แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

สิ้นสุดวันที่ 31 **ธันวาคม** 2556

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ 1
2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ 4
3. ปัจจัยความเสี่ยง 23
4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ 28
5. ข้อพิพาททางกฎหมาย 33
6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น 34

ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น 1
8. โครงสร้างการจัดการ 5
9. การกำกับดูแลกิจการ 33
10. ความรับผิดชอบต่อสังคม 48
11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง 60
12. รายการระหว่างกัน 63

ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ 1
14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ 15

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

เอกสารแนบ

เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท

เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย

เอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (compliance)

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1. ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย มีวิสัยทัศน์ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ “**ใคร ใคร... ก็บินได้**” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินดอนเมือง) จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียสามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของไทยแอร์เอเชียได้

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

1.2. ความเป็นมา

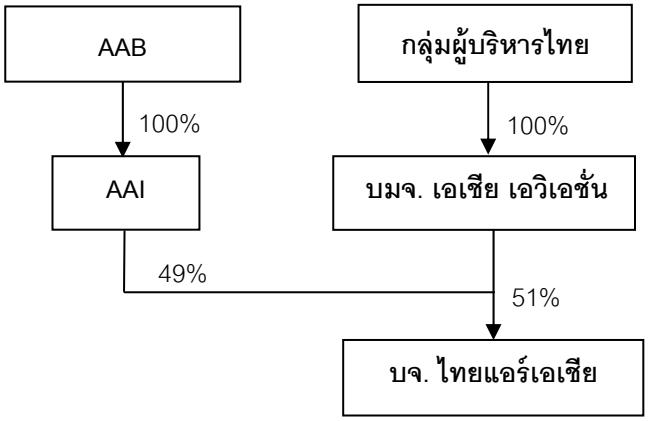
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด 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 จากนายทัศพล แบเลเว็ลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นเข้าจดทะเบียน

บริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยจะส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

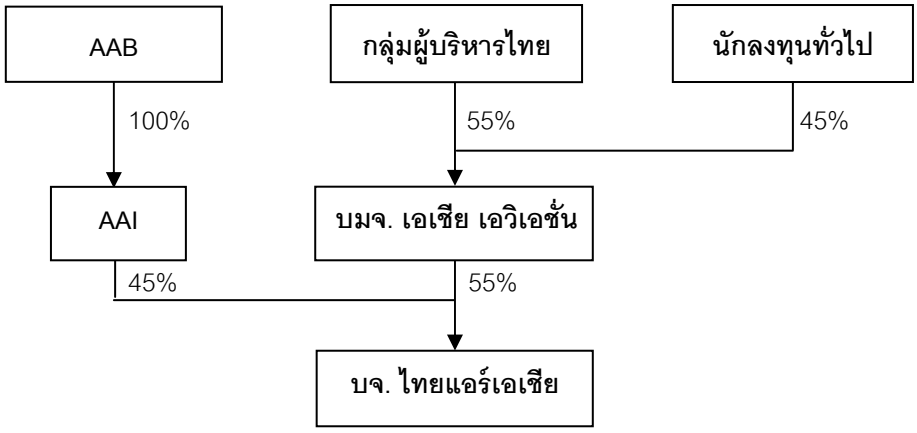
สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่สองราย ได้แก่ (1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ (2) AirAsia Investment (AAI) ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็น บริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AirAsia Berhad (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AirAsia Berhad เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย 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

1.3. โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ก่อน IPO เป็นดังนี้



โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท หลัง IPO ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นดังนี้



1.4. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AirAsia Berhad ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งระบบซอฟแวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียเอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเตอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งเป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

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

1.5. พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2547	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้าไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 จำนวน 2 ลำ
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์
กุมภาพันธ์ 2549	จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

ปี	เหตุการณ์
สิงหาคม 2553	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ
ตุลาคม 2556	เปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพ – เสียมราฐ จำนวน 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
ธันวาคม 2556	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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 2554 ถึง 2556 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2554		2555		2556	
	ล้านบาท	**ร้อยละ**	**ล้านบาท**	**ร้อยละ**	**ล้านบาท**	**ร้อยละ**
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	12,681.6	75.6	14,876.3	74.9	17,403.3	71.3
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	2,805.3	16.7	3,455.8	17.4	4,703.5	19.3
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	325.8	1.9	660.5	3.3	971.0	4.0
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	185.5	1.1	196.7	1.0	225.0	0.9
รายได้ค่าระวางขนส่ง	159.4	1.0	159.5	0.8	182.2	0.7
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	**16,157.6**	**96.4**	**19,348.9**	**97.4**	**23,485.0**	**96.2**
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	155.3	0.9	68.4	0.3	258.1	1.1
รายได้อื่นๆ	451.1	2.7	450.0	2.3	669.9	2.7
รวมรายได้อื่น	**606.4**	**3.6**	**518.5**	**2.6**	**928.0**	**3.8**
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	**16,764.0**	**100.0**	**19,867.4**	**100.0**	**24,413.1**	**100.0**

2.1. การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. 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)

2.1.1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ต่ำกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 10.5 ล้านคน โดยร้อยละ 60.5 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและอีกร้อยละ 39.5 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2554	2555	2556
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	8.6	10.1	12.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	6.9	8.3	10.5
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) (ร้อยละ)[1]	80	82	83
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.)[2]	9,199	10,499	12,951
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.)[3]	7,389	8,618	10,829
ค่าโดยสารเฉลี่ย[4] (บาท)	1,942	1,977	1,885
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร[5] (RASK) (บาท)	1.76	1.84	1.81
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร[6] (CASK) (บาท)	1.58	1.69	1.67
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง)[7] (บาท)	0.89	0.94	0.95
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	22	27	35
จำนวนเที่ยวบิน	47,579	56,067	70,149
ระหว่างประเทศ	20,251	23,224	28,637
ภายในประเทศ	27,328	32,843	41,512
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)[8]	1,074	1,040	1,026
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)[9]	11.5	11.5	11.7
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	2,627	2,941	3,759
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	383	354	358
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	1.60	1.87	2.34
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท[10] (ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)	124.0	126.7	122.8
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)[11]	84	83	92

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) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
10) คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของบริษัทสำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

2.1.1.1. เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 36 เมืองใน 9 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 21 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 15 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 24 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 19 เส้นทาง

เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

	ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	
	วันที่เริ่มให้บริการ	**จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์**
ระหว่างประเทศ:		
จากกรุงเทพฯ ไปยัง:		
สิงคโปร์	16 กุมภาพันธ์ 2547	35
ปีนัง	16 มิถุนายน 2547	28
มาเก๊า	5 กรกฎาคม 2547	7

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
กัวลาลัมเปอร์	7 กุมภาพันธ์ 2548	28
ฮานอย	17 ตุลาคม 2548	7
พนมเปญ	1 พฤศจิกายน 2548	7
ย่างกุ้ง	16 สิงหาคม 2549	25
เซินเจิ้น	15 กรกฎาคม 2550	7
นครโฮจิมินห์	4 เมษายน 2551	21
ฮ่องกง	26 ตุลาคม 2551	21
บาหลี	20 มกราคม 2552	7
กวางโจว	20 มกราคม 2552	7
โกลกาตา	1 ธันวาคม 2553	7
เชนไน	23 มีนาคม 2555	5
ฉงชิ่ง	23 มีนาคม 2555	14
มัณฑะเลย์	4 ตุลาคม 2555	7
อู่ฮั่น	19 ตุลาคม 2555	14
ซีอาน	16 พฤศจิกายน 2555	7
เสียมราฐ	1 ตุลาคม 2556	10
คุนหมิง	15 พฤศจิกายน 2556	7
กระบี่และไปถึงสิงคโปร์	25 พฤศจิกายน 2556	7
		278
จากภูเก็ตไปยัง:		
สิงคโปร์	28 ตุลาคม 2550	7
ฮ่องกง	15 พฤศจิกายน 2552	7
รวม		14
จากเชียงใหม่ไปยัง:		
มาเก๊า	22 พฤษภาคม 2555	7
รวม		7
รวมระหว่างประเทศ		299
ภายในประเทศ:		
จากกรุงเทพฯ ไปยัง:		
ภูเก็ต	3 กุมภาพันธ์ 2547	70

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
หาดใหญ่	3 กุมภาพันธ์ 2547	63
เชียงใหม่	3 กุมภาพันธ์ 2547	84
เชียงราย	28 มีนาคม 2547	28
อุดรธานี	7 เมษายน 2547	21
อุบลราชธานี	16 มิถุนายน 2547	14
นราธิวาส	9 กุมภาพันธ์ 2548	7
กระบี่	1 มีนาคม 2549	56
สุราษฎร์ธานี	1 เมษายน 2549	28
นครศรีธรรมราช	1 มีนาคม 2550	28
ตรัง	15 มกราคม 2555	21
นครพนม	15 มกราคม 2555	7
ขอนแก่น	28 ตุลาคม 2556	14
พิษณุโลก	30 พฤศจิกายน 2556	14
รวม		455
จากภูเก็ตไปยัง:		
กรุงเทพ	15 พฤศจิกายน 2552	14
เชียงใหม่	3 ธันวาคม 2552	14
อุดรธานี	21 ธันวาคม 2552	7
รวม		35
จากเชียงใหม่ไปยัง:		
หาดใหญ่	24 มกราคม 2554	7
กระบี่	15 ธันวาคม 2556	7
รวม		14
รวมภายในประเทศ		**504**
รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ		**803**

2.1.1.2. เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซียและฟิลิปปินส์ ครอบคลุมจุดหมายปลายทางทั้งเครือข่ายจำนวน 121 แห่ง ใน 22 ประเทศ

2.1.1.3. 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 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 6 เส้นทางอันได้แก่ กรุงเทพฯ – เสียมราฐ กรุงเทพฯ – ขอนแก่น กรุงเทพฯ – คุนหมิง กรุงเทพฯ – พิษณุโลก กระบี่ – สิงคโปร์ และเชียงใหม่ – กระบี่ โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะเดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่มเพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่างๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

2.1.2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 16.3 ร้อยละ 15.2 และ ร้อยละ 16.0 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆดังนี้

2.1.2.1. บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- *การลงทะเบียนสัมภาระ* (Check-in luggage): อัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องลงทะเบียน และเวลาในการแจ้งความจำนงในการลงทะเบียนสัมภาระของผู้โดยสาร 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 ที่เทสโก้โลตัส ต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงชื่อ และเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- *การชำระเงินด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคาร (Direct Debit)*: ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคารโดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในกรณีดังกล่าว

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

2.1.2.2. บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อยืดลายกราฟฟิก) อุปกรณ์ในการเดินทาง (เช่น ที่ชาร์จโทรศัพท์และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อคสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน คิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.1.2.3. บริการอื่น ๆ

การให้บริการสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน

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

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

แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงาน

สำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก และ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสาร ซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

พื้นที่ระวางสินค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสาร พัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชียคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบินเท่านั้น

2.1.3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลาย ต่อเส้นทางบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ.ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ทำให้บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้ว ต่ำกว่าคู่แข่งของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดลงกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

2.1.4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และ การขายทางอ้อม โดยการเดินทางทั้งหมดจะดำเนินการผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 78 การขายตรงที่ร้อยละ 19 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 3

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชียขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีอัตโนมัติ บจ. ไทยแอร์เอเชียส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์

เอเชีย ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 นั้น เป็นร้อยละ 78 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 19 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ในปี 2556 โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเดบิต และกรณีสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ยังสามารถชำระด้วยเงินสดผ่านทางสาขาของธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงเทพ ธนาคารกสิกรไทย และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศได้อีกด้วย

การขายทางอ้อม

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

อนึ่ง จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 3 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวมปี 2556

2.1.5. 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 จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ต่ำอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

2.1.6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 92 ในปี 2556 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจประกันว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2. การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 35 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 34 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 27 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 8 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปี ในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2557 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 8 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 3 ปี 1 เดือน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

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

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน(BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 15 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษี

เงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0- 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2.2.2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน ปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 มีจำนวน 6,405.8 ล้านบาท 7,861.2 ล้านบาท และ 9,386.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44.0 ร้อยละ 44.4 และร้อยละ 43.4 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

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

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- *นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง* บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด

- *การชำระเงินล่วงหน้า* การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น

- *นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง* บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

- *ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง* บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาบินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้

กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

2.2.3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

2.2.4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่งบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 31 ร้อยละ 31 และร้อยละ 30 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ดี เว้นแต่ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในปี 2554 ปี 2555 และปี 2556

2.2.5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย 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 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 416.0 ล้านบาท

2.3. การดำเนินการอื่น ๆ

2.3.1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ 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)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินขั้นสูง (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 อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ 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 ประสบอุบัติการณ์ร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบกิจการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มี

ความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งติดตั้ง ประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2.3.2. 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) Merlot ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

2.3.3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

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

2.3.4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่

เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบิน ภายใต้วงเงินรับผิดชดใช้รวม (บาดเจ็บ / ทรัพย์สินเสียหาย) 500 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชียยังได้ทำประกันค่าความเสียหายส่วนแรกสำหรับความแตกต่างระหว่าง 750,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงคราม รวมทั้งภัยที่เกี่ยวเนื่อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัยและภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 660 ล้านดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

2.3.5. สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 neo (new engine option)โดยผ่านทาง AAB ซึ่งบจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

2.4. สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

2.4.1. สภาวะอุตสาหกรรม

สภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวเนื่องจากความกังวลเกี่ยวกับการลดมาตรการผ่อนคลายทางการเงินเชิงปริมาณ (Quantitative Easing :QE) ของสหรัฐฯ ประกอบกับแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจจีนในอัตราที่ชะลอตัวลง กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund -IMF) ณ เดือน มกราคม 2557 คาดการว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมประชากรของโลกในปี 2557 จะเติบโตประมาณร้อยละ 3.7 แม้ว่าเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโรเริ่มปรับตัวดีขึ้น ทว่าการปรับลดมาตรการ QE ของธนาคารกลางสหรัฐฯ อาจจะส่งผลกระทบต่อเม็ดเงินที่ไหลเวียนอยู่ในตลาดหุ้นทั่วโลก โดยเฉพาะในเอเชียที่ในช่วงที่ผ่านมาเศรษฐกิจเติบโตอย่างแข็งแกร่งและดึงดูดเม็ดเงินเข้ามาจำนวนมาก ขณะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแม้จะยังมีความเสี่ยงที่อาจจะเปลี่ยนแปลงในอัตราที่มากกว่าเดิม จากปัญหาความตึงเครียดในประเทศในแถบตะวันออกกลาง จากเหตุการณ์ในซีเรีย อียิปต์ ลิเบีย และอิรัก อีกทั้งสภาพภูมิอากาศในหลายประเทศทั่วโลกมีความปรวนแปรมากขึ้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2557 คาดว่าจะทรงตัวในระดับเดียวกับปี 2556

ในช่วงปลายปี 2556 จากเหตุการณ์ชุมนุมทางการเมืองภายในประเทศ รัฐบาลได้ประกาศ พรก.ฉุกเฉินทำให้บางประเทศเริ่มยกระดับการเตือนนักท่องเที่ยวขึ้นอีกขั้นหนึ่ง ขณะที่นักท่องเที่ยวเริ่มลังเลในการตัดสินใจ เนื่องจากไม่แน่ใจในสถานการณ์และขาดความเชื่อมั่นในความปลอดภัย ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ อย่างไรก็กรมการท่องเที่ยวคาดเมื่อเดือนมกราคม 2557 ว่าปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2557 จะอยู่ที่จำนวน 30.27 ล้านคน หรือ

เพิ่มขึ้นร้อยละ 13 จากปีที่แล้วที่ 26.7 ล้านคน โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยจะเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวในตลาดที่มีความยืดหยุ่นสูงและตลาดในประเทศ

นอกจากนี้ นโยบาย “เปิดเสรีน่านฟ้า” ที่จะเกิดขึ้นในปี 2558 จะส่งผลให้มีการติดต่อธุรกิจระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนมากยิ่งขึ้น และเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบิน ข้อจำกัดบางประการในอุตสาหกรรมจะถูกยกเลิกและจะกระตุ้นความต้องการเดินทางทางอากาศในภูมิภาค อาจส่งผลให้การแข่งขันสูงขึ้นทั้งจากสายการบินที่มีอยู่และคู่แข่งที่จะเข้าเพิ่มเติมเนื่องจากตลาดมีความน่าสนใจมากขึ้น โดยสภาการท่าอากาศยานนานาชาติ(ACI)ได้คาดการณ์อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารทั่วโลกในอีก 20 ปีข้างหน้าคิดเป็นร้อยละ 4.2 แต่อัตราการเจริญเติบโตของผู้โดยสารภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกคิดเป็นร้อยละ 6.3 ต่อปี ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วเป็นอัตราที่สูงกว่าการเติบโตของผู้โดยสารในภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูง ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

2.4.2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและความถี่ในการให้บริการในลักษณะของสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สายการบินโอเรียนท์ไทย และ ไทยไลอ้อนแอร์

ในเดือนกรกฎาคม 2555 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย และใช้รหัสสายการบินเดียวกันได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องแบบ A320 สายการบินไทยสมายล์กำหนดราคาตั๋วอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตั๋วการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ

ในเดือนธันวาคม 2556 สายการบินไทยไลออนแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศอินโดนีเซียในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ป ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการ โดยสายการบินนี้ชูกลยุทธ์ราคาตั๋วถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ "อิสระในการบิน" โดยสายการบินได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินการอากาศ (AOC) จากกรมการ

บินพลเรือน ซึ่งจะเริ่มบินเส้นทางเชียงใหม่อันดับแรกวันที่ 4 ธันวาคม วันละ 2 เที่ยวจะใช้เครื่องบินโบอิ้ง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง 2 ลำ

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย รวมถึงสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่ายกว้างขวาง มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 7 แห่ง โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น อาทิ นกแอร์ (บริษัทในเครือของ การบินไทย) สายการบินโอเรียนท์ไทย และ ไทยไลอ้อนแอร์

2.5. กลยุทธ์การแข่งขัน

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

3. 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

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

3.1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

3.1.1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้นและการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงและอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบิน เพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

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

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันท่วงที โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

3.1.2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 43.4 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสม และยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

3.1.3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลล่าร์สิงคโปร์ ดอลล่าร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลล่าร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึงดอลล่าร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวน ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับบจ. ไทยแอร์เอเชีย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

3.1.4. บริษัท อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นบจ. ไทยแอร์เอเชียมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

3.2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3.2.1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการ

เพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว 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 จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียเมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นร้อยละ 45 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 55 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

3.2.2. 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 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดยบจ. 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 ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3.2.3. 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 2568 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟแวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน Merlot ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศ

อินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียเอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเตอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

3.2.4. บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 78 ในปี 2556 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเตอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard และ American Express เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้ บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

3.2.5. บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 35 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 ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ.ไทยแอร์เอเชียได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและต้นทุนในการบริการต่ำ

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1. เงินลงทุน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงเป็นเงินลงทุน โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ซึ่งเป็นเงินลงทุนใน บจ.ไทยแอร์เอเชียเพียงบริษัทเดียวและแสดงตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 3,067 ล้านบาท

4.2. สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน หรือสิ่งก่อสร้างใดๆ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ถาวรมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 10,956 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 24.4 ของสินทรัพย์รวม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยในปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว และ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่นไม่มีสินทรัพย์ถาวรหลักอื่นที่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น สินทรัพย์ถาวรหลักของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ปรากฏในงบการเงินรวมจึงเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกือบทั้งหมด

รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 มีดังนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 (ล้านบาท)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	68.8
คอมพิวเตอร์	21.6
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	21.7
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	50.6
ยานพาหนะ	14.1
เครื่องบิน	10,218.9
อะไหล่เครื่องบิน	416.0
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	24.3
รวม	**10,835.9**

4.3. สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 14,868.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 33.1 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856.0 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์

ระหว่างติดตั้งจำนวน 12.7 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางการบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) โดยสิทธินี้จะยังคงอยู่กับบริษัทตราบใดที่ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางการบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 12.0 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

4.4. ค่าความนิยม

บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวน 8,824.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 19.6 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ ไทยแอร์เอเชีย .โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้อาทิเช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ควบคุมกิจการ เพื่อสะท้อนข้อมูลเพิ่มเติมของข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อม ณ วันที่ควบคุมกิจการ ส่งผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินข้อ 16 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับงวดสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

4.5. 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 และสัญญายังไม่ถูกบอกเลิกโดยชอบด้วยกฎหมายก่อนมีการส่งคำบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าว

บจ.ไทยแอร์เอเชียต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี เป็นสกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐฯ 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

4.6. สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 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

4.7. การเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 35 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AirAsia (Mauritius) Limited (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 27 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 8 ลำ ใช้สำหรับการบินภายในประเทศและภูมิภาค มีอายุเฉลี่ยที่ 3 ปี 1 เดือน ณ สิ้นปี 2556

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 27 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปี สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนตุลาคม 2562 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนกันยายน 2568 มียอดคงเหลือของภาระผูกผัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 919.5 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 8 ลำ ภายใต้สัญญาทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 จำนวน 8,160.8 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐตามที่แต่ละสัญญากำหนด พร้อมทั้ง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่แต่ละสัญญากำหนด และมีสิทธิที่จะซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

4.8. การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

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

4.9. นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งเน้นการลงทุนในกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการลงทุนในธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพื่อให้บริษัทฯ เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้ การขออนุมัติจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

4.10. นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

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

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย อย่างมีนัยสำคัญ

6. ข้อมูลทั่วไป

6.1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
เว็บไซต์	:	www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	:	หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท

6.2. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	:	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556	:	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	:	55.0%

6.3. 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 ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซิตี้ทาวเวอร์
179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120
โทรศัพท์: 02-286-9999, 02-344-1000
โทรสาร: 02-286-5050
เว็บไซต์: www.pwc.com/th

อนึ่ง"ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ "www.aavplc.com"

7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

7.1. หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 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 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

<u>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น</u>

ณ วันที่ 27 ธันวาคม 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	1,365,499,800	28.16
2. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	287,850,000	5.94
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	286,500,400	5.91
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	283,499,900	5.85
5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	280,850,000	5.79
6. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	142,684,800	2.94
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	141,675,000	2.92
8. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	105,280,890	2.17
9. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	103,625,000	2.14
10. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บลจ.บัวหลวง จำกัด	100,450,400	2.07

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 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. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	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. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
รวม	**43,555,560**	**100.00**

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

7.2. สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมซึ่งประกอบด้วยผู้บริหาร 6 ท่าน อันได้แก่ นายทัศพล แบเลเว็ลด์ 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) คู่สัญญาแต่ละรายได้ตกลงที่จะไม่โอนหรือก่อหลักประกันบนหุ้นที่ถูกห้ามขายเป็นระยะเวลาห้า (5) ปีนับจากวันที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนแล้วเสร็จ

หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้า (5) ปีดังกล่าว หากคู่สัญญารายใดประสงค์ที่จะโอนหุ้นที่ถูกห้ามขายให้แก่บุคคลภายนอก ต้องเสนอขายหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นรายอื่นซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นก่อนตามสัดส่วนการถือหุ้นของคู่สัญญานั้นๆ หากคู่สัญญารายอื่นปฏิเสธไม่ซื้อหุ้นที่เสนอดังกล่าว จึงจะสามารถขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอก

ได้ต่อเมื่อผู้รับโอนได้รับอนุญาตและความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากจำนวนผู้ถือหุ้นข้างมากรายอื่นที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นซึ่งถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้นมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่ถือโดยผู้ถือหุ้นรายอื่นดังกล่าว และผู้รับโอนต้องเข้าลงนามในสัญญาเพื่อผูกพันตนตามสัญญาผู้ถือหุ้นด้วย ทั้งนี้ คู่สัญญาจะไม่สามารถโอนหุ้นได้หากการโอนหุ้นอาจเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใดๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นในบริษัทฯ หรือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่ยังคงดำเนินธุรกิจตามปกติ

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

7.3. 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.ไทยแอร์เอเชียต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น 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

<u>การโอนหุ้น</u>

ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทในเครือใดๆ ของตนได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่ผู้โอนที่มีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องมีหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จะขาย

การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ จะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใดๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ.ไทยแอร์เอเชียในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่กรณีเส้นทางบินของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าวโดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ จะไม่ดำเนินธุรกิจใดๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่คู่สัญญาฝ่ายใดๆ ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ 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

7.4. นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

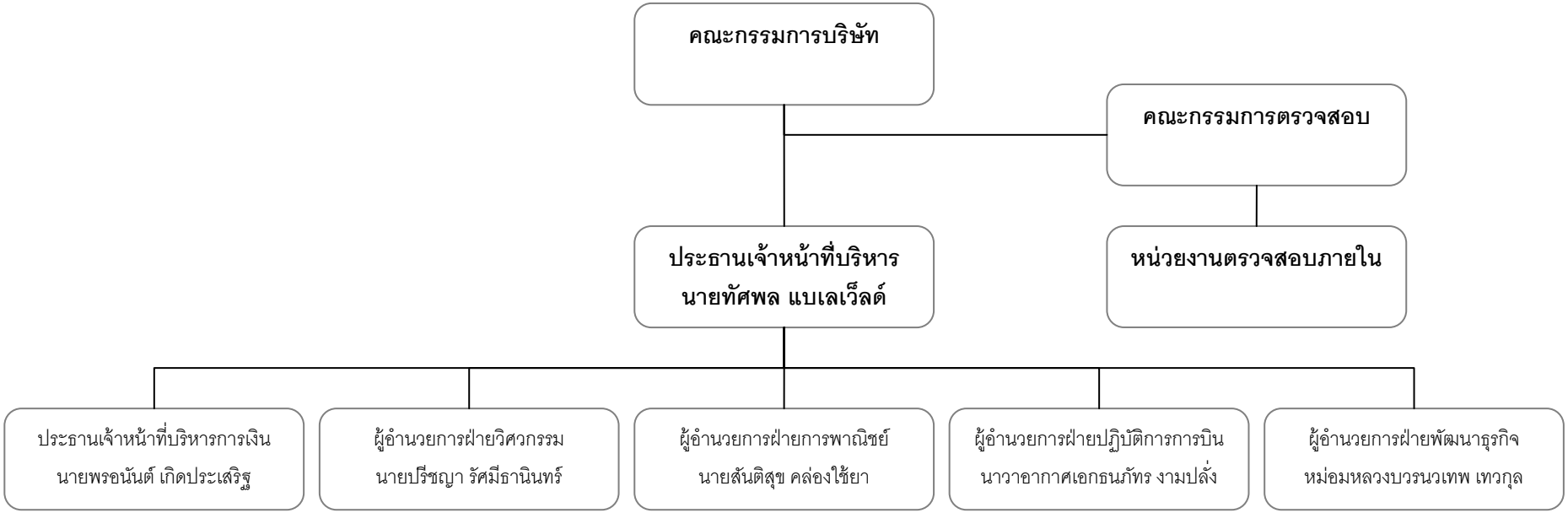
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

8. โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



โครงสร้างการจัดการ

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ("บริษัท") ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการบริหาร ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีก 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2 นายทัศพล แบเลเว็ลด์	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 นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัท ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัท มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการและมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท

2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ

4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม

5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน

6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย

7. พิจารณาอนุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม

10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง

11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม

13. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น

14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท

15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

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

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2556 มีดังนี้

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

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2556 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	4/4
2. นายดิสธร วัชโรทัย	4/4
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ

2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายในหรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน

3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอค่าตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง

5. พิจารณารายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท

6. สอบทานถึงความมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท

7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์

8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน

9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้

(1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท

(2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท

(3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

(4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี

(5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน

(7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (charter)

(8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

(1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์

(2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน

(3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	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

*) ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงินและงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท

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

4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายในงานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท

8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี

9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

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

11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

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

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2555 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์ ทั้งนี้ คุณสมบัติของเลขานุการบริษัทปรากฏตาม*เอกสารแนบ 1*

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทได้เริ่มจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2557 เป็นปีแรกจึงยังไม่มีรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมสำหรับปี 2556 ที่ผ่านมา

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น

5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย

2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

   (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง

   (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

   (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท

5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง

6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการบริษัทควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัทตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันอังคารที่ 23 เมษายน 2556 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

<u>ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน</u>

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 40,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินสูงกว่ากรรมการร้อยละ 25
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 40,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินสูงกว่ากรรมการตรวจสอบร้อยละ 25
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 20,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 20,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวนจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2556

กรรมการ	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	50,000	50,000	-
- กรรมการ	40,000	40,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	50,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	40,000	-	-
คณะกรรมการบริหาร[1)]			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

[1)] กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 3.64 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

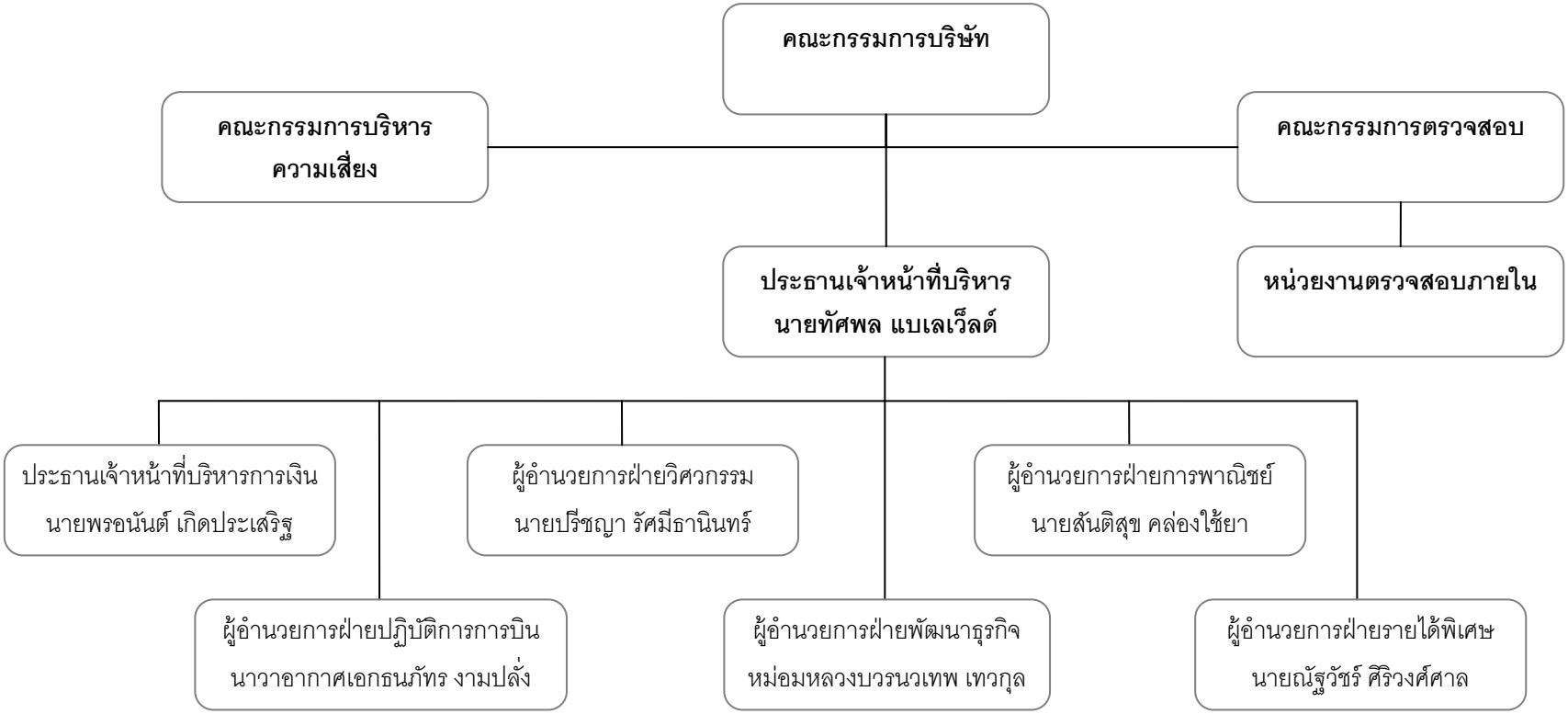
รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	800,000	600,000	1,400,000
นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	640,000	480,000	1,120,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	640,000	480,000	1,120,000

- ในปี 2556 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2556 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2555

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2556

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 55	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 56	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วนการถือหุ้น (%)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	1,600,499,800	1,365,499,800	(235,000,000)	28.16%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	291,000,400	286,500,400	(4,500,000)	5.91%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	291,499,900	280,850,000	(10,649,900)	5.79%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	290,999,900	287,850,000	(3,149,900)	5.94%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ	290,999,900	283,499,900	(7,500,000)	5.85%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	145,500,000	141,675,000	(3,825,000)	2.92%
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายดิสธร วัชโรทัย	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ("บริษัทย่อย") ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติแต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยอีก 1 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 8 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

โดยมี นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส หรือนายคามารูดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัท หรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคนธ์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วง การจำนองหลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิด ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
	ปี 2556
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1)]	2/4
2. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	2/4
3. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2/4
4. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	4/4
5. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	4/4
6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	4/4
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
8. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	0/4

[1)] ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556 จึงไม่ได้เข้าร่วมการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2556

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์[1)]	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	กรรมการตรวจสอบ

[1)] ได้รับแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2556 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	3/4
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	4/4
นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	0/4

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจากบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2556 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
2. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง

3. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ

4. ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ

5. ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอที่เกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
7. นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล	ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ

*)ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน

3. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร

5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ

6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ทั้งนี้ คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนในปี 2557 เป็นปีแรกจึงยังไม่มีรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมสำหรับปี 2556 ที่ผ่านมา

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ

3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

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

*) กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

*) กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นว่านี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่ากำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ

2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

ในกรณีที่กรรมการตรวจสอบครบวาระการดำรงตำแหน่งหรือไม่อาจดำรงตำแหน่งจนครบกำหนดวาระ ซึ่งส่งผลให้มีจำนวนคณะกรรมการต่ำกว่า 3 คน คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบจ. ไทยแอร์เอเชีย

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

ในการประชุมคณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2556 เมื่อวันอังคารที่ 23 เมษายน 2556 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

<u>ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน</u>

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุมสูงกว่ากรรมการท่านอื่นร้อยละ 25
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 20,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 20,000 บาทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556

กรรมการ	ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	-	50,000	-
- กรรมการ	-	40,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	50,000	-
- กรรมการตรวจสอบ	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร[1)]			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

[1)] กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 0.57 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)		
		คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	150,000	250,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	160,000	160,000	320,000

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 7 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 63.25 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2556 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2555

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 2,922 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2556
นักบินและนักบินผู้ช่วย	353
ลูกเรือ	719
การดำเนินการภาคพื้นดิน	469
วิศวกรรม	246
การตลาด	19
สำนักงานใหญ่	276
อื่นๆ	840
รวม	**2,922**

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2556
กรุงเทพฯ	2,331
ภูเก็ต	194
เชียงใหม่	151
อื่นๆ	246
รวม	**2,922**

บริษัทและบจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความจำเป็นในการประกันความต่อเนื่องในการบริหารจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อรักษาข้อได้เปรียบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เหนือกว่าคู่แข่ง ทั้งนี้ กรรมการของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ความสำเร็จอย่างต่อเนื่องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายอย่าง ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนและความทุ่มเทของผู้บริหารของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับใช้กลยุทธ์ด้านทรัพยากรบุคคล ซึ่งรวมถึงค่าตอบแทนที่สามารถแข่งขันได้ การสรรหาที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และแผนการพัฒนาและสืบทอดงาน

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลางเพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

ค่าตอบแทนบุคลากร

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,480.5 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 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มี นักบิน 260 คน และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 522 คน ภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะปัจจุบัน นักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกัวลาลัมเปอร์

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence 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 และหลักสูตรการระบุตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

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

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชียตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูเก็ต

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2556 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4.50 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.47 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.54 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดกันในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระและขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

9. การกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทาง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น เป็นปัจจัยสำคัญในการส่งเสริมความสำเร็จในภาพรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในฐานะที่เป็นองค์กรหนึ่งที่มีความรับผิดชอบต่อสังคมซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลในการดำเนินธุรกิจ โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มมูลค่าและส่งเสริมการเติบโตอย่างยั่งยืนของบริษัท ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดมาใช้ และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ในปี 2556 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของบริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูล อย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้นดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองบริษัท เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ

- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถามแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท

- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท

- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ

- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 47

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อ ผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 48

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 48

คู่ค้า

การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อย ถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อย ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนร่วมปี 2556 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 48

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” หัวข้อย่อย “แหล่งข้อมูลผู้ถือหุ้น” และ “การกำกับดูแลกิจการ” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

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

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของ บริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทล่วงหน้าก่อนทำการซื้อขาย รวมทั้งเปิดเผยสรุปรายงานการซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกครั้ง

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ (66) 2562 5745

โทรสาร (66) 2562 5705

Email: taa_investorrelations@airasia.com

Website: www.aavplc.com

ซึ่งในปี 2556 ที่ผ่านมากิจกรรมด้านนักลงทุนสัมพันธ์สามารถสรุปได้ดังนี้

- การจัดกิจกรรม Roadshow ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยเข้าพบและพูดคุยกับนักลงทุนสถาบัน เพื่อชี้แจงและสรุปข้อมูลทั่วไปของบริษัทและบริษัทย่อย

- จัด Analyst Meeting ทุกไตรมาส

- การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงาน Compliance เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาต่างๆ และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

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

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง

4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

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

3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็นบิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุมหรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ 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. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่12 และหน้าที่ 24

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

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

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนด ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ทั้งนี้ ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 6 และหน้าที่ 19 และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 11 และหน้าที่ 23

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ

2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ

3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

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

5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน

6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัทตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ

7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนดหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

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

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน” ส่วนที่ 2 หน้าที่ 12

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

จรรยาบรรณธุรกิจ

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

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

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

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน” ส่วนที่ 2 หน้าที่ 60

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจากบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานกรรมการบริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอก ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทาน ผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง” ส่วนที่ 2 หน้าที่ 60

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงิน และนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2556 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น โดยกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปี และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วนต่อเนื่อง และทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

ค่าตอบแทน

ในปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยยังไม่มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทน ดังนั้นคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยจึงได้พิจารณาค่าตอบแทนของกรรมการ (ในระหว่างที่ยังไม่มีคณะกรรมการพิจารณาค่าตอบแทน) และนำเสนอที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติ โดยค่าตอบแทนของกรรมการ จะอยู่ในระดับที่ปฏิบัติในอุตสาหกรรม ประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ และอยู่ในระดับที่สามารถเทียบเคียงได้ในอุตสาหกรรมเดียวกัน

อย่างไรก็ตามในการประชุมคณะกรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองและเสนอค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งค่าตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างค่าตอบแทนกรรมการ” ในส่วนที่ 2 หน้า 16 และส่วนที่ 2 หน้า 28

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ

2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

3. จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

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

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ กรรมการบริหาร และผู้บริหารตามคำนิยามของสำนักงาน ก.ล.ต. รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตน โดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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 รวมถึงคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ 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 มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ด้วยปณิธานอันดีในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่เป็นมิตรและใกล้ชิดคนไทยมากที่สุด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เห็นความสำคัญของการเป็นฟันเฟืองหนึ่ง ในการสร้างความสุข รอยยิ้ม และการพึ่งพาอาศัยกัน รวมทั้งช่วยขับเคลื่อนสังคมไทยให้น่าอยู่ยิ่งขึ้น จึงได้จัดทำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานในด้านต่างๆ ดังนี้

1. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

เพราะ “ผู้บริโภค” คือหัวใจการให้บริการ

บจ. ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นดำเนินกิจการ เพื่อความพึงพอใจของผู้บริโภค โดยนำเสนอผ่านบริการที่มีมาตรฐานสูง โดยเฉพาะในเรื่องความปลอดภัย ฝูงบินทั้งหมดของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นเครื่องบินใหม่ที่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตูลูส ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่ยอมรับในระดับสากล

ทั้งนี้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย ยังพัฒนาระบบซ่อมบำรุงอากาศยานและระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมให้แก่ทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ และพนักงานในทุกภาคส่วน การฝึกอบรมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีกรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของบริษัทปีละ 2 ครั้ง และหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำเช่นกัน

สำหรับการให้บริการ บจ.ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตร สิ่งสำคัญที่มุ่งเน้นคือการให้บริการที่ตรงต่อเวลา โดยมีการควบคุมความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในปี 2556 เที่ยวบินของบจ.ไทยแอร์เอเชียมีความตรงต่อเวลาโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 92 ถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงต่อเวลามากที่สุดจากการจัดอันดับของ FlightStats

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝันอันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับสื่อสารอย่างชัดเจนถึงรูปแบบการดำเนินธุรกิจ โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทางจัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคเข้าใจและสามารถเลือกรับบริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้บริโภคที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศ เนื่องด้วยข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีมาอย่างต่อเนื่อง

2. **การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม**

“ใส่ใจสิ่งแวดล้อมพร้อมประหยัดพลังงาน”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินกิจการภายใต้กรอบการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดคุ้มค่าและเป็นมิตรสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่บริษัท แอร์บัส เปิดตัวโครงการ "ซาร์คเล็ท" ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลงอีกร้อยละ 3 เครื่องบินแอร์บัส เอ320 ลำใหม่ที่เข้าประจำการในฝูงบินของแอร์เอเชียก็ได้ติดตั้งอุปกรณ์ "ซาร์คเล็ท" นี้

นอกจากนี้แล้วบจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้สั่งเครื่องบินแอร์บัส เอ320 นีโอ (A320neo - New Engine Option) ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูลA320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่พร้อมติดตั้งปลายปีกชาร์คเล็ท ซึ่งทำให้ลดการใช้พลังงานได้ถึงร้อยละ 14 โดย A320 นีโอลำแรกนั้นทางแอร์บัสคาดว่าจะส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าได้ในปี พ.ศ. 2558

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียยังใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน (Baggage Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้วซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์

สำหรับบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) สายการบินแอร์เอเชียใช้บัตรขึ้นเครื่องขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร ด้านการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกรับบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลงและลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

3. **การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม**

“4 มิติเพื่อร่วมพัฒนาชุมชนและสังคมไทย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะผู้ให้บริการคนไทย และเติบโตได้จากแรงสนับสนุนของคนในทุกระดับ ตามแนวคิด “ใคร ใคร...ก็บินได้” การเป็นส่วนหนึ่งเพื่อร่วมพัฒนาชุมชน จึงอยู่ในหัวใจของชาวไทยแอร์เอเชีย โดยมีแนวทางเป็น 4 มิติเพื่อให้เกิดการพัฒนา โดยใช้ศักยภาพด้านการขนส่งเดินทางและเส้นทางบินที่หลากหลายครอบคลุม เป็นจุดแข็งในการสนับสนุน ทั้งด้านกีฬา ด้านศาสนาและศิลปวัฒนธรรม ด้านการศึกษาและเยาวชน ด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิต

มิติที่ 1: **ด้านกีฬา**

กีฬาถือเป็นภาษาสากลที่ใครๆ ก็สามารถเข้าถึงได้ง่าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงใช้กีฬาเป็นสื่อในการสร้างความสัมพันธ์ควบคู่การพัฒนาสังคมในหลากหลายกิจกรรม อาทิ

- การสนับสนุนทีมฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น ด้วยกีฬาฟุตบอลถือเป็นสายเลือดคนไทยซึ่ง 2 ปีที่ผ่านมาเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในระบบลีกการแข่งขันภายในประเทศ และแฟนบอล บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาทีมฟุตบอล โดยสนับสนุนกระจายไปสำหรับทีมทุกภูมิภาคและดิวิชั่น เพื่อให้ฟุตบอลเป็นสื่อกลางเข้าถึงคนในชุมชนมากที่สุด รวมทั้งเกมส์การแข่งขันระดับนานาชาติ เพื่อพัฒนาศักยภาพนักกีฬาและทีมฟุตบอลไทย

- การสนับสนุนสมาคมกีฬาวอลเลย์บอลแห่งประเทศไทย ในการทำหน้าที่ขนส่งนักกีฬาไทย ทีมผู้ฝึกสอน และเจ้าหน้าที่สมาคมในการแข่งขันต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ โดยไม่เหนื่อยล้าจากการเดินทาง โดยปีที่แล้วนักกีฬาสามารถสร้างผลงานได้อย่างดี โดยเฉพาะทีมวอลเลย์บอลหญิงทีมชาติไทย สามารถคว้าแชมป์เอเชียประจำปี 2013 และเป็นตัวอย่างและแรงบันดาลใจให้กับเยาวชน

ทั้งนี้สายการบินได้ประกาศเกียรติคุณความสำเร็จ โดยเพ้นท์ลายเครื่องบินเป็นภาพทีมนักวอลเลย์บอลหญิงภายใต้แนวคิด “World Class,home grown” เพื่อสื่อถึงความสามารถของคนไทยในการคว้าชัยการแข่งขันในระดับโลก พร้อมสนับสนุนการเดินทางสำหรับนักกีฬาและผู้ฝึกสอนทุกคน สามารถบินฟรีกับบริษัทได้ตลอดปี โดยหวังให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่เยาวชนต่อไป

- นอกจากนั้นเพื่อให้กีฬาสามารถเข้าถึงคนหลากหลายกลุ่มได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสนับสนุนประเภทกีฬาอื่นๆ โดยเฉพาะในระดับเยาวชนที่พร้อมจะเติบโตไปเป็นกำลังสำคัญและสร้างแรงบันดาลใจในอนาคต อาทิ สนับสนุน “น้องแต้ว”ด.ญ.ทรรศพร นาคหล่อ สะสมประสบการณ์แข่งขันเทนนิสเยาวชนหญิง และสามารถสร้างผลงานคว้าอันดับ 5 ของโลก ในการแข่งขัน Tennis Junior Orange Bowl 2013 under12girl ฝ่าฟันจากนักเทนนิสเยาวชนทั่วโลก 256 คนในรุ่น 12 ปี การสนับสนุนการแข่งขันวอลเลย์บอลยุวชน “แอร์เอเชีย” รุ่นอายุไม่เกิน 14 ปี ชิงชนะเลิศแห่งประเทศไทย ที่จัดการแข่งขันทั่วประเทศไทย เฟ้นหาดาวรุ่งเพื่อเข้าสู่ทีมชาติต่อไป เป็นต้น

มิติที่ 2: **ด้านศาสนาและศิลปวัฒนธรรม**

- การสนับสนุนการเดินทางตลอดทั้งปีสำหรับศิลปินแห่งชาติ ซึ่งเป็นต้นแบบทางวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าเพื่อปฏิบัติภารกิจสำคัญในการเผยแพร่วัฒนธรรมให้กับบุคคลทั่วไปทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

- ร่วมสืบสานวรรณกรรม ศิลป์กวี ศรีแผ่นดิน กับ “รางวัลสุนทรภู่” พร้อมลัดฟ้าพาเยาวชนไทยสัมผัสประสบการณ์ใหม่ถึงต่างประเทศ กับกิจกรรม “ยุวกวี ตามรอยเขียนแผ่นดินสุวรรณภูมิ-เวียดนาม” โดยอาจารย์เนาวรัตน์ พงษ์ไพบูลย์

- กิจกรรมมหากุศล “บวชพุทธสาวิกาสองแผ่นดิน” โดยแม่ชีศันย์สนีย์ เสถียรสุต ผู้ชี้ธรรมคำสั่งสอนแห่งเสถียรธรรมสถาน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมเป็นสะพานบุญการเดินทางของพุทธสาวิกาเดินทางเรียนรู้ชีวิตและศึกษาธรรมคำสั่งสอน ณ พุทธคยา ประเทศอินเดีย

- การจัดเที่ยวบินเหมาลำสนับสนุนในโครงการบูรณะปฏิสังขรณ์สถานที่ประสูติของพระพุทธเจ้า ณ ลุมพินีสถาน และโครงการประดิษฐานพระพุทธเจ้าน้อยพระโพธิสัตว์สิทธัตถะราชกุมาร ณ ประเทศเนปาล

มิติที่ 3: **ด้านการศึกษาและเยาวชน**

ด้วยเยาวชนเป็นต้นกล้าสำคัญในการเติบโตและสร้างคุณประโยชน์และความดีให้กับสังคม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงจัดกิจกรรมต่างๆ โดยให้ความสำคัญกับเยาวชนและการเรียนรู้ในรูปแบบที่แตกต่างออกไป อาทิเช่น

- ร่วมสนับสนุน ศูนย์การเรียนรู้สำหรับเยาวชน “คิดส์ซาเนีย กรุงเทพ” โดยจัดแสดงเครื่องบินเท่าขนาดจริง จำลองห้องปฏิบัติการบิน ห้องโดยสาร เพื่อให้เยาวชนเรียนรู้อาชีพนักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินอย่างเต็มที่ ทั้งนี้ยังเปิดโอกาสสำหรับเยาวชนในจังหวัดต่างๆ โดยลัดฟ้าพาเยี่ยมชมศึกษาอย่างต่อเนื่อง ตลอดทั้งปี

- สร้างโอกาสการเรียนรู้ใหม่ๆ ให้กับเยาวชนในภูมิภาคต่างๆ โดยใช้เส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสะพานเชื่อมความสุข เช่น การพาเยาวชนภาคใต้ขึ้นดอยดูดาวที่จังหวัดเชียงใหม่ กิจกรรมพาเยาวชนชาวเขาขึ้นเครื่องบินและเที่ยวทะเลเป็นครั้งแรก เป็นต้น

- สนับสนุนเยาวชนไทยเตรียมพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน กับโครงการประชุมผู้นำเยาวชนอาเซียนแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (CU ASEAN Student Forum)

มิติที่ 4: ด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิต

เพราะทุกชีวิตมีคุณค่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงพร้อมเป็นผู้เชื่อมโยงด้านสุขภาพและคุณภาพชีวิตให้กับคนในทุกชนชาติ เพื่อให้สามารถเข้าถึงระบบการพยาบาลที่ได้มาตรฐาน ตัวอย่างกิจกรรม อาทิเช่น

- โครงการผ่าตัดโรคหัวใจรั่วที่โรงพยาบาลบำรุงราษฎร์ แก่เด็กและทารกจากเมียนมาร์ โดยบจ. ไทยแอร์เอเชียได้พาเด็กและครอบครัวเดินทางกับสายการบิน เพื่อเข้ามาเตรียมความพร้อมและผ่าตัดช่วยชีวิต โดยไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ

- โครงการแพทย์อาสา ผ่าตัดดวงตาและรักษาโรค ณ ท่าขี้เหล็กและเชียงตุง โดยจัดทีมพนักงานร่วมเดินทางและเป็นผู้ช่วยในการรักษาสำหรับคณะแพทย์พยาบาล

4. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

สร้างสรรค์นวตกรรมอำนวยความสะดวก

สายการบินแอร์เอเชีย มีนวัตกรรมต่างๆ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบิน อาทิเช่น

- การเช็คอินด้วยตนเอง-ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาเตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่งสะดวกรวดเร็ว

- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 10 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ต้องการ ตั๋วรถรับส่งจากสนามบินเข้าเมือง ซิมโทรศัพท์เคลื่อนที่ เป็นต้น

- บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer) การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่าง ๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก เช่น เส้นทาง กรุงเทพฯ-สมุย เป็นบริการเที่ยวบิน ดอนเมือง-สุราษฎร์ธานี ต่อด้วยรถรับส่งไปยังท่าเรือดอนสัก และเรือซีทรานไปยังท่าเรือหน้าทอนเกาะสมุย ในครั้งเดียว หรือเส้นทาง กรุงเทพฯ-ปาย เป็นบริการเที่ยวบิน ดอนเมือง-เชียงใหม่ ต่อด้วยรถตู้สู่ปาย

- บริการต่อเที่ยวบิน Fly Thru บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมทีต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุด และต้องมีการรับกระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน โดยด้วยบริการ Fly Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทาง สองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝากสัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวก ทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน

5. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบินเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว

- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส

- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งบจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 6 ใบ ต่อปี
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลด 90% จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ เหมาะสมตามผลการปฏิบัติการที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงาน ตามความเหมาะสมของตำแหน่งงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอก และบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้การแสดงความคิดเห็น และร่วมกิจกรรมต่างๆหลากหลายรูปแบบ เพื่อสร้างให้เกิดเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน เกิดความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร

- กิจกรรมงานเลี้ยงฉลองปีใหม่ Staff Party กิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานได้พบปะสังสรรค์ สร้างเป็นความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กรมากขึ้น โดยรูปแบบกิจกรรมจะแตกต่างกันไป
- กิจกรรมงานกีฬาสี จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานได้ร่วมแข่งขันกีฬาและเป็นกองเชียร์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีและสร้างความสามัคคี รู้จักแพ้ชนะ และการให้อภัย
- กิจกรรมร่วมทำบุญ บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยในประเทศและต่างประเทศ
- กิจกรรมวันครบรอบวันเกิดบริษัท จัดให้ผู้บริหารและพนักงานได้ร่วมทำบุญตักบาตรของพระภิกษุสงฆ์และเลี้ยงอาหารกลางวันพนักงาน

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

<u>หลักสูตรสำหรับวิศวกร</u>

- Maintenance Familiarization
- AMOS Training
- Basic Digital Avionics
- Basic Gas Turbine
- Basic Airframe
- Basic Electronic

<u>หลักสูตรสำหรับลูกเรือ</u>

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

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

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือส่งสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

- หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงานทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานขั้นต่ำที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและบจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันการทุจริต (Fraud Awareness Training) เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางทุจริตให้กับบจ. ไทยแอร์เอเชีย
- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอรัปชั่น และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อพนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอรัปชั่น การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันแล้วการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอรัปชั่น การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัทฯอีกด้วย

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีสำนักงานนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2013 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร ประกอบด้วย
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2556) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 83.19 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2556 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 97.58
- โครงการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นโครงการที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตรายหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2556 ที่ผ่านมาพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 25 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี จำนวน 24 สถานีทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบจำลองสถานการณ์บนโต๊ะ (ERP Table Top Exercise) ทุกสถานีทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ รวมทั้งหมด 24 สถานี เพื่อเป็นการเตรียมพร้อมรับมือและทบทวนหน้าที่รับผิดชอบของพนักงานทุกคน เมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน
- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบบางส่วนร่วมกับสนามบินดอนเมือง (DMK-EMEX13) เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินดอนเมือง
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร, เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง

- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

6. นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยให้ความสำคัญและส่งเสริมการคุ้มครองสิทธิมนุษยชนในทุกๆ ด้าน โดยจะไม่กระทำการใดที่เป็นการละเมิดหรือมีส่วนร่วมในการละเมิดสิทธิมนุษยชนที่กระทำโดยบุคคลอื่น และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท

<u>การปฏิบัติต่อพนักงาน</u>

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

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

- เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

7. นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาด้านอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

8. นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญในการดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรมและโปร่งใส จึงได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันการทุจริตคอร์รัปชั่น และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชั่นได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คอร์รัปชั่น (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐหน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่นหรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชั่นในทุกรูปแบบทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่นที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่น

2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุดและ มีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชั่นที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชั่น

<u>แนวทางการปฏิบัติ</u>

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่นและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชั่น ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชั่นที่เกี่ยวข้องกับบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้

3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชั่นโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชั่น ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy

4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชั่นถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

5. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชั่นนี้

6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบ และคู่มือปฏิบัติงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชั่น กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

<u>การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน</u>

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนามบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของกำนัล สิทธิประโยชน์พิเศษในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชั่น

ทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชั่นซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี ร่วมทำการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชั่นและมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชั่นตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริต มาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่น ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2)

2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชั่นให้แก่พนักงานใหม่

3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตตอร์รัปชั่นอย่างสม่ำเสมอทุกปี

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัท กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2556 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจากบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ

2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน

3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแนวทางการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง

4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง

5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

- คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดยบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

การปฏิบัติตามกรอบโครงสร้างการบริหารความเสี่ยงซึ่งอ้างอิงตามมาตรฐานสากลของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังนี้

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหาย หรือที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ

2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้ ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ

3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่ามีการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น

4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

10. รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(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**	2,590,024,485	3,106,233,677	**<u>การกำหนดราคา</u> :** ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
		ลูกหนี้รับแทน – AAB	202,862,854	215,776,300	**ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะ กรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต
		1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	22,604,923	15,607,080	
		ลูกหนี้รับแทน - IAA	22,311,167	40,502,625	
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่บจ.ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA)	447,159,776	566,547,738	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	37,499,686	61,362,445	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง **<u>การกำหนดราคา</u> :** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน **<u>การชำระเงิน</u> :** ภายใน 30 วัน
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB**	137,922,091	289,002,542	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	60,455,068	77,333,303	
		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	13,663,570	7,209,808	
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย – IAA	13,589,850	22,183,959	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(3) AAX	AAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	**2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX**	-	8,498,577	**ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ลูกหนี้ทดรองจ่าย – AAX	-	8,559,109	
		2.4 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	376,489,181	476,037,214	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	24,988,308	185,812,888	
		2.5 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,668,201	494,971	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – IAA	9,499,473	10,756,551	
		2.6 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	6,692,218	3,683,531	
		เจ้าหนี้ทดรองจ่าย – AAX	-	-	

3. **รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	3.1 **ดอกเบี้ยรับ** : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			**<u>อัตราดอกเบี้ย</u>** : อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2555 และปี 2556
		3.1.1 **ดอกเบี้ยรับจาก AAB**	-	-	
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB	-	-	**<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>** : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด – AAB	-	-	
(3) AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM		2,467,251	3,110,799	
		3.1.2 **ดอกเบี้ยรับจาก IAA**			
		ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	-	-	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด – IAA	2,443,976	5,907,614	
		3.2 **ดอกเบี้ยจ่าย** : บจ. ไทยแอร์เอเชีย			

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
		จ่ายดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			
		3.2.1 **ดอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM**	-	-	
		ยอดเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM	-	-	
		ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด – AAM	-	-	

4. **ค่าเช่าเครื่องบิน**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 25 ลำ และ 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
		ค่าเช่าเครื่องบิน	3,120,306,176	3,278,934,900	**<u>การกำหนดอัตราค่าเช่า</u>** :
		เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	268,225,913	306,099,926	ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน	543,255,174	605,152,224	
		เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	-	-	**<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน
					<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u> : รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase

5. **ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
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 **<u>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา</u>** : ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลล่าร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน **<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>** : รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,258,670,939	1,476,958,962	
		เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	119,954,936	142,250,602	

6. **รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน** (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ **<u>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</u>** : อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน **<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>** : รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	69,907,496	88,184,386	
		เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	6,580,089	9,366,661	

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB			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
		ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	166,929,986	215,282,972	
		เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	13,029,380	18,840,272	

8. **ค่าบริหารจัดการ** (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินกิจการ **<u>การกำหนดราคาซื้อขาย</u>** : ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลล่าร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน **<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>**: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าบริหารจัดการ	14,963,392	14,879,892	
		เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB	1,231,100	1,317,976	

9. **การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม **<u>การกำหนดราคา</u>:** ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทาง อ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	**9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB**	(21,057,935)	(27,911,822)	**<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB	3,758,845	5,269,300	**<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA	(7,195,916)	(10,053,670)	
		ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	7,102,954	18,380,873	

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่
		ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	20,056,404	43,827,989	**<u>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน)</u>** : กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน **<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>** : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	8,924,643	(10,165,545)	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	15,242,850	16,338,900	

11. **ค่าฝึกอบรมนักบิน**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE			บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย
		ค่าฝึกอบรมนักบิน	70,511,785	96,546,247	
		เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE	39,544,621	20,851,134	**<u>การกำหนดราคา</u>** : อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก **<u>การชำระเงิน</u>** : ภายใน 30 วัน **<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u>** : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. **ค่าเครื่องหมายการค้า**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) **การกำหนดราคา :** ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี **การชำระเงิน** : ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต :** รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าเครื่องหมายการค้า	-	239,766,820	
		เจ้าหนี้ค่าเครื่องหมายการค้า-AAB	-	67,009,623	

13. **เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ**

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2555	ปี 2556	
นายทัศพล แบเลเว็ลด์	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 28.16 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการและประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทย แอร์เอเชีย	นายทัศพล แบเลเว็ลด์ สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายเพื่อการบริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กู้ยืมเงิน เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ	-	8,000,000	นายทัศพล แบเลเว็ลด์ ให้ยืมเงินสำรองจ่ายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจหลัก **อัตราดอกเบี้ย** : ไม่มี **การชำระเงิน** : ชำระคืนเมื่อทวงถาม **ลักษณะรายการในอนาคต** : รายการดังกล่าวอาจจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามไม่มีการคิดดอกเบี้ย จึงเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ

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 จะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

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

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

13. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

13.1. งบการเงิน

13.1.1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ จัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และสำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และ 2556 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2554 และงบการเงินรวมปี 2555-2556 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบแสดงฐานะการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2554 และงบการแสดงฐานะการเงินรวมสำหรับปี 2555-2556 ของ บมจ .เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2554		ตรวจสอบ ปี 2555		ตรวจสอบ ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	694.4	30.1	3,852.8	11.1	1,958.6	4.4
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	7.4	0.3	17.4	0.1	13.4	0.0
เงินลงทุนระยะสั้น	4.7	0.2	2,295.9	6.6	3,448.6	7.7
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	-	-	1,032.6	2.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	97.8	4.2	378.8	1.1	723.5	1.6
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	140.7	6.1	210.8	0.6	87.2	0.2
สินค้าคงเหลือ	26.1	1.1	79.6	0.2	90.2	0.2
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	115.0	5.0	201.0	0.6	343.9	0.8
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	351.5	15.2	99.3	0.3	78.7	0.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	13.4	0.6	13.4	0.0	40.1	0.1
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	1,451.0	62.8	**7,149.0**	**20.7**	**7,816.8**	**17.4**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระผูกพัน	28.6	1.2	7.7	0.0	339.2	0.8
เงินลงทุนระยะยาว	3.5	0.2	10.2	0.0	1,312.0	2.9
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ	154.5	6.7	3,075.4	8.9	10,956.0	24.4
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	7.3	0.3	14,868.8	43.0	14,868.7	33.1
ค่าความนิยม	286.2	12.4	8,824.8	25.5	8,824.8	19.6
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	87.1	3.8	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	292.4	12.7	673.3	1.9	817.6	1.8
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	**859.6**	**37.2**	**27,460.3**	**79.3**	**37,118.4**	**82.6**
รวมสินทรัพย์	**2,310.6**	**100.0**	**34,609.4**	**100.0**	**44,935.3**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เจ้าหนี้การค้า	54.0	2.3	71.0	0.2	153.0	0.3

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2554		ตรวจสอบ ปี 2555		ตรวจสอบ ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เจ้าหนี้อื่น	33.8	1.5	106.0	0.3	124.1	0.3
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	184.2	8.0	427.7	1.2	506.8	1.1
รายได้รับล่วงหน้า	1,385.3	60.0	3,582.2	10.4	4,299.2	9.6
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	247.4	10.7	552.3	1.6	1,390.5	3.1
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	247.9	10.7	-	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	2.4	0.1	137.1	0.4	615.1	1.4
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	66.8	0.2	150.5	0.3
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	7.2	0.3	19.3	0.1	32.5	0.1
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**2,162.2**	**97.2**	**4,962.5**	**14.3**	**7,271.6**	**16.2**
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	6.7	0.3	-	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	4.7	0.2	1,783.1	5.2	7,545.8	16.8
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ	-	-	3,034.1	8.8	3,309.7	
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	42.2	1.8	111.8	0.3	133.0	0.3
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	**53.6**	**2.3**	**4,929.1**	**14.2**	**10,988.4**	**24.5**
รวมหนี้สิน	**2,215.9**	**95.9**	**9,891.6**	**28.6**	**18,260.0**	**40.6**
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	410.0	17.7	485.0	1.4	485.0	1.1
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	-	-	2,599.8	7.5	2,599.8	5.8
ผลกระทบจากการเพิ่มสัดส่วนเงินลงทุนในกิจการร่วมค้า	(15.5)	(0.7)	-	-	-	-
สำรองอื่น	-	-	(37.0)	(0.1)	-	-
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(299.7)	(13.0)	15,211.3	44.0	16,261.1	36.2
รวมส่วนของบริษัทใหญ่	94.8	4.1	18,259.1	52.8	19,345.9	43.1
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	-	-	6,458.7	18.7	7,329.4	16.3
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	**94.8**	**4.1**	**24,717.8**	**71.4**	**26,675.3**	**59.4**
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	**2,310.6**	**100.0**	**34,609.4**	**100.0**	**44,935.3**	**100.0**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี 2554 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555-2556 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2554[1]		ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555[1]		ตรวจสอบ ปี 2556[1]	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	8,123.2	96.4	16,103.0	97.3	23,485.0	96.2
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(6,915.3)	(82.1)	(14,018.2)	(84.7)	(19,928.4)	(81.6)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	**1,207.9**	**14.3**	**2,084.7**	**12.6**	**3,556.7**	**14.6**
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	78.0	0.9	65.2	0.4	258.2	1.1
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	-	-	14,676.6	88.6	-	-
รายได้อื่น	226.0	2.7	388.0	2.3	670.6	2.7
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	**1,511.9**	**17.9**	**17,214.5**	**104.0**	**4,485.5**	**18.4**
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(223.9)	(2.7)	(467.3)	(2.8)	(1,147.8)	(4.7)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(181.9)	(2.2)	(417.4)	(2.5)	(607.9)	(2.5)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	**1,106.1**	**13.1**	**16,329.7**	**98.6**	**2,729.8**	**11.2**
ต้นทุนทางการเงิน	(91.9)	(1.1)	(17.4)	(0.1)	(171.0)	(0.7)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	**1,014.1**	**12.0**	**16,312.3**	**98.5**	**2,558.8**	**10.5**
ภาษีเงินได้	-	-	(435.5)	(2.6)	(651.2)	(2.7)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด	**1,014.1**	**12.0**	**15,876.8**	**95.9**	**1,907.7**	**7.8**
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น						
ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจากประมาณการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	-	-	(4.3)	(0.0)	15.9	0.1
ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	0.9	0.0	(3.2)	(0.0)
กำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	**1,014.1**	**12.0**	**15,873.4**	**95.9**	**1,920.4**	**7.9**
การแบ่งปันกำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,014.1	12.0	15,512.9	93.7	1,042.8	4.3
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		-	363.9	2.2	864.9	3.5
การแบ่งกำไร(ขาดทุน)เบ็ดเสร็จรวม						
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,014.1	12.0	15,511.0	93.7	1,049.8	4.3
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		-	362.4	2.2	870.6	3.6
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)[2]	**0.25**		**3.41**		**0.22**	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) ปี 2554 คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 4,100,000,000 หุ้น
ปี 2555 คำนวณจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 4,544,672,131 หุ้น สำหรับ มีมูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท ต่อหุ้น
ปี 2556 คำนวณจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 4,850,000,000 หุ้น สำหรับ มีมูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดรวมตามวิธีสัดส่วนสำหรับปี2554 และงบกระแสเงินสดรวมสำหรับปี 2555 -2556 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2554	ตรวจสอบ ปี 2555	ตรวจสอบ ปี 2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด	1,014.1	16,312.3	2,558.8
รายการปรับปรุง			
กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	-	(14,676.6)	-
หนี้สงสัยจะสูญ	(1.4)	-	-
ค่าเสื่อมราคา	33.5	141.4	401.6
ค่าตัดจำหน่าย	2.5	3.7	4.7
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง อาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	0.6	0.0	0.6
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	9.9	22.1	38.4
รายจ่ายโดยใช้หุ้นเป็นเกณฑ์	-	53.9	33.7
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(21.4)	(49.8)	85.9
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่าของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลยุติธรรม	-	-	(32.6)
ต้นทุนทางการเงิน	91.9	17.4	171.0
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(67.5)	(81.8)	(161.8)
	1,062.2	**1,742.6**	**3,100.4**
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระผูกพัน	2.3	100.3	(327.4)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(39.4)	(172.6)	(328.9)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,269.7	(9.2)	127.6
สินค้าคงเหลือ	(22.8)	(8.0)	(10.6)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(22.8)	20.3	(142.8)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(209.9)	303.9	20.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	31.2	9.7	(26.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(46.9)	(102.9)	(144.4)
เจ้าหนี้การค้า	(35.7)	(32.4)	82.0
เจ้าหนี้อื่น	9.0	47.1	18.1
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,962.7)	64.6	79.1
รายได้รับล่วงหน้า	168.9	893.7	717.0
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	49.1	(72.0)	783.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(2.7)	86.3	13.2

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2554	ตรวจสอบ ปี 2555	ตรวจสอบ ปี 2556
เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน	249.2	2,871.4	3,960.7
จ่ายดอกเบี้ย	(12.0)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	25.2	24.6	24.9
จ่ายภาษีเงินได้	-	(253.0)	(291.9)
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	-	-	(1.3)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	262.4	2,643.0	3,692.4
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(31.5)	-	-
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	81.5	-	-
เงินลงทุนในบริษัทร่วมทุน	8.8	-	-
เงินสดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนจากกิจการร่วมค้าเป็นบริษัทย่อย	-	625.3	-
เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น	-	(1,759.4)	(1,152.7)
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	0.3	-	-
เงินสดรับจาก (จ่ายเพื่อ) เงินลงทุนระยะยาว	-	(1.8)	(1,301.8)
ยอดซื้อหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	(2,398.4)
ยอดขายหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	1,398.4
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	4.0	0.9	7.1
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	(41.4)	(739.3)	(1,903.7)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(1.2)	(1.5)	(4.6)
ดอกเบี้ยรับ	3.3	45.5	117.9
เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน	23.8	(1,830.4)	(5,237.7)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	2,587.2	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(100.0)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	(3.1)	(19.1)	(269.4)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	480.6	-	-
เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(233.4)	(254.6)	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(17.6)	(17.4)	(166.8)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	126.5	2,296.0	(436.2)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ	412.7	3,108.7	(1,981.5)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	260.4	694.4	3,852.8
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	21.4	49.8	87.3

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2554	ตรวจสอบ ปี 2555	ตรวจสอบ ปี 2556
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	694.4	3,852.8	1,958.6

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.7	1.4	1.1
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.4	1.3	0.8
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	0.7	0.6
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	105.1	67.6	42.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	3.4	5.3	8.4
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	471.7	265.2	234.7
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.8	1.4	1.5
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	97.7	224.3	178.0
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	3.7	1.6	2.0
Cash Cycle	วัน	0.5	5.1	8.0
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	14.9	12.9	15.1
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน[2]	ร้อยละ	13.6	101.4	11.6
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	23.7	16.2	135.3
อัตรากำไรสุทธิ[3]	ร้อยละ	12.5	96.3	4.4
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[1]	ร้อยละ	N/A	169.8	5.5
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	40.7	84.2	2.6
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	718.0	969.3	20.6
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	3.4	0.9	0.6
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Poicy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น[1]	เท่า	23.4	0.5	0.9
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.9	177.7	26.4
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	0.9	1.0	0.8
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้น ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

13.1.2. บจ. ไทยแอร์เอเชีย

งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 2555 และ 2556 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร้ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 2555 และ 2556 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2554		ตรวจสอบ ปี 2555		ตรวจสอบ ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
สินทรัพย์หมุนเวียน						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	1,359.7	34.3	3,847.8	35.7	1,956.6	9.3
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	14.5	0.4	17.4	0.2	13.4	0.1
เงินลงทุนระยะสั้น	9.1	0.2	2,295.9	21.3	3,448.6	16.3
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	-	-	-	-	1,032.6	4.9
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	191.8	4.8	378.8	3.5	723.5	3.4
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	276.0	7.0	210.8	2.0	87.2	0.4
สินค้าคงเหลือ	51.2	1.3	58.3	0.5	69.0	0.3
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	225.5	5.7	233.9	2.2	343.0	1.6
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	689.2	17.4	99.3	0.9	78.7	0.4
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	19.3	0.5	13.4	0.1	40.1	0.2
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	**2,836.4**	**71.6**	**7,155.6**	**66.4**	**7,792.6**	**36.9**
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	56.0	1.4	7.7	0.1	339.2	1.6
เงินลงทุนระยะยาว	6.9	0.2	8.8	0.1	1,310.5	6.2
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	302.9	7.6	2,923.6	27.1	10,835.9	51.3
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	14.3	0.4	11.8	0.1	12.0	0.1
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	170.8	4.3	-	-	-	-
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	573.4	14.5	673.3	6.2	817.6	3.9
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	**1,124.3**	**28.4**	**3,625.1**	**33.6**	**13,315.3**	**63.1**
รวมสินทรัพย์	**3,960.7**	**100.0**	**10,780.7**	**100.0**	**21,107.9**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
หนี้สินหมุนเวียน						
เจ้าหนี้การค้า	105.9	2.7	71.0	0.7	153.0	0.7
เจ้าหนี้อื่น	66.4	1.7	106.0	1.0	124.1	0.6

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2554		ตรวจสอบ ปี 2555		ตรวจสอบ ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	361.1	9.1	427.7	4.0	506.8	2.4
รายได้รับล่วงหน้า	2,716.4	68.6	3,582.2	33.2	4,299.2	20.4
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	476.1	12.0	552.0	5.1	1,390.0	6.6
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	486.0	12.3	-	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี	4.8	0.1	137.1	1.3	615.1	2.9
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	66.8	0.6	150.5	0.7
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	14.0	0.4	19.2	0.2	24.4	0.1
รวมหนี้สินหมุนเวียน	**4,230.7**	**106.8**	**4,962.0**	**46.0**	**7,263.0**	**34.4**
หนี้สินไม่หมุนเวียน						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	13.2	0.3	-	-	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	9.3	0.2	1,783.1	16.5	7,545.8	35.7
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ	-	-	27.8	0.3	309.7	1.5
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	82.8	2.1	111.8	1.0	133.0	0.6
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	**105.2**	**2.7**	**1,922.8**	**17.8**	**7,988.5**	**37.8**
รวมหนี้สิน	**4,335.8**	**109.5**	**6,884.7**	**63.9**	**15,251.5**	**72.3**
ส่วนของผู้ถือหุ้น						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	400.0	10.1	435.6	4.0	435.6	2.1
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	1.2	0.0	2,628.8	24.4	2,628.8	12.5
กำไร(ขาดทุน)สะสม	(776.4)	(19.6)	831.6	7.7	2,792.0	13.2
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	**(375.1)**	**(9.5)**	**3,895.9**	**36.1**	**5,856.3**	**27.7**
รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น	**3,960.7**	**100.0**	**10,780.7**	**100.0**	**21,107.9**	**100.0**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2554[1]		ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555[1]		ตรวจสอบ ปี 2556[1]	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	16,157.6	96.4	19,348.9	97.4	23,485.0	96.2
ต้นทุนจากการดำเนินงาน	(13,757.6)	(82.1)	(16,659.1)	(83.9)	(19,907.7)	(81.5)
กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น	2,400.0	14.3	2,689.9	13.5	3,577.3	14.7
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	155.3	0.9	68.4	0.3	258.1	1.1
รายได้อื่น	451.1	2.7	450.0	2.3	669.9	2.7
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย	3,006.3	17.9	3,208.3	16.1	4,505.4	18.5
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(444.7)	(2.7)	(596.6)	(3.0)	(1,147.8)	(4.7)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(357.9)	(2.1)	(460.2)	(2.3)	(584.7)	(2.4)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้	2,203.7	13.1	2,151.6	10.8	2,772.9	11.4
ต้นทุนทางการเงิน	(183.7)	(1.1)	(20.4)	(0.1)	(171.0)	(0.7)
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้	2,020.1	12.1	2,131.2	10.7	2,601.9	10.7
ภาษีเงินได้	-	-	(519.8)	(2.6)	(654.3)	(2.7)
กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี	2,020.1	12.1	1,611.4	8.1	1,947.7	8.0
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น						
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	-	-	(4.25)	(0.0)	15.93	0.1
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น	-	-	0.85	0.0	(3.19)	(0.0)
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	2,020.06	12.1	1,607.96	8.1	1,960.41	8.0
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)[2]	50.50		38.27		44.72	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) ปี 2554 คำนวณจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 40,000,000 หุ้น

ปี 2555 คำนวณจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 42,108,078 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท ต่อหุ้น

ปี 2556 คำนวณจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 43,555,560 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2554	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555	ตรวจสอบ ปี 2556
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน			
กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี	2,020.1	2,131.2	2,601.9
รายการปรับปรุง			
หนี้สงสัยจะสูญ	(2.9)	-	-
ค่าเสื่อมราคา	66.7	102.1	369.8
ค่าตัดจำหน่าย	4.8	4.1	4.4
ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง อาคารเช่า และอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	1.0	0.0	0.6
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	19.7	24.8	38.4
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น	(41.9)	(61.1)	85.9
กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่าของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลยุติธรรม	-	-	(32.6)
ต้นทุนทางการเงิน	183.7	20.4	171.0
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(135.9)	(84.3)	(161.8)
	2,115.3	2,137.3	3,077.8
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระผูกพัน	4.5	45.4	(327.4)
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(78.4)	(168.6)	(328.9)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,663.0	51.5	127.6
สินค้าคงเหลือ	(44.8)	(7.1)	(10.6)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(47.3)	(8.3)	(109.1)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(418.4)	589.9	20.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	68.9	5.9	(26.7)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(93.1)	(99.9)	(144.4)
เจ้าหนี้การค้า	(69.1)	(34.9)	82.0
เจ้าหนี้อื่น	18.6	39.6	18.1
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(3,049.0)	66.6	79.1
รายได้รับล่วงหน้า	342.9	865.8	717.0
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	86.4	68.7	783.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(5.5)	5.1	5.2
เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน	**494.0**	**3,556.9**	**3,963.7**

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2554	ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555	ตรวจสอบ ปี 2556
จ่ายดอกเบี้ย	(24.0)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	51.4	32.8	24.9
จ่ายภาษีเงินได้	-	(253.5)	(291.9)
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	-	-	(1.3)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน	**521.4**	**3,336.2**	**3,695.4**
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	(63.0)	-	-
เงินสดจากการรับชำระหนี้เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่กรรมการ	163.0	-	-
เงินสดจ่ายในเงินลงทุนระยะสั้น	-	(2,287.0)	(1,152.7)
เงินสดรับจากเงินลงทุนทั่วไป	0.6	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะยาว	-	(1.8)	(1,301.8)
ยอดซื้อหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	(2,398.4)
ยอดขายหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	-	1,398.4
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	7.9	1.5	7.1
เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์	(82.0)	(790.7)	(1,903.7)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(2.3)	(1.7)	(4.6)
ดอกเบี้ยรับ	6.5	47.1	117.9
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	30.6	(3,032.6)	(5,237.7)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน			
เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ	-	2,663.1	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	(200.0)	-	-
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน	(6.1)	(20.1)	(269.4)
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	961.2	-	-
เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(462.0)	(499.2)	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(35.0)	(20.4)	(166.8)
เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน	**258.1**	**2,123.4**	**(436.2)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	**810.0**	**2,427.0**	**(1,978.6)**
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด	**507.8**	**1,359.7**	**3,847.8**
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน	41.9	61.1	87.3
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด	**1,359.7**	**3,847.8**	**1,956.6**

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.7	1.4	1.1
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.4	1.3	0.9
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	0.7	0.6
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	105.9	67.8	33.3
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	3.4	5.3	10.8
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	477.5	304.1	312.7
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	0.8	1.2	1.2
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	97.9	188.3	177.8
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	3.7	1.9	2.0
Cash Cycle	วัน	0.5	4.6	9.9
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	14.9	13.9	15.2
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน [2]	ร้อยละ	13.6	11.1	11.8
อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร	ร้อยละ	23.7	155.1	133.3
อัตรากำไรสุทธิ [3]	ร้อยละ	12.5	8.3	8.3
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น [1]	ร้อยละ	N/A	96.2	39.9
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	46.3	22.1	12.2
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	722.6	106.2	33.7
อัตราการหมุนของสินทรัพย์ [1]	เท่า	3.8	2.7	1.5
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น [1]	เท่า	N/A	1.8	2.6
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	3.8	190.2	26.4
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis)	เท่า	0.9	0.9	0.8
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) เนื่องจากส่วนของผู้ถือหุ้น ณ สิ้น ปี 2554 แสดงมูลค่าติดลบ ดังนั้นอัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น และอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นจึงไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเลขได้

(2) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

14. คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

ภาพรวม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นั้นมีรายได้มาจากผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก ดังนั้นคำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารนี้จะพิจารณาฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสำคัญ

เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

รายได้ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50.0 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าวใน ปี 2553 และร้อยละ 51.0 ในปี 2554 ในการจัดทำงบการเงินรวมโดยใช้วิธีสัดส่วน (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 เฉพาะส่วนที่เป็นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มารวมกับสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยใช้เกณฑ์รวมแต่ละรายการภายหลังจากหักรายการระหว่างกันออก

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 ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวมงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) (โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 45.0 ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย) แทนการจัดทำงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนเช่นเดิม

ทั้งนี้ ในการจัดทำงบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรับรู้กำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจากส่วนต่างระหว่างมูลค่าหุ้นทุนที่บันทึกภายใต้งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51.0 ณ วันที่มีการเปลี่ยนแปลงการควบคุมใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะบันทึกส่วนเกินระหว่างผลรวมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นทุนร้อยละ 51.0 ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถืออยู่ใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นค่าความนิยมในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ ในกรณีที่สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ถูกระบุเพิ่มเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีภาระการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนบางรายการที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนตามอายุที่มีอยู่ของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าว และอาจจะต้องรับรู้การขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ทั้งที่มีอายุการให้ประโยชน์ที่ทราบแน่นอนและไม่แน่นอนในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถ้าสินทรัพย์ไม่มีตัวตนนั้นเกิดการด้อยค่าขึ้นภายหลัง ดังนั้น งบการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตั้งแต่วันที่มีการเปลี่ยนแปลงการ

ควบคุมใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถนำไปเปรียบเทียบได้โดยตรงกับงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. 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 ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์สามารถใช้งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนได้

<u>บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย</u>

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชียทั้งนี้ บริษัทได้จัดทำงบการเงินรวมของบริษัทอย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) ตั้งแต่วันที่ 4 พฤษภาคม 2555 เป็นต้นไป ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่องการรวมธุรกิจ ดังนั้นในการจัดทำงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 เป็นการจัดทำงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ เมื่อเปรียบเทียบกับงบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ซึ่งยังไม่ได้จัดทำเป็นงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบทั้งปี ทั้งนี้ในการจัดทำคำอธิบายและวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน บริษัทจะอธิบายผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจัดทำงบการเงินรวมของบริษัท แต่จะไม่แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบแบบปีต่อปี เนื่องจากวิธีการจัดทำงบการเงินที่ไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในรายละเอียดซึ่งนักลงทุนสามารถใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาได้ เนื่องจากจัดทำงบการเงินด้วยวิธีเดียวกันทั้งสองปี

<u>ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้:</u>

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติใช้ ซึ่งจะมีผลกระทบจากการปรับปรุงย้อนหลังในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับไตรมาสและสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 โดยมีภาษีเงินได้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 เพิ่มขึ้นจำนวน 125.29 ล้านบาทส่งผลให้มีกำไรต่อหุ้นลดลง 0.0221 บาทต่อหุ้น โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่หมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินข้อ 2.3 และข้อ 19 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ควบคุมกิจการ เพื่อสะท้อนข้อมูลเพิ่มเติมของข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อม ณ วันที่ควบคุมกิจการ ส่งผลกระทบต่องบแสดงฐานะการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามที่เปิดเผยในหมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินข้อ 16 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้ในปี 2555 (ตามวิธีจัดทำงบการเงินอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2555 เป็นต้นมา) จำนวน 16,102.95 ล้านบาท เปรียบเทียบกับ 23,485.04 ล้านบาท ในปี 2556 ตามวิธีจัดทำงบการเงินอย่างเต็มรูปแบบทั้งปี

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,042.76 ล้านบาทลดลงร้อยละ 93 จากปี 2555 ที่ 15,512.88 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2555 มีกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมจำนวน 14,676.61 ล้านบาท ขณะที่ปี 2556 ไม่มีรายการดังกล่าว และกำไรเบ็ดเสร็จรวมส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่สำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,049.77 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 93 จากปี 2555 ที่ 15,511.00 ล้านบาท ตามที่กล่าวข้างต้น

กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ที่ไม่รวมกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิมสำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,042.76 ล้านบาทเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 จากปี 2555 ที่ 836.27 ล้านบาท กำไรเบ็ดเสร็จรวมส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ที่ไม่รวมกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียสำหรับปี 2556 อยู่ที่ 1,049.77 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 26 จากปี 2555 ที่ 834.40 ล้านบาท กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานสำหรับปี 2556 อยู่ที่ 0.22 บาทต่อหุ้นเพิ่มขึ้นร้อยละ 17

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 สินทรัพย์มีมูลค่า 44,935.28 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ จากการที่ได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำและจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล หนี้สินมีมูลค่า 18,260.00 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 26,675.28 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากกำไรสะสมจากผลกำไรประจำปี ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นแบ่งเป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ 19,345.89 ล้านบาทและเป็นส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 7,329.39 ล้านบาท

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น มี เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,692.44 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,100.44 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน 5,237.75 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.22 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,981.53 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี 2556 อยู่ที่ 1,958.64 ล้านบาท

<u>ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้:</u>

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ปีปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติใช้ โดยจะมีผลกระทบจากการปรับปรุงย้อนหลังในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นจำนวน 199.51 ล้านบาท ส่งผลให้มีกำไรต่อหุ้นลดลง 4.74 บาทต่อหุ้นในสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมที่หมายเหตุประกอบข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลข้อ 2.3 และข้อ 16 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในปี 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่ 23,485.04 ล้านบาทเติบโตร้อยละ 21 จาก 19,348.93 ล้านบาทของปี 2555 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารจากการมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 8.3 ล้านคนจากปีที่แล้ว เป็น 10.5 ล้านคน ในปี 2556 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 27 ถึงแม้ว่าค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงเล็กน้อยอยู่ที่1,885 บาทเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 อยู่ที่ร้อยละ 83 ในปีนี้ โดยปี 2556 มีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 23 เป็น 12,951 ล้านที่นั่ง-กม. จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจำนวน 8 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำที่ 11.7 ชั่วโมงต่อวัน ในขณะที่รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารนั้นเพิ่มขึ้นจาก 354 บาท ในปี 2555 เป็น 358 บาทในปี 2556

กำไรขั้นต้นเติบโตร้อยละ 33 จาก 2,689.87 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 3,577.33 ล้านบาท ในปี 2556 โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นเพิ่มขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 15 เนื่องจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงเติบโตในอัตราที่ลดลงจากราคาของน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ลดลง ค่าเช่าเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มเข้าทำสัญญาเช่าการเงินแทนที่สัญญาเช่าดำเนินงาน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายอื่นๆ เช่น ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานเพิ่มขึ้นตามขนาดของฝูงบินที่มากขึ้น

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 29 จาก 2,151.55 ล้านบาท ในปี 2555 เป็น 2,777.89 ล้านบาท ในปี 2556 โดยมีอัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ที่สูงขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 12 แม้ว่ามีค่าใช้จ่ายโฆษณาและสนับสนุนการขายและค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้าที่เพิ่มขึ้น

กำไรสุทธิสำหรับปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จาก 1,611.36 ล้านบาทของปีก่อนเป็น 1,947.67 ล้านบาทในปี 2556 หลังจากหักภาษีเงินได้จำนวน 654.25 ล้านบาทโดยมีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 8 แม้ว่าต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปีเติบโตร้อยละ 22 จาก 1,607.96 ล้านบาทในปี 2555 เป็น 1,960.41 ล้านบาทในปี 2556 เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 15.93 ล้านบาท และ ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 3.19 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสินทรัพย์เพิ่มขึ้นเป็น 21,107.87 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ จากการที่ได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำในปีนี้และจากการเพิ่มขึ้นของมูลค่าเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล หนี้สินรวมเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2556 โดยมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น จากการที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมในปี 2556 จำนวน 1,960.41 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีกำไรสะสมและส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นตามลำดับ

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,695.41 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,077.77 ล้านบาท เงินสดได้มาสุทธิในการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 5,237.75 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในกองทุนส่วน

บุคคลและในเงินลงทุนระยะสั้นและบางส่วนเป็นการจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.22 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,978.56 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อยู่ที่ 1,956.55 ล้านบาท

ภาระผูกพันตามสัญญา

รายละเอียดภาระผูกพันตามสัญญาของบจ.ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

หน่วย: ล้านเหรียญสหรัฐ	กำหนดชำระเงินตามช่วงเวลา			
	ภายใน 1 ปี	เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	เกินกว่า 5 ปี	รวมทั้งสิ้น
สัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน)	111.48	445.92	362.09	919.49
สัญญาประกันภัย	0.89			0.89
รวมภาระผูกพันตามสัญญา	112.37	445.92	362.09	920.38

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 14,676.6 ล้านบาท ตามมาตรฐานรายงานทางการเงินของไทยฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ ส่งผลให้กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 เท่ากับ 15,876.8 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรสุทธิสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท โดยมีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่และของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 15,512.9 ล้านบาทและ 363.9 ล้านบาทตามลำดับ ในขณะที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 ที่ 15,873.4 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับกำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2554 ที่ 1,014.1 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 34,609.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดและเงินลงทุนระยะสั้น ซึ่งเป็นเงินที่ได้มาจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชน และจากสินทรัพย์ไม่มีตัวตนและค่าความนิยมจากการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ตามวิธีการจัดทำงบการเงินรวม และจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิ หนี้สิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 9,891.6 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากรายได้รับล่วงหน้าและหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีมูลค่า 24,717.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากส่วนเกินมูลค่าหุ้น และจากกำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม นอกจากนี้ มีการบันทึกส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ 6,458.7 ล้านบาท จากการจัดทำงบการเงินรวมแบบเต็มรูป ณ สิ้นปี

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 2,871.4 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 โดยมีสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสารและรายได้จากบริการเสริม โดยมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 6.9 ล้านคนในปี 2554 เป็น 8.3 ล้านคนในปี 2555 การเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารดังกล่าวเป็นผลมาจากปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นจาก 8.6 ล้านคนเป็น 10.1 ล้านคนเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 82 ในปี 2555 เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 80 ในช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน จากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบินจำนวน 5 ลำเมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี ไทยแอร์เอเชียมีจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นโดยมีปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารสำหรับปี 2555 เพิ่มขึ้นจาก 9,199 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 10,499 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำคงที่ที่ 11.5 ชั่วโมงต่อวัน สำหรับปี 2555 มีปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 7,389 ล้านที่นั่ง-กม. เป็น 8,618 ล้านที่นั่ง-กม. เมื่อเปรียบเทียบปีต่อปี มีค่าโดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นจาก 1,942 บาทเป็น 1,977 บาทเนื่องจากการขยายตัวของตลาดโดยรวม ในขณะที่รายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารมีจำนวนลดลงจาก 383 บาทในปี 2554 เป็น 354 บาทในปี 2555 จากการปรับลดของอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระเพื่อที่จะกระตุ้นความต้องการในการใช้บริการ

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

กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ลดลงจาก 2,203.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 2,151.6 ล้านบาทในปี 2555 ส่งให้มีอัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้อยู่ที่ร้อยละ 11.1 ในปี 2555 นี้ ภาษีเงินได้สำหรับปี 2555 มีจำนวน 519.8 ล้านบาทเปรียบเทียบกับการที่ไม่มีภาระภาษีเงินได้ในปี 2554 เนื่องจากยังมีผลขาดทุนทางภาษีสะสมโดยบริษัทเริ่มจ่ายภาษีเงินได้ตั้งแต่ไตรมาสที่ 2 ปี 2555 เป็นต้นมา

กำไรสุทธิสำหรับปี 2555 จำนวน 1,611.4 ล้านบาท ลดลงจาก 2,020.1 ล้านบาท เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในขณะที่อัตรากำไรสุทธิลดลงจากร้อยละ 12.5 เป็นร้อยละ 8.3 ในปี 2555 นี้

ในปี 2555 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียนอายุจำนวน 4.3 ล้านบาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555 จำนวน 1,612.12 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 20.19 จาก 2,020.1 ล้านบาทเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน ในขณะที่อัตรากำไรเบ็ดเสร็จรวมลดลงจากร้อยละ 12.5 เป็นร้อยละ 8.3 ในปี 2555 นี้

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 สินทรัพย์รวมของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นจาก 3,960.7 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 10,780.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด และจากเงินลงทุนระยะสั้นที่เพิ่มขึ้น ในขณะที่สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ – สุทธิ จาก 302.9 ล้านบาท เป็น 2,923.6 ล้านบาท จากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำในปี 2555 มีหนี้สินรวมเพิ่มขึ้นจาก 4,335.8 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 6,884.7 ล้านบาท โดยสาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจาก 14.0 ล้านบาทในปี 2554 เป็น 1,920.3 ล้านบาทในปี 2555 สอดคล้องกับทรัพย์สินที่เพิ่มขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงินจำนวน 2 ลำส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นจาก (375.1) ล้านบาทในปี 2554 เป็น 3,895.9 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 831.6 ล้านบาท

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 3,336.2 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 2,137.3 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 3,032.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในเงินลงทุนระยะสั้นจำนวน 2,287.0 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

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทขอรับรองว่าข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้บริษัทขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้องครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัทได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่มิชอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

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

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายทัศพล แบเลเว็ลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	_____
2. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	_____

ASIA AVIATION Public Company Limited

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	_____

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท

ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	63	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555 - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่9) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515) - Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University	-	-	2555 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2555 2554 - 2555 2554 2552 - 2554 2552 - 2554 2552 - 2554 2550 - 2554	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ - ที่ปรึกษา - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ/ประธานคณะกรรมการบริหาร - กรรมการบริหาร - กรรมการ/ประธานกรรมการบริหาร สายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - กระทรวงพลังงาน - การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น - บมจ. ไทยคม - บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ - บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2 นายทัศพล แบเลเว็ลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	46	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)	28.16	-	2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 – ปัจจุบัน 2555 – ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 - 2556 2554 - 2556 2549 - 2556	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ - บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท - บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว - บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส - บจ. เจ เจ สยามพัฒนา - บจ. แพตตี้ แอนด์ แพรไหม - บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	47	- 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)	5.91	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - กรรมการ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
4 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	57	- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประสาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - ปริญญาบัตร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222) - 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 และนักบินกองทัพอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	5.79	-	2550 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - 2554	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
5 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	55	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	5.94	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
6 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	52	- 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)	5.84	-	2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันตามหนังสือรับรอง)	48	- 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)	2.92	-	2554 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
8 นายดิสธร วัชโรทัย - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	50	- ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2550 2542	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - รองเลขาธิการพระราชวัง - ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง - ผู้อำนวยการกอง	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บมจ. ไทยประกันภัย - สำนักพระราชวัง - สำนักพระราชวัง - สำนักพระราชวัง
9 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	49	- 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 2553 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน 2556 - 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 - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการปฏิบัติการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. แม็กซิ่ง แม็กซิไมซ์ โซลูชั่น - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บมจ. ฟินันซ่า - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ - บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ้ง - บจ. สยามขอนแก่น - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ้ง - บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเตอร์เทนเม้นท์ - บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา - บจ.โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

หมายเหตุ [1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	63	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555 - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่9) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515) - Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University	-	-	2555 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2555 2554 - 2555 2554 2552 - 2554 2552 - 2554 2552 - 2554 2550 - 2554	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ - ที่ปรึกษา - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ/ประธานคณะกรรมการบริหาร - กรรมการบริหาร - กรรมการ/ประธานกรรมการบริหารสายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - กระทรวงพลังงาน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น - บมจ. ไทยคม - บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ - บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2 นายทัศพล แบเลเว็ลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	46	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13)	28.16	-	2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 – ปัจจุบัน 2555 – ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 – 2556 2554 - 2556 2549 - 2556	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ - บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท - บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว - บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส - บจ. เจ เจ สยามพัฒนา - บจ. แพตตี้ แอนด์ แพรไหม - บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
3 นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	47	- 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)	5.91	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - กรรมการ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
4 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	55	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	5.94	-	2550 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
5 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	49	- 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 2553 - ปัจจุบัน 2539 - ปัจจุบัน 2556 - 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 - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ - กรรมการบริหาร - ประธานกรรมการปฏิบัติการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการตรวจสอบ - กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. แม็กซิ่ง แม็กซิไมซ์ โซลูชั่น - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บมจ. ฟินันซ่า - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ - บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิ้ง - บจ. สยามขอนแก่น - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิ้ง - บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์ - บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา - บจ.โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
6 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	50	- Accountancy, London School of Economics - Honorary Doctorate of Business Innovation, Universiti Technologi Malaysia (UTM)	-	-	2546 - ปัจจุบัน 2544 - ปัจจุบัน 2546 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน 2554 – 2556 ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2551 – ปัจจุบัน 2556- ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2554 – ปัจจุบัน 2555 – ปัจจุบัน 2553 – ปัจจุบัน 2545 – ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2556- ปัจจุบัน 2553 – ปัจจุบัน 2541 – ปัจจุบัน 2552 – ปัจจุบัน 2554 – 2555 ปัจจุบัน	- กรรมการ - Executive Director - Director - Director - Non Independent, Non Executive Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Non Independent, Non Excutive Director and Member of Executive Committee - Commissioner	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - AirAsia Berhad - AirAsia Investment Ltd. - AirAsia (Mauritius) Limited - AirAsia X Berhad - AirAsia Japan Co.,Ltd. - AirAsia Inc. - AirAsia Go Holiday Sdn Bhd - Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd - Asian Contact Centres Sdn Bhd - Aero Ventures Sdn Bhd - Big Duty Free Sdn Bhd - 1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd - Caterhamjet Malasia Sdn Bhd - Caterham Tech (M) Sdn Bhd - Caterham Ventures Sdn Bhd - Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd - Dragonback Media Interactive Sdn Bhd - Educ8 Group Sdn Bhd - Epsom College Malaysia Sdn Bhd - Intellectual Property Protection Sdn Bhd - Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd - Malaysian Airline System Bhd - PT Indonesia AirAsia

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2555 – 2556	- Director	- Star Publications (Malaysia) Berhad
					2555- ปัจจุบัน	- Director	- Think Big Digital Sdn Bhd
					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	- Non Independent, Non Excutive 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
7 นายคามารูดิน บิน เมอรานัน - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	52	- 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	- Executive Chairman	- AirAsia Berhad
					2546 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Investment Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia (Mauritius) Limited
					2549 - ปัจจุบัน	- Non Independent, Non Executive Director	- AirAsia X Berhad
					2554 – 2556	- Director	- AirAsia Japan Co.,Ltd.
					ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Inc.

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2547 – ปัจจุบัน	- Director	- AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
					2556 – ปัจจุบัน	- Director	- All Agile Industries Sdn Bhd
					2551 – ปัจจุบัน	- Director	- Aero Ventures Sdn Bhd
					2556 – ปัจจุบัน	- Director	- Big Duty Free 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
					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
					2556 – ปัจจุบัน	- Director	- Educ8 Group 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
					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

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					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
					2556 – ปัจจุบัน	- Non – Independent and Non – Executive Director	- Tune Ins Holdings Berhad
					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
					2548 – ปัจจุบัน	- Director	- Tuneasia.com Sdn Bhd
					2548 – ปัจจุบัน	- Director	- Wheatley Sdn Bhd
					2551 – ปัจจุบัน	- Director	- Sofa Al Azhar Sdn Bhd
					2549 – ปัจจุบัน	- Director	- Yayasan Pendidikan Titiwangsa

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
8 นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดชวน - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/กรรมการอิสระ	53	- Masters in Business Administration in International Business, US International University - Bachelor of Business Administration degree (Marketing), Western Michigan University	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2555 – ปัจจุบัน 2548 – ปัจจุบัน 2548 – ปัจจุบัน 2546 – ปัจจุบัน 2546 – ปัจจุบัน 2545 – ปัจจุบัน 2545 – ปัจจุบัน 2549 - 2556 2545 - 2555 2548 - 2554 2548 – 2554	- กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director - Director	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - Merit Idea Sdn Bhd - Natseven TV Sdn Bhd - Ch-9 Media Sdn Bhd - Sistem Televisyen Malaysia Berhad - Metropolitan TV Sdn Bhd - Amity Valley Sdn Bhd - Esprit Assets Sdn Bhd - Media Prima Berhad - Primeworks Studios Sdn Bhd - Synchrosound Studio Sdn Bhd - Max-Airplay Sdn Bhd
9 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	57	- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประสาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - ปริญญาบัตร ภาครัฐร่วมเอกชน รุ่นที่ 22 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222) - 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)	5.79	-	2550 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2551 - 2554	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
10 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	52	- 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)	5.84	-	2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
11 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	48	- 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)	2.92	-	2554 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
12 นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล - ผู้อำนวยการฝ่ายรายได้พิเศษ	40	- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาบริหารธุรกิจ ด้านการเงิน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2552 - 2554 2550 - 2552	- ผู้อำนวยการ ฝ่ายรายได้พิเศษ - ผู้จัดการฝ่ายการตลาด กลุ่มผลิตภัณฑ์โทรศัพท์มือถือ - ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. แอลจี อีเลคทรอนิคส์ (ประเทศไทย) - บจ. เป๊ปซี่-โคล่า (ไทย) เทรดดิ้ง

หมายเหตุ [1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ
[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556

	รายชื่อบริษัท / รายชื่อผู้บริหารและผู้มีอำนาจควบคุม	นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	นายทัศพล แบเลเว็ลด์	นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	นายสันติสุข คลองไชยา	นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	นายดิสธร วัชโรทัย	นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	นายอาหมัด ฟาริด บิน ริดซวน	นายณัฐวัชร์ ศิริวงศ์ศาล
1.	**บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**	X, ///	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/, ///**	**/, ///**				
2.	**บริษัทย่อยและบริษัทร่วม**													
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, ///	**/, //, /V**	**/, //, /V**	**/V**	**/V**	**/V**	**/, //, /V**		**/, ///**	/	/	**/, ///**	**/V**
3.	**บริษัทที่เกี่ยวข้อง**													
	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์		/											
	บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่		/											
	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว		/											
	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท		/											
	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส		/											
	AirAsia Berhad										**/, //**	**/, //**		
	AirAsia Investment Ltd.										/	/		
	AirAsia (Mauritius Limiited)										/	/		
	PT Indonrsia AirAsia										/	/		
	AirAsia X Berhad										/	/		
	AirAsia Inc.										/	/		
	Aero Ventures Sdn Bhd										/	/		
	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd										/	/		
	Asian Contact Centres Sdn Bhd										/			
	Big Duty Free Sdn. Bhd.										/	/		
	Crunchtime Culinary Service Sdn Bhd										/			
	Think Big Digital Sdn Bhd										/			
	Tune Air Sdn Bhd										/	/		
	Tune Ins Holdings Berhad										/	/		
	บมจ. เคพีเอ็น มิวสิค									**/, //**				
	บมจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น									**/,//,/V**				
	บมจ. เคพีเอ็น มิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์									**/, //**				

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

รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	35	- Master of Laws (LLM), Queensland University of Technology, Australia - ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2555 – ปัจจุบัน 2555 – ปัจจุบัน 2548 - 2555	- เลขานุการบริษัท - ผู้จัดการฝ่ายกฎหมาย - ที่ปรึกษาฝ่ายกฎหมาย	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1. ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ
2. จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ
3. บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท
4. จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน
6. ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ
7. ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 2

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย (บจ. ไทยแอร์เอเชีย)

โปรดดูรายละเอียดที่เอกสารแนบ 1

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ณ 31 ธันวาคม 2556

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1. นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์	41	- Master of Accountancy and Financial Information System 2003 , Cleveland State University , Cleveland, Ohio, USA - Master Degree in Business Administration 1999, Cleveland State University, Cleveland, Ohio, USA - เศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - Member of Institute of Internal Auditors of Thailand (IIAT)	-	-	2554 - ปัจจุบัน 2553 - 2554 2546 - 2552	- ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน - ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน - Audit Manager	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. อิออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) - Dingus and Daga Inc., Shaker Heights, Ohio, USA
2 นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ	31	- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2555 - ปัจจุบัน 2547 - 2555	- หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน - นักวิเคราะห์อาวุโส	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

<u>ขอบเขตและความรับผิดชอบของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน</u>

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ นโยบาย และข้อกำหนดของสำนักงานคณะกรรมการ ก.ล.ต. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และหน่วยงานทางการที่เกี่ยวข้อง โดยรวมถึงดูแลด้านการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา ตามที่กฎหมายกำหนด ผ่านช่องทางต่างๆ ได้แก่ เว็บไซต์บริษัท ระบบการเผยแพร่สารสนเทศของตลาดหลักทรัพย์ แบบเสดงรายการข้อมูล (56-1) รายงานประจำปี เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้รับทราบข้อมูลที่เท่าเทียมกันและมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ

(ไม่มี)