ภาษีเงินได้				
รอการตัดบัญชีของงวดก่อน	88,612	-	-	-
ผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีที่ยังไม่ได้รับรู้ในงวดก่อน				
ซึ่งนำมาลดค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(96,982)	-	-	-
ขาดทุนทางภาษีและผลแตกต่างชั่วคราวสำหรับปี				
ที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	15,199	5,687	-	5,687

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 32)	(36,454)	507,626	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	4,932	8,650	-	1
ค่าใช้จ่ายที่มีสิทธิหักได้เพิ่มขึ้น	(19,809)	-	-	-
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	-	269,994	-	-
รวม	(51,331)	786,270	-	1
ค่าใช้จ่าย (รายได้) ภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	60,827	(2,451,560)	716	-

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2566	2565	2566	2565
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	3,087,618	3,095,727	5,692	6,408
สัญญาเช่า	1,745,462	1,818,039	-	-
ตราสารอนุพันธ์	-	214	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	164,187	142,142	-	-
รวม	4,997,267	5,056,122	5,692	6,408
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,971,492)	(2,971,492)	-	-
รวม	(2,971,492)	(2,971,492)	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	2,025,775	2,084,630	5,692	6,408

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 11,059 ล้านบาท (2565: 11,699 ล้านบาท) ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจไม่มีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้

ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ของกลุ่มบริษัทมีจำนวนเงิน 10,808 ล้านบาท (2565: 11,303 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2571 (2565: ปี 2570)

32. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 3 บัตร (2565: 5 บัตร) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีเครื่องบินจำนวน 4 ลำ (2565: 9 ลำ) ที่อยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

33. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไร (ขาดทุน) สำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุน เบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯ อาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นงวดหรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและกำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันหุ้น)	(พันหุ้น)	(บาท)	(บาท)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	465,819	(8,029,997)	12,290,626	11,602,838	0.0379	(0.6921)
ผลกระทบของหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด						
หุ้นกู้แปลงสภาพ	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด						
กำไร (ขาดทุน) ที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญสมมติว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	465,819	(8,029,997)	12,290,626	11,602,838	0.0379	(0.6921)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
	(พันบาท)	(พันบาท)	(พันหุ้น)	(พันหุ้น)	(บาท)	(บาท)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	2,865	(28,439)	12,290,626	11,602,838	0.0002	(0.0025)
ผลกระทบของหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด						
หุ้นกู้แปลงสภาพ	-	-	-	-	-	-
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด						
กำไร (ขาดทุน) ที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญสมมติว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	2,865	(28,439)	12,290,626	11,602,838	0.0002	(0.0025)

เนื่องจากการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพมีผลทำให้ขาดทุนต่อหุ้นสำหรับปีสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ลดลงกลุ่มบริษัทจึงแสดงขาดทุนต่อหุ้นปรับลดโดยไม่นำผลของหุ้นกู้แปลงสภาพที่มีสิทธิแปลงเป็นหุ้นสามัญเทียบเท่าจำนวน 685,714,287 หุ้นมารวมคำนวณเพื่อหาขาดทุนต่อหุ้นปรับลด

34. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

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

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และกำไร (ขาดทุน) ของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2566 และ 2565 มีดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการจากลูกค้าภายนอก	41,025,253	216,207	-	41,241,460	-	41,241,460
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000	25,000	(25,000)	-
รวมรายได้	41,025,253	216,207	25,000	41,266,460	(25,000)	41,241,460
ผลการดำเนินงาน						
กำไรของส่วนงาน	1,364,177	96,513	2,610	1,463,300	-	1,463,300
รายได้อื่น						1,708,676
ค่าใช้จ่ายอื่น						(386,974)
รายได้ทางการเงิน						32,871
ต้นทุนทางการเงิน						(2,291,227)
กำไรก่อนค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้						526,646
ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้						(60,827)
กำไรสำหรับปี						465,819
สินทรัพย์รวม						67,793,881

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบิน แบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุง และตัดรายการระหว่างกัน	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
ต้นทุนทางการเงิน						(2,219,499)
ขาดทุนก่อนรายได้ภาษีเงินได้						(10,665,922)
รายได้ภาษีเงินได้						2,451,560
ขาดทุนสำหรับปี						(8,214,362)
สินทรัพย์รวม						64,685,524

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2566 และ 2565 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

35. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2566 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 118 ล้านบาท (2565: 80 ล้านบาท)

36. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

36.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่เป็นรายจ่ายฝ่ายทุนเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารของโครงการแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 3 ล้านบาท (2565: 15 ล้านบาท)

36.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินระหว่างกิจการที่เกี่ยวข้องกันและผู้ให้เช่าเครื่องบินรายอื่น โดยบริษัทย่อยตกลงจะจ่ายค่าบำรุงรักษาเครื่องบินตามอัตราในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งผันแปรตามจำนวนชั่วโมงบินและอายุของเครื่องบินแต่ละลำ

36.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการที่สำคัญ ดังนี้

1) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการด้านบริหารบุคคล กฎหมาย และบริการอื่นกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกันในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 343 ล้านบาท (2565: 359 ล้านบาท)

2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการทางด้านการตลาด การจองตั๋วโดยสารและการให้บริการอื่น ๆ กับกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการแปรผันตามอัตราที่ตกลงกัน ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 1,246 ล้านบาท (2565: 563 ล้านบาท)

3) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการให้คำปรึกษาและบริหารจัดการด้านข้อมูลกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันโดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกัน

36.4 ภาระผูกพันอื่น ๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าระยะสั้น สัญญาประกันภัยและสัญญาบริการอื่น ๆ ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	222,228	95,596
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	2,204	25,199
รวม	224,432	120,795

36.5 การค้ำประกัน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิค ค่าซื้อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่น ๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย : ล้าน)

	งบการเงินรวม							
	2566				2565			
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน	0.16	5.00	87.39	14.77	0.16	2.20	73.43	15.92
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	1.28	-	-	-	1.28	-	-	-
รวม	1.44	5.00	87.39	14.77	1.44	2.20	73.43	15.92
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	49.36	131.33	38.73	14.77	49.86	57.24	32.80	15.92

36.6 คดีฟ้องร้อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 บริษัทย่อยได้รับหมายเรียกพร้อมสำเนาคำฟ้องคดีแพ่งสามัญจำนวนรวม 39 คดี (2565: 10 คดี) จากการบอกเลิกสัญญาและผิดสัญญา ให้บริษัทย่อยชำระเงินค่าเสียหายจำนวนเงินรวม 3 ล้านบาท (2565: 19 ล้านบาท) ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการดำเนินการในขั้นเริ่มต้น ทั้งนี้ฝ่ายบริหารของบริษัทย่อยเชื่อว่าบริษัทย่อยสามารถแย้งคำฟ้องได้ด้วยหลักฐานที่บริษัทย่อยมีอยู่จึงไม่ได้มีการตั้งประมาณการหนี้สิน

37. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินบาท ที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรม ซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม			
	2566		2565	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
สินทรัพย์ที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	15	-	1,457
หนี้สินที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	271	-	3,299
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยน เงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	3,222	-	72,505	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	3,310,884	-	3,388,291
หุ้นกู้ระยะยาว	-	4,146,766	-	2,398,552

ในระหว่างปี 2566 และ 2565 บริษัทย่อยไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน และไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38. เครื่องมือทางการเงิน

38.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่บริษัทย่อยถือไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม	
	2566	2565
สินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์		
ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	1
รวมสินทรัพย์ตราสารอนุพันธ์	-	1
หนี้สินตราสารอนุพันธ์		
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	3
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	3	73
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	3	76

ตราสารอนุพันธ์ที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้สัญญาสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเพื่อบริหารความเสี่ยงในการทำธุรกรรมบางส่วน โดยเข้าทำสัญญาดังกล่าวในช่วงเวลาที่สอดคล้องกับความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของรายการอ้างอิงซึ่งมีอายุสัญญาโดยทั่วไป 12 เดือน

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัททำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่เกิดจากสัญญาเช่าเครื่องบินและสัญญาเงินกู้ยืม โดยกลุ่มบริษัทได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 4.69 ถึง 4.86 ต่อปี (2565: ร้อยละ 4.69 ถึง 4.86 ต่อปี) ของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระและวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

ความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยจำนวน 251 ล้านบาท เพื่อใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด (2565: 464 ล้านบาท)

ตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 มีดังนี้

	งบการเงินรวม			
	การครบกำหนดชำระ			
	น้อยกว่า 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2566				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	251	-	-	251
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				4.69 - 4.86
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	-	-	-	-
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ วันที่ 31 ธันวาคม 2565				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	213	251	-	464
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)				4.69 - 4.86
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	1	1	-	2

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด				สำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	
			ส่วนที่ยังคงป้องกันความเสี่ยงต่อไป		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกันความเสี่ยงแล้ว			
	2566	2565	2566	2565	2566	2565	2566	2565
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	(5)	-	-	-	-	-	-

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่องบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง	ส่วนที่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่โอนไปยังกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566										
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า -										
สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	6	-	(3)	(69)	-	(69)	รายได้อื่น	-	-	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย -										
สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	-	251	-	(2)	-	(2)	รายได้อื่น	-	-	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	6	251	(3)	(71)	-	(71)		-	-	
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	

38.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้า และลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าว และมีนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวเนื่องกับเงินฝากกับธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินมัดจำเครื่องบิน และเครื่องมือทางการเงินอื่น ๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือมูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัท อาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ความเสี่ยงด้านเครดิตจะถูกควบคุมโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่อจะถูกสอบทานโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ ความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารอนุพันธ์ ถูกควบคุมโดยการทำสัญญากับธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวของความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกิดจากลูกหนี้การค้า

ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 3 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กลุ่มบริษัทได้เข้าทำตราสารอนุพันธ์หลากหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกรวมทั้งผลกระทบจากสภาวการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 บริษัทย่อยไม่มีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเงินฝากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาวและหนี้สินจากสัญญาเช่า สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทมีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดหรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่าบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ยได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566					
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	655	630	1,285	0.04 - 0.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	1,199	1,199	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	6,331	6,331	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	54	17	71	3.02 - 12.00
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	666	1,158	1,824	2.29 - 7.23
	-	1,375	9,335	10,710	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	750	500	-	1,250	4.75 - 6.40
เจ้าหนี้การค้า	-	-	1,893	1,893	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	275	275	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,739	1,739	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	938	2,373	-	3,311	2.90 - 9.10
หุ้นกู้ระยะยาว	4,100	-	-	4,100	6.80 - 7.00
หนี้สินตามสัญญาเช่า	33,325	1,076	-	34,401	2.29 - 12.00
	39,113	3,949	3,907	46,969	

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	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	627	1,267	2.29 - 7.23
	-	1,323	4,321	5,644	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	750	-	-	750	3.15 - 3.40
หุ้นกู้ระยะสั้น	743	-	-	743	6.00
เจ้าหนี้การค้า	-	-	1,464	1,464	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	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	

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (จุดทศนิยม)		ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
บาท	+0.6	+ 0.6	13,742	10,862	-	-
	- 0.6	- 0.6	(13,742)	(8,297)	-	-
เหรียญสหรัฐ	+0.6	+ 0.6	899	-	-	-
	- 0.6	- 0.6	(886)	-	-	-

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่า ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน รวมถึงตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2566	2565	2566	2565	2566	2565
เหรียญสหรัฐ	+ 5	+ 5	2,707,240	2,395,579	-	-
	- 5	- 5	(2,707,240)	(2,395,579)	-	-

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2566					
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	1,250	-	-	1,250
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	2,169	-	-	-	2,169
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,739	-	-	-	1,739
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	6,615	-	-	-	6,615
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	1,204	2,453	-	3,657
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,668	2,838	-	4,506
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	7,418	22,623	12,246	42,287
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	10,523	11,540	27,914	12,246	62,223
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	3	-	-	3
รวมตราสารอนุพันธ์	-	3	-	-	3

(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	4,868	-	-	-	4,868
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	937	2,539	198	3,674
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,141	1,480	-	2,621
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	8,399	32,790	14,356	55,545
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	8,146	12,013	36,809	14,554	71,522
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	74	1	-	75
รวมตราสารอนุพันธ์	-	74	1	-	75

38.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่กลุ่มบริษัทประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นการสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2566		2565	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,311	3,311	3,388	3,388
หุ้นกู้ระยะยาว	4,100	4,147	2,418	2,399

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

ก) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน

ข) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

ค) หุ้นกู้ระยะยาวแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38.4 การหักกลบเครื่องมือทางการเงิน

รายละเอียดของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566 และ 2565 ที่มีการรับรู้ในลักษณะของการหักกลบ หรือยังไม่มีการหักกลบกันแต่มีข้อตกลงที่กำหนดให้มีการหักกลบหรือข้อตกลงอื่นที่คล้ายคลึงกัน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย : ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่าขั้นต้น	จำนวนที่นำมาหักกลบ	มูลค่าสุทธิที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2566			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	8,887	(2,556)	6,331
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(2,202)	463	(1,739)
	6,685	(2,093)	4,592

(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

มูลค่าขั้นต้นที่ไม่ได้หักกลบในงบแสดงฐานะการเงินนั้น สะท้อนถึงจำนวนที่ขึ้นอยู่กับข้อตกลงการหักกลบที่มีเงื่อนไข

39. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี กลุ่มบริษัทยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

40. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

กลุ่มบริษัทได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบแสดงฐานะการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปีปัจจุบัน ดังนี้

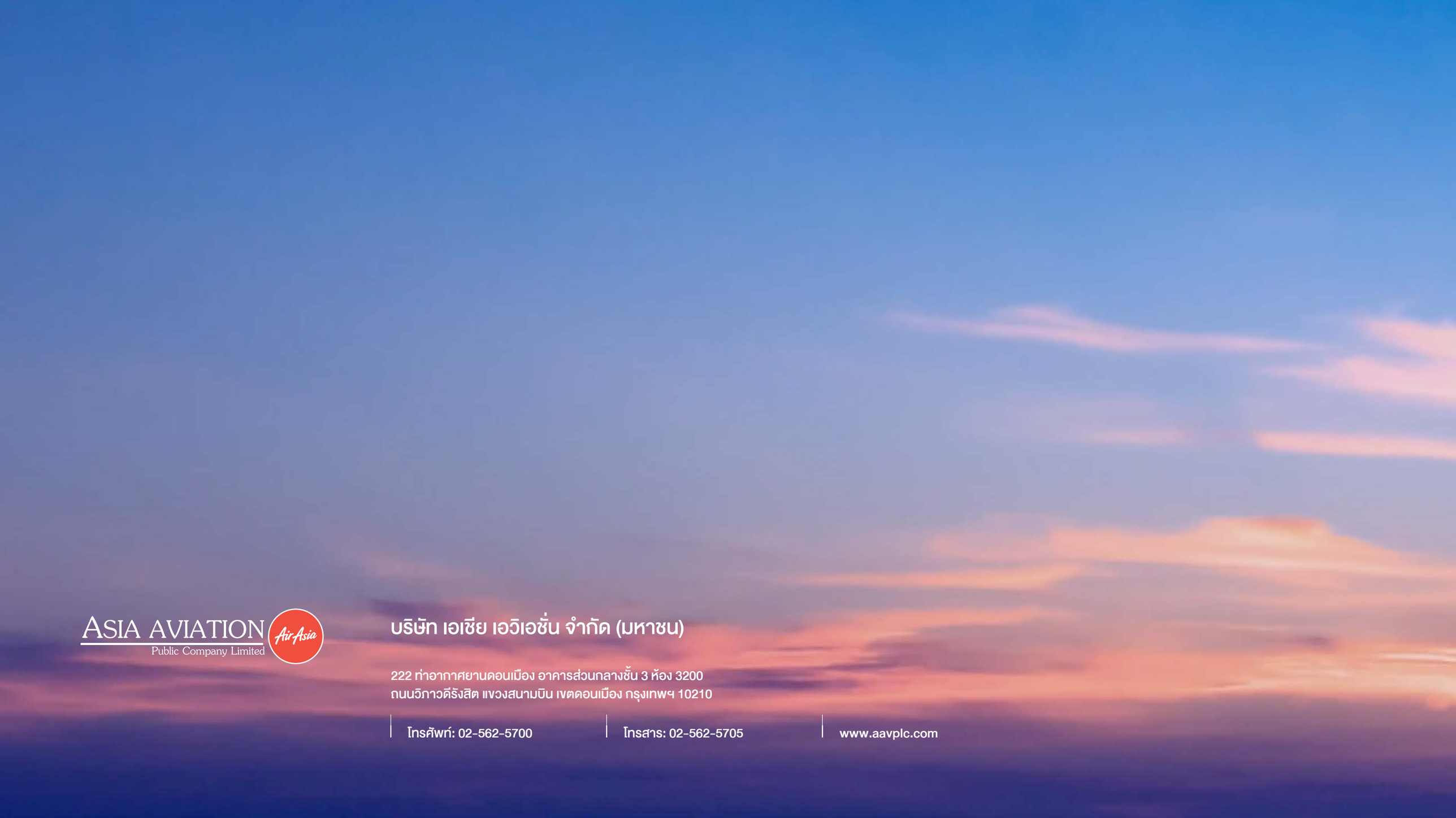
(หน่วย : พันบาท)

	งบการเงินรวม	
	ตามที่จัดประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	1,266,806	898,714
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	2,687,676	3,055,768
รายได้รับล่วงหน้า	4,020,496	4,750,937
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	4,868,228	4,137,787

การจัดประเภทรายการบัญชีดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไว้เดิม

41. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2567



ASIA AVIATION Public Company Limited

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้อง 3200
ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210

โทรศัพท์: 02-562-5700 | โทรสาร: 02-562-5705 | www.aavplc.com