

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555

สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ 1 บริษัทที่ออกหลักทรัพย์	ส่วนที่ 1 หน้า 1
1. ข้อมูลทั่วไป	1
2. ปัจจัยความเสี่ยง	3
3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	8
4. การประกอบธุรกิจของแต่ละผลิตภัณฑ์	12
5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	29
6. ข้อพิพาททางกฎหมาย	34
7. โครงสร้างเงินทุน	35
8. การจัดการ	39
9. การควบคุมภายใน	73
10. รายการระหว่างกัน	75
11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน	95
12. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง	116
ส่วนที่ 2 การรับรองความถูกต้องของข้อมูล	ส่วนที่ 2 หน้า 1
เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุมของบริษัท	เอกสารแนบ 1
เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	เอกสารแนบ 2

ส่วนที่ 1 บริษัทที่ออกหลักทรัพย์

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	: บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV")
ประเภทธุรกิจ	: ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 99 อาคารโอเอสซี ชั้น 1 หมู่ที่ 5 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ 10540 โทรศัพท์: 02-315-9800 โทรสาร: 02-315-9801
เว็บไซต์	: www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107554000313
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	: ทุนสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

1.2. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	: บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	: ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 99 อาคารโอเอสซี ชั้น 1 หมู่ที่ 5 ถนนกิ่งแก้ว ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี สมุทรปราการ โทรศัพท์: 02-315-9800 โทรสาร: 02-315-9801
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555	: ทุนสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	: 55.0%

1.3. ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์ : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด
62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย
กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์: 02-229-2800
โทรสาร: 02-359-1259
เว็บไซต์: www.tsd.co.th

ผู้สอบบัญชี : บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซีทีทาวเวอร์
179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์: 02-286-9999, 02-344-1000
โทรสาร: 02-286-5050
เว็บไซต์: www.pwc.com/th

2. ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission : COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

2.1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2.1.1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมียุทธศาสตร์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

2.1.2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 44.4 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการบินเปลี่ยนแปลงของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสม และยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

2.1.3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุลซึ่งรวมถึงดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวน ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับบจ. ไทยแอร์เอเชีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสถานะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

2.1.4. บริษัท อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชียมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

2.2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.2.1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิด

การเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกละเส้นทางการบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้นภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อ นายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้นที่บังคับใช้ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และบจ. ไทยแอร์เอเชียเมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้นถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัท จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญ และการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางการบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นร้อยละ 40 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 60 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

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

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันที่หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

2.2.3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AirAsia Berhad ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2567 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลาสั้น ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศ

อินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียเอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่หนึ่ง เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ราย และกรรมการอิสระจำนวน 1 ราย จากจำนวนกรรมการ 8 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญา ระหว่างผู้ถือหุ้น ”

2.2.4. บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 78 ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard และ American Express เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้ บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

2.2.5. บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 27 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานี้

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและต้นทุนในการบริการต่ำ

3. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

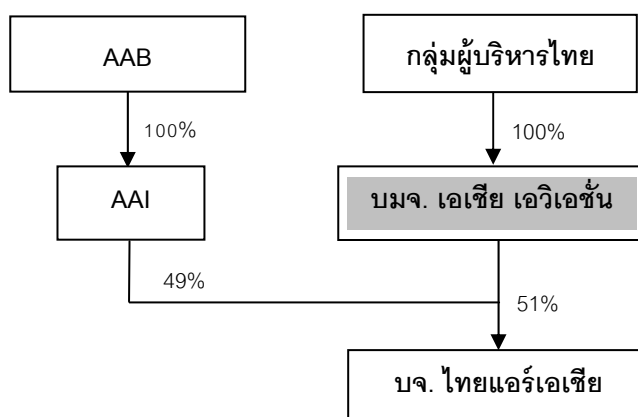
3.1. ความเป็นมา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพียงแห่งเดียว 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 จากนายทศพล แบลเวลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นเข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยจะส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

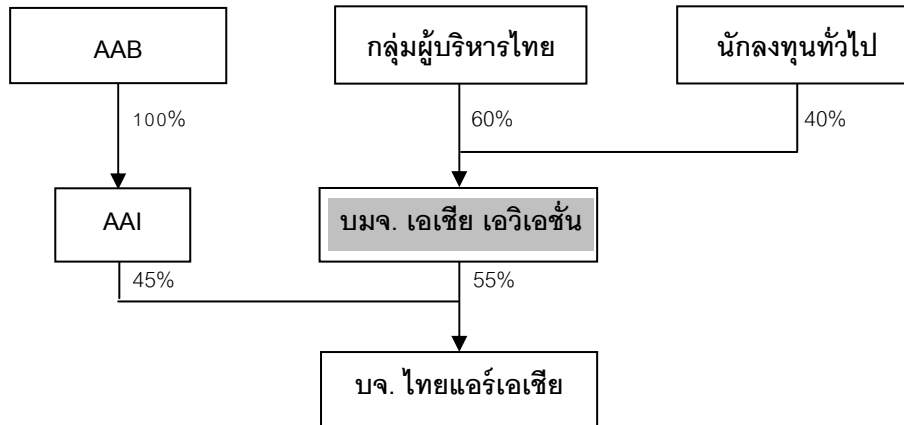
สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่สองราย ได้แก่ (1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ (2) AirAsia Investment (AAI) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็น บริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AirAsia Berhad (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AirAsia Berhad เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

3.2. โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ก่อน IPO เป็นดังนี้



โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท หลัง IPO ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นดังนี้



3.3. พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2547	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้าไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์
กุมภาพันธ์ 2549	จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
สิงหาคม 2553	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบไปด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

ปี	เหตุการณ์
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 174 เที่ยวบินต่อวันไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

3.4. ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจแกนหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย มีวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำที่สุดในทุกๆ ตลาด โดยไม่ลดทอนคุณภาพการให้บริการโดยมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินดอนเมือง) และจังหวัดภูเก็ต ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของไทยแอร์เอเชียได้

บจ. ไทยแอร์เอเชียนำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเชีย” ในประเทศมาเลเซีย บริษัทฯ เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ต่ำ ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อ 9 ปีที่แล้วหรือในปี 2547

3.5. โครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ จะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียซึ่งเป็นบริษัทแกนเป็นหลัก

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ถึง 2554 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	10,260.3	80.0	13,007.5	77.6	15,536.9	78.2
รายได้ค่าน้ำหนักและค่าบริการ อื่นๆ	1,538.9	12.0	2,805.3	16.7	3,455.8	17.4
รายได้จากการขายบนเครื่องบิน	135.3	1.1	185.5	1.1	196.7	1.0
รายได้จากค่าระวางขนส่ง	164.2	1.3	159.3	1.0	159.5	0.8
รวมรายได้จากการขายและ ให้บริการ	12,098.7	94.4	16,157.6	96.4	19,348.9	97.4
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	356.8	2.8	155.3	0.9	68.4	0.3
รายได้อื่นๆ	363.0	2.8	451.1	2.7	450.1	2.3
รวมรายได้อื่น	719.8	5.6	606.4	3.6	518.5	2.6
รวมรายได้จากการขายและ ให้บริการและรายได้อื่น	12,818.5	100.0	16,764.0	100.0	19,867.4	100.0

4. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

4.1. การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

4.1.1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาต่ำกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 8.3 ล้านคน โดยร้อยละ 59.7 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและอีกร้อยละ 40.3 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมา

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2553	2554	2555
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	7.3	8.6	10.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน).....	5.7	6.9	8.3
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾ .	78	80	82
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽²⁾	7,605	9,199	10,499
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽³⁾	5,923	7,389	8,618
ค่าโดยสารเฉลี่ย ⁽⁴⁾ (บาท)	1,804	1,942	1,977
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁵⁾ (RASK) (บาท)	1.59	1.76	1.84
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁶⁾ (CASK) (บาท)	1.39	1.58	1.69
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) ⁽⁷⁾ (บาท)	0.87	0.89	0.94
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	19	22	27

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม

	2553	2554	2555
จำนวนเที่ยวบิน.....	41,823	47,579	56,067
ระหว่างประเทศ.....	17,577	20,251	23,224
ภายในประเทศ.....	24,246	27,328	32,843
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽¹⁰⁾	1,032	1,074	1,040
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽¹¹⁾	9.9	11.5	11.5
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท).....	1,686.7	2,627.2	2,940.6
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท).....	296	383	354
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล).....	1.34	1.60	1.87
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท ⁽¹²⁾ (ดอลลาร์ สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล).....	88.3	124.0	126.7
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹³⁾	88	84	83

- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยผู้โดยสาร
- 5) คำนวณโดยนำรายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 10) คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของบริษัทสำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- 11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

4.1.1.1. เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลา

ของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่ดอนเมืองและภูเก็ต)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 30 เมืองใน 8 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 18 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 12 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 20 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 18 เส้นทาง

เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555		
วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์	
ระหว่างประเทศ:		
จากกรุงเทพฯ ไปยัง:		
สิงคโปร์.....	16 กุมภาพันธ์ 2547	35
ภูเก็ตและไปถึงสิงคโปร์	31 ตุลาคม 2550	7
กัวลาลัมเปอร์.....	16 มิถุนายน 2547	21
ป็นัง.....	16 มิถุนายน 2547	7
มาเก๊า.....	5 กรกฎาคม 2547	28
ฮานอย.....	17 ตุลาคม 2548	7
พนมเปญ.....	1 พฤศจิกายน 2548	7
ย่างกุ้ง.....	16 สิงหาคม 2549	21
เซินเจิ้น.....	15 กรกฎาคม 2550	7
นครโฮจิมินห์.....	4 เมษายน 2551	21
ฮ่องกง.....	26 ตุลาคม 2551	14
บาห์ลี.....	20 มกราคม 2552	7
กวางโจว.....	20 มกราคม 2552	7
โกลกาตา.....	1 ธันวาคม 2553	7
เซินไน.....	23 มีนาคม 2555	5
ฉงชิ่ง.....	23 มีนาคม 2555	7
มัณฑะเลย์.....	4 ตุลาคม 2555	4
คูฮั่น.....	19 ตุลาคม 2555	7
ซีอาน.....	16 พฤศจิกายน 2555	7
รวม		226

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
จากภูเก็ตไปยัง:		
ฮ่องกง.....	15 พฤศจิกายน 2552	7
รวม		7
จากเชียงใหม่ไปยัง:		
มาเก๊า.....	22 พฤษภาคม 2555	7
รวม.....		7
รวมระหว่างประเทศ.....		240
ภายในประเทศ:		
จากกรุงเทพฯ ไปยัง:		
ภูเก็ต.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	56
หาดใหญ่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	49
เชียงใหม่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	56
เชียงใหม่ราย.....	28 มีนาคม 2547	21
อุดรธานี.....	7 เมษายน 2547	21
อุบลราชธานี.....	16 มิถุนายน 2547	14
นราธิวาส.....	9 กุมภาพันธ์ 2548	7
กระบี่.....	22 กุมภาพันธ์ 2549	35
สุราษฎร์ธานี.....	1 เมษายน 2549	21
นครศรีธรรมราช.....	19 พฤศจิกายน 2551	14
ตรัง.....	15 มกราคม 2555	21
นครพนม.....	15 มกราคม 2555	7
รวม.....		322
จากภูเก็ตไปยัง:		
กรุงเทพ	15 พฤศจิกายน 2552	7
เชียงใหม่.....	3 ธันวาคม 2552	14
อุดรธานี.....	21 ธันวาคม 2552	7
รวม		28

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
จากเชียงใหม่ไปยัง:		
กรุงเทพ.....	24 มกราคม 2554	4
หาดใหญ่.....	24 มกราคม 2554	7
อุบลราชธานี.....	16 พฤศจิกายน 2554	3
รวม.....		14
รวมภายในประเทศ.....		364
รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ.....		604

4.1.1.2. เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และญี่ปุ่น ครอบคลุมจุดหมายปลายทางทั้งเครือข่ายจำนวน 95 แห่ง ใน 18 ประเทศ

4.1.1.3. การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนเส้นทางบินหรือยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 9 เส้นทางอันได้แก่ กรุงเทพ – นครพนม กรุงเทพ – ตรัง กรุงเทพ – เชียงใหม่ กรุงเทพ – โคโลมโบ กรุงเทพ – ฉะเชิงเทรา – มัตตะเลย์ กรุงเทพ – อุซัน กรุงเทพ – ซืออาน และ เชียงใหม่ – มาเก๊า โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะที่เดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่มเพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่างๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

4.1.2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้ช่องทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 13.9 ร้อยละ 16.3 และร้อยละ 15.2 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

4.1.2.1. บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- **การลงทะเบียนสัมภาระ (Check-in luggage):** อัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องลงทะเบียน และเวลาในการแจ้งความจำเป็นในการลงทะเบียนสัมภาระของผู้โดยสาร ในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ลงทะเบียนไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่า 15 กิโลกรัม ณ จุดเช็คอิน สายการบินจะคิดค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- **การเลือกที่นั่ง:** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้หากชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน) และ สำหรับที่นั่งอื่นๆ

- **การลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬา:** ผู้โดยสารสามารถลงทะเบียนอุปกรณ์กีฬาเพื่อนำขึ้นเครื่องบินหากชำระค่าธรรมเนียม เช่น ไม้กอล์ฟ ถุงอุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น หรืออุปกรณ์กีฬาขนาดใหญ่กว่าปกติอื่นๆ ซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม นอกเหนือจากสัมภาระที่ลงทะเบียน

- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง:** ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เทลไก้โลดส์ ต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงชื่อ และเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **การชำระเงินด้วยบัตรเครดิต:** ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตโดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในกรณีดังกล่าว

- **การประกันภัยการเดินทาง (AA Insure):** ผู้โดยสารสามารถรับความคุ้มครองการประกันภัยการเดินทางภายใต้บริการ AA Insure ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อสัมภาระและผลกระทบต่อบุคคล และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บจ. กรุงไทยพานิชประกันภัย ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว

4.1.2.2. บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อยืดลายกราฟิก) อุปกรณ์ในการเดินทาง (เช่น ที่ชาร์จโทรศัพท์และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อกสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน ดิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

4.1.2.3. บริการอื่นๆ

การให้บริการสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการให้บริการพื้นที่โฆษณาบนตำแหน่งต่างๆ ในเครื่องบินแต่ละลำ เช่น ช่องเก็บของเหนือศีรษะ ถาดอาหาร พื้นที่ภายในห้องน้ำ ด้านหลังของที่นั่งแต่ละที่ และด้านหลังบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding pass)

แอร์เอเชีย โโก / แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Go/ AirAsia Expedia)

แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทวีร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โโก และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสาร ซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

พื้นที่วางสินค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดการให้บริการพื้นที่วางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสาร พัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชียคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่วางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบินเท่านั้น

4.1.3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลาย ต่อเส้นทางบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้า

เร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) ได้ โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้ว ต่ำกว่าคู่แข่งของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันนี้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดต่ำกว่าราคาขั้นต่ำอยู่แล้วของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4.1.4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และการขายทางอ้อม โดยการเดินทางทั้งหมดจะดำเนินการผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 78 การขายตรงที่ร้อยละ 19 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 3

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชียขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีอัตโนมัติ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 นั้น เป็นร้อยละ 78 เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 75 ในปีก่อนหน้า ซึ่งบจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 19 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ในปี 2555 โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต และกรณีสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ยังสามารถชำระด้วยเงินสดผ่านทางสาขาของ

ธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ ได้อีกด้วย

การขายทางอ้อม

จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นร้อยละ 3 ปี 2555

การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภทได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียน และคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.1.5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมของชื่อทางการค้าแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าดังกล่าวจาก AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB เพื่อให้ AAB ให้บริการทางการตลาดบางประเภทแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และกิจกรรมทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุและป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) เพื่อโฆษณาค่าโดยสารราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอมูลค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ต่ำอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

4.1.6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 83 ในปี 2555 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจประกันว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

4.2. การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

4.2.1. ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 27 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 26 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 25 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 2 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปีในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 7 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีคุณภาพน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 2 ปี 8 เดือน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบบวบยอดให้กับแอร์บัส - บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก และได้รับมอบเครื่องบินก่อนสายการบินที่ไม่ใช่ของกลุ่มแอร์เอเชีย

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าวสำหรับเครื่องบิน 7 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยมีมูลค่าไม่เกินระหว่าง 425,700,00 - 447,300,000 บาท ต่อโครงการ แล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการ

ส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอมนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

4.2.2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน ปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 มีจำนวน 3,974.0 ล้านบาท 6,405.8 ล้านบาท และ 7,861.2 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 37.6 ร้อยละ 44.0 และ ร้อยละ 44.4 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชียตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และ เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเคลื่อนไหว ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- การชำระเงินล่วงหน้า การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราค่าเช่าใหม่ น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

4.2.3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4.2.4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 30.2 ร้อยละ 30.9 และร้อยละ 30.8 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดการจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดการจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เว้นแต่ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555

4.2.5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่น หรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุง ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (ในสิงคโปร์) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน AirAsia

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 295.8 ล้านบาท

4.3. การดำเนินการอื่นๆ

4.3.1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบ

ข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น

นอกจากนี้ เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินชั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบเครื่องบินลำอื่นๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือนภัยอื่นๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลางอากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของเครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือเมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวมซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่นๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการกิจการทำอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับ

ผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งติดตั้ง ประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

4.3.2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

4.3.3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่เอง รวมถึงบริการลานจอด ในจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

4.3.4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก โดย

ได้รับความคุ้มครองมูลค่าไม่เกิน 600 และ 660 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์แล้วแต่กรณี ซึ่งกรณีกรรม ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงต้องรับผิดชอบ ในความเสียหายส่วนแรกไม่เกินมูลค่า 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำ กรณีกรรมประกันภัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งครอบคลุมการประกันภัยทรัพย์สิน การประกันภัยอุบัติเหตุ และการเข้า รักษาตัวในโรงพยาบาลสำหรับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การประกันภัยป้ายโฆษณา ประกันภัยความซื่อสัตย์ของ ลูกจ้าง และการประกันภัยสำหรับเงิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้จัดทำกรณีกรรมประกันภัยที่คุ้มครองการ หยุดชะงักของธุรกิจ โดยที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เคยประสบกับการหยุดชะงักของธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญใดๆ ต่อ ธุรกิจและการดำเนินการ

4.3.5. สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน เชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 neo (new engine option) โดยผ่านทาง AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้น้ำมัน เชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

4.4. สภาพแวดล้อมและการแข่งขัน

4.4.1. สภาพแวดล้อม

สภาวะเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำอย่างต่อเนื่องในปีที่ผ่านมาโดยเฉพาะในยุโรปและสหรัฐอเมริกา เหตุการณ์วิกฤต น้ำมันในอิหร่านและสภาพภูมิอากาศที่เลวร้ายทั้งพายุเฮอริเคนและไต้ฝุ่น รวมถึงเหตุการณ์ความรุนแรงในกรุงเทพฯ และ หาดใหญ่ล้วนอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการเดินทางทางอากาศในภาพรวม รวมทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีความ เปลี่ยนแปลงอย่างมาก

อย่างไรก็ดี อุทกภัยในประเทศไทยในปี 2554 ได้กลับเข้าสู่สภาวะปกติ ทำให้ประเทศไทยกลับมาพร้อมต้อนรับ นักท่องเที่ยวอีกครั้งหนึ่ง โดยมีการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งเห็นได้ชัดจากจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติกว่า 22.3 ล้านคนที่เข้ามาในประเทศไทย จากข้อมูลตัวเลขของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา คิดเป็นการเติบโตร้อยละ 16 ต่อปี และ ยังมีแนวโน้มที่จะขยายตัวต่อจากการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของไทย นอกจากนี้ การเดินทางทางอากาศที่ง่ายและ สะดวกขึ้นจากการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำยังส่งผลให้การท่องเที่ยวและการติดต่อระหว่างกันภายในภูมิภาค เพิ่มขึ้น รวมทั้งการเปิด AEC ที่จะมาถึงยังจะเร่งให้มีการเติบโตมากขึ้นด้วย

นโยบาย “เปิดเสรีน่านฟ้า” ที่จะเกิดขึ้นในปี 2558 จะส่งผลให้มีการติดต่อธุรกิจระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนมากยิ่งขึ้น และเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน ข้อจำกัดบางประการในอุตสาหกรรมจะถูกยกเลิกและจะกระตุ้นความ ต้องการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค ส่งผลให้การแข่งขันอาจสูงขึ้นทั้งจากสายการบินที่มีอยู่และคู่แข่งที่จะเข้าเพิ่มเติม เนื่องจากตลาดมีความน่าสนใจมากขึ้น ไทยแอร์เอเชียได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและ ระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูง ทบพทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับ โอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transportation Association : IATA) คาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศของโลกในปี 2556 ที่จะเติบโตขึ้นร้อยละ 4.5 ซึ่งน้อยกว่าการคาดการณ์ในปี 2555 ที่ร้อยละ 5.3 ผลกระทบที่มวลรวมประชากรของโลกในปี 2556 คาดว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 2.5 ขณะที่ราคาน้ำมันคาดว่าจะทรงตัวในระดับเดียวกับปี 2555 แม้ว่าเศรษฐกิจมหภาคในยุโรปและสหรัฐอเมริกายังไม่สามารถฟื้นตัว ทว่าภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะยังคงเข้มแข็งในเชิงการเติบโตเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่น

4.4.2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและความถี่ในการให้บริการในลักษณะของสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาต่ำโดยสารถจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส และโอเรียนท์ไทย

ในเดือนกรกฎาคม 2555 ไทยสไมล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย และใช้รหัสสายการบินเดียวกันได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องบินแบบ A320 ไทยสไมล์กำหนดราคาตั้งอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตั๋วการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ไทยสไมล์มีเครื่องบินแบบ A320 จำนวน 4 ลำ

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่ายกว้างขวาง มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 11 แห่ง โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น อาทิ นกแอร์ (บริษัทในเครือของ การบินไทย) และสายการบินโอเรียนท์ไทย

4.5. กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและสนุกสนานในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มปริมาณการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะตลาดในประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตั๋วเครื่องบินแล้ว ไทยแอร์เอเชียยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อสร้างสินค้าและบริการให้ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ บริษัทยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำเพื่อประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น เช่น การย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมือง เป็นต้น กล่าวโดยสรุป ไทยแอร์เอเชียสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดต่อขนาดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

5. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

5.1. เงินลงทุน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงเป็นเงินลงทุน โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเงินลงทุนใน บจ.ไทยแอร์เอเชียเพียงบริษัทเดียวและแสดงตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 3,067 ล้านบาท

5.2. สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน หรือสิ่งก่อสร้างใดๆ

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยในปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีสินทรัพย์ถาวรหลักอื่นที่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ปรากฏในงบการเงินรวมจึงเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกือบทั้งหมด โดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 2,923.6 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หรือคิดเป็นร้อยละ 8.9 ของสินทรัพย์รวม ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 (ล้านบาท)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	24.6
คอมพิวเตอร์	21.3
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	5.5
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	45.4
ยานพาหนะ	23.9
เครื่องบิน	2,485.6
อะไหล่เครื่องบิน	295.8
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	21.4
รวม	2,923.6

รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีดังนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 (ล้านบาท)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	24.6
คอมพิวเตอรื	21.3
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	5.5
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	45.4
ยานพาหนะ	23.9
เครื่องบิน	2,485.6
อะไหล่เครื่องบิน	295.8
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	21.4
รวม	2,923.6

5.3. สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 14,867.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 45.0 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856.0 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ระหว่างติดตั้งจำนวน 12.5 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางการบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) โดยสิทธินี้จะยังคงอยู่กับบริษัทตราบินที่ ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางการบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 11.8 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

5.4. ค่าความนิยม

บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวน 7,415 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 22.5 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย .โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้อาทิเช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น อยู่ระหว่างการคำนวณหามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาและกำลังพิจารณาการปันส่วนต้นทุนการรวมธุรกิจ ซึ่งส่งผลให้อาจมีการปรับปรุงค่าความนิยมข้างต้นให้ถูกต้องตามมูลค่ายุติธรรม โดยผลของการปันส่วนต้นทุนการรวมธุรกิจคาดว่าจะแล้วเสร็จภายใน 12 เดือนนับจากวันที่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยในวันที่ 4 พฤษภาคม 2555

5.5. เครื่องหมายการค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 โดย AAB ให้สิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Basis) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ในประเทศไทยเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้ชื่อทางการค้า "AirAsia" (ซึ่งรวมถึงการนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของชื่อบริษัทไทยแอร์เอเชีย ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า) โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Branding Guidelines) ที่กำหนดไว้ รวมถึงใช้เพื่อการสื่อสารทางการตลาด ซึ่งสัญญานี้มีระยะเวลา 5 ปี โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจขอขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปได้ครั้งละ 5 ปี โดย บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีหนังสือบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาสัญญาไปยัง AAB ล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 ปี ก่อนระยะเวลาของสัญญาจะสิ้นสุดลง และสัญญายังไม่ถูกยกเลิกโดยชอบด้วยกฎหมายก่อนมีการส่งคำบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าว

บจ.ไทยแอร์เอเชียต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยต้องชำระทุกๆ ไตรมาสโดยคำนวณค่าธรรมเนียมจากงบการเงินรายไตรมาสของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เมื่อสิ้นสุดแต่ละไตรมาส และปรับค่าธรรมเนียมตามงบการเงินของรอบปีที่ได้มีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีแล้ว

ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับจดหมายจาก AAB ให้ยกเว้นการคิดค่าใช้เครื่องหมายการค้าเป็นระยะเวลา 1 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555

5.6. สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการทำสัญญาเช่าทรัพย์สินระยะยาวที่สำคัญที่มีอายุมากกว่า 3 ปีขึ้นไป เพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจ ยกเว้นสัญญาเช่าเครื่องบิน ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เช่าพื้นที่อาคารเพื่อใช้เป็นสำนักงาน นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เช่าพื้นที่สำหรับลานจอดเครื่องบินและพื้นที่สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ กับท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งได้มีการทำสัญญาเช่าคลังสินค้า เพื่อใช้เป็นที่เก็บสินค้าขายบนเครื่องบิน และเก็บสิ่งของต่างๆ โดยสัญญาส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 1 ปี ถึง 3 ปี

5.7. การเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 27 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AirAsia (Mauritius) Limited (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 25 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 2 ลำ ใช้สำหรับการบินภายในประเทศและภูมิภาค มีอายุเฉลี่ยที่ 2 ปี 8 เดือน ณ สิ้นปี 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 25 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปี สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนตุลาคม 2562 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนตุลาคม 2567 มียอดคงเหลือของภาระผูกพัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 28,831.1 ล้านบาท ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ภายใต้สัญญาทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าในเดือนกันยายน และเดือนพฤศจิกายน 2567 ตามลำดับ โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้นี้เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 จำนวน 1,920.3 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐตามที่แต่ละสัญญากำหนด พร้อมทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่แต่ละสัญญากำหนด และมีสิทธิที่จะซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

5.8. การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

AAB เข้าทำสัญญาซ่อมแซมและซ่อมบำรุงหลายฉบับ รวมถึงสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services ซึ่งให้บริการครอบคลุมถึงเครื่องบินทุกลำที่กลุ่มแอร์เอเชียใช้อยู่ ตามข้อกำหนดของสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลประโยชน์จากการใช้อัตราค่าธรรมเนียมการซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงที่ได้ตกลงไว้กับกลุ่มแอร์เอเชีย

5.9. นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งเน้นการลงทุนในกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการลงทุนในธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพื่อให้บริษัทฯ เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ การขออนุมัติจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่ง

ทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำ เพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

5.10. นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ส่งตัวแทนของบริษัทฯ ไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อย ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และตามกฎหมายเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

6. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย อย่างมีนัยสำคัญ

7. โครงสร้างเงินทุน

7.1. หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

7.2. ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. นายทศพล แบลเวลด์	1,600,499,800	33.00
2. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	291,499,900	6.01
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	291,000,400	6.00
4. นายปริญญา รัศมีธานินทร์	290,999,900	6.00
5. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	290,999,900	6.00
6. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	176,497,500	3.64
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	145,500,000	3.00
8. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	135,553,500	2.79
9. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	106,050,400	2.19
10. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บลจ. บัวหลวง จำกัด	78,932,000	1.63

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 9 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. ¹	19,600,000	45.00
3. นายทัศนพล แบลเวลด์	1	0
4. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	1	0
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
7. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
8. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
9. นางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100 และประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น

7.3. สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมซึ่งประกอบด้วยผู้บริหาร 6 ท่าน อันได้แก่ นายทัศนพล แบลเวลด์ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ นายธนภัทร งามปลั่ง นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล และ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ("ผู้ถือหุ้นเดิม") ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น เพื่อกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างกัน และการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อเป็นการปฏิบัติให้เป็นตามกฎหมาย ที่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการถือหุ้นของคนต่างด้าวในธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ผู้ถือหุ้นเดิมได้ตกลงว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะดำเนินธุรกิจการถือหุ้นจำนวนร้อยละ 51 หรือมากกว่าใน บจ. ไทยแอร์เอเชียเพียงอย่างเดียว

สัญญาผู้ถือหุ้นได้กำหนดให้หุ้นของบริษัทฯ ที่ถือโดยผู้ถือหุ้นเดิมจำนวนร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดของ บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็น "หุ้นที่ถูกห้ามขาย" (Restricted Shares) และหุ้นส่วนที่เหลือที่ถือโดยคู่สัญญาดังกล่าวเป็น "หุ้นที่ไม่ถูกห้ามขาย" (Free Shares) คู่สัญญาแต่ละรายได้ตกลงที่จะไม่โอนหรือก้อหลักประกันบนหุ้นที่ถูกห้ามขายเป็นระยะเวลาห้า (5) ปีนับจากวันที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนแล้วเสร็จ

หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้า (5) ปีดังกล่าว หากคู่สัญญารายใดประสงค์ที่จะโอนหุ้นที่ถูกห้ามขายให้แก่บุคคลภายนอก ต้องเสนอขายหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นรายอื่นซึ่งเป็นผู้สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นก่อนตามสัดส่วนการถือ

หุ้นของคุณสัญญาอื่นๆ หากคุณสัญญาขายอื่นปฏิเสธไม่ซื้อหุ้นที่เสนอดังกล่าว จึงจะสามารถขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกได้ต่อเมื่อผู้รับโอนได้รับอนุญาตและความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากจำนวนผู้ถือหุ้นข้างมากรายอื่นที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นซึ่งถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้นมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่ถือโดยผู้ถือหุ้นรายอื่นดังกล่าว และผู้รับโอนต้องเข้าลงนามในสัญญาเพื่อผูกพันตนตามสัญญาผู้ถือหุ้นด้วย ทั้งนี้ คู่สัญญาจะไม่สามารถโอนหุ้นได้หากการโอนหุ้นอาจเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใดๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นในบริษัท หรือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่ยังคงดำเนินธุรกิจตามปกติ

นอกจากนี้ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้าปีดังกล่าว คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้ตกลงที่จะไม่ก่อหลักประกันในหุ้นที่ถูกห้ามขาย เว้นแต่การก่อหลักประกันดังกล่าวจะยังคงเป็นไปตามกฎหมายหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นในบริษัท หรือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่ยังคงดำเนินธุรกิจตามปกติ และคู่สัญญารายอื่น ทั้งหมดได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย โดยจะฝากหุ้นที่มีข้อจำกัดดังกล่าวไว้กับศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ หรือผู้รับฝากหลักทรัพย์รายอื่นหรือตัวแทนผู้ดูแลทรัพย์สิน (Escrow Agent)

7.4. สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับ AAI, AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้แก่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและการให้บริการเสริมอื่นๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No frills) และธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการเดินอากาศในประเทศไทย และบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว คู่สัญญาตกลงกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องว่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็น และโครงสร้างพื้นฐานแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บนเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การโอนหุ้น

ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทในเครือใดๆ ของตนได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่ผู้โอนที่มีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องมิหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จะขาย

การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ จะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใดๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชียในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่กรณีเส้นทางบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าว โดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ จะไม่ดำเนินธุรกิจใดๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่คู่สัญญาฝ่ายใดในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยหรือในมาเลเซีย เป็นระยะเวลา 3 ปีนับจากเลิกสัญญา

การบอกเลิกสัญญา

ทั้งนี้ อาจมีการบอกเลิกสัญญาได้เมื่อ (1) มีการทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญา (2) AAI หรือ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พร้อมด้วยบริษัทในเครือของแต่ละฝ่าย ถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้นน้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย (3) คู่สัญญาไม่มีสิทธิและหน้าที่ใดๆ ต่อไปภายใต้สัญญานี้ อันเป็นผลมาจากการที่คู่สัญญาและบริษัทในเครือของตนไม่ได้ถือหุ้นใดๆ ใน บจ. ไทยแอร์เอเชียอีกต่อไป (4) มีมติพิเศษให้เลิก บจ. ไทยแอร์เอเชียหรือมีการดำเนินการให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีการชำระบัญชี หรือ (5) นำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

7.5. นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

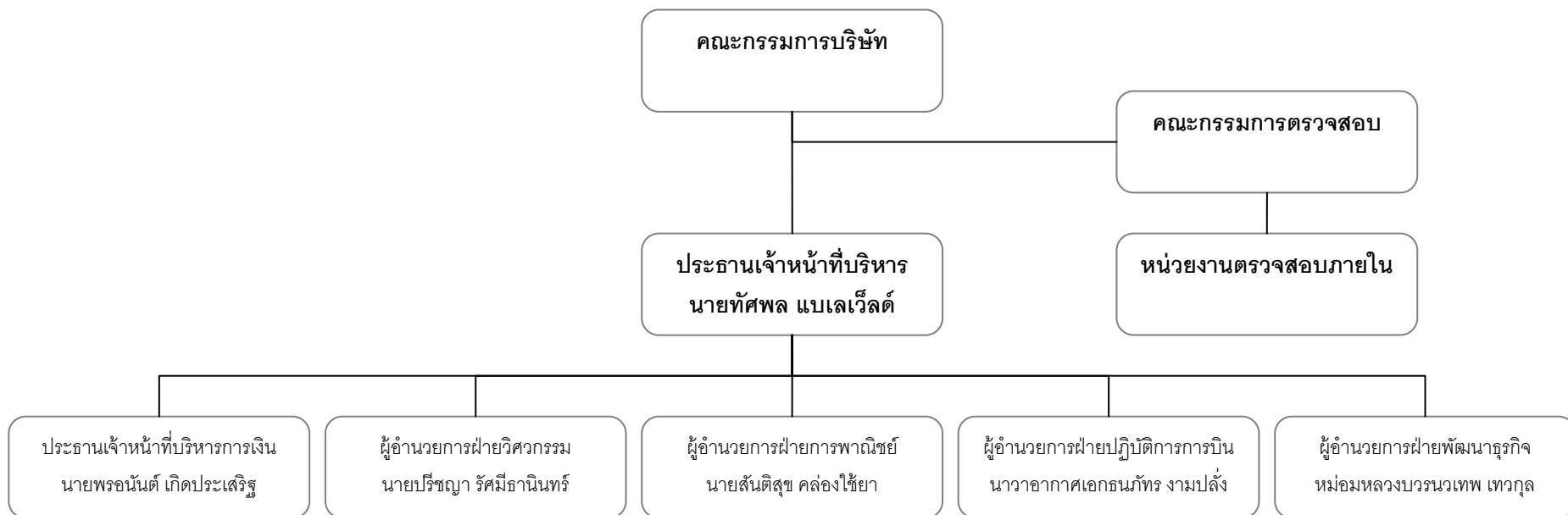
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควร

8. การจัดการ

โครงสร้างองค์กรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



โครงสร้างการจัดการ

คณะกรรมการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โครงสร้างองค์กรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการจำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1 นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2 นายทัศพล แบลเวลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8 นายดิศธร วัชรโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9 นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

โดยมีนางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นายทัศพล แบลเวลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือ นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยตามที่ฝ่ายจัดการจัดทำและนำเสนอต่อ คณะกรรมการ และกำกับการดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายจัดการ หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการ ตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย
7. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าว อย่างมีประสิทธิภาพ
8. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม
9. แต่งตั้งเลขาธิการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
10. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
11. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยงบการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
12. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดของรอบปีบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
13. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือผู้รับมอบอำนาจจาก คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถถอนมติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ใน ประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ

บริษัทย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติไว้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นั้น จะมีการกำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้งที่ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สอง ภายหลังจากจดทะเบียนบริษัทนั้น ให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

การคัดเลือกกรรมการอิสระ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

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

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดา มารดา 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 ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจรรย์ญาณ อย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ใน ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของ สำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นทางการเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2555

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
	ปี 2555
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ¹	1/6
2. นายทัศพล แบลเวิร์ด	6/6
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	6/6
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	6/6
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	5/6
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	6/6
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6
8. นายดิศธร วัชโรทัย	5/6
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6

หมายเหตุ ¹ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2555

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายดิศธร วัชโรทัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือการว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

- (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ ละท่าน
- (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตาม กฎบัตร (charter)
- (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความ รับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำ ดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่ คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
- (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

หากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลา ข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มอบหมายด้วยความเห็นชอบจาก คณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจาก กรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และ ต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจ ควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

คณะผู้บริหาร (ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดคบนิยามในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 รายชื่อผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศนพล แบลเวิร์ด	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

หมายเหตุ * ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายชื่อที่กล่าวมา และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ และงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งนางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณ เป็นเลขานุการบริษัท โดยมี หน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

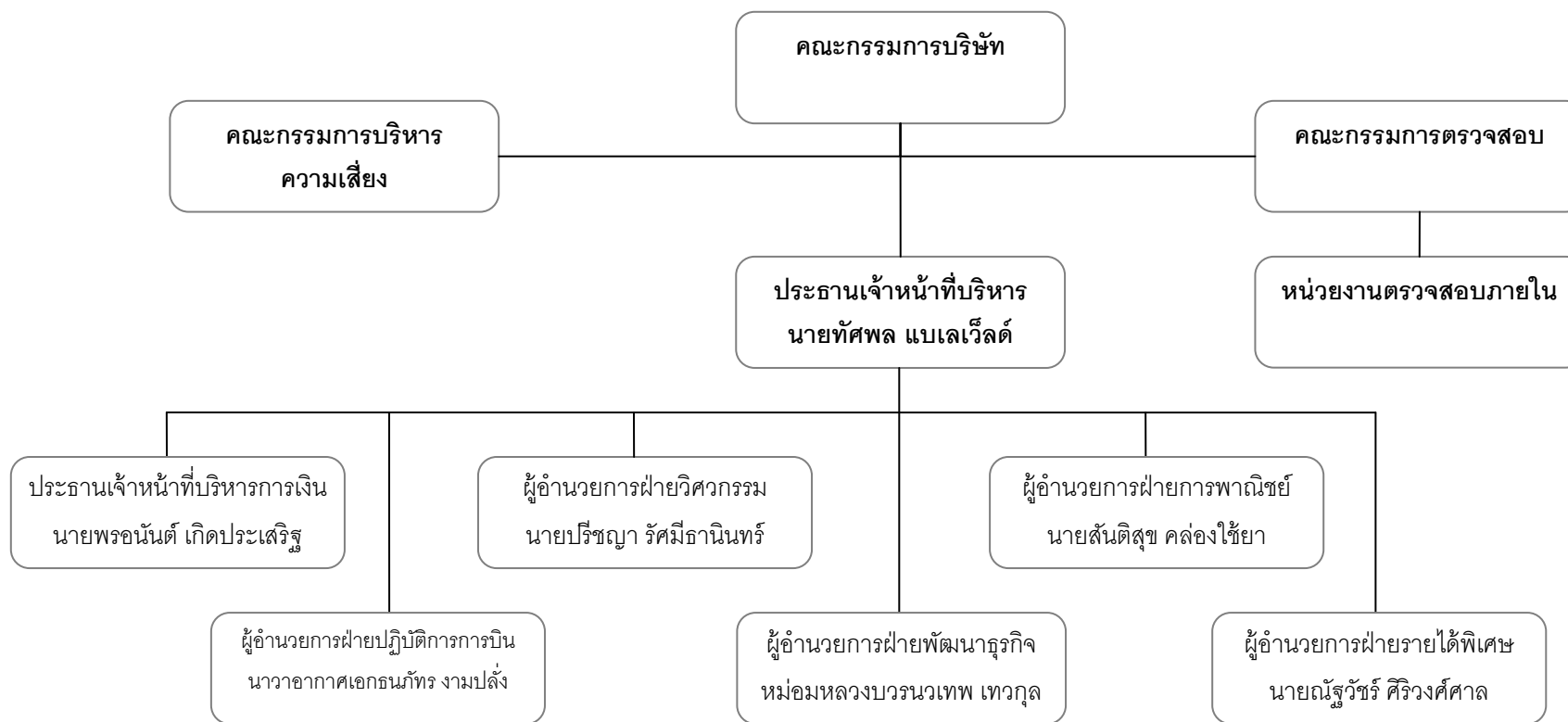
การสรรหากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการสรรหา (Nominating Committee) เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่งครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันจะหารือร่วมกัน เพื่อพิจารณาคัดเลือกกรรมการโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหา โดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องมิใช่คุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และ

กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการมีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี)

ทั้งนี้ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน

โครงสร้างองค์กรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างองค์กรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยคณะกรรมการดังนี้

(1) คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 8 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธารินนท์ ¹	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายทัศพล แบเลเวิร์ต	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายปรีชญา รัตมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริตชวน	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

หมายเหตุ ¹ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

โดยมี นางสาวหทัยมาศ เกษมสุวรรณเป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายทัศพล แบเลเวิร์ต ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือนายปรีชญา รัตมีธานินทร์ หรือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส หรือนายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บจ.ไทยแอร์เอเชีย .

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

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัท หรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบกิจการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในช่วงเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ด้วยตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนองหลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับประกัน ค้ำประกัน การปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้รับการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี งบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท

13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สิทธิทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการ บจ.ไทยแอร์เอเชียนั้น จะมีกำหนดไว้ใน . ข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้

- (1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 2 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”)
- (2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 3 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”)
- (3) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คนเป็นกรรมการอิสระ

หมายเหตุ กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

การคัดเลือกกรรมการอิสระ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

การคัดเลือกกรรมการอิสระเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุม ทั้งหมด
	ปี 2555
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ¹	0/4
2. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	1/4
3. นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2/4
4. นายทัศพล แบลเวิร์ด	4/4
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/4
6. นายปรีชญา รัศมีวานินทร์	4/4
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/4
8. นายอหัมัด ฟาริด บิน ริตชวน	0/4

หมายเหตุ ¹ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

(2) คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ¹	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายอหัมัด ฟาริด บิน ริตชวน	กรรมการตรวจสอบ

หมายเหตุ ¹ ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบ

การคัดเลือกกรรมการตรวจสอบเหมือนกันกับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนนี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

(3) คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบลเวิร์ด	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายณัฐวัชร ศิริวงศ์ศาล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหาร ความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร (ตามคำนิยามผู้บริหาร* ของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ที่ กจ. 17/2551 เรื่อง การกำหนดบทบาทในประกาศเกี่ยวกับการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม))

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
• นายทัศพล แบลเวลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
• นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
• นายปรัชญา รัตมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
• นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
• นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
• หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
• นายณัฐวัชร ศิริวงศ์ศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

หมายเหตุ *ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร(Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
3. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ

6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วง ที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

การสรรหากรรมการและผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจัดตั้งคณะกรรมการสรรหา (Nominating Committee) เมื่อกรรมการที่ดำรงตำแหน่ง ครบวาระ หรือมีเหตุจำเป็นที่จะต้องแต่งตั้งกรรมการเพิ่ม คณะกรรมการที่ดำรงตำแหน่งในปัจจุบันจะพิจารณาคัดเลือก กรรมการโดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการสรรหา โดยพิจารณาถึงความรู้ความสามารถ รวมถึงประสบการณ์การทำงาน ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็น ประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกำหนด โดยภายหลังจากที่ประชุมคณะกรรมการมีมติแต่งตั้งแล้ว จะเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุม และออกเสียงลงคะแนน

คำตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

คำตอบแทนของกรรมการ และผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

- (1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555
- (ก) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 4 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.5 ล้านบาท โดยคำตอบแทนดังกล่าวเป็นคำตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล/ตำแหน่ง	คำตอบแทนรวม (บาท)
1. นายอารักษ์ ชลธารินทร์ / ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	250,000
2. นายดิศธร วัชรโรทัย / กรรมการตรวจสอบ	1,110,000
3. นายณัฐวุฒิ ภาไกรมย์ / กรรมการตรวจสอบ	1,110,000
4. นายพงศธร สิริโยธิน / ประธานกรรมการ ตรวจสอบ *	1,030,000

* ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555

- (ข) ในปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มิได้จ่ายคำตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

(2) คำตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี ซึ่งกรรมการจะได้รับสิทธิดังกล่าว เฉพาะในขณะดำรงตำแหน่งกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น

คำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นธุรกิจหลัก

(1) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- (ก) คำตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 0.7 ล้านบาท โดยคำตอบแทนดังกล่าวเป็นคำตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

ชื่อ-นามสกุล/ตำแหน่ง	คำตอบแทนรวม (บาท)
1. นายณัฐวุฒิ ภาไกรมย์ / กรรมการตรวจสอบ	280,000
2. นายพงศธร สิริโยธิน / ประธานกรรมการ ตรวจสอบ *	400,000

* ลาออกจากตำแหน่งเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555

(ข) ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 7 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 58.0 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

(2) ค่าตอบแทนอื่น

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย(รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี ซึ่งกรรมการจะได้รับสิทธิดังกล่าว เฉพาะในขณะที่ยังดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,222 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
นักบินและนักบินผู้ช่วย	260
ลูกเรือ	483
การดำเนินการภาคพื้นดิน	873
วิศวกรรม	191
การตลาด	17
สำนักงานใหญ่	238
อื่นๆ	160
รวม	2,222

ภูมิศาสตร์	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
------------	--------------------------

ภูมิศาสตร์	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555
กรุงเทพฯ	1,737
ภูเก็ต	154
เชียงใหม่	94
อื่นๆ	237
รวม	2,222

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

ค่าตอบแทนบุคลากร

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 1,863.8 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

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

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ ("BAC") โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือน (CAA) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน และพนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าหลักสูตรได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มี นักบิน 260 คน และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 480 คนภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยาน โดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบัน นักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ซึ่งดำเนินการโดย AirAsia Academy ซึ่งตั้งอยู่ในกัวลาลัมเปอร์

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลา 60 วัน จัดขึ้นที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสาร การบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลทรงผม และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน และการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขยับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และการวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ AirAsia Academy ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 45 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูเก็ต

การกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการ ผ่านทางกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามแนวทางการกำกับดูแลกิจการที่ดี ซึ่งเป็นไปตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2549 ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด โดยนโยบายในการกำกับดูแลกิจการที่ดีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) ตามแนวทางของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ การกำหนดบทบัญญัติต่าง ๆ จะยึดถือแนวทางให้ปฏิบัติได้จริง นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับ

บริษัทจดทะเบียนปี 2549 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2006) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนด มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนานโยบายที่ครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ โดยแบ่งเป็น 5 หมวดได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การได้รับข่าวสารข้อมูล บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดส่งหนังสือเชิญประชุมผู้ถือหุ้นและเอกสารประกอบให้แก่ผู้ถือหุ้นเป็นการล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน (หรือระยะเวลาอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด) โดยหนังสือเชิญประชุมมีรายละเอียดระเบียบวาระการประชุม เอกสารประกอบระเบียบวาระต่างๆ พร้อมความเห็นของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หนังสือมอบฉันทะตามที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด และรายชื่อของกรรมการอิสระเพื่อให้ผู้ถือหุ้นสามารถเลือกที่จะมอบฉันทะให้เข้าประชุมแทนได้ รวมทั้งแผนที่แสดงสถานที่ประชุม

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้น เพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม

แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควรภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการและผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน ดังนี้
 1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตาม มาตรา 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 รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตาม มาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ลูกค้า

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้า หรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ลูกค้า และ/หรือเจ้าหนี้หรือลูกหนี้

การดำเนินธุรกิจกับลูกค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับลูกค้า การคัดเลือกลูกค้าต้องทำอย่างยุติธรรม ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือว่าลูกค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยึดมั่นในสัญญาและถือปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้เป็นสำคัญ ในการชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และการดูแลหลักประกันต่างๆ

คู่แข่งทางการค้า

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและเป็นธรรม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีนโยบายในการแข่งขันทางการค้าโดยใช้วิธีการใดๆ ให้ได้มาซึ่งข้อมูลของลูกค้าแข่งขันอย่างผิดกฎหมาย และขัดต่อจริยธรรม

สังคมส่วนรวม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการดำเนินธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัท ผ่านกรรมการอิสระ หรือกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ ทั้งนี้ ข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสะจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการส่งการตรวจสอบข้อมูลและหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ www.aavplc.com

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี คุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งการเงินรวมของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณานุมัติต่อไป

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง ในรายงานประจำปี (แบบ 56-2) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ และผู้ลงทุนทั่วไป

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

1. โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจ ทำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่น ๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว

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

ประธานกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน เพื่อเป็นการแบ่งแยกบทบาทอย่างชัดเจน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ

2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ

3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหาร และจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน

6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ

7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

2. คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต

และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ในกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

อย่างไรก็ตาม ในอนาคต บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจสรรหาคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ ขึ้นมาปฏิบัติงานตามที่ได้รับมอบหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น คณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน และคณะกรรมการสรรหา

3. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

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

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะได้จัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผยรายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้ให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

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

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน และนำเสนอรายงานทางการเงินต่อ คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2555 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อ การดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

4. การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณา ก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 7 วัน ก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอ ก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลา ก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการ บริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

5. คำตอบแทน

เนื่องจากปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงได้พิจารณาคำตอบแทนของกรรมการ (ในระหว่างที่ยังไม่มีคณะกรรมการพิจารณาคำตอบแทน) และนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยคำตอบแทนของกรรมการ จะอยู่ในระดับที่ปฏิบัติในอุตสาหกรรม ประสิทธิภาพ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ และอยู่ในระดับที่สามารถเทียบเคียงได้ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

6. การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและให้ความรู้แก่ผู้เกี่ยวข้องในระบบการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เช่น กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการตรวจสอบ ผู้บริหาร เป็นต้น เพื่อให้มีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง

ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่ เลขานุการบริษัทจะจัดให้มีเอกสารข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ รวมถึงจัดให้มีการแนะนำลักษณะธุรกิจและแนวทางการดำเนินธุรกิจให้แก่กรรมการใหม่

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการและผู้บริหารในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย

เอวิเอชั่น ซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน ดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ จัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 พนักงานและลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นและบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตราการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่ กรณี ได้แก่ การตักเตือน งดจ่ายค่า การ ตั ก เ อ ตี อ น

เป็ นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้าง นสภาพการเป็ นพนักงาน วยเหตุใ ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่ กรณี เป็นต้ น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมีได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าจะทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

9. การควบคุมภายใน

9.1. การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯและบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯและบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2555 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทและบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

9.2. รายงานคณะกรรมการตรวจสอบประจำปี 2555

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ได้รับการแต่งตั้ง ณ การประชุมผู้ถือหุ้นเมื่อ วันที่ 26 ธันวาคม 2554 ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมีนาย พงศธร สิริโยธิน เป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ นายดิศธร วัชรโรทัย และนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการ และหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

ต่อมาเมื่อวันที่ 21 กันยายน 2555 นายพงศธร สิริโยธิน ได้ลาออกจากการเป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริษัทจึงได้แต่งตั้ง นายอารักษ์ ชลธารินนท์ เป็นประธานคณะกรรมการตรวจสอบ เมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2555

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมกับฝ่ายบริหาร ผู้ตรวจสอบภายในและผู้สอบบัญชีจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบทุกท่านเข้าร่วมประชุมครบถ้วน ซึ่งสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2555 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม

2. สอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัทฯร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และ ผู้สอบบัญชี

3. พิจารณากฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสภาพแวดล้อมขององค์กร

4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2555 และ ติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบเพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผล นอกจากนี้ได้พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2556 และประเมินผลการปฏิบัติของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน

5. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

6. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายขจรเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 และนายไพบูล ดันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯและบริษัทย่อย

7. พิจารณาสอบทานให้บริษัทฯปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับการดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2555 บริษัทฯมีการจัดทำงบการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องและมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลที่ดีอย่างเพียงพอและโปร่งใส

อารักษ์ ชลธาร์นนท์

ประธานกรรมการตรวจสอบ

10. รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	3,352,972,566	2,590,024,485	ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
		ลูกหนี้รับแทน – AAB	131,936,83	202,862,854	ลักษณะรายการในอนาคต : รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต
		1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	25,965,267	22,604,923	
		ลูกหนี้รับแทน - IAA	89,650,629	22,311,167	
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA)	459,037,583	447,159,776	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	46,930,488	37,499,686	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			<p>เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง</p> <p>การกำหนดราคา : การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p>
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<p>2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB</p> <p>2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA</p>	282,395,056	137,922,091	
			39,445,273	60,455,068	
			147,265,514	13,663,570	
			167,239,122	13,589,850	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(3) AAX	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคา มารูติน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคา มารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	2.3 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทรองจ่าย - AAB	693,622,201	376,489,181	ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		2.4 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทรองจ่าย - IAA	21,802,121	9,668,201	
		2.5 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ทรองจ่าย - AAX	658,341	6,692,218	
			78,745,795	24,988,308	
			36,758,199	9,499,473	
			50,349	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<p>3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด</p> <p>3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB ยอดดูหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB</p>	<p>111,428,747</p> <p>15,693,537</p> <p>-</p>		<p>อัตราดอกเบี้ย :</p> <p>อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2554 และปี 2555</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(3) AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ	3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA	11,549,361	2,467,251	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
	AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	260,271,516	-	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	23,857,543	2,443,976	
		3.2 ดอกเบี้ยจ่าย : บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			
		3.2.1 ดอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM	148,644,940	-	
		ยอดเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM	361,092,140	-	
		ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด - AAM	-	-	

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 22 ลำ และ 25 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำ</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p>	<p>2,727,706,220</p> <p>245,454,754</p> <p>497,866,890</p> <p>23,237,287</p>	<p>3,120,306,176</p> <p>268,225,913</p> <p>543,255,174</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต</p> <p>การกำหนดอัตราค่าเช่า :</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p>

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	997,958,217	1,258,670,939	
		เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	92,400,099	119,954,936	<p>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา :</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	57,181,533 5,372,183	69,907,496 6,580,089	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร : อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	53,358,495 24,262,910	166,929,986 13,029,380	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก <u>การกำหนดราคาซื้อขาย :</u> ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก <u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB	14,770,940 1,273,276	14,963,392 1,231,100	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย : ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม</p> <p>การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p>
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทาง อ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<p>9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB</p> <p>9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA</p>	(26,498,683)	(21,057,935)	<p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			3,625,805	3,758,845	
			(7,347,013)	(7,195,916)	
			16,282,421	7,102,954	

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>(13,220,978)</p> <p>2,729,720</p> <p>15,775,250</p>	<p>20,056,404</p> <p>8,924,643</p> <p>15,242,850</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน) : กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้ น้ำมันตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

11. การจ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ Asian Contact Centres Sdn Bhd

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ ACCS ต้นทุนจากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เจ้าหน้าที่การค้า	22,868,822	6,967,314	บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ของ ACCS ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ในประเทศมาเลเซีย เพื่อให้บริการสำรองที่นั่งของ TAA ทางโทรศัพท์แก่ผู้โดยสารในต่างประเทศบางแห่ง การกำหนดราคา : เป็นอัตราต่อเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็นอัตราที่ ACCS ตกลงกับกลุ่มแอร์เอเชีย การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE ค่าฝึกอบรมนักบิน เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE	-	70,511,785 -	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย</p> <p>การกำหนดราคา : อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

13. รายการสำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
AAV	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอเซีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น</p> <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAV</p> <p>ยอดลูกหนี้ค้างรับปลายงวด – AAV</p> <p>ดอกเบี้ยรับจาก AAV</p> <p>ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAV</p>	-	5,550,252	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายในการบริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และจะคิดดอกเบี้ยจากยอดค้างชำระหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)</p> <p>การกำหนดราคา : เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริงที่อัตราดอกเบี้ยซึ่งคิดกับบริษัทในเครือ</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			-	-	
			-	225,173	
			-	-	

14. การค้าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
<p>กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน ได้แก่</p> <p>(1) นายทัศนพล แบเลเวิลด์</p> <p>(2) นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ</p> <p>(3) นายปรัชญา รัศมีธานินทร์</p> <p>(4) นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง</p> <p>(5) หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 	<p>14.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นำหุ้นที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 นำไปไว้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ - เครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ ("Credit Suisse") เพื่อเป็นหลักประกันตามสัญญาเงินกู้ระหว่างกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กับ Credit Suisse ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2550 วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ("สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse")</p> <p>14.2 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำประกันเงินกู้ยืมของ</p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม</p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม</p>	<p>(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นำหุ้นที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 นำไปไว้กับ Credit Suisse เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ และ (2) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าค้าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ทั้งนี้ เงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเงื่อนไขการให้หลักประกันเงินกู้ยืมนี้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีนโยบายนำ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย</p> <p>ในการชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าว กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่จะเสนอขายหุ้นที่ตนถืออยู่ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บางส่วนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี เพื่อนำเงินมาชำระคืนเงินกู้ยืมนี้ โดย Credit Suisse จะดำเนินการปลด</p>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
		กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าว กับ Credit Suisse			

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
(6) นายสันติสุข คล่องใช้ยา (รวมเรียกว่า "กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่")	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 	วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ			<p>จำหน่าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 และปลดภาระค้ำประกันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากการเป็นคู่ค้ำประกันเงินกู้ยืมดังกล่าว ในวันที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วสำหรับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ (Closing Date) หรือก่อนการจำหน่าย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะไม่ค้ำประกันและจะไม่นำสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไปวางเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมแก่ผู้ถือหุ้น กรรมการหรือผู้บริหารอีกในอนาคต ซึ่งทำให้ไม่มีการทำรายการดังกล่าวอีกในอนาคต</p>

15. การให้กู้ยืมเงินกู้ระยะสั้นแก่กรรมการ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2554	ปี 2555	
นายศพล แบเลเวิร์ต	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายศพล แบเลเวิร์ต จำนวนเงินต้น ยอดต้นงวด กู้เพิ่มระหว่างงวด ชำระคืนระหว่างงวด ยอดคงเหลือยกไป ดอกเบี้ยรับระหว่างงวด ดอกเบี้ยค้างรับปลายงวด	100,000,000 63,041,200 (163,041,200) - 1,310,076 -		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายศพล แบเลเวิร์ต ในปี 2552 โดยมีวงเงินรวมไม่เกิน 256 ล้านบาท ตามสัญญาเงินกู้ระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับนายศพล แบเลเวิร์ต อัตราดอกเบี้ย : - ร้อยละ 1.5 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกัน - - การชำระเงิน : ชำระคืนเมื่อทวงถาม ลักษณะรายการในอนาคต : - นายศพล ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับแล้วทั้งจำนวน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554 - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่ให้กู้ยืมเงินแก่กรรมการและผู้บริหาร ในลักษณะดังกล่าวอีกในอนาคต

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่า รายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับ เป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

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

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

11. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**11.1. งบการเงิน****11.1.1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น****งบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 และ จัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 และสำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2553 - 2554 และงบการเงินรวมปี 2555 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบแสดงฐานะการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2553 - 2554 และงบการแสดงผลฐานะการเงินรวมสำหรับปี 2555 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	260.4	9.6	694.4	31.2	3,852.8	11.7
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้า ประกัน	25.0	0.9	7.4	0.3	17.4	0.1
เงินลงทุนระยะสั้น	4.5	0.2	4.7	0.2	2,295.9	7.0
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	55.3	2.0	97.8	4.4	378.8	1.1
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,366.1	50.1	140.7	6.3	210.8	0.6
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	52.6	1.9	-	-	-	-
สินค้าคงเหลือ	3.2	0.1	26.1	1.2	58.3	0.2
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	89.1	3.3	115.0	5.2	201.1	0.6
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	135.4	5.0	351.5	15.8	99.3	0.3
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	43.9	1.6	13.4	0.6	13.4	0.0
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	2,035.4	74.7	1,451.0	65.3	7,127.8	21.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระการค้า ประกัน	12.5	0.5	28.6	1.3	7.7	0.0
เงินลงทุนทั่วไป	3.7	0.1	3.5	0.2	8.8	0.0
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และ อุปกรณ์ - สุทธิ	137.3	5.0	154.5	6.9	2,923.5	8.9
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	10.6	0.4	7.3	0.3	14,867.8	45.0
ค่าความนิยม	286.2	10.5	286.2	12.9	7,415.1	22.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	240.1	8.8	292.4	13.2	673.3	2.0
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	690.4	25.3	772.5	34.7	25,896.2	78.4
รวมสินทรัพย์	2,725.8	100.0	2,223.5	100.0	33,024.0	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	100.0	3.7	-	-	-	-
เจ้าหนี้การค้า	87.5	3.2	54.0	2.4	71.0	0.2

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,081.1	76.3	184.2	8.3	427.7	1.3
รายได้รับล่วงหน้า	1,186.7	43.5	1,385.3	62.3	3,582.2	10.8
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	195.0	7.2	247.4	11.1	552.3	1.7
เจ้าหนี้อื่น	23.9	0.9	33.8	1.5	106.0	0.3
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	247.9	11.1	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	0.6	0.0	2.4	0.1	137.1	0.4
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	-	-	66.8	0.2
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	9.8	0.4	7.2	0.3	19.3	0.1
รวมหนี้สินหมุนเวียน	3,684.5	135.2	2,162.2	97.2	4,962.5	15.0
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	6.7	0.3	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	0.7	0.0	4.7	0.2	1,783.1	5.4
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	42.2	1.9	111.8	0.3
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	0.7	0.0	53.6	2.4	1,895.0	5.7
รวมหนี้สิน	3,685.2	135.2	2,215.9	99.7	6,857.4	20.8
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	410.0	15.0	410.0	18.4	485.0	1.5
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	-	-	-	-	2,599.8	7.9
ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วน	-	-	(15.5)	(0.7)	-	-
เงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	-	-	-	-	-	-
สำรองอื่น	-	-	-	-	(33.7)	(0.1)
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์	-	-	-	-	(2.3)	(0.0)
ประกันภัยจาก ประมาณการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	-	-	-	-	-	-
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(1,369.4)	(50.2)	(386.8)	(17.4)	15,261.7	46.2
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	(959.4)	(35.2)	7.7	0.3	18,310.5	55.4
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-	-	-	7,856.1	23.8
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	(959.4)	(35.2)	7.7	0.3	26,166.6	79.2
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	2,725.8	100.0	2,223.5	100.0	33,024.0	100.0

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2553 - 2554 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ ⁽¹⁾	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	6,049.4	94.4	8,123.2	96.4	16,103.0	97.3
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(4,982.6)	(77.8)	(6,915.3)	(82.1)	(13,991.6)	(84.5)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	1,066.8	16.6	1,207.9	14.3	2,111.3	12.8
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	178.4	2.8	78.0	0.9	65.2	0.4
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	-	-	-	-	14,690.0	88.7
รายได้อื่น	181.5	2.9	226.0	2.7	388.0	2.3
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	1,426.7	22.3	1,511.9	17.9	17,254.4	104.2
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(178.9)	(2.8)	(223.9)	(2.7)	(467.4)	(2.8)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(121.3)	(1.9)	(182.0)	(2.1)	(393.5)	(2.4)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	1,126.5	17.6	1,106.0	13.1	16,393.5	99.0
ต้นทุนทางการเงิน	(121.6)	(1.9)	(91.9)	(1.1)	(17.4)	(0.1)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	1,004.9	15.7	1,014.1	12.0	16,376.1	98.9
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	(320.3)	(1.9)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	1,004.9	15.7	1,014.1	12.0	16,055.8	97.0
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์	-	-	-	-	(4.2)	(0.0)
ประกันภัยจากประมาณการ						
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ						
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(4.2)	(0.0)
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	1,004.9	15.7	1,014.1	12.0	16,051.6	97.0
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,004.9	15.7	1,014.1	12.0	15,648.6	94.5
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-	-	-	407.2	2.5
	1,004.9	15.7	1,014.1	12.0	16,055.8	97.0
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)⁽²⁾	0.25		0.25		3.44	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 4,100,000,000 หุ้น สำหรับปี 2553 และ 2554 และจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 4,544,672,131 หุ้น สำหรับปี 2555 มีมูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2553 - 2554 และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปี 2555 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด	1,004.9	1,014.1	16,376.1
รายการปรับปรุง			
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	-	-	(14,689.9)
หนี้สงสัยจะสูญ	(1.0)	(1.4)	-
ค่าเสื่อมราคา	59.4	33.5	91.1
ค่าตัดจำหน่าย	2.2	2.5	3.5
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่าย	(0.7)	0.6	0.0
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน			
ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)	(57.1)	-	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)	-	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	9.9	22.1
รายได้โดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	-	-	53.9
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(1.0)	(21.4)	(49.8)
ต้นทุนทางการเงิน	121.6	91.9	17.4
ดอกเบี้ยรับ	(25.2)	(67.5)	(81.8)
	1,103.1	1,062.2	1,742.6
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	(37.5)	2.3	100.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	29.5	(39.4)	(172.6)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,306.3)	1,269.7	(9.2)
สินค้าคงเหลือ	(0.8)	(22.8)	(8.0)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(73.2)	(22.8)	20.3
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(32.2)	(209.9)	303.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(33.8)	31.2	9.7
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(39.0)	(46.9)	(102.9)
เจ้าหนี้การค้า	(90.6)	(35.7)	(32.4)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(92.4)	(1,962.7)	64.6
รายได้รับล่วงหน้า	449.5	168.9	893.7

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
ค่าใช้จ่ายค้ำจาย	(36.2)	49.1	(72.0)
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	-	-
เจ้าหนี้อื่น	(0.4)	9.0	47.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	1.4	(2.7)	86.3
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน	(158.1)	249.2	2,871.4
ดอกเบี้ยจ่าย	(0.1)	(12.0)	-
ดอกเบี้ยรับ	1.4	25.2	24.6
จ่ายภาษีเงินได้	-	-	(253.0)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	(156.9)	262.4	2,643.0
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(31.7)	(31.5)	-
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	75.2	81.5	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมทุน	-	8.8	-
เงินสดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนจากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	-	625.3
เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น	-	-	(1,759.4)
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	0.4	0.3	-
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	-	-	(1.8)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	1.2	4.0	0.9
เงินสดจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(54.3)	(41.4)	(739.3)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(7.3)	(1.2)	(1.5)
ดอกเบี้ยรับ	-	3.3	45.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน	(16.6)	23.8	(1,830.4)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	-	2,587.1
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	100.0	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	(100.0)	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(0.7)	(3.1)	(19.1)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	480.6	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(233.4)	(254.6)

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
ดอกเบี้ยจ่าย		(17.6)	(17.4)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	99.3	126.5	2,296.0
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	(74.2)	412.7	3,108.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	333.6	260.4	694.4
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	1.0	21.4	49.8
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	260.4	694.4	3,852.8

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.7	1.4
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.4	1.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.0)	0.1	0.7
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	84.7	105.1	67.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.3	3.4	5.3
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	1,792.9	471.7	331.3
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.2	0.8	1.1
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	37.4	97.7	223.8
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	9.6	3.7	1.6
Cash Cycle	วัน	(5.2)	0.5	4.8
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	17.6	14.9	13.1
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁽²⁾	ร้อยละ	18.6	13.6	101.8
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(13.9)	23.7	16.1
อัตรากำไรสุทธิ ⁽³⁾	ร้อยละ	16.6	12.5	97.2
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾	ร้อยละ	N.A.	N.A.	170.9
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	49.6	41.0	88.8
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	756.6	718.0	1,022.7
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	3.2	3.4	0.9

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾	เท่า	N.A.	N.A.	0.4
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	(0.3)	3.9	171.1
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	(2.5)	0.9	1.0
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

- (1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้นปี 2553 และ ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้
- (2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ
- (3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

11.1.2. บจ. ไทยแอร์เอเชีย

งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	507.8	10.4	1,359.7	35.9	3,847.8	35.7
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	50.0	1.0	14.5	0.4	17.4	0.2
เงินลงทุนระยะสั้น	9.0	0.2	9.1	0.2	2,295.9	21.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	110.6	2.3	191.8	5.1	378.8	3.5
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	2,732.2	56.1	276.0	7.3	210.8	2.0
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	105.2	2.2	-	-	-	-
สินค้าคงเหลือ	6.4	0.1	51.2	1.4	58.3	0.5
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	178.2	3.7	225.5	6.0	233.9	2.2
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	270.8	5.6	689.2	18.2	99.3	0.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	88.2	1.8	19.3	0.5	13.4	0.1
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	4,058.3	83.4	2,836.4	74.8	7,155.6	66.4
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	25.0	0.5	56.0	1.5	7.7	0.1
เงินลงทุนทั่วไป	7.5	0.2	6.9	0.2	8.8	0.1
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	274.6	5.6	302.9	8.0	2,923.5	27.1
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	21.1	0.4	14.3	0.4	11.8	0.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	480.3	9.9	573.4	15.1	673.3	6.2
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	808.5	16.6	953.5	25.2	3,625.1	33.6
รวมสินทรัพย์	4,866.8	100.0	3,789.8	100.0	10,780.7	100.0
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	200.0	4.1	-	-	-	-
เจ้าหนี้การค้า	175.0	3.6	105.9	2.8	71.0	0.7
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	4,161.7	85.5	361.1	9.5	427.7	4.0
รายได้รับล่วงหน้า	2,373.4	48.8	2,716.4	71.7	3,582.2	33.2
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	389.7	8.0	476.1	12.6	552.0	5.1

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เจ้าหนี้อื่น	47.8	1.0	66.4	1.8	106.0	1.0
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	-	-	486.0	12.8	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	1.2	0.0	4.8	0.1	137.1	1.3
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	-	-	66.8	0.6
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	19.5	0.4	14.0	0.4	19.2	0.2
รวมหนี้สินหมุนเวียน	7,368.4	151.4	4,230.7	111.6	4,962.0	46.0
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	-	13.2	0.3	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	1.3	0.0	9.3	0.2	1,783.1	16.5
ภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	-	-	82.8	2.2	111.8	1.0
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	1.3	0.0	105.2	2.8	1,895.0	17.6
รวมหนี้สิน	7,369.7	151.4	4,335.8	114.4	6,856.9	63.6
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	400.0	8.2	400.0	10.9	435.6	4.0
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	1.2	0.0	1.2	0.0	2,628.8	24.4
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	-	-	-	-	(4.3)	(0.0)
ขาดทุนสะสม	(2,904.2)	(59.6)	(947.2)	(25.0)	863.7	8.0
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	(2,503.0)	(51.4)	(546.0)	(14.4)	3,923.8	36.4
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	4,866.8	100.0	3,789.8	100.0	10,780.7	100.0

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553 ⁽¹⁾		ปี 2554 ⁽¹⁾		ปี 2555 ⁽¹⁾	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	12,098.7	94.4	16,157.6	96.4	19,348.9	97.4
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(9,965.2)	(77.8)	(13,757.6)	(82.1)	(16,659.1)	(83.9)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	2,133.5	16.6	2,400.0	14.3	2,689.9	13.5
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	356.8	2.8	155.3	0.9	68.4	0.3
รายได้อื่น	363.0	2.9	451.1	2.7	450.0	2.3

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ปี 2553 ⁽¹⁾		ปี 2554 ⁽¹⁾		ปี 2555 ⁽¹⁾	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	2,853.3	22.3	3,006.3	17.9	3,208.3	16.1
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(357.9)	(2.8)	(444.7)	(2.7)	(596.6)	(3.0)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(241.3)	(1.9)	(357.9)	(2.1)	(460.2)	(2.3)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	2,254.1	17.6	2,203.7	13.1	2,151.6	10.8
ต้นทุนทางการเงิน	(243.1)	(1.9)	(183.7)	(1.1)	(20.4)	(0.1)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	2,011.0	15.7	2,020.1	12.1	2,131.2	10.7
ภาษีเงินได้	-	-	-	-	(320.3)	(1.6)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	2,011.0	15.7	2,020.1	12.1	1,810.9	9.1
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
ผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	-	-	-	-	(4.3)	(0.0)
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(4.3)	(0.0)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	2,011.0	15.7	2,020.1	12.1	1,806.7	9.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น) ⁽²⁾	50.28		50.50		43.01	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 40,000,000 หุ้น สำหรับปี 2553 และ 2554 และจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 42,108,078 หุ้น สำหรับปี 2555 มีมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	2,011.0	2,020.1	2,131.2
รายการปรับปรุง			
หนี้สงสัยจะสูญ	(1.9)	(2.9)	-
ค่าเสื่อมราคา	118.7	66.7	102.1
ค่าตัดจำหน่าย	4.4	4.8	4.1
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วน	(1.4)	1.0	0.0
ปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน			
ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)	(114.3)	-	-
ขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (ปรับ ประมาณการตามที่ย้ายจริง)	-	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	-	19.7	24.8
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(2.0)	(41.9)	(61.1)
ต้นทุนทางการเงิน	243.1	183.7	20.4
ดอกเบี้ยรับ	(50.3)	(135.9)	(84.3)
	2,207.4	2,115.3	2,137.2
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	(75.0)	4.5	45.4
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	58.9	(78.4)	(168.6)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(2,612.7)	1,663.0	51.5
สินค้างเหลือ	(1.7)	(44.8)	(7.1)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(146.4)	(47.3)	(8.3)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(64.3)	(418.4)	589.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(68.0)	68.9	5.9
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(78.0)	(93.1)	(99.9)
เจ้าหนี้การค้า	(181.1)	(69.1)	(34.9)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(185.3)	(3,049.0)	66.6
รายได้รับล่วงหน้า	899.1	342.9	865.8
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(72.5)	86.4	68.7
สำรองผลขาดทุนจากการยกเลิกสัญญาแลกเปลี่ยนอัตรา ดอกเบี้ย	-	-	-

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555
เจ้าหนี้อื่น	0.9	18.6	39.6
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	2.7	(5.5)	5.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) การดำเนินงาน	(316.0)	494.0	3,556.9
ดอกเบียจ่าย	(0.3)	(24.0)	-
ดอกเบียรับ	2.7	51.4	32.8
จ่ายภาษีเงินได้	-	-	(253.5)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(313.6)	521.4	3,336.2
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(63.4)	(63.0)	-
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	150.4	163.0	-
เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น	-	-	(2,287.0)
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	0.7	0.6	-
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนทั่วไป	-	-	(1.8)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	2.4	7.9	1.5
เงินสดจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(108.6)	(82.0)	(790.7)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(14.7)	(2.3)	(1.7)
ดอกเบียรับ	-	6.5	47.1
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(33.2)	30.6	(3,032.6)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	-	2,663.1
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	200.0	-	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	(200.0)	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1.5)	(6.1)	(20.1)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	961.2	-
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	(462.0)	(499.2)
ดอกเบียจ่าย	-	(35.0)	(20.4)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	198.5	258.1	2,123.4
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(148.3)	810.0	2,427.0
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	654.1	507.8	1,359.7
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	2.0	41.9	61.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	507.8	1,359.7	3,847.8

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.6	0.7	1.4
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.1	0.4	1.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	(0.0)	0.1	0.7
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	84.7	105.9	67.8
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.3	3.4	5.3
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	1,792.9	477.5	304.1
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.2	0.8	1.2
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	37.4	97.9	188.3
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	9.6	3.7	1.9
Cash Cycle	วัน	(5.2)	0.5	4.6
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	17.6	14.9	13.9
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁽²⁾	ร้อยละ	18.6	13.6	11.1
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	(13.9)	23.7	155.1
อัตรากำไรสุทธิ ⁽³⁾	ร้อยละ	16.6	12.5	9.4
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾	ร้อยละ	N.A.	N.A.	107.2
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	58.0	46.7	24.9
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	757.1	722.6	118.6
อัตรากារหมุนของสินทรัพย์ ⁽¹⁾	เท่า	3.7	3.9	2.7
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾	เท่า	N.A.	N.A.	1.7
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	(0.3)	3.8	180.4
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	(2.5)	0.9	0.9
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้น ปี 2553 และ ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และ

อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

11.2. คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

ภาพรวม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นั้นมีรายได้มาจากผลประกอบการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก ดังนั้นคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารนี้จะพิจารณาฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลการดำเนินงานที่เติบโตอย่างต่อเนื่องโดยมีรายได้จากการขายและบริการเพิ่มขึ้นจาก 16,157.6 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 19,348.9 ล้านบาทในปี 2555 เติบโตร้อยละ 19.8 ซึ่งสอดคล้องกับการขยายฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เพิ่มขึ้นจากจำนวน 22 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เป็น 27 ลำ (รวมเครื่องบินสำรองจำนวน 1 ลำ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ทำให้สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากขึ้น ประกอบกับมีอัตราขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 80 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 82 ในปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มขึ้นจาก 13,757.6 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 16,659.1 ล้านบาทในปี 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าน้ำมันเชื้อเพลิง จากปริมาณการใช้และราคาต่อหน่วยที่เพิ่มขึ้น ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ที่ล้วนมาจากการเติบโตของฝูงบิน ในขณะที่เดียวกันค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานการเพิ่มขึ้นจากการโฆษณาและโครงการส่งเสริมการขายทั้งที่เกี่ยวกับการย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมืองและการเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ ในระหว่างปี ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรก่อนภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 จาก 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 2,131.2 ล้านบาทในปี 2555 เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลในปี 2555 เป็นปีแรกในอัตราร้อยละ 23 ส่งผลให้มีกำไรสุทธิจำนวน 1,810.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 10.4 จากปีก่อน โดยมีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 9.4 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานที่ 43.0 บาทต่อหุ้น

เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

รายได้ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50.0 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าวใน ปี 2553 และร้อยละ 51.0 ในปี 2554 ในการจัดทางการเงินรวมโดยใช้วิธีสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือว่าส่วนได้เสียใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นส่วนได้เสียในการร่วมค้ามากกว่าการเป็นบริษัทย่อยอันเป็นผลมาจากการมีอำนาจควบคุมร่วม ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามวิธีสัดส่วนในอัตราร้อยละ 50.0 หรือในอัตราร้อยละ 51.0 ของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แล้วแต่กรณี) ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนของหุ้นทุนที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหรือมีอำนาจควบคุม ณ เวลาที่เกี่ยวข้อง และได้นำสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เฉพาะส่วนที่เป็นของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มารวมกับสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยใช้เกณฑ์รวมแต่ละรายการภายหลังหักรายการระหว่างกันออก

ตามสัญญาผู้ถือหุ้นระหว่าง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกลุ่มแอร์เอเชียที่แก้ไขเพิ่มเติมในปี 2555 ระบุให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีอำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในบจ. ไทยแอร์เอเชียเป็นร้อยละ 55.0 ในปี 2555 และสัดส่วนการถือหุ้นของ AAI ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ลดลงเหลือร้อยละ

45.0 บจ.ไทยแอร์เอเชีย จึงมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิม ดังนั้น ในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวมงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) (โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 45 ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย) แทนการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนเช่นเดิม

ทั้งนี้ ในการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรับรู้กำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจากส่วนต่างระหว่างมูลค่าหุ้นทุนที่บันทึกภายใต้งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51 ณ วันที่มีการเปลี่ยนแปลงการควบคุมใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะบันทึกส่วนเกินระหว่างผลรวมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นร้อยละ 51.0 ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถืออยู่ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นค่าความนิยมในงบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ ในกรณีที่สินทรัพย์ไม่มีตัวตนถูกระบุเพิ่มเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีภาระการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนบางรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนตามอายุที่มีอยู่ของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนดังกล่าว และอาจจะต้องรับรู้การขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน ทั้งที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนและไม่แน่นอนในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถ้าสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้นเกิดการด้อยค่าขึ้นภายหลัง ดังนั้น งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตั้งแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลงการควบคุมใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบได้โดยตรงกับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นที่ทำขึ้นก่อนวันที่มีผลใช้บังคับได้

ในการอธิบายและวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะวิเคราะห์ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แทนการวิเคราะห์สินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายร้อยละ 55.0 ตามอัตราส่วนที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น (holding company) และมีการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงบริษัทเดียว ดังนั้น ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์สามารถเข้าถึงงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนได้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

ในปี 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 16,103.0 ล้านบาท ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบเปรียบเทียบกับรายได้ในปี 2554 จำนวน 8,123.2 ล้านบาท ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวมแบบสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ที่บริษัทถือหุ้น TAA ร้อยละ 51 จากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับรู้กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมจำนวน 14,690.0 ล้านบาท ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ ส่งผลให้กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 เท่ากับ 16,055.8 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท โดยมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่และของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 15,648.6 ล้าน

บาทและ 407.3 ล้านบาทตามลำดับ ในขณะที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ที่ 16,051.6 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท

คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบแสดงฐานะการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยจัดทำงบแสดงฐานะการเงินรวมแบบวิธีสัดส่วน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

สินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 33,024.0 ล้านบาท ประกอบด้วยสินทรัพย์หมุนเวียน 7,127.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้น ซึ่งเป็นเงินที่ได้มาจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชน และกำไรของผลการดำเนินงานในปี 2555 ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และด้วยสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน 25,896.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าความนิยมจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวม และจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ

หนี้สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 6,857.4 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้รับล่วงหน้าและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 26,166.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น และจากกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้ มีการบันทึกส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 7,856.1 ล้านบาท จากการจัดทำงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ ณ สิ้นปี

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 2,643.0 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน (ไม่รวมผลกระทบของการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้าและการเปลี่ยนแปลงกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย) อยู่ที่ 1,742.6 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 1,830.4 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 2,296.0 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 3,108.7 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปีอยู่ที่ 3,852.8 ล้านบาท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เปรียบเทียบกับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554

การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน

รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.8 จาก 16,157.6 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 19,348.9 ล้านบาทในปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารและรายได้ค่าบริการเสริม

รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.4 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 6.9 ล้านคนในปี 2554 เป็น 8.3 ล้านคนในปี 2555 การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารดังกล่าวเป็นผลมาจากปริมาณที่

นั่งที่เพิ่มขึ้นจาก 8.6 ล้านคนเป็น 10.1 ล้านคนเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 82 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 80 ในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจำนวน 5 ลำเมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อไป ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นโดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสำหรับปี 2555 เพิ่มขึ้นจาก 9,199 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 10,499 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อไป และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำคงที่ที่ 11.5 ชั่วโมงต่อวัน สำหรับปี 2555 มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 7,389 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 8,618 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อไป มีค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 1,942 บาทเป็น 1,977 บาท เนื่องจากการขยายตัวของตลาดโดยรวม ในปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางในประเทศที่มากขึ้น และทำการปิดเส้นทางในต่างประเทศที่ไม่ทำกำไร ส่งผลให้มีระยะทางบินโดยเฉลี่ยต่อเที่ยวบินที่ลดลงจาก 1,074 กม. ในปี 2554 เป็น 1,040 กม. ในปี 2555

รายได้จากบริการเสริมเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.9 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการเติบโตของผู้โดยสารและการปรับปรุงอัตราค่าบริการเรียกเก็บค่าบริการเสริมใหม่โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าธรรมเนียมสัมภาระในปลายไตรมาสที่ 2 ปี 2555 หลังจากที่ได้มีการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระเพื่อที่จะกระตุ้นความต้องการในการใช้บริการดังกล่าวในช่วงไตรมาสที่ 1 ปี 2555 แต่เนื่องจากอัตราค่าบริการเรียกเก็บของจำนวนผู้โดยสารมีมากกว่าอัตราค่าบริการเรียกเก็บของรายได้บริการเสริม ส่งผลให้รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารมีจำนวนลดลงจาก 383 บาทในปี 2554 เป็น 354 บาทในปี 2555

ต้นทุนจากการดำเนินงานในปี 2555 เพิ่มขึ้นร้อยละ 21.1 เมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อไปจาก 13,757.6 ล้านบาทเป็น 16,659.1 ล้านบาท โดยการเพิ่มขึ้นดังกล่าวมีสาเหตุมาจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปีต่อไป โดยมีปริมาณการใช้ที่สูงขึ้นจากฝูงบินที่มีจำนวนเครื่องบินที่มากขึ้นและจากผลกระทบจากการปิดซ่อมรันเวย์บางส่วนของสนามบินสุวรรณภูมิและจากสภาพภูมิอากาศในไตรมาสที่ 2 และ 3 ของปี 2555 ประกอบกับบริษัทมีราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเพิ่มขึ้นจาก 124.0 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2554 เป็น 126.7 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในปี 2555 ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 14.4 ร้อยละ 34.3 และร้อยละ 28.9 ตามลำดับ เป็นไปตามขนาดฝูงบินที่ใหญ่ขึ้น จำนวนชั่วโมงบินที่มากขึ้น และการปรับอัตราเงินเดือนของบุคคลากรในสายปฏิบัติการที่สำคัญเช่น นักบิน วิศวกร และ ช่างเทคนิค เพื่อเทียบเคียงกับค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรม

กำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.1 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจาก 2,400.0 ล้านบาทเป็น 2,689.9 ล้านบาท ส่งผลให้มีอัตรากำไรขั้นต้นอยู่ที่ร้อยละ 13.9 ในปี 2555 นี้

รายได้อื่นสำหรับปีนี้ลดลงเล็กน้อยจาก 451.1 ล้านบาทเป็น 450.0 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากการลดลงของดอกเบี้ยรับโดยเฉพาะอย่างยิ่งการลดลงของดอกเบี้ยรับจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากมียอดค้างชำระระหว่างกันที่น้อยลง หักลบกับการเพิ่มขึ้นของรายได้อื่น โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้จากค่าธรรมเนียมท่าอากาศยานที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร และของรายได้ดอกเบี้ยรับจากเงินลงทุนระยะสั้น

ค่าใช้จ่ายในการขายเพิ่มขึ้นจาก 444.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 596.6 ล้านบาทในปี 2555 นี้ จากโฆษณาและโครงการส่งเสริมการขายที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังสนามบินดอนเมืองและการทำโปรโมชั่นในเส้นทางบินใหม่ๆ ที่เปิดในระหว่างปี

ค่าใช้จ่ายในการบริหารเพิ่มขึ้นจาก 357.9 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 460.2 ล้านบาทในปี 2555 นี้ โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำนักงานและค่าเทคโนโลยีสารสนเทศ

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงจาก 2,203.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 2,151.6 ล้านบาทในปี 2555 ส่งผลให้อัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้อยู่ที่ร้อยละ 11.1 ในปี 2555 นี้

ต้นทุนทางการเงินลดลงอย่างมีนัยจาก 183.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 20.4 ล้านบาทในปี 2555 การลดลงดังกล่าวเป็นผลมาจากการไม่มีดอกเบี้ยจ่ายให้แก่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หักลบกับการเพิ่มขึ้นของดอกเบี้ยจ่ายให้แก่สถาบันการเงินสำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2555 เป็นต้นไป

ภาษีเงินได้สำหรับปี 2555 มีจำนวน 320.3 ล้านบาทเปรียบเทียบกับการที่ไม่มีภาระภาษีเงินได้ในปี 2554 เนื่องจากยังมีผลขาดทุนทางภาษีสะสม โดยบริษัทเริ่มจ่ายภาษีเงินได้ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2555 เป็นต้นมา

กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 ลดลงร้อยละ 10.4 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจาก 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,810.9 ล้านบาทในปี 2555 ในขณะที่อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 12.5 เป็นร้อยละ 9.4 ในปี 2555 นี้

ในปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 4.3 ล้านบาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ลดลงร้อยละ 10.6 เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อนจาก 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,806.6 ล้านบาทในปี 2555 ในขณะที่อัตรากำไรเบ็ดเสร็จรวมลดลงจากร้อยละ 12.5 เป็นร้อยละ 9.3 ในปี 2555 นี้

คำอธิบายและการวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 สินทรัพย์รวมของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจาก 3,789.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 10,780.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดของสินทรัพย์หลักดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจาก 2,836.4 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 7,155.6 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 66.4 ของสินทรัพย์รวม ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และจากเงินลงทุนระยะสั้นที่เพิ่มขึ้นจาก 1,359.7 ล้านบาท เป็น 3,847.8 ล้านบาท และจาก 9.1 ล้านบาท เป็น 2,295.9 ล้านบาท ตามลำดับ จากกำไรสุทธิของผลการดำเนินงานในปี 2555 และจากเงินสดที่ได้มาจากการเพิ่มทุนของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับมาจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในไตรมาสที่ 2 ปี 2555 ซึ่งหักลบกับการลดลงของภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ จาก 689.2 ล้านบาท เป็น 99.3 ล้านบาท จากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับคืนภาษีจากกรมสรรพากรในระหว่างปี 2555 ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นเช่นกันจาก 953.5 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,625.1 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 33.6 ของสินทรัพย์รวม จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ จาก 302.9 ล้านบาท เป็น 2,923.6 ล้านบาท จากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำในปี 2555

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 4,335.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 6,856.9 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจาก 14.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,920.3 ล้านบาทในปี 2555 สอดคล้องกับทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำ

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจาก (546.0) ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,923.8 ล้านบาท จากการเพิ่มทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จาก 400.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 435.6 ล้านบาทในปี 2555 โดยมี บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนเกินมูลค่าหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นจำนวน 2,628.8 ล้านบาทจากเหตุการณ์ดังกล่าว ประกอบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสะสม ณ สิ้นปี 2555 เพิ่มขึ้นอยู่ที่ 863.7 ล้านบาท และมีผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 4.3 ล้านบาท

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

กระแสเงินสด

กระแสเงินสดโดยสรุปของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีรายละเอียดดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่	
	31 ธันวาคม	
	2555	2554
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด		
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,336.2	521.4
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(3,032.6)	30.6
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงิน	2,123.4	258.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	2,427.0	810.0

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,336.2 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 2,137.3 ล้านบาท เงินสดได้มาสุทธิในการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากภาษีมูลค่าเพิ่มขอคืนที่ได้รับจากกรมสรรพากรจำนวน 589.9 ล้านบาทและจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าจำนวน 865.8 ล้านบาท หักลบกับการจ่ายภาษีเงินได้นิติบุคคลครึ่งปี และการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นจำนวน 168.6 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 3,032.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 2,287.0 ล้านบาทและเป็นการจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์จำนวน 790.7 ล้านบาท เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 2,123.4 ล้านบาทได้มาจากการออกหุ้นเพิ่มทุนจำนวน 2,663.1 ล้านบาท สุทธิกับการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 499.2 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ 2,427.0 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 อยู่ที่ 3,847.8 ล้านบาท

รายจ่ายฝ่ายทุน

ในปี 2555 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดหาเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจภายใต้สัญญาเช่าการเงินเป็นจำนวน 2 ลำ นอกเหนือจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานตามปกติ ส่งผลให้มีรายจ่ายฝ่ายทุนเพิ่มขึ้นจาก 84.3 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 792.4 ล้านบาทในปี 2555 ซึ่งเป็นการชำระหนี้สำหรับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและอะไหล่เครื่องบินเป็นหลัก

ภาระผูกพันตามสัญญา

รายละเอียดภาระผูกพันตามสัญญาของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

	กำหนดชำระเงินตามช่วงเวลา				
	น้อยกว่า 1 ปี	1-3 ปี	3-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวมทั้งสิ้น
สัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน)	3,227.8	6,404.2	6,404.2	12,795.0	28,831.1
สัญญาเช่าดำเนินงาน (สำนักงาน)	22.9	14.2	-	-	37.2
รวมภาระผูกพันตามสัญญา	3,250.7	6,418.4	6,404.2	12,795.0	28,868.3

11.3. ค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชี

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชี และบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการในปี 2555 เป็นจำนวนเงินรวม 1.3 ล้านบาท

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ.ไทยแอร์เอเชีย สำหรับการจัดทำงบการเงินในปี 2555 เป็นจำนวนเงินรวม 2.9 ล้านบาท

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2555 จำนวนรวม 0.2 ล้านบาท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายค่าบริการอื่นให้แก่บริษัท ไพรซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีและบริษัทในกลุ่มของผู้สอบบัญชีของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 จำนวนรวม 0.2 ล้านบาท

12. ข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้อง

-ไม่มี-

ส่วนที่ 2

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัทได้มอบหมายให้ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ กำกับไว้ บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

1. นายทัศนัย แบลเวิลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร _____

2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน _____

ชื่อ

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

ผู้รับมอบอำนาจ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน _____

รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจ สอบ/ กรรมการอิสระ	62	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
		- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555			ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่9)			2555	- รัฐมนตรีว่าการ	- กระทรวงพลังงาน
		- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008			2554 - 2555	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2554	- ที่ปรึกษา	- บมจ. จีน คอร์ปอเรชั่น
		- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)			2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. ไทยคม
		- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University			2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานคณะกรรมการบริหาร	- บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
					2552 - 2554	- กรรมการบริหาร	- บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
					2550 - 2554	- กรรมการ/ประธานกรรมการบริหาร สายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	- บมจ. จีน คอร์ปอเรชั่น
2 นายศพล แบเลเว็ลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	45	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	33.00	-	2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
		- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ			2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011			2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. แพตตี้ แอนด์ แพร์ใหม่
		- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009			2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เทอร์มินอลรัชดา
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
		- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)			2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. อุเบอะ
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	46	- ปริญญาโท สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 142/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Directors Accreditation Program รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.00	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่ บริหารการเงิน - กรรมการ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
4 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการ บิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	56	- ปริญญาโท มหามบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขารัฐกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - ปริญญาบัตร ภาควิชาวิศวกรรม รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce - ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน - นักบินลำเลียงทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบิน กองทัพอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.01	-	2550 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - 2554	- กรรมการ/ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการการบิน - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
5 นายปริญญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	54	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.00	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
6 หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	51	- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA - อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.00	-	2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	47	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	3.00	-	2554 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
8 นายดิสร วุฒโรทัย - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	49	- ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2550 2542	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - รองเลขาธิการพระราชวัง - ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง - ผู้อำนวยการกอง	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - สำนักพระราชวัง - สำนักพระราชวัง - สำนักพระราชวัง
9 นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	48	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 2550 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2546 - 2555 2546 - 2555	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการปฏิบัติการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการกำหนด ค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. แมทซิ่ง แมทชีนส์ โซลูชั่น - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอตส์ - บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดคิง - บจ. สยามขอนแก่น - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดคิง - บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์ - บมจ. ประดิษฐ์พัฒนา - บจ.โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

⁽²⁾ ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์ ⁽³⁾ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจ สอบ/กรรมการอิสระ	62	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
		- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555			ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่9)			2555	- รัฐมนตรีว่าการ	- กระทรวงพลังงาน
		- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008			2554 - 2555	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2554	- ที่ปรึกษา	- บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
		- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)			2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. ไทยคม
		- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University			2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานคณะกรรมการ บริหาร	- บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
					2552 - 2554	- กรรมการบริหาร	- บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
					2550 - 2554	- กรรมการ/ประธานกรรมการบริหาร สายสื่อสารโฆษณาและธุรกิจใหม่	- บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2 นายทีศพล แบเลเวิลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	45	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	33.00	-	2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
		- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ			2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
		- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011			2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. แพตตี้ แอนด์ แพร์ใหม่
		- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009			2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เทอร์มินอลรัชดา
		- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เจ สยามพัฒนา
		- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)			2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. อุเบอะ
							- บจ. เอเชีย โก ฮอลิเดย์

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	46	- ปริญญาโท สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 142/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.00	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่ บริหารการเงิน - กรรมการ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
4 นายปริญญา รัตมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	54	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) หลักสูตร Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	6.00	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
5 นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการ อิสระ	48	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 2550 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ - ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการปฏิบัติการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. แม็กซีแม็กซีไมซ์ ไซลูชั่น - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ - บจ. คอมพิวเตอร์แอนดาคอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเชล - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดิง - บจ. สยามขอนแก่น - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดิง

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2546 - 2555	- กรรมการตรวจสอบ	- บมจ. ประสิทธิภาพพัฒนา
					2546 - 2555	- กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการ กำหนดค่าตอบแทน	- บจ.โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3
6 นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	49	- Accountancy, London School of Economics - Honorary Doctorate of Business Innovation, Universiti Technologi Malaysia (UTM)	-	-	2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2544 - ปัจจุบัน	- Non-Independent, Non-Executive Director	- AirAsia Berhad
					2546 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Investment Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia (Mauritius) Limited
					2545 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia X Sdn Bhd
					ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Japan Co.,Ltd.
					ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Inc.
					2547 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- Director	- Asian Contact Centres Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Aero Ventures Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- Director	- 1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterham Tech (M) Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterham Ventures Sdn Bhd (Formerly known as TL Ventures Sdn Bhd)
					2545 - ปัจจุบัน	- Director	- Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd
					2548 - ปัจจุบัน	- Director	- Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Epsom College Malaysia Sdn Bhd

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2541 - ปัจจุบัน	- Director	- Intellectual Property Protection Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- Director	- Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
					2554 - 2555	- Non Independent Non Executive Director and Member of Executive Committee	- Malaysian Airline System Bhd
					ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT Indonesia AirAsia
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- Star Publications (Malaysia) Berhad
					2544 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Air Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Box Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Group Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Ins Holdings Berhad
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Hotels Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Live Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Longhaul Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Money Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Service Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Sport Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Studios Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Talk Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Tones Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune QPR Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- Director	- Tuneasia.com Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- Director	- Yayasan Satu Malaysia

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
7 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	51	- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University - Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University - Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA	-	-	2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2544 - ปัจจุบัน	- Non-Independent, Non-Executive Director	- AirAsia Berhad
					2546 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Investment Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia (Mauritius) Limited
					2549 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia X Sdn Bhd
					ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Japan Co.,Ltd.
					ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Inc.
					2547 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Aero Ventures Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- Director	- 1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterham Tech (M) Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Caterham Ventures Sdn Bhd (Formerly know as TL Ventures Sdn Bhd)
					2546 - ปัจจุบัน	- Director	- Chestar Properties Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- DCS Energy Sdn Bhd
					2545 - ปัจจุบัน	- Director	- Domeplex Consolidated Sdn Bhd
					2548 - ปัจจุบัน	- Director	- Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- Director	- Epsom College Malaysia Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- Director	- Incam Consulting Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- Director	- Incam Corporation Sdn Bhd
2543 - ปัจจุบัน	- Director	- Incam Equity Sdn Bhd					
2539 - ปัจจุบัน	- Director	- Incam Global Sdn Bhd					
2543 - ปัจจุบัน	- Director	- Incam Resources Sdn Bhd					
2552 - ปัจจุบัน	- Director	- Intrinsic Capital Management Sdn Bhd					

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
					2536 - ปัจจุบัน	- Director	- Meranun Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Muncul Juara Sdn Bhd
					2554 - 2555	- Non Independent Non Executive Director and Member of Executive Committee	- Malaysian Airline System Bhd
					2534 - ปัจจุบัน	- Director	- Music Works Sdn Bhd
					2536 - ปัจจุบัน	- Director	- Nescorp Resources Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- New Haven Resort Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Pacific Gem Sdn Bhd
					2544 - ปัจจุบัน	- Director	- Persian Beauty Sdn Bhd
					ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT Indonesia AirAsia
					2538 - ปัจจุบัน	- Director	- Raindance Music Sdn Bhd
					2538 - ปัจจุบัน	- Director	- Red Podium Sdn Bhd
					2544 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Air Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Box Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Group Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Hotels Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Live Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Longhaul Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Money Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Service Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Studios Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Talk Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune Tones Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- Director	- Tune QPR Sdn Bhd

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2548 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน	- Director - Director - Director - Director	- Tuneasia.com Sdn Bhd - Wheatley Sdn Bhd - Sofa Al Azhar Sdn Bhd - Yayasan Pendidikan Titiwangsa
8 นายอหัมมัด ฟารีด บิน ริตซวน - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการ อิสระ	52	- Masters in Business Administration in International Business, US International University - Bachelor of Business Administration degree (Marketing), Western Michigan University	-	-	2554 - ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2545 - ปัจจุบัน 2545 - ปัจจุบัน 2545 - 2553 2545 - 2553	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Group Chief Executive Officer - Officer Chief Executive officer	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - Synchrosound Studio SdnBhd - Max-Airplay SdnBhd - Primeworks Studios Sdn Bhd - Merit Idea SdnBhd - Media Prima Berhad - Natseven TV SdnBhd - Ch-9 Media SdnBhd - Sistem Televisyen Malaysia Berhad - Metropolitan TV SdnBhd - Amity Valley SdnBhd - Esprit Assets SdnBhd - Media Prima Berhad TV Networks - Media Prima International
9 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	56	- ปริญญาโท มหามบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - ปริญญาบัตร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร	6.01	-	2550 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - 2554	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ การบิน - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การบิน - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
		<ul style="list-style-type: none"> - ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce - ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน นักบินลำเลียงทำหน้าที่ดินหน รุ่นที่ 5 และนักบิน กองทัพอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 					
10 หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	51	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA - อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	6.00	-	2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ 	<ul style="list-style-type: none"> - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
11 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	47	<ul style="list-style-type: none"> - ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) 	3.00	-	2554 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน	<ul style="list-style-type: none"> - กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ 	<ul style="list-style-type: none"> - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
12 นายณัฐวัชร ศิริวงศ์ศาล - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ	39	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ ด้านการเงิน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2554 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2552 - 2554	- ผู้จัดการฝ่ายการตลาด กลุ่ม ผลิตภัณฑ์โทรศัพท์มือถือ	- บจ. แอลจี อิเลคทรอนิกส์ (ประเทศไทย)
					2550 - 2552	- ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	- บจ. เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดิง
					2544 - 2550	- ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	- บจ. เนสท์เล่ (ไทย)

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

⁽²⁾ ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

⁽³⁾ ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555

รายชื่อบริษัท	รายชื่อผู้บริหารและ ผู้มีอำนาจควบคุม	นายอารักษ์	นายทีศพล	นายพรอนันต์	หม่อมหลวงวง	นายสันติสุข	นาวาอากาศ	นายปริญญา	นายดิสร	นายณัฐวุฒิ	นายแอนโทนี่	นายคามารุดิน	นายอาหมัด	นายณัฐวัชร
		ชลดาร์นันท์	แบลเวิลด์	เกิดประเสริฐ	นพเทพ เทวกุล	คลังไชยา	เอก ธนาภัทร งาม ปลั่ง	รัตมีธานินทร์	วัชโรทัย	ภาโบรมย์	ฟรานซิส เฟอ์ นานเดส	บิน เมอวานัน	ฟาริด บิน ริด ชวาน	ศิริวงศ์ศาล
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	X, III	I, II, IV	I, II, IV	I, II, IV	I, II, IV	I, II, IV	I, II, IV	I, II, IV	I, III	I, III				
2. บริษัทย่อยและบริษัทร่วม														
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, III	I, II, IV	I, II, IV	IV	IV	IV	I, II, IV			I, III	I	I	I, III	IV
3. บริษัทที่เกี่ยวข้อง														
บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว		/												
บจ. แพตตี้ แอนด์ แพร์ใหม่		/												
บจ. เทอร์มินอลรัชดา		/												
บจ. อูเบอะ		/												
บจ. แอร์เอเชีย โกลบอลเคย์		/												
AirAsia Berhad											I, II	I, II		
AirAsia Investment Ltd.											/	/		
AirAsia (Mauritius Limited)											/	/		
PT Indonsia AirAsia											/	/		
AirAsia X Sdn Bhd											/	/		
AirAsia Japan Co.,Ltd.											/	/		
AirAsia Inc.											/	/		
Aero Ventures Sdn Bhd											/	/		
AirAsia Go Holiday Sdn Bhd											/	/		
Asian Contact Centres Sdn Bhd											/			
Crunchtime Culinary Service Sdn Bhd											/			
Tune Air Sdn Bhd											/	/		
บมจ. เคพีเอ็น มิวสิค										I, II				
บมจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น										I, II, IV				
บมจ. เคพีเอ็น มิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์										I, II				

หมายเหตุ: X = ประธานกรรมการ / = กรรมการ // = กรรมการบริหาร /// = กรรมการตรวจสอบ/V = ผู้บริหาร