

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

- | | |
|-------------------------------------|----|
| 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ | 1 |
| 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ | 5 |
| 3. ปัจจัยความเสี่ยง | 25 |
| 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ | 30 |
| 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย | 34 |
| 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น | 35 |

ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

- | | |
|--|----|
| 7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น | 1 |
| 8. โครงสร้างการจัดการ | 7 |
| 9. การกำกับดูแลกิจการ | 35 |
| 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม | 51 |
| 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง | 65 |
| 12. รายการระหว่างกัน | 68 |

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 ดังนั้นภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย ไทยแอร์เอเชียมีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ และ จังหวัดกระบี่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่ากลุ่มลูกค้าซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ จะหันมาเดินทางโดยเครื่องบินของไทยแอร์เอเชียได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเชีย” ในประเทศมาเลเซีย บริษัท เชื่อว่า โดยการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

1.2. ความเป็นมา

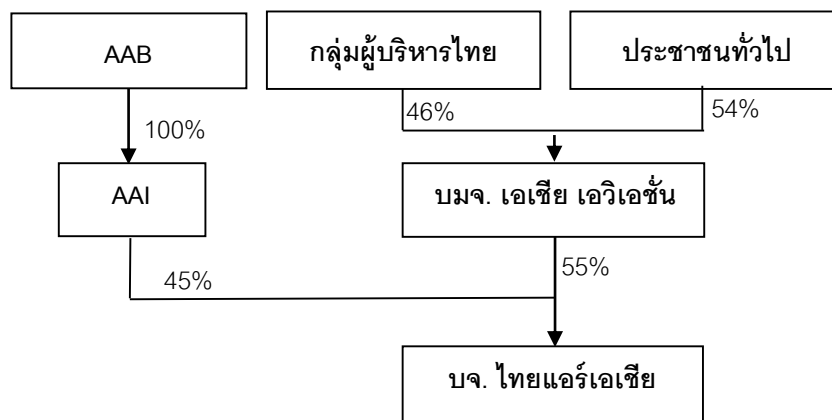
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด 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 จากนายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท 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 AAB (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทยโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศไทย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

1.3. โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นดังนี้



1.4. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศ

อินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับกรขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAB 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 ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์ |
| กุมภาพันธ์ 2549 | จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| กันยายน 2550 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ |
| ตุลาคม 2550 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย รั้บมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก |
| พฤศจิกายน 2552 | เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต |
| สิงหาคม 2553 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 ผุงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว |
| พฤษภาคม 2555 | บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| กันยายน 2555 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย รั้บมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน |
| ตุลาคม 2555 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง |

| ปี | เหตุการณ์ |
|-----------------|---|
| ธันวาคม 2555 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ |
| ตุลาคม 2556 | เปิดเส้นทางบินระหว่าง กรุงเทพฯ – เสียมราฐ จำนวน 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ |
| ธันวาคม 2556 | เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ทำอากาศยานเชียงใหม่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ |
| กุมภาพันธ์ 2557 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว่าแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดจาก FlightStats ของปี 2556 |
| ตุลาคม 2557 | เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ทำอากาศยานกระบี่ |
| ธันวาคม 2557 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 12 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศ |

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

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

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 ถึง 2557 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

| | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|--|------------------------------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | 2555 | | 2556 | | 2557 | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้จากการขายและให้บริการ | | | | | | |
| รายได้ค่าโดยสาร | 14,876.3 | 74.9 | 17,403.3 | 71.3 | 18,154.7 | 69.1 |
| รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น | 3,455.8 | 17.4 | 4,703.5 | 19.3 | 5,561.6 | 21.2 |
| รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ | 660.6 | 3.3 | 971.0 | 4.0 | 1,175.9 | 4.5 |
| รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน | 196.7 | 1.0 | 225.0 | 0.9 | 260.9 | 1.0 |
| รายได้ค่าระวางขนส่ง | 159.5 | 0.8 | 182.2 | 0.7 | 202.4 | 0.8 |
| รวมรายได้จากการขายและให้บริการ | 19,348.9 | 97.4 | 23,485.0 | 96.2 | 25,355.5 | 96.5 |
| รายได้อื่น | | | | | | - |
| กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน | 68.4 | 0.3 | 258.1 | 1.1 | 126.0 | 0.5 |
| รายได้อื่นๆ | 450.0 | 2.3 | 669.9 | 2.7 | 793.2 | 3.0 |
| รวมรายได้อื่น | 518.4 | 2.6 | 928.0 | 3.8 | 919.2 | 3.5 |
| รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น | 19,867.3 | 100.0 | 24,413.0 | 100.0 | 26,274.7 | 100.0 |

2.1 การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

2.1.1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ ค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 12.2 ล้านคน โดยร้อยละ 60 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 40 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม

| | 2555 | 2556 | 2557 |
|--|--------|--------|--------|
| ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง) | 10.1 | 12.6 | 15.3 |
| จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)..... | 8.3 | 10.5 | 12.2 |
| อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | 82 | 83 | 80 |
| ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽²⁾ | 10,499 | 12,951 | 15,419 |
| ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽³⁾ | 8,618 | 10,829 | 12,420 |
| ค่าโดยสารเฉลี่ย ⁽⁴⁾ (บาท) | 1,977 | 1,885 | 1,726 |
| รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁵⁾ (RASK) (บาท) | 1.84 | 1.81 | 1.64 |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁶⁾ (CASK) (บาท) | 1.69 | 1.67 | 1.66 |
| ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) ⁽⁷⁾ (บาท) | 0.94 | 0.95 | 0.93 |
| จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด | 27 | 35 | 40 |
| จำนวนเที่ยวบิน | 56,067 | 70,149 | 85,074 |
| ระหว่างประเทศ | 23,224 | 28,637 | 33,883 |
| ภายในประเทศ | 32,843 | 41,512 | 51,191 |
| ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾ | 1,040 | 1,026 | 1,008 |
| อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾ | 11.5 | 11.7 | 10.9 |
| รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท) | 2,941 | 3,759 | 4,385 |
| รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท) | 354 | 358 | 359 |
| ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)..... | 1.87 | 2.34 | 2.72 |
| ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท ⁽¹⁰⁾ (ดอลลาร์สหรัฐ ต่อบาร์เรล) | 126.7 | 122.8 | 116.5 |
| ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾ | 83 | 92 | 91 |

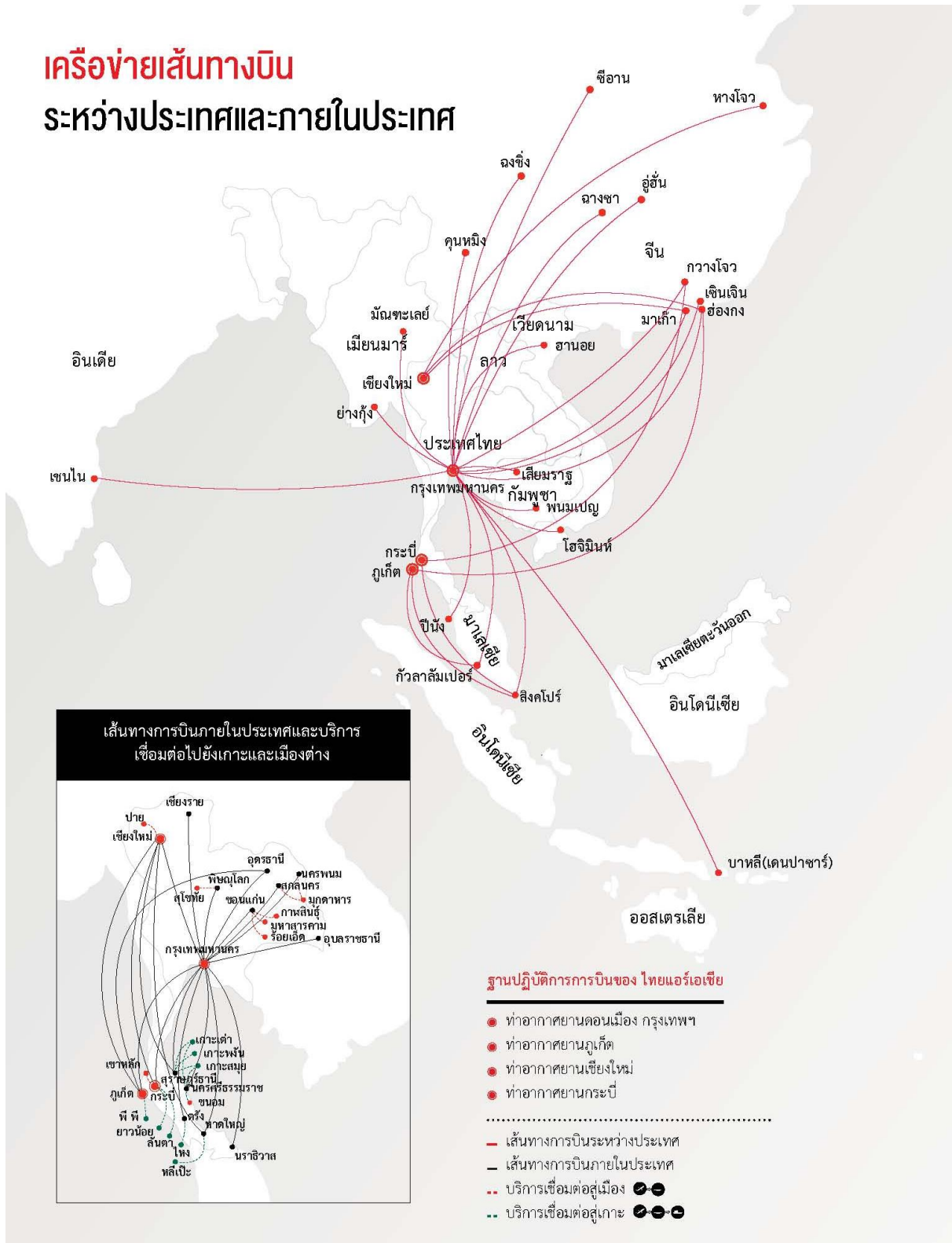
- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวน กิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) ค่าธรรมเนียมโดยนารายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- 5) ค่าธรรมเนียมโดยนารายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) ค่าธรรมเนียมโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 7) ค่าธรรมเนียมโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- 8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 10) ค่าธรรมเนียมโดยใช้ราคาน้ำมันตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของบริษัทสำหรับช่วงเวลาที่เหมาะสม (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. ไทยแอร์เอเชีย ที่ ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ และ กระบี่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 36 เมือง ใน 9 ประเทศ ของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 21 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 15 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 28 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 20 เส้นทาง

เครือข่ายเส้นทางบิน ระหว่างประเทศและภายในประเทศ



เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

| ระหว่างประเทศ: | วันที่เริ่มให้บริการ | จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ |
|---------------------------|----------------------|--------------------------------|
| จากกรุงเทพฯ ไปยัง: | | |
| สิงคโปร์..... | 16 กุมภาพันธ์ 2547 | 42 |
| ป็นัง..... | 16 มิถุนายน 2547 | 7 |
| มาเก๊า..... | 5 กรกฎาคม 2547 | 28 |
| 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 |
| บาห์ลี..... | 20 มกราคม 2552 | 7 |
| กวางโจว..... | 20 มกราคม 2552 | 7 |
| เซินไน..... | 23 มีนาคม 2555 | 5 |
| ดงซิง..... | 23 มีนาคม 2555 | 14 |
| มัตตะละเลย์..... | 4 ตุลาคม 2555 | 7 |
| คูฮัน..... | 19 ตุลาคม 2555 | 14 |
| ซีอาน..... | 16 พฤศจิกายน 2555 | 7 |
| เสียมราฐ..... | 1 ตุลาคม 2556 | 21 |
| คุนหมิง..... | 15 พฤศจิกายน 2556 | 7 |
| ฉางชา..... | 24 มกราคม 2557 | 7 |
| รวม | | 289 |
| จากภูเก็ตไปยัง: | | |
| สิงคโปร์..... | 28 ตุลาคม 2550 | 7 |
| ฮ่องกง..... | 15 พฤศจิกายน 2552 | 7 |
| กัวลาลัมเปอร์..... | 1 มิถุนายน 2557 | 7 |
| รวม | | 21 |

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

| | วันที่เริ่มให้บริการ | จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ |
|---------------------------|----------------------|--------------------------------|
| จากเชียงใหม่ไปยัง: | | |
| มาเก๊า..... | 22 พฤษภาคม 2555 | 7 |
| ฮ่องกง..... | 7 มกราคม 2557 | 7 |
| หางโจว..... | 25 มกราคม 2557 | 7 |
| รวม..... | | 21 |
| จากกระบี่ไปยัง: | | |
| สิงคโปร์..... | 25 พฤศจิกายน 2556 | 7 |
| กวางโจว..... | 6 พฤศจิกายน 2557 | 7 |
| รวม..... | | 14 |
| รวมระหว่างประเทศ | | 345 |
| ภายในประเทศ: | | |
| จากกรุงเทพฯ ไปยัง: | | |
| ภูเก็ต..... | 3 กุมภาพันธ์ 2547 | 77 |
| หาดใหญ่..... | 3 กุมภาพันธ์ 2547 | 63 |
| เชียงใหม่..... | 3 กุมภาพันธ์ 2547 | 84 |
| เชียงใหม่..... | 28 มีนาคม 2547 | 35 |
| อุดรธานี..... | 7 เมษายน 2547 | 14 |
| อุบลราชธานี..... | 16 มิถุนายน 2547 | 14 |
| นราธิวาส..... | 9 กุมภาพันธ์ 2548 | 7 |
| กระบี่..... | 1 มีนาคม 2549 | 56 |
| สุราษฎร์ธานี..... | 1 เมษายน 2549 | 35 |
| นครศรีธรรมราช..... | 1 มีนาคม 2550 | 28 |
| ตรัง..... | 15 มกราคม 2555 | 21 |
| นครพนม..... | 15 มกราคม 2555 | 7 |
| ขอนแก่น..... | 28 ตุลาคม 2556 | 28 |
| พิษณุโลก..... | 30 พฤศจิกายน 2556 | 14 |
| สกลนคร..... | 1 ตุลาคม 2557 | 14 |
| รวม..... | | 497 |

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

| | วันที่เริ่มให้บริการ | จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์ |
|---------------------------------------|----------------------|--------------------------------|
| จากภูเก็ตไปยัง: | | |
| กรุงเทพ..... | 15 พฤศจิกายน 2552 | 7 |
| เชียงใหม่..... | 3 ธันวาคม 2552 | 14 |
| อุดรธานี..... | 21 ธันวาคม 2552 | 7 |
| รวม..... | | 28 |
| จากเชียงใหม่ไปยัง: | | |
| หาดใหญ่..... | 24 มกราคม 2554 | 7 |
| กระบี่..... | 15 ธันวาคม 2556 | 14 |
| ภูเก็ต..... | 15 กรกฎาคม 2557 | 7 |
| สุราษฎร์ธานี..... | 1 พฤศจิกายน 2557 | 7 |
| รวม..... | | 35 |
| จากกระบี่ไปยัง: | | |
| กรุงเทพ..... | 1 ตุลาคม 2557 | 7 |
| รวม..... | | 7 |
| รวมภายในประเทศ | | 567 |
| รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ | | 912 |

เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 90 จุดหมายปลายทาง

2.1.1.2. การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง สภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทาง

บินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับเส้นทางบิน

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศถึง 7 เส้นทางอันได้แก่ กรุงเทพฯ-ฉางชา กรุงเทพฯ-สกลนคร ภูเก็ต – กัวลาลัมเปอร์ เชียงใหม่-ฮ่องกง เชียงใหม่-หางโจว เชียงใหม่-สุราษฎร์ธานี และ กระบี่ - กวางโจว โดยมุ่งเน้นที่จะรุกตลาดที่มีความต้องการในการเดินทางและมีการเติบโตสูงอย่างตลาดในประเทศจีน ในขณะเดียวกัน บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่องทั้งในลักษณะการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินเพิ่มเพื่อที่จะเป็นผู้นำในการครองสัดส่วนการตลาดของสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศ ประกอบกับการสนองนโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีที่จะเกิดขึ้นในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นโอกาสในการขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้นเพื่อที่จะรองรับการเติบโตของผู้โดยสารที่จะเดินทางไปมาระหว่างประเทศต่างๆ ภายในแถบภูมิภาคนี้อีกด้วย

2.1.2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายแก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้ช่องทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการบินให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 15.2 ร้อยละ 16.0 และ ร้อยละ 17.0 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1.2.1. บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย และผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- การชื้อน้ำหนักสัมภาระ (Checked Baggage): อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้ บริการการชื้อน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้ามีอัตราค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าการชื้อน้ำหนักสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้หากผู้โดยสาร มีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ชื้อบริการไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการชื้อ ณ จุดเช็คอิน สายการบิน (15 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- การเลือกที่นั่ง: ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้หากชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Premium Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ14) และ สำหรับที่นั่งอื่นๆ
- การชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬา (Sports Equipment): ผู้โดยสารสามารถชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น จักรยาน ล่วงหน้าขณะทำการสำรองที่นั่ง ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าการชื้อ ณ จุดเช็คอิน

ของสายการบิน หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ชั่งไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการซื้อ ณ จุดเช็คอินของสายการบิน (20 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง:** ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เทลโล่โลตัส โดยมีค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อ และเส้นทางได้) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าบริการชำระเงิน (Payment Processing Fees)** การซื้อบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบริการด้วยบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีธนาคารโดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว

- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune INSURE):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune INSURE AirAsia Travel Protection ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูนประกันภัยจำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องพะวงเรื่องรอรับสัมภาระ ณ จุดแวะเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

2.1.2.2. บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่ก๊วยแจล็คคอสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน ดิงพาวเวอร์ อินเทอร์เน็ตบนเครื่องบิน ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.1.2.3. บริการอื่นๆ

- การให้บริการพื้นที่โฆษณา: บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการพื้นที่โฆษณา อาทิ โฆษณาบนช่องเก็บของเหนือศีรษะในเครื่องบิน โฆษณาบนด้านหลังของอาหารบนเครื่องบิน นิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย-จีน) แอปพลิเคชันบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ

- การให้บริการรถเช่า(AirAsia Car Rental) : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราเวลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน

- แอร์เอเชีย โโก / แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Go / AirAsia Expedia): แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ แอร์เอเชียเอ็กซ์พีเดีย (AirAsia Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โโกและ แอร์เอเชีย เอ็กซ์พีเดีย เฉพาะในราคาบัตรโดยสารซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

- พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo): บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสารพัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชียคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบิน

2.1.3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางการบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการโดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาชีสนาบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วประหยัดกว่าคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใน

เส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดต่ำกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

2.1.4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (confirmation itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านการขายทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 69 การขายตรงที่ร้อยละ 22 และการขายทางอ้อมที่ร้อยละ 9

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชียขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่าน โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชียครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (direct debit) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 นั้น เป็นร้อยละ 69 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด และ บัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือ ธนาคารกสิกรไทย และจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น-อีเลฟเว่นทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน ทั้งนี้การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 22 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวม ในปี 2557

การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วยการสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านทราเวลเอเจนต์ ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (OTA – Online Travel Agents) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ) จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 9 ของจำนวนการสำรองที่นั่งรวมปี 2557

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

การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ, ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและต่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

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) เพื่อโฆษณาโดยสารถราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารถราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารถดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารถที่ประหยัดอยู่แล้ว 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 91 ในปี 2557 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

2.2. การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

2.2.1. ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 40 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 39 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 28 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 12 ลำ โดยมีระยะเวลาเช่า 12 ปี ในทั้งสองประเภทสัญญา สำหรับปี 2558 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 5 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีคุณภาพเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 3.6 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 10.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

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

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 20 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอมนิติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2.2.2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 มีจำนวน 7,861.2 ล้านบาท 9,386.3 ล้านบาท และ 11,272.3 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44 ร้อยละ 43 และ ร้อยละ 44 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และ เซลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- การชำระเงินล่วงหน้า การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงขึ้นมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ

2.2.3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

2.2.4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. เท่านั้น ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็นร้อยละ 31 ร้อยละ 30 และร้อยละ 24 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดการจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหา น้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดการจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ภายใต้อาณัติ ตามที่ได้เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในปี 2555 ปี 2556 และปี 2557

2.2.5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

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

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 585.8 ล้านบาท

2.3. การดำเนินการอื่นๆ

2.3.1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุม แก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางการปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

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

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

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

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

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

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้ง ประตูลิขิตความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2.3.2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.4 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. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ / ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัด

จำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดชอบในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชียยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐ เหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัย และภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 840 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ต่อเหตุการณ์

2.3.5. สิ่งแวดล้อม

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

2.4. สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

2.4.1. สภาวะอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 3.5 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงกว่าปี 2557 ที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 3.3 ประกอบกับราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลงทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคเพิ่มขึ้น ทั้งสองปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อุปสงค์ในโอกาสจะปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย นอกจากนี้ ยังคงมีปัจจัยต่างๆ ที่ต้องจับตามอง ที่อาจส่งผลกระทบต่อราคาน้ำมันในปี 2558 เช่น ปัจจัยทางด้านการเมือง จากสถานการณ์ความไม่สงบในแอฟริกา เช่น ลิเบียที่ยังคงความรุนแรงขึ้น ปัจจัยเรื่องการเจรจาด้านนิวเคลียร์ระหว่างอิหร่านและ 6 ชาติมหาอำนาจ โดยหากสามารถบรรลุข้อตกลงได้ก็จะทำให้อิหร่านสามารถกลับมาส่งออกน้ำมันดิบได้อีกครั้ง ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2558 คาดว่าจะปรับตัวลดลงกว่าปี 2557 อยู่ที่ค่าเฉลี่ยประมาณ 85 – 95 เหรียญสหรัฐ

แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2558 คาดการณ์ว่าจะฟื้นตัวต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการฟื้นตัวอาจต่ำกว่าประมาณการเดิม เป็นผลจากระดับการใช้จ่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ภาระหนี้สินครัวเรือน รวมถึงการส่งออกซึ่งได้รับผลกระทบจากการฟื้นตัวของประเทศคู่ค้าในกลุ่ม ยุโรป ญี่ปุ่น และ เอเชีย อย่างไรก็ตาม แนวโน้มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในปี 2558 คาดว่าจะได้รับปัจจัยบวกจากสถานการณ์การเมืองในประเทศที่มีเสถียรภาพ การขยายตัวของนักท่องเที่ยวจีน และการปรับตัวดีขึ้นของนักท่องเที่ยวยุโรป ซึ่งจะมีผลทำให้นักท่องเที่ยวเติบโตต่อเนื่อง โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย คาดเมื่อเดือนมกราคม 2558 ว่าปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2558 จะอยู่ที่จำนวน 28 ล้านคน เนื่องจากในปี 2558

ภาคการท่องเที่ยวไทยนับเป็นหนึ่งในแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจไทย โดยตั้งแต่ต้นปี 2558 หน่วยงานภาครัฐต่างเร่งทำการตลาดประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวไทยอย่างเข้มข้น อาทิเช่น จัดทำการตลาดภายใต้แคมเปญ “ปีท่องเที่ยววิถีไทย 2558 หรือ 2015 Discover Thainess” เพื่อเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมไทย นอกเหนือจากการทำตลาดในจังหวัดท่องเที่ยวหลัก ยังได้ขยายการทำตลาดไปยังจังหวัดท่องเที่ยวรอง ซึ่งจากการจัดทำแผนกระตุ้นการท่องเที่ยวไทยเชิงรุกนั้น คาดว่าจะช่วยจูงใจให้นักท่องเที่ยวตัดสินใจเลือกประเทศไทยเป็นหนึ่งในปลายทางท่องเที่ยวอันดับต้นๆ

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน ทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม

2.4.2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ ไทยแอร์เอเชียใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาและความถี่ในการให้บริการในลักษณะของสายการบินต้นทุนต่ำ ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีต้นทุนต่ำจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาต่ำโดยสภาวะจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในเดือนกรกฎาคม 2555 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย ได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส A320 สายการบินไทยสมายล์กำหนดราคาตัวอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตัวของการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวางตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์มีฐานปฏิบัติการการบิน 2 แห่ง ณ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในเดือนธันวาคม 2556 สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือชายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการ โดยสายการบินนี้ชุกกลยุทธ์ราคาตัวถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยสายการบินได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือนและทำการเริ่มบินครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีเครื่องบินโบอิง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง 8 ลำ และเครื่องบินเอทีอาร์ 70 ขนาด 1 ลำ

ในเดือนธันวาคม 2557 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ (Thai VietJetAir) ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากกรมการบินพลเรือน โดยเป็นสายการบินที่จัดตั้งระหว่าง สายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม กับ สายการบินกานต์แอร์ ของไทย ซึ่งจะกลายเป็นสายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติไทยรายใหม่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ยังไม่ได้ทำการบินแบบประจำ

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

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

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย รวมถึงสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่าย โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) สายการบินโอเรียนท์ไทย (3) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (4) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

2.5. กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย น่าเชื่อถือและสนุกสนานในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มปริมาณการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำ ส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยเฉพาะตลาดในประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตั๋วเครื่องบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อสร้างสินค้าและบริการให้ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง นอกจากนี้ บริษัทยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีต้นทุนต่ำเพื่อประสิทธิภาพการทำงานที่ดีขึ้น เช่น การย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นต้น กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชียสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

3. ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท 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 ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

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

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

3.1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 44 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราค่าสินค้าของเชื้อเพลิงเครื่องบิน รวมทั้งมีการกำหนดอัตราค่าธรรมเนียมสัมภาระ (Baggage fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสมและยังหารายได้เสริม (Ancillary Income) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการต้นทุนน้ำมันด้วย

3.1.3 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาเช่าบ่ารุงสัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุลซึ่งรวมถึงดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวน ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลกระทบกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตามสภาวะการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอย่างใกล้ชิด และอาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เมื่ออัตราแลกเปลี่ยนอยู่ในระดับที่เหมาะสม นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังบริหารความเสี่ยงดังกล่าวโดยจัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)

3.1.4 บริษัท อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม

3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้ แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติดังกล่าวภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัท จำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้นที่ บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาตินั้นถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะสภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 54 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 46 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

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 ให้แก่ผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ 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 AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2569 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสภาวะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การจองที่นั่งและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน Merlot ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกค้า Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับกรขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น

อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

3.2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นํงออนไลน์ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นํงออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ และ โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง Internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

3.2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 40 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 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมสูงสุดในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 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. ไทยแอร์เอเชีย เพียงบริษัทเดียวและแสดงตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 3,067 ล้านบาท

4.2 สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน หรือสิ่งก่อสร้างใดๆ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ถาวรที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 16,033.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 32.4 ของสินทรัพย์รวม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยในปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีสินทรัพย์ถาวรหลักอื่นที่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ปรากฏในงบการเงินรวมจึงเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกือบทั้งหมด

รายละเอียดสินทรัพย์ถาวรที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีดังนี้

| ประเภท | มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 (ล้านบาท) |
|--|--|
| ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า | 83.6 |
| คอมพิวเตอร์ | 27.7 |
| เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน | 26.3 |
| อุปกรณ์ในการดำเนินงาน | 107.4 |
| ยานพาหนะ | 23.5 |
| เครื่องบิน | 15,162.4 |
| อะไหล่เครื่องบิน | 585.8 |
| สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง | 16.6 |
| รวม | 16,033.3 |

4.3 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 14,868.0 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 30.0 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำ

เครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 12.0 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางการบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) โดยสิทธินี้ยังคงอยู่กับบริษัทตราบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางการบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 11.5 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์

4.4 ค่าความนิยม

บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวน 8,824.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 17.8 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้ อาทิเช่น 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

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 (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 เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยต้องชำระทุกๆ ไตรมาสโดยคำนวณค่าธรรมเนียมจากงบการเงิน

รายได้ไตรมาสของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อสิ้นสุดแต่ละไตรมาส และปรับค่าธรรมเนียมตามงบการเงินของรอบปีที่ได้มีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีแล้ว

4.6 สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทฯ และ บจ. 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 2557 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 40 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AirAsia (Mauritius) Limited (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 28 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 12 ลำ ใช้สำหรับการบินภายในประเทศและภูมิภาค มีอายุเฉลี่ยที่ 3.6 ปี ณ สิ้นปี 2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 28 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปี สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนตุลาคม 2562 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนมกราคม 2569 มียอดคงเหลือของภาระผูกพัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 849.7 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 12 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 จำนวน 12,077.0 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐตามที่แต่ละสัญญากำหนด พร้อมทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่แต่ละสัญญากำหนด และมีสิทธิที่จะซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

4.8 การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

AAB เข้าทำสัญญาซ่อมแซมและซ่อมบำรุงหลายฉบับ รวมถึงสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services ซึ่งให้บริการครอบคลุมถึงเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้อยู่ ตามข้อกำหนดของ

สัญญาที่ทำกับ 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 การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติกรของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน พ.ศ. 2547

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของ บมจ. 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 และตามกฎหมายเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อให้ประกอบกรพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย ที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย อย่างมีนัยสำคัญ

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น**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 กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705 |
| เว็บไซต์ | : | www.aavplc.com |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0107554000313 |
| ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 | : | 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 กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705 |
| ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 | : | 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 ไพร่ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด
ชั้น 15 บางกอกซิตีทาวเวอร์
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 2557 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 2557 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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 9 มกราคม 2558 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

| รายชื่อผู้ถือหุ้น | จำนวนหุ้น | สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ) |
|---|---------------|----------------------------|
| 1. นายบรรณพลฐ์ แบลเวิลด์ | 2,134,088,286 | 44.00 |
| 2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด | 191,256,091 | 3.94 |
| 3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว | 173,405,900 | 3.58 |
| 4. กองทุนเปิดบัวหลวงทศพล | 109,610,000 | 2.26 |
| 5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25 | 107,667,600 | 2.22 |
| 6. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บลจ.บัวหลวง จำกัด | 100,450,400 | 2.07 |
| 7. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ | 53,189,200 | 1.10 |
| 8. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ | 51,878,200 | 1.07 |
| 9. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ | 34,403,200 | 0.71 |
| 10. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐาน | 31,066,700 | 0.64 |

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 9 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

| รายชื่อผู้ถือหุ้น | จำนวนหุ้น | สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ) |
|---|-------------------|-------------------------------|
| 1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น | 23,955,553 | 55.00 |
| 2. AirAsia Investment Ltd. ^{1,2} | 19,600,000 | 45.00 |
| 3. นายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์ | 1 | 0 |
| 4. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ | 1 | 0 |
| 5. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | 1 | 0 |
| 6. นายปริญญา รัศมีธานินทร์ | 1 | 0 |
| 7. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล | 1 | 0 |
| 8. นายสันติสุข คล่องไช้ยา | 1 | 0 |
| 9. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก | 1 | 0 |
| รวม | 43,555,560 | 100.00 |

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100

2. AirAsia Berhad ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

AirAsia Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

| รายชื่อผู้ถือหุ้น | การถือหุ้นทางตรง | | การถือหุ้นทางอ้อม | |
|------------------------------------|------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|
| | จำนวนหุ้น | สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ) | จำนวนหุ้น | สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ) |
| Tune Air Sdn Bhd | 531,212,082 | 19.09 | - | - |
| นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์รานานเดส | 1,600,000 | 0.06 | 531,212,082 | 19.09 |
| นายคามารุดิน บิน เมอราห์ | 2,000,000 | 0.07 | 531,212,082 | 19.09 |
| Wellington Management Company, LLP | 388,546,842 | 13.96 | - | - |
| Employees Provident Fund Board | 170,203,200 | 6.12 | 28,094,300 | 1.01 |

7.2. สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

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

หลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้า (5) ปีดังกล่าว หากคู่สัญญาขายใดประสงค์ที่จะโอนหุ้นที่ถูกห้ามขายให้แก่บุคคลภายนอก ต้องเสนอขายหุ้นดังกล่าวให้แก่ผู้ถือหุ้นรายอื่นซึ่งเป็นผู้สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นก่อนตามสัดส่วนการถือหุ้นของคู่สัญญานั้นๆ หากคู่สัญญาขายอื่นปฏิเสธไม่ซื้อหุ้นที่เสนอดังกล่าว จึงจะสามารถขายหุ้นนั้นให้แก่บุคคลภายนอกได้ต่อเมื่อผู้รับโอนได้รับอนุญาตและความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากจำนวนผู้ถือหุ้นข้างมากรายอื่นที่เป็นคู่สัญญาในสัญญาผู้ถือหุ้นซึ่งถือหุ้นรวมกันทั้งสิ้นมากกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่ถือโดยผู้ถือหุ้นรายอื่นดังกล่าว และผู้รับโอนต้องเข้าลงนามในสัญญาเพื่อผูกพันตนตามสัญญาผู้ถือหุ้นด้วย ทั้งนี้ คู่สัญญาจะไม่สามารถโอนหุ้นได้หากการโอนหุ้นอาจเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใดๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นในบริษัท หรือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่ยังคงดำเนินธุรกิจตามปกติ

นอกจากนี้ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาห้าปีดังกล่าว คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้ตกลงที่จะไม่ก้อหลักประกันในหุ้นที่ถูกห้ามขาย เว้นแต่การก้อหลักประกันดังกล่าวจะยังคงเป็นไปตามกฎหมายหรือสนธิสัญญาระหว่างประเทศใด ๆ ที่เกี่ยวข้องที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับการถือหุ้นในบริษัท หรือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในขณะที่ยังคงดำเนินธุรกิจตามปกติ และคู่สัญญาขายอื่น ทั้งหมดได้ตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรด้วย โดยจะฝากหุ้นที่มีข้อจำกัดดังกล่าวไว้กับศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ หรือผู้รับฝากหลักทรัพย์รายอื่นหรือตัวแทนผู้ดูแลทรัพย์สิน (Escrow Agent)

อย่างไรก็ตาม สืบเนื่องจากบริษัทได้รับหนังสือจากผู้ถือหุ้นทั้งหมด 6 ท่าน ถือหุ้นรวมจำนวน 2,576,526,818 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 53.12 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมด เสนอให้บริษัทเปิดประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นเพื่อขอให้พิจารณาให้ความเห็นชอบยกเลิกข้อความเกี่ยวกับสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นตามที่สรุปไว้ในหนังสือชี้ชวนของบริษัทเนื่องจากมีการยกเลิกข้อตกลงตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นไปตามมาตรา 100 ของพระราชบัญญัติมหาชน พ.ศ. 2535 (แก้ไขเพิ่มเติม) และข้อ 31 ของข้อบังคับของบริษัท ซึ่งระบุว่า "ผู้ถือหุ้นซึ่งมีหุ้นรวมกันได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งในห้าของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดหรือผู้ถือหุ้นไม่น้อยกว่ายี่สิบห้าคน ซึ่งมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่าหนึ่งในสิบของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้ทั้งหมดจะเข้าชื่อกันทำหนังสือขอให้คณะกรรมการเรียกประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมวิสามัญเมื่อใดก็ได้ แต่ต้องระบุเหตุผลในการที่ขอให้เรียกประชุมไว้ให้ชัดเจนในหนังสือดังกล่าวด้วย ในกรณีเช่นนี้ คณะกรรมการต้องจัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นภายในหนึ่งเดือน นับแต่วันที่ได้รับหนังสือนั้นจากผู้ถือหุ้นดังกล่าว"

ผู้ถือหุ้นทั้ง 6 ท่านที่เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นข้างต้นได้แจ้งให้บริษัททราบถึงเหตุผลและความจำเป็นที่จะยกเลิกสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น เนื่องจากเพื่อเตรียมความพร้อมการเปิดเสรีอาเซียน ซึ่งทำให้การแข่งขันในธุรกิจการบินมีความรุนแรงขึ้น นายบรรณพลฐ์ แบลเวิร์ต จึงต้องการให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารงานอย่างเบ็ดเสร็จและการตัดสินใจที่รวดเร็วมากขึ้น ในกรณีที่ขยายกิจการของบริษัท ต่อไปในอนาคต จึงได้มีการปรึกษาและตัดสินใจร่วมกันกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทั้งห้ารายที่จะมีการโอนหุ้นไปยังนายบรรณพลฐ์ แบลเวิร์ต เพียงคนเดียว รวมทั้งเพื่อความสะดวกในขั้นตอนของการเจรจาธุรกิจตามปกติกับผู้ร่วมทุนในบจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือการร่วมทุนอื่นใดในอนาคต และสามารถกำหนดทิศทางของบริษัทได้ชัดเจนขึ้นหากต้องนำเสนอภาวะใดต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นก็สามารถชี้แจงให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเข้าใจและให้ความเห็นได้ โดยไม่ต้องผ่านการตกลงร่วมกันกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่รายอื่นอีก โดยผู้ถือหุ้นทั้งห้าท่าน ได้แก่ นายปริญญา รัชมีธานินทร์ นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล นายธนภัทร งามปลั่ง นายสันติสุข คล่องใช้ยา จะโอนหุ้นของบริษัทที่ตนถืออยู่ให้แก่นายบรรณพลฐ์ แบลเวิร์ต ทำให้มีการโอนหุ้นของบริษัทก่อนครบกำหนดระยะเวลา 5 ปีนับแต่วันที่บริษัท เสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแล้วเสร็จ อันเป็นการกระทำที่แตกต่างไปจากข้อความที่ระบุไว้ในหนังสือชี้ชวนของบริษัท ทั้งนี้ การโอนหุ้นดังกล่าวจะไม่เป็นการโอนหุ้นที่ทำให้ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของกิจการตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 12/2554 เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไข และวิธีการในการเข้าถือหลักทรัพย์เพื่อครอบงำกิจการ โดยอาจมีการโอนหุ้นบางส่วนไปยังบุคคลอื่นเพื่อไม่ให้เกิดการโอนหุ้นดังกล่าวถึงจุดที่ต้องทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ และแม้ว่าบริษัทมิได้เข้าเป็นคู่สัญญาในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว แต่การมีข้อความเกี่ยวกับสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นสรุปไว้ในหนังสือชี้ชวนของบริษัทอาจทำให้ถูกพิจารณาว่าบริษัทให้ข้อมูลผูกพันไว้ในหนังสือชี้ชวนของบริษัทจึงจำเป็นต้องขออนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้พิจารณายกเลิกข้อความดังกล่าวตามข้อ 23(6) ของประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ ทจ. 28/2551 เรื่อง การขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ ซึ่งระบุว่า “ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับอนุญาตมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนที่ออกตามความในมาตรา 56 ผู้ได้รับอนุญาตต้องปฏิบัติตามข้อผูกพันที่ให้ไว้ในคำขออนุญาต หรือแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และร่างหนังสือชี้ชวน รวมทั้งดำเนินการให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นจะได้มีมติเป็นอย่างอื่น”

ดังนั้น เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2557 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2557 มีมติอนุมัติให้ความเห็นชอบยกเลิกข้อความเกี่ยวกับสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นตามที่สรุปไว้ในหนังสือชี้ชวนของบริษัทเนื่องจากมีการยกเลิกข้อตกลงตามสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น โดยเมื่อสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นสิ้นสุดใช้บังคับ การโอนหุ้น หรือการก่อหลักประกันใด ๆ ในหุ้นของบริษัทของผู้ถือหุ้นทุกรายสามารถทำได้โดยอยู่ภายใต้ข้อบังคับของบริษัท รวมทั้งข้อบังคับข้อ 11 ที่ระบุว่า “หุ้นของบริษัทยอมโอนกันได้โดยเสรีโดยไม่มีข้อจำกัด และหุ้นที่ถือโดยบุคคลที่มีสัญชาติไทยในขณะใดขณะหนึ่งต้องมีจำนวนรวมกันไม่เกินกว่าร้อยละศูนย์จุดหนึ่ง (0.1) ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท การโอนหุ้นรายใดที่จะทำให้อัตรာส่วนการถือหุ้นของบุคคลที่มีสัญชาติไทยของบริษัทเกินอัตราส่วนข้างต้น บริษัทมีสิทธิปฏิเสธการโอนหุ้นบริษัทรายนั้นได้”

บริษัทยอมปฏิบัติตามข้อบังคับของบริษัทเกี่ยวกับการโอนหุ้น รวมถึงการที่บริษัทสามารถปฏิเสธการโอนหุ้นไปยังบุคคลที่มีสัญชาติไทยได้ เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจการของบริษัท ซึ่งรวมถึงกฎหมายเกี่ยวกับการเดินอากาศด้วย

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 เส้นทางการบินในประเทศไทยและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No frills) และธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการเดินอากาศในประเทศไทย และบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว คู่สัญญาตกลงกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องชำระค่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็น และโครงสร้างพื้นฐานแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บนเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การโอนหุ้น

ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทในเครือใดๆ ของตนได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่ผู้โอนที่มีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จะขาย

การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ จะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใดๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่กรณีเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าว โดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ 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

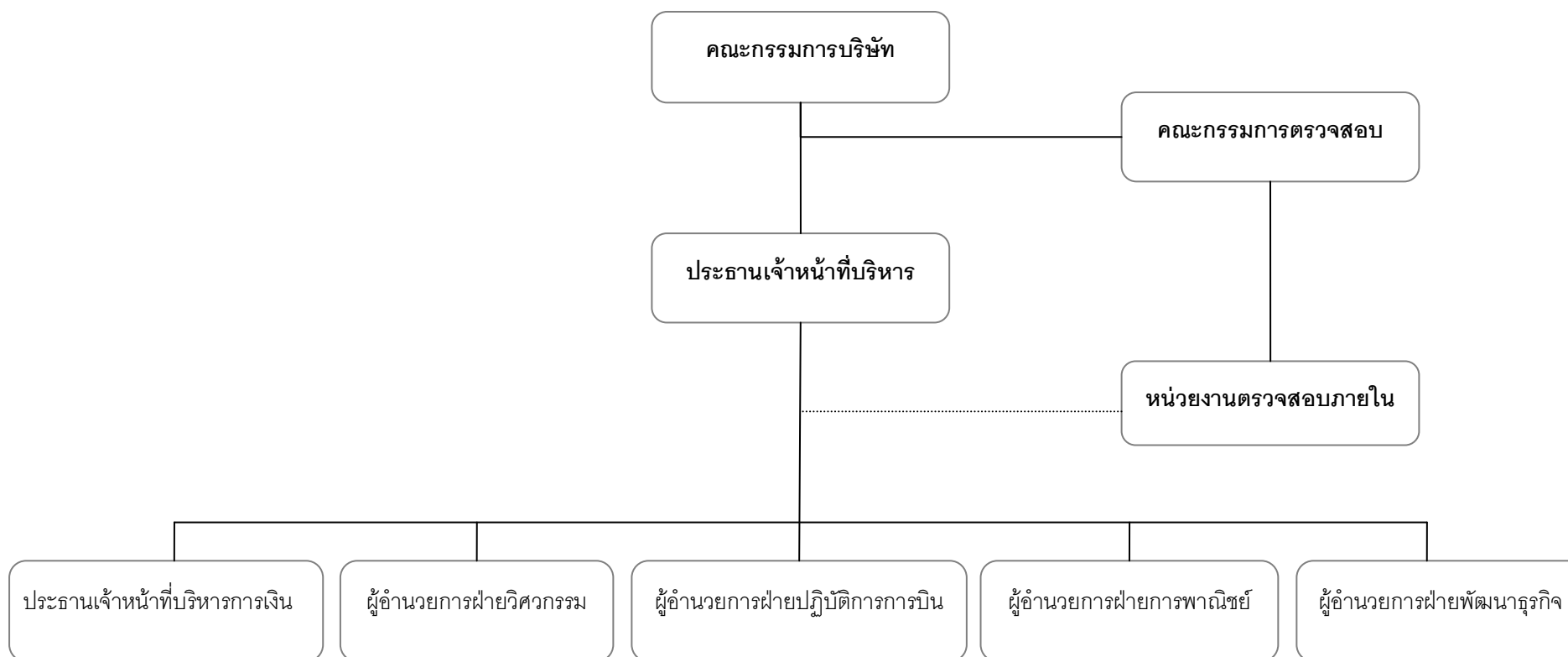
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. 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 2557



โครงสร้างการจัดการ

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง | หมายเหตุ |
|----------------------------------|--|-------------------------------|
| 1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/กรรมการ สรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร |
| 2 นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 3 นางภัทรา บุศราวาศ [*] | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 4 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 5 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 6 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 8 นายดิษฐ วัชรวิทย์ | กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน | กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร |
| 9 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ | กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/ประธานกรรมการ สรรหาและกำหนดค่าตอบแทน | กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร |

^{*} นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทแทนนายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นางภัทรา บุศราวาศ หรือนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือ นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัท ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัท มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่ และกำกับดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วัตถุประสงค์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานอุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด 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 และหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2557 มีดังนี้

| ชื่อ | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม /การประชุมทั้งหมด |
|--------------------------------|--|
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | 5/5 |
| 2. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ | 5/5 |
| 3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ | 4/5 |
| 4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | 5/5 |
| 5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ | 5/5 |
| 6. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล | 4/5 |
| 7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | 5/5 |
| 8. นายดิศธร วัชโรทัย | 3/5 |
| 9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ | 5/5 |

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนด โดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2557 มีดังนี้

| ชื่อ | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด |
|--------------------------|--|
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | 4/4 |
| 2. นายดิศธร วัชรไทย์ | 2/4 |
| 3. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ | 4/4 |

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายในหรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ 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) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายบัตร (charter)
- (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

- (1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- (2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
- (3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง |
|--------------------------------|--|
| 1. นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์ | กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร |
| 2. นางภัทรา บุศราวาศ์ | กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน |
| 3. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ | กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม |
| 4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน |
| 5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ |
| 6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล | กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ |

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานแก่นับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายชื่อที่ระบุ และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

นางภัทรา บุศราวาศ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทนนายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแล การดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ และงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้า ตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและ สภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัท อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัท
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัท เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงการสงเคราะห์ และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตาราง อำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบ อำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องมีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วง ที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางหทัยมาศ เอกฉัตรนิติก ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 27 มกราคม 2555 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

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 ชลธารินทร์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 3. นายดิศธร วัชรโรทัย | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาก่อนบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
- ปฏิบัติตามอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้าน ประสบการณ์ 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 ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจากจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน 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 คณะกรรมการบริษัทควรจะต้องแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

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

- พิจารณา กำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
- รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ใน รายงานประจำปี
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

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

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทน กรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจน หน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่พฤหัสบดีที่ 24 เมษายน 2557 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทน กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท

- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใด มีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2557

| กรรมการ | ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท) | | |
|---------------------------|---------------------------|-------------|-------|
| | รายเดือน | เบี้ยประชุม | โบนัส |
| คณะกรรมการ | | | |
| - ประธานกรรมการ | 100,000 | 100,000 | - |
| - กรรมการ | 75,000 | 75,000 | - |
| คณะกรรมการตรวจสอบ | | | |
| - ประธานกรรมการตรวจสอบ | 100,000 | - | - |
| - กรรมการตรวจสอบ | 75,000 | - | - |
| คณะกรรมการบริหาร* | | | |
| - ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - | - | - |
| - กรรมการบริหาร | - | - | - |

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 6.175 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

| รายชื่อ | ตำแหน่ง | ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท) | | |
|-----------------------|--|------------------------|-------------------|-----------|
| | | คณะกรรมการบริษัท | คณะกรรมการตรวจสอบ | รวม |
| นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ | 1,450,000 | 1,050,000 | 2,500,000 |
| นายดิศธร วัชโรทัย | กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ | 985,000 | 795,000 | 1,780,000 |
| นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ | 1,100,000 | 795,000 | 1,895,000 |

- ในปี 2557 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2557 ข้างต้น ปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากกรรมการบริษัทมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาและอัตราค่าตอบแทนของกรรมการไม่ได้มีการปรับเพิ่มมาตั้งแต่ปี 2555 โดยมีรายละเอียดดังนี้

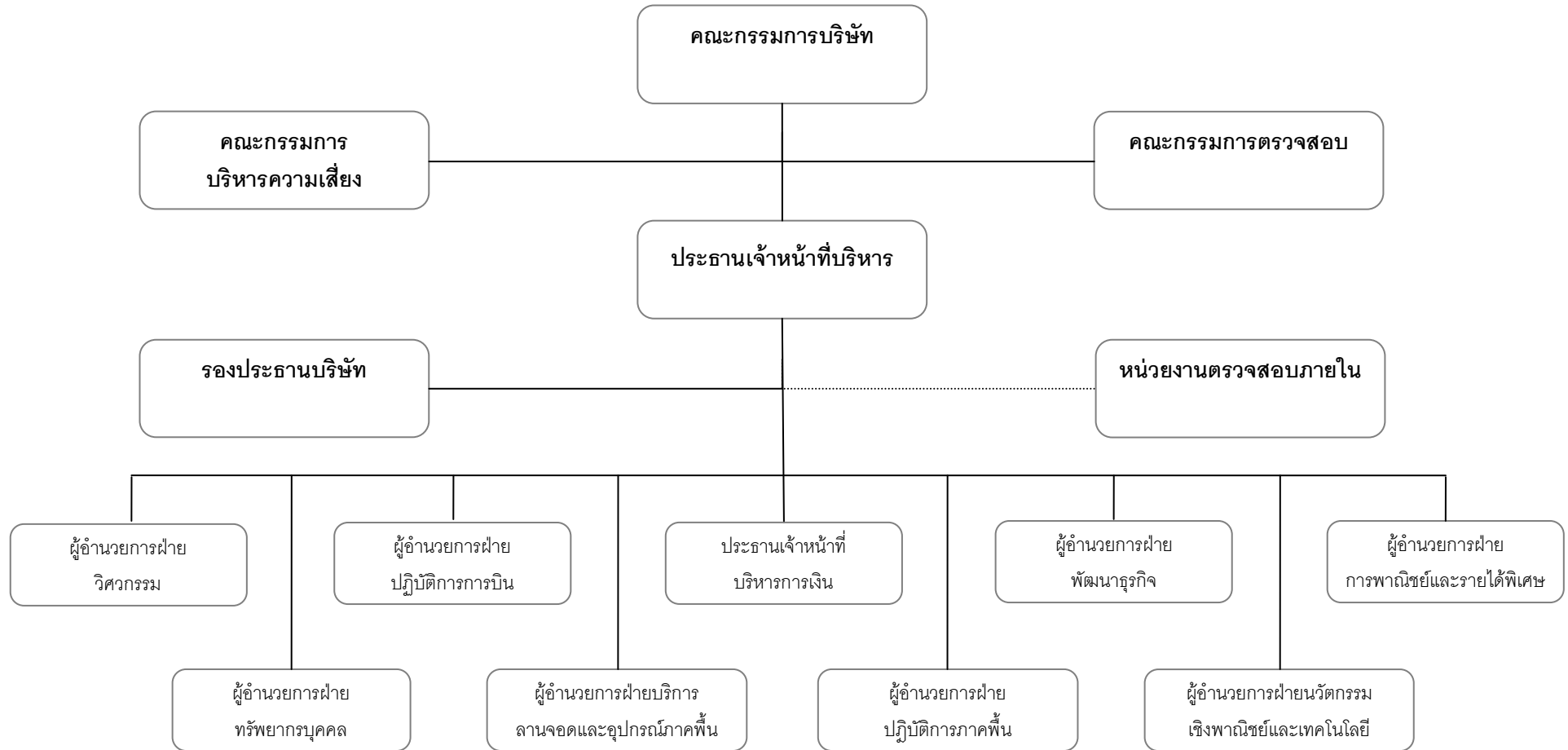
| ค่าตอบแทนรายเดือน (บาท) | | | | |
|-------------------------|---------------|---------|--------------------------|----------------|
| | ประธานกรรมการ | กรรมการ | ประธาน กรรมการตรวจสอบ | กรรมการตรวจสอบ |
| ปี 2556 | 50,000 | 40,000 | 50,000 | 40,000 |
| ปี 2557 | 100,000 | 75,000 | 100,000 | 75,000 |
| ปรับเพิ่ม | 50,000 | 35,000 | 50,000 | 35,000 |

| เบี้ยประชุม (บาท) | | | | | |
|-------------------|---------------|---------|--------------------------|--------------------|------------|
| | ประธานกรรมการ | กรรมการ | ประธาน กรรมการตรวจสอบ | กรรมการ ตรวจสอบ | อนุกรรมการ |
| ปี 2556 | 50,000 | 40,000 | - | - | 20,000 |
| ปี 2557 | 100,000 | 75,000 | - | - | 37,500 |
| ปรับเพิ่ม | 50,000 | 35,000 | - | - | 17,500 |

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2557

| รายชื่อ | ตำแหน่ง | จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 56 | จำนวนหุ้น ณ 21 ธ.ค. 57 | จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง) | สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ) |
|--------------------------------------|---|---------------------------|---------------------------|--|-----------------------------------|
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | ประธานกรรมการ/ประธาน กรรมการตรวจสอบ | - | - | - | - |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 2. นายธรรศพลฐ์ แบลเวิลด์ | กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่ บริหาร | 1,365,499,800 | 2,134,088,286 | 768,588,486 | 44.00 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 3. นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ | กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่ บริหารการเงิน | 286,500,400 | 21,574,382 | (264,926,018) | 0.44 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | กรรมการ | 280,850,000 | 15,000,082 | (265,849,918) | 0.31 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 5. นายปรัชญา รัศมีอานินทร์ | กรรมการ | 287,850,000 | 26,500,000 | (261,350,000) | 0.55 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล | กรรมการ | 283,499,900 | 25,151,977 | (258,347,923) | 0.52 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | กรรมการ | 141,675,000 | 9,712,091 | (131,962,909) | 0.20 |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 8. นายดิศธร วัชรไพบ | กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ | - | - | - | - |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |
| 9. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ | - | - | - | - |
| คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ | - | - | - | - | - |

โครงสร้างการจัดการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557



โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 4 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

คณะกรรมการบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 7 ท่าน ดังนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง | หมายเหตุ |
|----------------------------------|---|-------------------------------|
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ | กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร |
| 2. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 4. นายธรรพลฐ์ แบเลเว็ลด์ | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 5. นางภัทรา บุศราวาศ์ | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา** | กรรมการ | กรรมการที่เป็นผู้บริหาร |
| 7. นายณัฐวุฒิ ภาณุโรจน์ | กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ | กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร |

* นางภัทรา บุศราวาศ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งแทนนายปรีชญา รัตมีธาอินทร์ ซึ่งเป็นกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

** หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 12 พฤษภาคม 2557 ต่อมาเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 นายสันติสุข คล่องใช้ยา ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนหม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการแต่ยังคงดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

นอกจากนี้ นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวณ ได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ กรรมการอิสระ และกรรมการตรวจสอบ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557

โดยมี นางหทัยมาศ เอกลักษณะดีดิก เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายธรรพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับนางภัทรา บุศราวาศ์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือนายธรรพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายสันติสุข คล่องใช้ยา และลงลายมือชื่อร่วมกับนายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส หรือนายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

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. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ 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 หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิดชอบ ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี งบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557

| ชื่อ | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด |
|-----------------------------------|--|
| | ปี 2557 |
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | 4/4 |
| 2. นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นานเดส | 3/4 |
| 3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน | 1/4 |
| 4. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ | 4/4 |
| 5. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล * | 1/4 |
| 6. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ | 4/4 |
| 7. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | 3/4 |
| 8. นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวน | 0/4 |

*ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม 2557

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง |
|--------------------------|----------------------|
| 1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | ประธานกรรมการตรวจสอบ |
| 2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | กรรมการตรวจสอบ |

นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวน ลาออกจากตำแหน่งกรรมการตรวจสอบ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2557

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ดันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2557 มีดังนี้

| ชื่อ | จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด |
|----------------------------|--|
| นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์ | 4/4 |
| นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์ | 4/4 |
| นายอาหมัด ฟาริด บิน รีดชวณ | 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 2557 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| 1. นายธรรศพลฐ์ แบลเวิร์ลด์ | ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 2. นางภัทรา บุศราวาศ์ | กรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 3. นาวาอากาศเอกสุรพันธ์ ปทุมวัฒน์ | กรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 4. นายบัญญัติ หรรษกุล | กรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล | กรรมการบริหารความเสี่ยง |
| 6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | กรรมการบริหารความเสี่ยง |

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตาม และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

| ชื่อ | ตำแหน่ง |
|------------------------------------|--|
| 1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ลด์ | ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร |
| 2. นางภัทรา บุศราวาศ์ | ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน |
| 3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง | รองประธานบริษัท |
| 4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ | รองประธานบริษัท |
| 5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ |
| 6. หม่อมหลวงบวรนพ เทวกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ |
| 7. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์ | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน |
| 8. นายบัญญัติ หาระกุล | ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม |
| 9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม | ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น |
| 10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง | ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น |
| 11. นางธีลฎี พันธุ์จินดา | ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล |
| 12. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ | ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี |

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา 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. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจาก คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

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

| ชื่อ | ตำแหน่ง |
|---------------------------|-------------------------------------|
| 1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ | ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |
| 3. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ | กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน |

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาคัดเลือกบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัท เข้ามาเป็นกรรมการ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสอดคล้องตาม มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้

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

¹⁾ กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AAI และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

²⁾ กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามหรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

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

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้น ในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ และนำเสนอต่อคณะกรรมการสรรหาพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

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

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

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

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2557 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2557 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557

| กรรมการ | ค่าตอบแทนรูปตัวเงิน (บาท) | | |
|---------------------------|---------------------------|-------------|-------|
| | รายเดือน | เบี้ยประชุม | โบนัส |
| คณะกรรมการ | | | |
| - ประธานกรรมการ | - | 100,000 | - |
| - กรรมการ | - | 80,000 | - |
| คณะกรรมการตรวจสอบ | | | |
| - ประธานกรรมการตรวจสอบ | - | 100,000 | - |
| - กรรมการตรวจสอบ | - | 80,000 | - |
| คณะกรรมการบริหาร* | | | |
| - ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - | - | - |
| - กรรมการบริหาร | - | - | - |

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.36 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

| รายชื่อ | ตำแหน่ง | ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท) | | |
|-----------------------|--|------------------------|-------------------|---------|
| | | คณะกรรมการบริษัท | คณะกรรมการตรวจสอบ | รวม |
| นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์ | ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ | 400,000 | 400,000 | 800,000 |
| นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ | กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ | 240,000 | 320,000 | 560,000 |

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 93.31 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2557 ข้างต้น ปรับเพิ่มขึ้นจากปี 2556 เนื่องจากกรรมการบริษัทที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาและอัตราค่าตอบแทนของกรรมการไม่ได้มีการปรับเพิ่มมาตั้งแต่ปี 2555 โดยมีรายละเอียดดังนี้

| เบี้ยประชุม (บาท) | | | | | |
|-------------------|---------------|---------|----------------------|----------------|------------|
| | ประธานกรรมการ | กรรมการ | ประธานกรรมการตรวจสอบ | กรรมการตรวจสอบ | อนุกรรมการ |
| ปี 2556 | 50,000 | 40,000 | 50,000 | 40,000 | 20,000 |
| ปี 2557 | 100,000 | 80,000 | 100,000 | 80,000 | 40,000 |
| ปรับเพิ่ม | 50,000 | 40,000 | 50,000 | 40,000 | 20,000 |

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 3,467 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

| แบ่งตามหน้าที่ | ณ 31 ธันวาคม 2557 |
|------------------------|-------------------|
| นักบินและนักบินผู้ช่วย | 379 |
| ลูกเรือ | 702 |
| การดำเนินการภาคพื้นดิน | 1,325 |
| วิศวกรรม | 100 |
| การตลาด | 16 |
| สำนักงานใหญ่ | 191 |
| อื่นๆ | 754 |
| รวม | 3,467 |

| ภูมิศาสตร์ | ณ 31 ธันวาคม 2557 |
|------------|-------------------|
| กรุงเทพฯ | 2,563 |
| ภูเก็ต | 215 |
| เชียงใหม่ | 232 |
| อื่นๆ | 457 |
| รวม | 3,467 |

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 อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขอคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรมในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับกลาง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับกลางและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

คำตอบแทนบุคลากร

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,799.6 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 ("BAC") ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ 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 และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 522 คนภายในปี 2559

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยาน โดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะปัจจุบัน นักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

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 การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับตัวผู้ก่อการร้าย 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 ซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการขนถ่ายยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน 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. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ในกรุงเทพฯ และจังหวัดภูเก็ต

9. การกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินกิจการผ่านทาง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน และถือว่าการกำกับดูแลกิจการที่ดีนั้น 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 ความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการ

ในปี 2557 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของ บริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีหุ้นในกำไของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูล อย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิหรือออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเองบริษัท เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหารผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร 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 และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่ นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการนำข้อมูลภายใน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 49

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสุขภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 56

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้า หรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 51

คู่ค้า

การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้างซึ่งมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บริษัทและบริษัทย่อย ถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อย ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้นั้นมั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมาย และขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2557 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 52

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “การแจ้งเบาะแส” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสะจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการส่งการตรวจสอบข้อมูล 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 คุณลักษณะของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกรูปแบบบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใสและทันเวลาตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทล่วงหน้าก่อนทำการซื้อขาย รวมทั้งเปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบทุกครั้ง

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์ เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ (66) 2562 5700
 โทรสาร (66) 2562 5705
 Email: taa_investorrelations@airasia.com
 Website: www.aavplc.com

โดยบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ Analyst Meeting, Roadshow, Conference Call การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2556-2557 ดังนี้

| กิจกรรม | กิจกรรม ในปี 2556 (จำนวนครั้ง) | กิจกรรม ในปี 2557 (จำนวนครั้ง) |
|---|--------------------------------------|--------------------------------------|
| Roadshow ต่างประเทศ | 7 | 6 |
| Roadshow ในประเทศ | 3 | 7 |
| Analyst meeting | 4 | 4 |
| Company Visit / Conference call | 40 | 44 |
| ทาง e-mail / โทรศัพท์ | 3-4 ครั้งต่อวัน | 4-5 ครั้งต่อวัน |
| ร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์สัญจร และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบนักลงทุน | 1 | 2 |

นอกจากนี้ บริษัทได้มีหน่วยงาน 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 ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้ออกจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

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

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่มีอำนาจควบคุมของ 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. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 14 และหน้าที่ 27

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

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

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

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่นับบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ทั้งนี้ ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 9 และหน้าที่ 23 และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 13 และหน้าที่ 26

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

คณะกรรมการชุดย่อย

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

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน” ส่วนที่ 2 หน้า 14

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะจัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.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 “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ 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 กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยและรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 65

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจากบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอก ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทาน ผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 66

รายงานของคณะกรรมการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2557 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

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 จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการ เพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลา ก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้ โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้ คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทย แอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณา กลั่นกรองและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปี เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจน ประสิทธิภาพ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ” ในส่วนที่ 2 หน้า 18 และหน้า 31

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. รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

โครงสร้างและคุณสมบัติของคณะกรรมการ

1. บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการ
2. การประชุมคณะกรรมการ
3. การทำหน้าที่ของกรรมการ
4. ความสัมพันธ์กับฝ่ายจัดการ
5. 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 จะได้รับการสานต่ออย่างทันทั่วทั้งที่

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง 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 เดือนก่อนที่บการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

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

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร่ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2557 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4.50 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.47 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายคำตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.7 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดกันในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตนเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

ด้วยความตั้งใจอันดีในการทำให้บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดยบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นสายการบินราคาประหยัดที่ใกล้ชิดครองใจสำหรับทุกคน พวกเราจึงมุ่งมั่นในการทำหน้าที่เป็นพันธมิตรหนึ่ง เพื่อสร้างสรรค์และพัฒนาสังคมไทยให้ดียิ่งขึ้นแบบยั่งยืน จึงได้จัดทำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานและผ่านการดำเนินกิจกรรมโครงการต่างๆ หลากหลาย ภายใต้ศักยภาพที่มี ครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้

1. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นดำเนินกิจการภายใต้แนวคิดในปี 2557 ที่จะทำให้ทุกคนเห็นถึงการให้บริการแบบ “บินคุ้มคุณภาพครบ” คือนอกจากการเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดแล้ว “คุณภาพบริการ” ยังเป็นหัวใจสำคัญที่จะแสดงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคได้อย่างดีที่สุด ตั้งแต่เรื่องความมั่นใจในการใช้บริการ โดยฝูงบินแอร์บัส เอ 320 ทั้งหมด 40 ลำของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (สถานะ ณ สิ้นสุดปี 2557) ล้วนเป็นเครื่องบินใหม่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตุลูล ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่ยอมรับในระดับสากล

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

สำหรับการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตร สิ่งสำคัญที่มุ่งเน้นคือการให้บริการที่ตรงต่อเวลา โดยมีการควบคุมความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในปี 2557 เที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีความตรงต่อเวลามากที่สุดในเอเชียจากการจัดอันดับของ FlightStats ซึ่งเป็นความภูมิใจ และแสดงถึงการดำเนินงานอย่างเต็มประสิทธิภาพเพื่อผู้บริโภคทุกๆ คน

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

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

2. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องที่ทุกองค์กรควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดค้ำค่าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่บริษัท แอร์บัส เปิดตัวโครงการ "ชาร์คเล็ท" ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลงอีกร้อยละ 3 เครื่องบินแอร์บัส เอ320 ลำใหม่ที่เข้าประจำการในฝูงบินของแอร์เอเชียได้ติดตั้งอุปกรณ์ "ชาร์คเล็ท" นี้ด้วย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส เอ320 นีโอ (A320neo - New Engine Option) ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล เอ320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่พร้อมติดตั้งปลายปีกชาร์คเล็ท ซึ่งทำให้ลดการใช้พลังงานได้ถึงร้อยละ 14 โดย เอ320 นีโอลำแรกนั้นทางแอร์บัสคาดว่าจะส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าได้ในปี 2558 นี้

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

สำหรับบัตรขึ้นเครื่อง (Boarding Pass) สายการบินแอร์เอเชียใช้บัตรขึ้นเครื่องขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร รวมทั้งเป็นสายการบินแรกที่นำบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (E-Boarding Pass) มาใช้ในเที่ยวบินภายในประเทศ โดยผู้โดยสารสามารถแสดงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์ได้ทันทีก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) ไม่ต้องพิมพ์เอกสารหรือผ่านเคาน์เตอร์เช็คอิน ถือเป็นนวัตกรรมในการลดใช้ทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างดี

สำหรับการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกรับบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่น ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลงและลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

3. การร่วมพัฒนาชุมชนหรือสังคม

สำหรับการพัฒนาชุมชนและสังคมถือเป็นบทบาทที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากบริษัทดำเนินกิจการครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ เราจึงมีโอกาสได้ร่วมกิจกรรมที่หลากหลายและเข้าถึง โดยสามารถแบ่งออกเป็นรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ดังต่อไปนี้

3.1 การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

“แอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรม เปิดอบรมค่ายศิลปะการแสดงพื้นบ้านและเปิดเวทีให้เยาวชนไทยได้แสดงความสามารถด้านศิลปวัฒนธรรมในโครงการแอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ โดยมีศิลปินแห่งชาติ 3 ภาคร่วมถ่ายทอดความงดงามทางวัฒนธรรมใน 10 จังหวัดทั่วประเทศ โครงการแอร์เอเชียลัดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ จัดขึ้นเพื่อมุ่งหวังและส่งเสริมให้เยาวชนทั่วประเทศได้มีโอกาสเรียนรู้วัฒนธรรมประจำถิ่นจากศิลปินแห่งชาติชั้นครู และมีเวทีในการเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมไทย จึงได้จัดค่ายศิลปะการแสดงพื้นบ้านโดยมีศิลปินแห่งชาติ 3 ท่านจาก 3 ภาคร่วมถ่ายทอด ดังนี้

| | | |
|----------|----------------------|---|
| ภาคอีสาน | คุณบานเย็น รากแก่น | ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดงพื้นบ้าน (หมอลำ) |
| ภาคเหนือ | คุณบัวซอน ถนอมบุญ | ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดงพื้นบ้าน (ขับซอ) |
| ภาคใต้ | คุณคล้าย โรจนเมธากุล | ศิลปินแห่งชาติ สาขาศิลปะการแสดงพื้นบ้าน (หนังตะลุง) |

ทั้งนี้ โครงการแอร์เอเชียลดฟ้า สานต่อ ก่องานศิลป์ จัดขึ้นเพื่อสานต่อจากการที่แอร์เอเชียสนับสนุนสวัสดิการโดยสารเครื่องบินของคณะศิลปินแห่งชาติเพื่อเผยแพร่วัฒนธรรม โดยโครงการดังกล่าวได้จัดค่ายอบรมครอบคลุมพื้นที่ 10 จังหวัด ได้แก่ อุบลราชธานี อุตรดิตถ์ นครพนม ขอนแก่น เชียงใหม่ เชียงราย ตัง หาดใหญ่ สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อคัดเลือกเยาวชนที่สนใจมาร่วมเรียนรู้ศิลปะการแสดงพื้นบ้านประจำถิ่นกับศิลปินแห่งชาติโดยตรง ระยะเวลา 3 วัน 2 คืน ซึ่งมีเยาวชนกว่า 500 คนที่ได้ผ่านการเข้าร่วมกิจกรรม และในการคัดเลือก สุดยอดยุวทูตวัฒนธรรม เพียงในหนึ่งเดียวที่จะเป็นตัวแทนจังหวัด จะมีสิทธิเดินทางกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย (FD) ตลอดระยะเวลา 1 ปี เพื่อแสดงความสามารถเพื่อเผยแพร่ความงดงามของศิลปะการแสดงไทยบนเวทีทั้งในระดับประเทศและนานาชาติต่อไป

3.2 การตอบแทนสังคมให้ความเท่าเทียมกันการเดินทางโดยเครื่องบิน

“โครงการ AirAsia Ambassadors Universal Design ทูตอารยสถาปัตย์แอร์เอเชีย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใส่ใจและเปิดโอกาสให้ทุกคนได้เดินทางกับเราอย่างเสมอภาค โดยเริ่มตั้งแต่การเตรียมสถานที่ที่เอื้อกับการให้บริการผู้โดยสารทุกประเภท อุปกรณ์ช่วยเหลือ รวมทั้งอบรมบุคลากรให้มีความพร้อมในการดูแลผู้โดยสาร นอกจากนี้เรายังเป็นส่วนหนึ่งเพื่อร่วมกิจกรรมขับเคลื่อนผลักดันให้สถานที่สำคัญในประเทศมีความเป็นอารยสถาปัตย์ (Universal Design) ซึ่งเป็นหลักการออกแบบที่เป็นสากล และเป็นธรรมสำหรับคนทุกวัย ทุกสภาพร่างกาย และเพื่อทั้งหมดครอบคลุมคนทุกกลุ่ม อาทิ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยพักฟื้น สตรีมีครรภ์ และ เด็กเล็ก โดยดำเนินผ่านกิจกรรมภายใต้โครงการ AirAsia Ambassadors Universal Design ทูตอารยสถาปัตย์แอร์เอเชีย เน้นประชาสัมพันธ์ให้กับผู้บริหารหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ผู้นำท้องถิ่น ประชาชน และสังคมไทย โดยในปี 2557 ที่ผ่านมาได้ลงพื้นที่เป้าหมายเพื่อรณรงค์ในจังหวัดเชียงใหม่และกระบี่ ซึ่งถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทย

3.3 การส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาของไทย

“โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย”

ตามเจตนารมณ์ที่มีความตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการศึกษาของเยาวชนไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการศึกษาไทยภายใต้โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย (Connecting our Wisdoms) โดยมุ่งหวังให้กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์และเสริมสร้างลักษณะนิสัยในการรักการอ่านให้กับเยาวชนไทย

มูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) ถือเป็นองค์กรที่ดำเนินกิจกรรมแบบไม่แสวงหาผลกำไร มีจุดประสงค์เพื่อส่งเสริมการอ่านและส่งเสริมการใช้ห้องสมุดในประเทศไทย โดยมูลนิธิฯ จะได้รับบริจาคหนังสือภาษาอังกฤษ (Text Book) จากต่างประเทศปีละ 4-6 ครั้ง ซึ่งในแต่ละปีจะได้รับบริจาคหนังสือภาษาอังกฤษจำนวนมากถึง 50,000 เล่ม ทางมูลนิธิฯ ได้เปิดโอกาสให้หน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาทั่วประเทศที่มีความต้องการยื่นความจำนงค์ขอรับหนังสือดังกล่าวได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย แต่ด้วยเรื่องความพร้อมในการขนส่งและค่าใช้จ่ายที่อยู่ในความรับผิดชอบของมูลนิธิฯ ทำให้เกิดข้อจำกัดในการส่งมอบหนังสือไปยังพื้นที่ต่างๆ จากสาเหตุดังกล่าวทำให้นักศึกษาและไม่มีสถานที่เพียงพอในการจัดเก็บจนเป็นเหตุให้ในแต่ละปีจำเป็นต้องทำลายหนังสือปีละกว่า 1,000 เล่ม

บจ. ไทยแอร์เอเชียเล็งเห็นถึงความสำคัญในประเด็นปัญหาดังกล่าวและมีทรัพยากรที่มีความพร้อม จึงร่วมมือกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) ขนส่งหนังสือภาษาอังกฤษไปยังหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาที่มีความต้องการใน 10 จังหวัดทั่วประเทศ ภายในปี 2557 สายการบินแอร์เอเชียได้นำส่งหนังสือกว่า 50,000 เล่ม

“โครงการ เทียวบินพิเศษ สู่ “ซังห้วมัน” ตามพระราชดำริ”

เกิดจากความร่วมมือระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และโครงการ “ซังห้วมัน” ตามพระราชดำริ เพื่อจัดกิจกรรมเทียวบินพิเศษ พาน้องๆ เยาวชนในพื้นที่ห่างไกลทั่วประเทศเดินทางบินลัดฟ้าเพื่อเยี่ยมชมและศึกษาโครงการ “ซังห้วมัน” ตามพระราชดำริ ณ อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เพื่อให้เกิดการเรียนรู้ข้อมูล ตลอดจนการศึกษาพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ อันเป็นคุณูปการต่อการพัฒนาของประเทศไทย

ด้วย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจการบินและมีความใกล้ชิดอยู่กับสังคมไทยมานาน ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญและนำศึกษาเรียนรู้ของโครงการ “ซังห้วมัน” ซึ่งเกิดจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ อันมีจุดมุ่งหมายเพื่อเป็นแหล่งเรียนรู้และเผยแพร่องค์ความรู้และพระราชกรณียกิจต่างๆ ที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาประเทศ และมองว่าด้วยศักยภาพในการให้บริการเดินทางทางอากาศของสายการบินนี้จะสามารถเป็นส่วนหนึ่งในการช่วยเผยแพร่พระราชกรณียกิจต่างๆ ของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้ไม่มากนัก จึงได้จัดกิจกรรมเทียวบินพิเศษ กรุงเทพฯ-หัวหิน ขึ้น และพาน้องๆ เยาวชนจากสถานศึกษาที่ห่างไกลทั่วประเทศ เดินทางสู่โครงการดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อสร้างโอกาสให้กับเยาวชนจากพื้นที่ห่างไกลในการเรียนรู้พระราชกรณียกิจด้านการพัฒนาการเกษตรของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ และเป็นการถ่ายทอดองค์ความรู้สู่เยาวชนและบุคลากรที่เข้าร่วมโครงการ และให้สามารถบอกเล่า ส่งต่อองค์ความรู้สู่ชุมชนได้ จากการดำเนินโครงการได้ คัดเลือกเยาวชนจาก 14 จังหวัดทั่วประเทศ คือ เชียงใหม่ เชียงราย พิชญ์โลก อุบลราชธานี อุตรธานี นครพนม ขอนแก่น ตรัง กระบี่ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต นราธิวาส จำนวน 70 คน เดินทางสู่กรุงเทพฯ และโดยสารเทียวบินพิเศษไทยแอร์เอเชียสู่หัวหินในระหว่างวันที่ 11-13 กันยายน 2557 ที่ผ่านมา

3.4 โครงการด้านกีฬา

กีฬาถือเป็นภาษาสากลที่ใครๆ ก็สามารถเข้าถึงได้ง่าย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงใช้กีฬาเป็นสื่อในการสร้างความสัมพันธ์ควบคู่การพัฒนาสังคมในหลากหลายกิจกรรม อาทิ

- การสนับสนุนทีมฟุตบอลไทยพรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น ด้วยกีฬาฟุตบอลถือเป็นกีฬาที่อยู่ในหัวใจคนไทย ซึ่ง 2-3 ปีที่ผ่านมาเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในระบบลีกการแข่งขันภายในประเทศ และแฟนบอล บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาทีมฟุตบอล โดยสนับสนุนกระจายไปสำหรับทีมทุกภูมิภาคและดิวิชั่น รวม 22 ทีม เพื่อให้ฟุตบอลเป็นสื่อกลางเข้าถึงคนในชุมชนมากที่สุด รวมทั้งเกมการแข่งขันระดับนานาชาติ เพื่อพัฒนาศักยภาพนักกีฬาและทีมฟุตบอลไทย

- การสนับสนุนสมาคมกีฬาออลเลย์บอลแห่งประเทศไทย ในการทำหน้าที่ขนส่งนักกีฬาไทย ทีมผู้ฝึกสอน และเจ้าหน้าที่สมาคมในการแข่งขันต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ โดยไม่เหน็ดเหนื่อยจากการเดินทาง การสนับสนุนการแข่งขันออลเลย์บอลยุวชน-แอร์เอเชีย รุ่นอายุไม่เกิน 14 ปี เป็นต้น

- การสนับสนุนนักฟุตบอลชายทีมชาติไทย เดินทางแข่งขัน โดยเฉพาะในการคว้าแชมป์ AFF ชูชุกีคัพ 2557

นอกจากนี้เพื่อให้ฟ้าสามารถเข้าถึงคนหลากหลายกลุ่มได้มากขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสนับสนุนประเภทกีฬาอื่นๆ โดยเฉพาะในระดับเยาวชนที่พร้อมจะเติบโตไปเป็นกำลังสำคัญและสร้างแรงบันดาลใจในอนาคต อาทิ สนับสนุน “น้องแก้ว” ด.ญ.ทรรศพร นาคหล่อ สะสมประสบการณ์แข่งขันเทนนิสเยาวชนหญิง ทั้งนี้บริษัทมุ่งหวังให้กีฬาเป็นสื่อสร้างสรรค์สังคมและเยาวชนที่ยั่งยืนอย่างดีที่สุดต่อไป

3.5 การสนับสนุนสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน เพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะสายการบินที่ให้บริการครอบคลุมทั่วทุกภาคทั่วประเทศ จึงพร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มช่องทางจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยตลอดปี 2557 สายการบินได้นำสินค้าชุมชนจัดจำหน่ายบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง ในหลากหลายผลิตภัณฑ์ อาทิ กล้วยตากพลังงานแสงอาทิตย์เคลือบช็อกโกแลต จังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์อบเกลือรสต้มยำ จังหวัดภูเก็ต เป็นต้น โดยเรายังพร้อมนำผลิตภัณฑ์ชุมชนใหม่ๆ จัดจำหน่ายบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องในปี 2558 ต่อไป

3.6 การให้ความช่วยเหลือในวิกฤตภัยธรรมชาติ

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นความสำคัญของการช่วยเหลือสังคมเมื่อเกิดภัยธรรมชาติต่างๆ โดยได้ร่วมระดมทุนและบริจาคเงินเพื่อดำเนินการซ่อมแซมและก่อสร้างเพิ่มเติมอาคารเรียนต่างๆ และโรงอาหาร ตลอดจนจัดหาชุดนักเรียนและเครื่องเขียนของโรงเรียนเชียงรายปัญญานุกูล ที่ได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหว ในจังหวัดเชียงราย เพื่อให้สถานศึกษากลับมามีความพร้อมในการให้ความรู้กับนักเรียนอีกครั้ง

4. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่วัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถือเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมต่างๆ อย่างแท้จริง โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น

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

- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ต้องการ ตัวรถรับส่งจากสนามบินเข้าเมือง เป็นต้น นอกจากนี้เรายังพัฒนาสินค้าและอาหารใหม่ๆ บนเที่ยวบินอยู่เสมอรวมทั้ง การจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น เช่น กล้วยตากพลังงานแสงอาทิตย์ จากจังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์จากจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น เพื่อช่วยในการสร้างและกระจายรายได้ให้กับสังคม

- บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer) การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่นามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก

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

บจ. ไทยแอร์เอเชียหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ด้วยเป้าหมายและแนวทางด้านกิจกรรมเพื่อสังคมที่ชัดเจนของบริษัทที่ดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง จะเป็นพลังหนึ่งในการสร้างสรรค์และพัฒนาสังคมให้น่าอยู่ยิ่งขึ้น ขยายครอบคลุมทุกภูมิภาคทั่วประเทศ โดยบริษัทมีแผนในการดำเนินกิจกรรม CSR อย่างต่อเนื่อง ควบคู่การให้บริการอย่างดีที่สุดต่อไป สมกับความไว้วางใจอย่างดีจากสังคมไทยและผู้ใช้บริการทุกคน

5. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มิประสพการณ์ความรู้ 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
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 6 ใบ ต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนลด 90% จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

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

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยเปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็น และร่วมกิจกรรมต่างๆหลากหลายรูปแบบ เพื่อสร้างให้เกิดเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน เกิดความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร

- กิจกรรมงานเลี้ยงฉลองปีใหม่ Staff Party กิจกรรมที่จัดขึ้นเพื่อพนักงานได้พบปะสังสรรค์ สร้างเป็นความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน และพนักงานกับองค์กรมากขึ้น โดยรูปแบบกิจกรรมจะแตกต่างกันไป
- กิจกรรมงานกีฬาสี จัดขึ้นเพื่อให้พนักงานได้ร่วมแข่งขันกีฬาและเป็นกองเชียร์ เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดี และสร้างความสามัคคี รู้จักแพ้ชนะ และการให้อภัย
- กิจกรรมร่วมทำบุญ บริจาคเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยในประเทศและต่างประเทศ
- กิจกรรมวันครบรอบวันเกิดบริษัท จัดให้ผู้บริหารและพนักงานได้ร่วมทำบุญตักบาตรของพระภิกษุสงฆ์ และเลี้ยงอาหารกลางวันพนักงาน

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- 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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองกลางจอด

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

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาบรรณทางธุรกิจ และการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติที่ถูกต้อง วิธจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีสำนักงานนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2014 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย "Safety Culture" ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2557) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 98.66 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2557 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 99.42
- กิจกรรม "ทัก ชม เตือน" มุ่งเน้นให้พนักงาน หัวหน้างานทุกคนกล่าวชมเชยเมื่อพบการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย รวมถึงเตือนซึ่งกันและกันเมื่อพบการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้หัวหน้างานและพนักงานร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานอย่างปลอดภัย
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงาน เพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตรายหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2557 ที่ผ่านมามีพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 30 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ที่ประกาศใช้ล่าสุด
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี จำนวน 24 สถานีทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบบางส่วนร่วมกับสนามบินดอนเมือง (DMK-EMEX14) เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. 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 และจะปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องสิทธิมนุษยชน

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- 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 ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

7. นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงทะเบียนโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

8. นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

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

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การตัดสินใจไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกรับ หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับการทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบสวนการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินงานของบริษัทน้อยที่สุดและ มีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วน เกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม

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

3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy

4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

5. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้

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

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องมาจากการทำงานในนามบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจ กับบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่ไม่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่กำหนดไว้ โดยมีการสอบถาม การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัย และมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริต มาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2557 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (56-1) และรายงานประจำปี (56-2)
2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง**การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน**

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

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็น คณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถาม จากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการ สื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบ ควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัท ย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความ ชัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน อย่างเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุม ภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2557 ในการตรวจสอบ หน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบ ต่อการ ดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมา เป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามี ความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้อง ผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏตาม เอกสารแนบ 3

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่ กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

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 คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกชั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละชั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้
 - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
 - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ
 - คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่พิจารณาตรวจสอบการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้มั่นใจได้ว่าความเสี่ยงได้รับการบริหารจัดการและควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพอยู่ในระดับที่ยอมรับได้

- หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่ตรวจสอบระบบควบคุมภายในโดยมุ่งเน้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงซึ่งระบุโดยฝ่ายบริหารว่าเป็นความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ และตรวจสอบกระบวนการบริหารความเสี่ยงทั้งหมด รวมถึงรวบรวมผลการจัดทำรายงานความเสี่ยงต่อคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ และหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
- ผู้เป็นเจ้าของกระบวนการ มีหน้าที่ระบุ วิเคราะห์ วางแผนจัดการ และประเมินความเสี่ยงในส่วนการดำเนินการที่ตนเองมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบายและกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยงซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

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

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

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

3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น

4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

12. รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|--|--|--------------------|---------------|---|
| | | | ปี 2557 | 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 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย | 1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | 2,720,329,210 | 3,106,233,677 | การกำหนดราคา ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน |

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--|---|--|--------------------|-------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (3) TAAX | <p>TAAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายบรรพตพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน</p> <p>นายบรรพตพลฐ์ แบเลเว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49</p> | ลูกหนี้รับแทน – AAB | 331,449,719 | 215,776,300 | <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |
| | | 1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | - | 15,607,080 | |
| | | ลูกหนี้รับแทน - IAA | 40,669,951 | 40,502,625 | |
| | | 1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียรับแทน IAA) | 579,198,442 | 559,195,738 | |
| | | เจ้าหนี้รับแทน – AAB | 84,722,830 | 61,362,445 | |
| 1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX | 351,909,649 | - | | | |
| เจ้าหนี้รับแทน – TAAX | 29,806,714 | - | | | |
| 1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX | 240,094,832 | - | | | |
| เจ้าหนี้รับแทน – AAX | 11,247,505 | - | | | |

| บุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|------------------------------|--|-----------------|--------------------|---------|---------------------|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (4) AAX | AAX มีกรรมการร่วมกัน กับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี ฟราน ซิส เพอร์นันเดส และ นายคามารูติน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคา มารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX | | | | |

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

| บุคคลที่อาจ มีความ ขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|----------------------------------|---|---|--------------------|-------------|---|
| | | | ปี 2557 | 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 ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง |
| (2) IAA | IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย | <p>2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ที่ทดรองจ่าย - AAB</p> <p>2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ที่ทดรองจ่าย - IAA</p> | 175,900,768 | 289,002,542 | <p>การกำหนดราคา : การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกัน จะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> |

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|--------------------|-------------|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (3) AAX | AAX มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX | 2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAX ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 147,325,410 | 8,498,577 | ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ |
| | | 2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน TAAX ลูกหนี้ทอดรองจ่าย – TAAX | - | 8,559,109 | |
| | | 2.5 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย - AAB | 287,924,016 | - | |
| | | 2.6 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – IAA | - | - | |
| | | 2.7 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 624,855,309 | 476,037,214 | |
| | | 2.8 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 77,242,202 | 185,812,888 | |
| (4) TAAX | TAAX มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรดพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน | 2.9 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 535,871 | 494,971 | |
| | | 2.10 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 11,385,683 | 10,756,551 | |
| | | 2.11 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | 1,620,750 | 3,683,531 | |
| | | 2.12 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ทอดรองจ่าย – AAX | - | - | |

| บุคคลที่อาจ มีความ ขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|----------------------------------|---|-----------------|--------------------|---------|---------------------|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| | นายธรรตพลฐ์ แบเด เว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนาย คามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49 | | | | |

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|---|--|---|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (1) AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้ | | | บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการติดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชียและบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้) |
| (2) IAA | IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย | <p>3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด</p> <p>3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB</p> <p>3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA</p> | <p>3,474,759</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>4,817,108</p> <p>-</p> <p>10,808,427</p> | <p>-</p> <p>-</p> <p>-</p> <p>3,110,799</p> <p>-</p> <p>5,907,614</p> | <p>อัตราดอกเบี้ย :</p> <p>อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2556 และปี 2557</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|---|---|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAM | AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 28 ลำ และ 27 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2556) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p> | <p>3,750,883,931</p> <p>-</p> <p>630,333,888</p> <p>-</p> | <p>3,278,934,900</p> <p>306,099,926</p> <p>605,152,224</p> <p>-</p> | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต</p> <p>การกำหนดอัตราค่าเช่า :</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p> |

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|---|---|---|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAM | AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</p> | <p>1,502,123,611</p> <p>393,997,290</p> | <p>1,476,958,962</p> <p>142,250,602</p> | <p>เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา :</p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|---------------------------|-------------------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย | บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB | 104,976,328 10,078,034 | 88,184,386 9,366,661 | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร : อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

| บุคคลที่อาจ มีความ ขัดแย้ง | ลักษณะ ความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|----------------------------------|--|---|-------------------------------|-------------------------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้น รายใหญ่ทางอ้อม ของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้น ผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อ จำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB | 228,167,100 22,913,613 | 215,282,972 18,840,272 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และ สินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะ รวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อ ในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก การกำหนดราคาซื้อขาย : ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับ บุคคลภายนอก การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจาก คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ |

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|---|------------------------------------|------------------------------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB</p> <p>ค่าบริหารจัดการ</p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB</p> | <p>15,649,508</p> <p>1,324,528</p> | <p>14,879,892</p> <p>1,317,976</p> | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย :</p> <p>ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต:</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|--------------------|--------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (1) AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA | | | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม</p> <p>การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p> |
| (2) IAA | IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทาง อ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย | 9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB | - | (27,911,822) | การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน |
| | | ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB | - | 5,269,300 | |
| | | 9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA | - | (10,053,670) | |
| | | ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA | 18,171,721 | 18,380,873 | ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556 |

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|---|---|---|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร) ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p>เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p> | <p>312,406,466</p> <p>160,002,199</p> <p>16,406,400</p> | <p>43,827,989</p> <p>(10,165,545)</p> <p>16,338,900</p> | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน) : กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

11. ค่าฝึกอบรมนักบิน

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|---|---|--|-----------------------------|------------------------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE) | AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 | บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE ค่าฝึกอบรมนักบิน เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE | 84,540,826 3,710,479 | 96,546,247 20,851,134 | บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย การกำหนดราคา : อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ |

12. ค่าเครื่องหมายการค้า

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|---------------------------|---------------------------|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AAB | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า-AAB | 244,381,651 74,667,584 | 239,766,820 67,009,623 | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement)</p> <p>การกำหนดราคา : ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต : รายการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนโดยสภารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

13. เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--------------------------|---|--|--------------------|-----------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ | เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 44 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย | นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ สรรองจ่ายค่าใช้จ่ายเพื่อการบริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กู้ยืมเงิน เงินสำรองจ่ายจากกรรมการ | - | 8,000,000 | นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์ ให้ยืมเงินสำรองจ่ายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจหลัก อัตราดอกเบี้ย : ไม่มี การชำระเงิน : ชำระคืนเมื่อทวงถาม ลักษณะรายการในอนาคต : ในปี 2557 บริษัทได้คืนเงินสำรองจ่ายจากกรรมการดังกล่าวแล้วทั้งจำนวน |

14. รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|---|---|---|---|--------------------------------|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| (1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB) | TIMB มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure | | | บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure การกำหนดราคา : ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ Permpoonsub เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน |
| (2) Permpoonsub Broker Co.,Ltd. (Permpoonsub) | Permpoonsub มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub | 14.1 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริหารจัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย 14.2 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ Permpoonsub ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริหารจัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย | 18,292,963 4,573,241 1,876,428 29,527,997 5,315,039 12,836,126 | - - - - - - | ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ |

15. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|--|---|---|---------------------|------------|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (AAV) | AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย | บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAV | 25,000,000 - | - - | <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p>การกำหนดราคาซื้อขาย : ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |

16. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|---|--|---|--------------------|---------|--|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd. | AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS | AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย | | | <p>AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน</p> <p>การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> |
| | | ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ | 31,371,651 | - | |
| | | เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS | 3,865,822 | - | |

17. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

| บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง | ลักษณะความสัมพันธ์ | ลักษณะของรายการ | มูลค่ารายการ (บาท) | | เหตุผลและความจำเป็น |
|----------------------------------|---|---|--|--------------------------|---|
| | | | ปี 2557 | ปี 2556 | |
| Think Big Digital Sdn Bhd. (TBD) | TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 | TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า – TBD รายได้ค่าตั๋วโดยสาร ลูกหนี้รายได้ค่าตั๋วโดยสาร | 6,818,567 6,818,567 2,786,228 2,786,228 | - - - - | TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ |

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

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

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

13. **ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน**

13.1. **งบการเงิน**

13.1.1. **บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

งบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 - 31 ธันวาคม 2557 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร่ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 - 31 ธันวาคม 2557 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินรวมปี 2555-2557 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบการแสดงผลฐานะการเงินรวมสำหรับปี 2555-2557 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

| | วันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|--|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | ตรวจสอบ ปี 2555 | | ตรวจสอบ ปี 2556 | | ตรวจสอบ ปี 2557 | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| สินทรัพย์ | | | | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 3,852.8 | 11.1 | 1,958.6 | 4.4 | 4,789.1 | 9.7 |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค่า ประกัน | 17.4 | 0.1 | 13.4 | 0.0 | 6.1 | 0.0 |
| เงินลงทุนระยะสั้น | 2,295.9 | 6.6 | 3,448.6 | 7.7 | 1,492.7 | 3.0 |
| เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล | - | - | 1,032.6 | 2.3 | 10.5 | 0.0 |
| ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ | 378.8 | 1.1 | 723.5 | 1.6 | 631.0 | 1.3 |
| ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 210.8 | 0.6 | 87.2 | 0.2 | 68.2 | 0.1 |
| สินค้าคงเหลือ | 79.6 | 0.2 | 90.2 | 0.2 | 96.8 | 0.2 |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า | 201.0 | 0.6 | 343.9 | 0.8 | 271.0 | 0.5 |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ | 99.3 | 0.3 | 78.7 | 0.2 | 86.8 | 0.2 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 13.4 | 0.0 | 40.1 | 0.1 | 40.3 | 0.1 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | 7,149.0 | 20.7 | 7,816.8 | 17.4 | 7,492.5 | 15.1 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | | | | |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะ ผูกพัน | 7.7 | 0.0 | 339.2 | 0.8 | 171.2 | 0.3 |
| เงินลงทุนระยะยาว | 10.2 | 0.0 | 1,312.0 | 2.9 | 1,299.3 | 2.6 |
| เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ | 3,075.4 | 8.9 | 10,956.0 | 24.4 | 16,033.3 | 32.4 |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ | 14,868.8 | 43.0 | 14,868.7 | 33.1 | 14,868.0 | 30.0 |
| ค่าความนิยม | 8,824.8 | 25.5 | 8,824.8 | 19.6 | 8,824.8 | 17.8 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 673.3 | 1.9 | 817.6 | 1.8 | 812.7 | 1.6 |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | 27,460.3 | 79.3 | 37,118.4 | 82.6 | 42,009.3 | 84.9 |
| รวมสินทรัพย์ | 34,609.4 | 100.0 | 44,935.3 | 100.0 | 49,501.8 | 100.0 |
| หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | |
| หนี้สินหมุนเวียน | | | | | | |
| เจ้าหนี้การค้า | 71.0 | 0.2 | 153.0 | 0.3 | 175.2 | 0.4 |
| เจ้าหนี้อื่น | 106.0 | 0.3 | 124.1 | 0.3 | 192.2 | 0.4 |
| เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 427.7 | 1.2 | 506.8 | 1.1 | 472.7 | 1.0 |

| | วันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|--|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | ตรวจสอบ ปี 2555 | | ตรวจสอบ ปี 2556 | | ตรวจสอบ ปี 2557 | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้รับล่วงหน้า | 3,582.2 | 10.4 | 4,299.2 | 9.6 | 4,629.2 | 9.4 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 552.3 | 1.6 | 1,390.5 | 3.1 | 1,372.4 | 2.8 |
| หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินที่ถึง กำหนดชำระภายใน 1 ปี | 137.1 | 0.4 | 615.1 | 1.4 | 959.0 | 1.9 |
| ภาษีเงินได้ค้างจ่าย | 66.8 | 0.2 | 150.5 | 0.3 | - | - |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 19.3 | 0.1 | 32.5 | 0.1 | 64.1 | 0.1 |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | 4,962.5 | 14.3 | 7,271.6 | 16.2 | 7,864.8 | 15.9 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | | | | |
| หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน | 1,783.1 | 5.2 | 7,545.8 | 16.8 | 11,118.0 | 22.5 |
| หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ | 3,034.1 | 8.8 | 3,309.7 | 7.4 | 3,345.6 | 6.8 |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | 111.8 | 0.3 | 133.0 | 0.3 | 157.5 | 0.3 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | 4,929.1 | 14.2 | 10,988.4 | 24.5 | 14,621.1 | 29.5 |
| รวมหนี้สิน | 9,891.6 | 28.6 | 18,260.0 | 40.6 | 22,485.9 | 45.4 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | |
| ทุนที่ออกและชำระแล้ว | 485.0 | 1.4 | 485.0 | 1.1 | 485.0 | 1.0 |
| ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ | 2,599.8 | 7.5 | 2,599.8 | 5.8 | 2,599.8 | 5.3 |
| สำรองอื่น | (37.0) | (0.1) | - | - | - | - |
| กำไร(ขาดทุน)สะสม | 15,211.3 | 44.0 | 16,261.1 | 36.2 | 16,449.4 | 33.2 |
| รวมส่วนของบริษัทใหญ่ | 18,259.1 | 52.8 | 19,345.9 | 43.1 | 19,534.2 | 39.5 |
| ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 6,458.7 | 18.7 | 7,329.4 | 16.3 | 7,481.7 | 15.1 |
| รวมส่วนผู้ถือหุ้น | 24,717.8 | 71.4 | 26,675.3 | 59.4 | 27,015.9 | 54.6 |
| รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น | 34,609.4 | 100.0 | 44,935.3 | 100.0 | 49,501.8 | 100.0 |

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2555-2557 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

| | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|---|---|--------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------------------|------------|
| | ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555 ⁽¹⁾ | | ตรวจสอบ ปี 2556 ⁽¹⁾ | | ตรวจสอบ ปี 2557 ⁽¹⁾ | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้จากการขายและให้บริการ | 16,103.0 | 97.3 | 23,485.0 | 96.2 | 25,355.5 | 96.5 |
| ต้นทุนจากการดำเนินงาน | (14,018.2) | (84.7) | (19,928.4) | (81.6) | (23,707.7) | (90.2) |
| กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น | 2,084.7 | 12.6 | 3,556.7 | 14.6 | 1,647.9 | 6.3 |
| กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน | 65.2 | 0.4 | 258.2 | 1.1 | 126.0 | 0.5 |
| กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม | 14,676.6 | 88.6 | - | - | - | - |
| รายได้อื่น | 388.0 | 2.3 | 670.6 | 2.7 | 793.8 | 3.0 |
| กำไรก่อนค่าใช้จ่าย | 17,214.5 | 104.0 | 4,485.5 | 18.4 | 2,567.6 | 9.8 |
| ค่าใช้จ่ายในการขาย | (467.3) | (2.8) | (1,147.8) | (4.7) | (1,180.1) | (4.5) |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | (417.4) | (2.5) | (607.9) | (2.5) | (744.8) | (2.8) |
| กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ | 16,329.7 | 98.6 | 2,729.8 | 11.2 | 642.8 | 2.4 |
| ต้นทุนทางการเงิน | (17.4) | (0.1) | (171.0) | (0.7) | (312.8) | (1.2) |
| กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ | 16,312.3 | 98.5 | 2,558.8 | 10.5 | 330.0 | 1.3 |
| ภาษีเงินได้ | (435.5) | (2.6) | (651.2) | (2.7) | 1.3 | 0.0 |
| กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับงวด | 15,876.8 | 95.9 | 1,907.7 | 7.8 | 331.3 | 1.3 |
| กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น | | | | | | |
| ขาดทุนตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจาก ประมาณการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ | (4.3) | (0.0) | 15.9 | 0.1 | 11.7 | 0.0 |
| ขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี | 0.9 | 0.0 | (3.2) | (0.0) | (2.3) | (0.0) |
| กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี | 15,873.4 | 95.9 | 1,920.4 | 7.9 | 340.6 | 1.3 |
| การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี | | | | | | |
| ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | 15,512.9 | 93.7 | 1,042.8 | 4.3 | 183.2 | 0.7 |
| ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 363.9 | 2.2 | 864.9 | 3.5 | 148.1 | 0.6 |
| การแบ่งกำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม | | | | | | |
| ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ | 15,511.0 | 93.7 | 1,049.8 | 4.3 | 188.3 | 0.7 |
| ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม | 362.4 | 2.2 | 870.6 | 3.6 | 152.3 | 0.6 |
| กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)⁽²⁾ | 3.41 | | 0.22 | | 0.04 | |

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) ปี 2554 จำนวนจากจำนวนหุ้นทั้งหมด 4,100,000,000 หุ้น

ปี 2555 จำนวนจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 4,544,672,131 หุ้น สำหรับ มีมูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท ต่อหุ้น

ปี 2556-2557 จำนวนจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 4,850,000,000 หุ้น สำหรับ มีมูลค่าที่ตราไว้ 0.1 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดรวมสำหรับปี 2555 -2557 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

| (หน่วย : ล้านบาท) | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---|------------------------------------|----------------|----------------|
| | ตรวจสอบปี 2555 | ตรวจสอบปี 2556 | ตรวจสอบปี 2557 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน | | | |
| กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับงวด | 16,312.3 | 2,558.8 | 330.0 |
| รายการปรับปรุง | | | |
| กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม | (14,676.6) | - | - |
| ค่าเสื่อมราคา | 141.4 | 401.6 | 817.9 |
| ค่าตัดจำหน่าย | 3.7 | 4.7 | 5.7 |
| ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายล่วงหน้า | - | 114.3 | 122.9 |
| ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและการตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 0.0 | 0.6 | (0.3) |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | 22.1 | 38.4 | 36.2 |
| รายจ่ายโดยให้หุ้นเป็นเกณฑ์ | 53.9 | 33.7 | |
| กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้น | (49.8) | 85.9 | 48.3 |
| กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่าของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลยุติธรรม | - | (32.6) | (13.4) |
| ต้นทุนทางการเงิน | 17.4 | 171.0 | 312.8 |
| รายได้ดอกเบี้ยรับ | (81.8) | (161.8) | (168.3) |
| | 1,742.6 | 3,214.7 | 1,491.8 |
| การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน | | | |
| ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น | (172.6) | (328.9) | 91.4 |
| ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | (9.2) | 127.6 | 23.3 |
| สินค้าคงเหลือ | (8.0) | (10.6) | (6.6) |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า | 20.3 | (257.1) | (50.0) |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ | 303.9 | 20.6 | (8.1) |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 9.7 | (26.7) | 5.4 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | (102.9) | (144.4) | 5.0 |
| เจ้าหนี้การค้า | (32.4) | 82.0 | 22.2 |
| เจ้าหนี้อื่น | 47.1 | 18.1 | 68.0 |
| เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 64.6 | 79.1 | (34.1) |
| รายได้รับล่วงหน้า | 893.7 | 717.0 | 330.1 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | (72.0) | 783.5 | (33.8) |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 86.3 | 13.2 | 31.6 |
| เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน | 2,771.1 | 4,288.2 | 1,936.0 |

| (หน่วย : ล้านบาท) | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---|------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | ตรวจสอบ ปี 2555 | ตรวจสอบ ปี 2556 | ตรวจสอบ ปี 2557 |
| ดอกเบี้ยรับ | 24.6 | 24.9 | 34.1 |
| จ่ายภาษีเงินได้ | (253.0) | (291.9) | (121.1) |
| ผลประโยชน์พนักงานจ่าย | - | (1.3) | |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน | 2,542.7 | 4,019.9 | 1,849.0 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน | | | |
| เงินสดได้มาจากการเปลี่ยนแปลงเงินลงทุนจากกิจการร่วมค้า เป็นบริษัทย่อย | 625.3 | - | - |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค่าประกันลดลง (เพิ่มขึ้น) | 100.3 | (327.4) | 175.2 |
| เงินสดจ่ายสุทธิเพื่อเงินลงทุนระยะสั้น | (1,759.4) | (1,152.7) | 1,955.9 |
| เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง (เพิ่มขึ้น) | - | (1,000.0) | 1,035.4 |
| เงินสดรับจาก (จ่ายเพื่อ) เงินลงทุนระยะยาว | (1.8) | (1,301.8) | (1.7) |
| เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ | 0.9 | 7.1 | 1.1 |
| เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ | (739.3) | (1,903.7) | (1,266.1) |
| เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | (1.5) | (4.6) | (5.0) |
| ดอกเบี้ยรับ | 45.5 | 117.9 | 130.5 |
| เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน | (1,730.0) | (5,565.2) | 2,025.4 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน | | | |
| เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ | 2,587.2 | - | - |
| เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน | (254.6) | - | - |
| เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน | (19.1) | (269.4) | (704.5) |
| ดอกเบี้ยจ่าย | (17.4) | (166.8) | (326.3) |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน | 2,296.0 | (436.2) | (1,030.8) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ | 3,108.7 | (1,981.5) | 2,843.6 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด | 694.4 | 3,852.8 | 1,958.6 |
| ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน | 49.8 | 87.3 | (13.1) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด | 3,852.8 | 1,958.6 | 4,789.1 |

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

| | | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---|--------|------------------------------------|---------|---------|
| | | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) | | | | |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง | เท่า | 1.4 | 1.1 | 1.0 |
| อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว | เท่า | 1.3 | 0.8 | 0.9 |
| อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด | เท่า | 0.7 | 0.7 | 0.2 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า | เท่า | 67.6 | 42.6 | 37.4 |
| ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย | วัน | 5.3 | 8.4 | 9.6 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ | เท่า | 265.2 | 234.7 | 253.5 |
| ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย | วัน | 1.4 | 1.5 | 1.4 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ | เท่า | 224.3 | 178.0 | 144.5 |
| ระยะเวลาชำระหนี้ | วัน | 1.6 | 2.0 | 2.5 |
| Cash Cycle | วัน | 5.1 | 8.0 | 8.5 |
| อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio) | | | | |
| อัตรากำไรขั้นต้น | ร้อยละ | 12.9 | 15.1 | 6.5 |
| อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁽¹⁾ | ร้อยละ | 101.4 | 11.6 | 2.5 |
| อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร | ร้อยละ | 15.6 | 147.3 | 287.7 |
| อัตรากำไรสุทธิ ⁽²⁾ | ร้อยละ | 96.3 | 4.4 | 0.7 |
| อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | ร้อยละ | 169.8 | 5.5 | 0.9 |
| อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio) | | | | |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ | ร้อยละ | 84.2 | 2.6 | 0.4 |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร | ร้อยละ | 969.3 | 20.6 | 7.4 |
| อัตรากาจรหมุนของสินทรัพย์ | เท่า | 0.9 | 0.6 | 0.6 |
| อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Poicy Ratio) | | | | |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | เท่า | 0.5 | 0.9 | 1.2 |
| อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย | เท่า | 172.0 | 28.3 | 6.9 |
| อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis) | เท่า | 0.9 | 0.9 | 86.5 |
| อัตรากาจรจ่ายปันผล | ร้อยละ | - | - | - |

(1) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร(ขาดทุน)สุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

13.1.2. บจ. ไทยแอร์เอเชีย

งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2555 - 31 ธันวาคม 2557 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2555 - 31 ธันวาคม 2557 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา
งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

| | วันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|---|-------------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|--------------|
| | ตรวจสอบปี 2555 | | ตรวจสอบปี 2556 | | ตรวจสอบปี 2557 | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| สินทรัพย์ | | | | | | |
| สินทรัพย์หมุนเวียน | | | | | | |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด | 3,847.8 | 35.7 | 1,956.6 | 9.3 | 4,783.4 | 18.6 |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน | 17.4 | 0.2 | 13.4 | 0.1 | 6.1 | 0.0 |
| เงินลงทุนระยะสั้น | 2,295.9 | 21.3 | 3,448.6 | 16.3 | 1,492.7 | 5.8 |
| เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล | - | - | 1,032.6 | 4.9 | 10.5 | 0.0 |
| ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ | 378.8 | 3.5 | 723.5 | 3.4 | 631.0 | 2.5 |
| ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 210.8 | 2.0 | 87.2 | 0.4 | 68.2 | 0.3 |
| สินค้าคงเหลือ | 58.3 | 0.5 | 69.0 | 0.3 | 75.6 | 0.3 |
| ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า | 233.9 | 2.2 | 343.0 | 1.6 | 270.0 | 1.1 |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ | 99.3 | 0.9 | 78.7 | 0.4 | 86.8 | 0.3 |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 13.4 | 0.1 | 40.1 | 0.2 | 39.4 | 0.2 |
| รวมสินทรัพย์หมุนเวียน | 7,155.6 | 66.4 | 7,792.6 | 36.9 | 7,463.8 | 29.1 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | | | | | | |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน | 7.7 | 0.1 | 339.2 | 1.6 | 171.2 | 0.7 |
| เงินลงทุนระยะยาว | 8.8 | 0.1 | 1,310.5 | 6.2 | 1,297.8 | 5.1 |
| เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ | 2,923.6 | 27.1 | 10,835.9 | 51.3 | 15,932.4 | 62.0 |
| สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ | 11.8 | 0.1 | 12.0 | 0.1 | 11.5 | 0.0 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | 673.3 | 6.2 | 817.6 | 3.9 | 812.7 | 3.2 |
| รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน | 3,625.1 | 33.6 | 13,315.3 | 63.1 | 18,225.5 | 70.9 |
| รวมสินทรัพย์ | 10,780.7 | 100.0 | 21,107.9 | 100.0 | 25,689.3 | 100.0 |
| หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | |
| หนี้สินหมุนเวียน | | | | | | |
| เจ้าหนี้การค้า | 71.0 | 0.7 | 153.0 | 0.7 | 175.2 | 0.7 |
| เจ้าหนี้อื่น | 106.0 | 1.0 | 124.1 | 0.6 | 192.2 | 0.7 |
| เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 427.7 | 4.0 | 506.8 | 2.4 | 472.7 | 1.8 |
| รายได้รับล่วงหน้า | 3,582.2 | 33.2 | 4,299.2 | 20.4 | 4,629.2 | 18.0 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 552.0 | 5.1 | 1,390.0 | 6.6 | 1,371.4 | 5.3 |

| | วันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|--|--------------------|--------------|--------------------|--------------|--------------------|--------------|
| | ตรวจสอบ ปี 2555 | | ตรวจสอบ ปี 2556 | | ตรวจสอบ ปี 2557 | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายใน 1 ปี | 137.1 | 1.3 | 615.1 | 2.9 | 959.0 | 3.7 |
| ภาษีเงินได้ค้างจ่าย | 66.8 | 0.6 | 150.5 | 0.7 | - | - |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 19.2 | 0.2 | 24.4 | 0.1 | 61.3 | 0.2 |
| รวมหนี้สินหมุนเวียน | 4,962.0 | 46.0 | 7,263.0 | 34.4 | 7,861.0 | 30.6 |
| หนี้สินไม่หมุนเวียน | | | | | | |
| หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงิน | 1,783.1 | 16.5 | 7,545.8 | 35.7 | 11,118.0 | 43.3 |
| หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ | 27.8 | 0.3 | 309.7 | 1.5 | 351.8 | 1.4 |
| ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน | 111.8 | 1.0 | 133.0 | 0.6 | 157.5 | 0.6 |
| รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน | 1,922.8 | 17.8 | 7,988.5 | 37.8 | 11,627.3 | 45.3 |
| รวมหนี้สิน | 6,884.7 | 63.9 | 15,251.5 | 72.3 | 19,488.3 | 75.9 |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น | | | | | | |
| ทุนที่ออกและชำระแล้ว | 435.6 | 4.0 | 435.6 | 2.1 | 435.6 | 1.7 |
| ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ | 2,628.8 | 24.4 | 2,628.8 | 12.5 | 2,628.8 | 10.2 |
| กำไร(ขาดทุน)สะสม | 831.6 | 7.7 | 2,792.0 | 13.2 | 3,136.6 | 12.2 |
| รวมส่วนผู้ถือหุ้น | 3,895.9 | 36.1 | 5,856.3 | 27.7 | 6,201.0 | 24.1 |
| รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น | 10,780.7 | 100.0 | 21,107.9 | 100.0 | 25,689.3 | 100.0 |

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

| | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | | | | |
|---|---|-------------|-----------------------------------|-------------|-----------------------------------|------------|
| | ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555 ⁽¹⁾ | | ตรวจสอบ ปี 2556 ⁽¹⁾ | | ตรวจสอบ ปี 2557 ⁽¹⁾ | |
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| รายได้จากการขายและให้บริการ | 19,348.9 | 97.4 | 23,485.0 | 96.2 | 25,355.5 | 96.5 |
| ต้นทุนจากการดำเนินงาน | (16,659.1) | (83.9) | (19,907.7) | (81.5) | (23,694.7) | (90.2) |
| กำไร (ขาดทุน) ขั้นต้น | 2,689.9 | 13.5 | 3,577.3 | 14.7 | 1,660.8 | 6.3 |
| กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน | 68.4 | 0.3 | 258.1 | 1.1 | 126.0 | 0.5 |
| รายได้อื่น | 450.0 | 2.3 | 669.9 | 2.7 | 793.2 | 3.0 |
| กำไรก่อนค่าใช้จ่าย | 3,208.3 | 16.1 | 4,505.4 | 18.5 | 2,580.0 | 9.8 |
| ค่าใช้จ่ายในการขาย | (596.6) | (3.0) | (1,147.8) | (4.7) | (1,180.1) | (4.5) |
| ค่าใช้จ่ายในการบริหาร | (460.2) | (2.3) | (584.7) | (2.4) | (747.1) | (2.8) |
| กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ | 2,151.6 | 10.8 | 2,772.9 | 11.4 | 652.8 | 2.5 |
| ต้นทุนทางการเงิน | (20.4) | (0.1) | (171.0) | (0.7) | (312.8) | (1.2) |
| กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้ | 2,131.2 | 10.7 | 2,601.9 | 10.7 | 340.1 | 1.3 |
| ภาษีเงินได้ | (519.8) | (2.6) | (654.3) | (2.7) | (4.8) | (0.0) |
| กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี | 1,611.4 | 8.1 | 1,947.7 | 8.0 | 335.3 | 1.3 |
| กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น | | | | | | |
| ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ | (4.3) | (0.0) | 15.9 | 0.1 | 11.7 | 0.0 |
| ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไร(ขาดทุน) เบ็ดเสร็จอื่น | 0.9 | 0.0 | (3.2) | (0.0) | (2.3) | (0.0) |
| กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี | 1,607.96 | 8.1 | 1,960.41 | 8.0 | 344.6 | 1.3 |
| กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น) ⁽²⁾ | 38.27 | | 44.72 | | 7.70 | |

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) ปี 2555 จำนวนจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 42,108,078 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท ต่อหุ้น

ปี 2556-2557 จำนวนจากจำนวนหุ้นถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก 43,555,560 หุ้น มีมูลค่าที่ตราไว้ 10 บาท ต่อหุ้น

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

| (หน่วย : ล้านบาท) | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---|------------------------------------|----------------|----------------|
| | ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) | ตรวจสอบ | ตรวจสอบ |
| | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน | | | |
| กำไร(ขาดทุน)สุทธิสำหรับปี | 2,131.2 | 2,601.9 | 340.1 |
| รายการปรับปรุง | | | |
| ค่าเสื่อมราคา | 102.1 | 369.8 | 798.7 |
| ค่าตัดจำหน่าย | 4.1 | 4.4 | 5.5 |
| ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายล่วงหน้า | - | 111.9 | 120.7 |
| ขาดทุน(กำไร)จากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง อาคารเช่า และอุปกรณ์ และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | 0.0 | 0.6 | (0.3) |
| ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน | 24.8 | 38.4 | 36.2 |
| (กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน | (61.1) | 85.9 | 48.2 |
| กำไรที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงจากการปรับมูลค่าของเงินลงทุนใน กองทุนส่วนบุคคลยุติธรรม | - | (32.6) | (13.4) |
| ต้นทุนทางการเงิน | 20.4 | 171.0 | 312.8 |
| รายได้ดอกเบี้ยรับ | (84.3) | (161.8) | (168.3) |
| | 2,137.3 | 3,189.7 | 1,480.3 |
| การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน | | | |
| ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น | (168.6) | (328.9) | 91.4 |
| ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 51.5 | 127.6 | 23.3 |
| สินค้าคงเหลือ | (7.1) | (10.6) | (6.6) |
| ค่าใช้จ่ายล่วงหน้า | (8.3) | (221.0) | (47.7) |
| ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ | 589.9 | 20.6 | (8.1) |
| สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น | 5.9 | (26.7) | 6.3 |
| สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น | (99.9) | (144.4) | 5.0 |
| เจ้าหนี้การค้า | (34.9) | 82.0 | 22.2 |
| เจ้าหนี้อื่น | 39.6 | 18.1 | 68.0 |
| เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน | 66.6 | 79.1 | (34.1) |
| รายได้รับล่วงหน้า | 865.8 | 717.0 | 330.1 |
| ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย | 68.7 | 783.5 | (34.4) |
| หนี้สินหมุนเวียนอื่น | 5.1 | 5.2 | 37.0 |
| เงินสดได้มาจาก(ใช้ไปใน)การดำเนินงาน | 3,511.5 | 4,291.2 | 1,932.5 |
| ดอกเบี้ยรับ | 32.8 | 24.9 | 34.1 |

| (หน่วย : ล้านบาท) | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|---|--------------------------------------|--------------------|--------------------|
| | ตรวจสอบ (ปรับปรุงใหม่) ปี 2555 | ตรวจสอบ ปี 2556 | ตรวจสอบ ปี 2557 |
| | จ่ายภาษีเงินได้ | (253.5) | (291.9) |
| ผลประโยชน์พนักงานจ่าย | - | (1.3) | - |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมดำเนินงาน | 3,290.8 | 4,022.9 | 1,845.4 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน | | | |
| เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระผูกพัน | 45.4 | (327.4) | 175.2 |
| เงินสดจ่ายในเงินลงทุนระยะสั้น | (2,287.0) | (1,152.7) | 1,955.9 |
| เงินสดจ่ายเพื่อเงินลงทุนระยะยาว | (1.8) | (1,301.8) | (1.7) |
| เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง (เพิ่มขึ้น) | - | (1,000.0) | 1,035.4 |
| เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ | 1.5 | 7.1 | 1.1 |
| เงินสดจ่ายเพื่อส่วนปรับปรุงอาคารและอุปกรณ์ | (790.7) | (1,903.7) | (1,266.1) |
| เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน | (1.7) | (4.6) | (5.0) |
| ดอกเบี้ยรับ | 47.1 | 117.9 | 130.5 |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน | (2,987.3) | (5,565.2) | 2,025.4 |
| กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน | | | |
| เงินสดรับจากการออกหุ้นสามัญ | 2,663.1 | - | - |
| เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน | (20.1) | (269.4) | (704.5) |
| เงินสดจ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน | (499.2) | - | - |
| ดอกเบี้ยจ่าย | (20.4) | (166.8) | (326.3) |
| เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมจัดหาเงิน | 2,123.4 | (436.2) | (1,030.8) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ | 2,427.0 | (1,978.6) | 2,840.0 |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นงวด | 1,359.7 | 3,847.8 | 1,956.6 |
| ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยน | 61.1 | 87.3 | (13.1) |
| เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวด | 3,847.8 | 1,956.6 | 4,783.4 |

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

| | | รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม | | |
|--|--------|------------------------------------|---------|---------|
| | | ปี 2555 | ปี 2556 | ปี 2557 |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio) | | | | |
| อัตราส่วนสภาพคล่อง | เท่า | 1.4 | 1.1 | 0.9 |
| อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว | เท่า | 1.3 | 0.9 | 0.8 |
| อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด | เท่า | 0.7 | 0.7 | 0.2 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า | เท่า | 67.8 | 33.3 | 48.6 |
| ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย | วัน | 5.3 | 10.8 | 7.4 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ | เท่า | 304.1 | 312.7 | 327.8 |
| ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย | วัน | 1.2 | 1.2 | 1.1 |
| อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้ | เท่า | 188.3 | 177.8 | 144.4 |
| ระยะเวลาชำระหนี้ | วัน | 1.9 | 2.0 | 2.5 |
| Cash Cycle | วัน | 4.6 | 9.9 | 6.0 |
| อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio) | | | | |
| อัตรากำไรขั้นต้น | ร้อยละ | 13.9 | 15.2 | 6.6 |
| อัตรากำไรจากการดำเนินงาน ⁽¹⁾ | ร้อยละ | 11.1 | 11.8 | 2.6 |
| อัตราส่วนเงินสดต่อการทำกำไร | ร้อยละ | 153.0 | 145.1 | 282.7 |
| อัตรากำไรสุทธิ ⁽²⁾ | ร้อยละ | 8.3 | 8.3 | 1.3 |
| อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | ร้อยละ | 96.2 | 39.9 | 5.6 |
| อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio) | | | | |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ | ร้อยละ | 22.1 | 12.2 | 1.4 |
| อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร | ร้อยละ | 106.2 | 33.7 | 8.5 |
| อัตราการหมุนของสินทรัพย์ ⁽¹⁾ | เท่า | 2.7 | 1.5 | 1.1 |
| อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio) | | | | |
| อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น ⁽¹⁾ | เท่า | 1.8 | 2.6 | 3.1 |
| อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย | เท่า | 188.0 | 28.4 | 6.9 |
| อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน (Cash Basis) | เท่า | 0.9 | 0.9 | 86.4 |
| อัตราการจ่ายเงินปันผล | ร้อยละ | - | - | - |

(1) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) 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

เกณฑ์ในการจัดทางการเงิน

รายได้ทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นกิจการร่วมค้าที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 50.0 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัทดังกล่าวในปี 2553 และร้อยละ 51.0 ในปี 2554 ในการจัดทางการเงินรวมโดยใช้วิธีสัดส่วน (Proportionate Consolidation) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือว่าส่วนได้เสียใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นส่วนได้เสียในการร่วมค้ามากกว่าการเป็นบริษัทย่อยอันเป็นผลมาจากการมีอำนาจควบคุมร่วม ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามวิธีสัดส่วนในอัตราร้อยละ 50.0 หรือในอัตราร้อยละ 51.0 ของสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แล้วแต่กรณี) ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนของหุ้นที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหรือมีอำนาจควบคุม ณ เวลาที่เกี่ยวข้อง และได้นำสินทรัพย์ หนี้สิน รายได้ และค่าใช้จ่ายต่างๆ ของ บจ. 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 ได้เพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นร้อยละ 55.0 ในปี 2555 และสัดส่วนการถือหุ้นของ AAI ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ลดลงเหลือร้อยละ 45.0 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีสถานะเป็นบริษัทย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิม ดังนั้น ในการจัดทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวมงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) (โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 45.0 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย) แทนการจัดทางการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนเช่นเดิม

ทั้งนี้ ในการจัดทางการเงินรวมอย่างเต็มรูปแบบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรับรู้กำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจากส่วนต่างระหว่างมูลค่าหุ้นที่บันทึกภายใต้งบการเงินรวมตามวิธีสัดส่วนกับมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51.0 ณ วันที่มีการเปลี่ยนแปลงการควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะบันทึกส่วนเกินระหว่างผลรวมของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมและมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ถืออยู่ร้อยละ 51.0 ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งสูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นค่าความนิยมในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ ในกรณีที่สินทรัพย์ไม่มีตัวตน ถูกระบุเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์สุทธิที่สามารถระบุได้ของ 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

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2557 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้จำนวน 25,355.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,870.5 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 642.8 ล้านบาท ส่งผลให้ปี 2557 ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่มีกำไรสุทธิรวมจำนวน 183.2 ล้านบาท และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.04 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2557 ของส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 188.3 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ จำนวน 11.7 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 2.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์มีมูลค่า 49,501.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,566.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 5,077.3 ล้านบาท จากการรับเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 ในขณะที่อัตราส่วนสภาพคล่องเท่ากับ 0.95 เท่า

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินมีมูลค่า 22,485.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,225.9 ล้านบาทหรือร้อยละ 23 เทียบจากสิ้นปีก่อน ส่วนใหญ่มาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินและรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 3,916.1 ล้านบาท และ 330.1 ล้านบาท ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 27,015.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,566.5 ล้านบาทหรือร้อยละ 1 เทียบจากสิ้นปีก่อน เนื่องจากผลกำไรสุทธิในงวดนี้ จึงส่งผลให้กำไรสะสมเพิ่มขึ้นจำนวน 188.3 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นแบ่งเป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่มีจำนวน 19,534.2 ล้านบาท และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมจำนวน 7,481.7 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน จำนวน 1,849.0 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจากเงินสดรับจากรายได้และการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,025.4 ล้านบาท จากการครบกำหนดไถ่ถอนเงินลงทุนระยะสั้นและขายเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล นอกจากนี้ เงินสดสุทธิใช้ไป

กิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 1,030.8 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,958.6 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,789.1 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2557 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับ ปี 2557 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 25,355.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8 จากปี 2556 ที่เท่ากับ 23,485.0 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากรายได้บริการเสริมต่อผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 358 บาท ในปี 2556 เป็น 359 บาท ในปี 2557 ส่วนใหญ่เพิ่มมาจากค่าธรรมเนียมบริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) และค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง โดยมีจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจาก 10.5 ล้านคน ในปี 2556 เป็น 12.2 ล้านคน หรือเติบโตร้อยละ 16 ในปี 2557 เมื่อเทียบกับปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตาม ค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 1,726 บาท ในปี 2557 ลดลงร้อยละ 8 จาก 1,885 บาท ในปี 2556 ซึ่งสอดคล้องกับอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่ลดลง 3 จุด อยู่ที่ร้อยละ 80 ในปี 2557 เป็นผลมาจากเหตุการณ์การเมืองช่วงต้นปี นอกจากนี้มีจำนวนเที่ยวบินจำนวน 85,074 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่จำนวน 70,149 เที่ยวบิน จากการขยายเส้นทางบินใหม่และเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้อัตรากาไรใช้เครื่องบินต่อลำเท่ากับ 10.9 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2557

บริษัทมีกำไรสุทธิสำหรับปีจำนวน 335.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 83 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงจากค่าเงินบาทที่อ่อนตัวและปริมาณการใช้น้ำมันตามจำนวนฝูงบิน แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงตลาดโลกจะปรับลดลงก็ตาม นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายบริการในสนามบินและลานจอดและค่าเสื่อมราคาเพิ่มขึ้นซึ่งเป็นไปตามจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้น

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2557 ของส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 344.6 ล้านบาท เป็นผลมาจากผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 11.7 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 2.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์มีมูลค่า 25,689.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,581.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 22 เทียบจากสิ้นปีก่อน ส่วนใหญ่เป็นผลมาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ – สุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 5,096.5 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2557 บริษัทได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 5 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 หนี้สินมีมูลค่า 19,488.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,236.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เทียบจากสิ้นปีก่อน โดยเป็นผลมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 3,916.2 ล้านบาท จากการรับเครื่องบินจำนวน 5 ลำ ในปี 2557 และรายได้รับล่วงหน้าเพิ่มขึ้น 330.1 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 6,201.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 344.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อน จากผลกำไรสุทธิในงวดนี้ส่งผลให้กำไรสะสมเพิ่มขึ้นจำนวน 344.6 ล้านบาท

งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 1,845.4 ล้านบาท เป็นผลสุทธิจากเงินสดรับจากรายได้และการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,025.4 ล้านบาท จากการครบกำหนดไถ่ถอนเงินลงทุนระยะสั้นและขายเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล นอกจากนี้ เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 1,030.8 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,956.6 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวดอยู่ที่ 4,783.4 ล้านบาท

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

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

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้:

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

ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสริมสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ 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 – สุธธิ จากกรที่ได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำ หนี้สินมีมูลค่า 10,956.0 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้าซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 26,675.28 ล้านบาท ซึ่งส่วนใหญ่เพิ่มขึ้นจากกำไรสะสมจากผลกำไรประจำปี ทั้งนี้ ณ สิ้นปี 2556 ส่วนของผู้ถือหุ้นแบ่งเป็นส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่ 19,345.89 ล้านบาทและมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม 7,329.39 ล้านบาท

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ตามวิธีงบการเงินรวมแบบเต็มรูปแบบ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 4,019.9 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,214.7 ล้านบาท เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมลงทุน 5,565.2 ล้านบาท ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.2 ล้านบาท ส่งผลให้บริษัทมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,981.53 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี 2556 อยู่ที่ 1,958.64 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปี 2556 เป็นไปดังนี้:

นับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำมาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 12 เกี่ยวกับภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาปฏิบัติใช้ 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 ถึงแม้ว่าค่าโดยสารเฉลี่ยลดลงเล็กน้อยอยู่ที่ 1,885 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 2,772.89 ล้านบาท ในปี 2556 โดยมีอัตรากำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้ที่สูงขึ้นอยู่ที่ร้อยละ 12 แม้ว่าค่าใช้จ่ายโฆษณาและสนับสนุนการขายและค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายความการค้าที่เพิ่มขึ้น

กำไรสุทธิสำหรับปีเพิ่มขึ้นร้อยละ 21 จาก 1,611.36 ล้านบาทของปีก่อนเป็น 1,947.67 ล้านบาทในปี 2556 หลังจากหักภาษีเงินได้จำนวน 654.25 ล้านบาท โดยมีอัตรากำไรสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 8 แม้ว่าต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนจากดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นจากเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน

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 – สุธชิ จากการที่ได้รับความเครื่องบินเพิ่มขึ้น 8 ลำในปีนี้หนี้สินรวมเพิ่มขึ้น ณ สิ้นปี 2556 โดยมาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่เกิดจากเครื่องบินใหม่ที่ได้รับมาระหว่างปีและการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า ซึ่งเป็นไปตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น จากการที่มีกำไรเบ็ดเสร็จรวมในปี 2556 จำนวน 1,960.41 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสะสมและส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นตามลำดับ

สภาพคล่องและแหล่งที่มาของเงินทุน

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานที่ 4,022.9 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจากการดำเนินงานก่อนรายการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานอยู่ที่ 3,189.7 ล้านบาท เงินสดได้มาสุทธิในการเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงานส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้รับล่วงหน้า เงินสดสุทธิใช้ไปในการลงทุนจำนวน 5,565.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลและในเงินลงทุนระยะสั้นและบางส่วนเป็นการจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ เงินสดสุทธิใช้ไปใน

กิจกรรมจัดหาเงินอยู่ที่ 436.2 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ 1,978.6 ล้านบาทและมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 อยู่ที่ 1,956.6 ล้านบาท

ภาระผูกพันตามสัญญา

รายละเอียดภาระผูกพันตามสัญญาของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 ตามช่วงระยะเวลาที่ระบุไว้ มีดังนี้

หน่วย: ล้านบาท

กำหนดชำระเงินตามช่วงเวลา

| | ภายใน 1 ปี | เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี | เกินกว่า 5 ปี | รวมทั้งสิ้น |
|---------------------------------|-----------------|----------------------------------|-----------------|------------------|
| สัญญาเช่าดำเนินงาน (เครื่องบิน) | 3,816.63 | 15,209.74 | 9,110.51 | 28,136.88 |
| สัญญาประกันภัย | 99.13 | 0.00 | 0.00 | 99.13 |
| สัญญาเช่าดำเนินงาน (สำนักงาน) | 42.61 | 5.31 | 0.00 | 47.92 |
| รวมภาระผูกพันตามสัญญา | 3,958.37 | 15,215.05 | 9,110.51 | 28,283.93 |

หมายเหตุ ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2557 อัตราแลกเปลี่ยน 33.1132 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐ

การรับรองความถูกต้องของข้อมูล



บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นลำคณผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว

(2) บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัท ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบ ของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่ มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในกรณีนี้เป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัท ได้มอบหมายให้นางภัทรา บุศราวงค์ เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นางภัทรา บุศราวงค์ กำกับไว้ บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

| ชื่อ | ตำแหน่ง | ลายมือชื่อ |
|--------------------------|--------------------------------|---|
| 1. นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์ | ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร |  |
| 2. นางภัทรา บุศราวงค์ | ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน |  |

ASIA AVIATION
Public Company Limited

| ชื่อ | ตำแหน่ง | ลายมือชื่อ |
|--------------------------------------|--------------------------------|---|
| ผู้รับมอบอำนาจ นางภัทรา บุศราวงค์ | 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 2557

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|---|--|---|---|--|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 1 นายอารักษ์ ชลธารนันท์ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | 64 | - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - สถาบันวิชาการพลังงาน รุ่น 1/2555 - สถาบันวิชาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9) - 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 | - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. สมาร์ท โพล |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วิ โกลบอล จำกัด (มหาชน) |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เอ ที อี |
| | | | | | 2555 | - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน | - กระทรวงพลังงาน |
| | | | | | 2554 - 2555 | - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ | - การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย |
| | | | | | 2554 | - ที่ปรึกษา | - บมจ. จีน คอร์ปอเรชั่น |
| | | | | | 2552 - 2554 | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บมจ. ไทยคม |
| | | | | | 2552 - 2554 | - กรรมการ/ประธานคณะกรรมการบริหาร | - บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ |
| 2552 - 2554 | - กรรมการบริหาร | - บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส | | | | | |
| 2550 - 2554 | - กรรมการ/ประธานกรรมการบริหารสายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่ | - บมจ. จีน คอร์ปอเรชั่น | | | | | |
| 2 นายบรรณพลฐ์ แบลเว็ลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง) | 47 | - 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) | 44.00 | - | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บมจ. ทูน่าประกันภัย |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. โอเวอร์ คอฟฟี่ |
| | | | | | 2555 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เว็ลท์ เวนเจอร์ส |
| | | | | | 2554 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|---|--------------|---|---|--|-------------------------------------|---|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วคท รุ่นที่ 13) | | | 2554 - 2556 | - กรรมการ | - บจ. แพคดี แอนด์ แพร์ โคม |
| | | | | | 2553 - 2556 | - กรรมการ | - บจ. เจ เจ สยามพัฒนา |
| | | | | | 2549 - 2556 | - กรรมการ | - บจ. แอร์เอเชีย โกลิเดย์ |
| 3 นางภัทรา บุศราวังศ์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง) | 46 | - ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการเงินและการบัญชี - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | 0.0039 | - | 2558 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2556 - 2557 | - ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจคนตรี | - บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์ |
| | | | | | 2553 - 2556 | - ผู้จัดการทั่วไป | - บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย) |
| | | | | | 2536 - 2553 | - ประธานบริหารฝ่ายการเงิน | - บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย) |
| 4 นาวาอากาศเอกชนกัทร งามปลั่ง - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง) | 58 | - ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - 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) | 0.31 | - | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2546 - 2557 | - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2551 - 2554 | - กรรมการ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|---|--------------|---|---|--|---|---|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 5 นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 56 | - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | 0.55 | - | 2550 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2550 - 2558 2547 - 2557 | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - รองประธานบริษัท - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 6 หม่อมหลวงบวรนาถเทพ เทวกุล - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 53 | - 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) | 0.52 | - | 2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - 2558 | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เดลวี โฮลดิ้ง - บจ. อี โคโนลอคซ์ - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 7 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 49 | - 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) | 0.20 | - | 2554 - ปัจจุบัน 2558 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้ พิเศษ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|---|--------------|---|---|--|--|--|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 8 นายศิษธร วัชรโรทัย - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | 51 | - ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต - ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | - | - | 2554 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2543 - ปัจจุบัน 2543 - ปัจจุบัน 2544 - ปัจจุบัน 2550 2542 | - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ - รองเลขาธิการพระราชวัง - กรรมการ - ประธานกรรมการบริหาร - กรรมการ - ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง - ผู้อำนวยการกอง | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บมจ. การบินกรุงเทพ - บมจ. ไทยประกันภัย - สำนักพระราชวัง - บจ. สุวรรณชาติ - บจ. โกลเด้น เฟลช เมเนจเม้นท์ - บจ. มงคลชัยพัฒนา - สำนักพระราชวัง - สำนักพระราชวัง |
| 9 นายรัฐวุฒิ เกาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | 50 | - 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 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2552 - ปัจจุบัน 2551 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน | - กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - รองประธานบริษัท - รองประธานบริษัท - รองประธานบริษัท - กรรมการ - กรรมการบริหาร - รองประธานบริษัท - รองประธานบริษัท - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคทีเอ็น ดิวเคอร์รี่ อะคาเดมี่ - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่ - บจ. เคทีเอ็น ไซนิส อะคาเดมี่ - บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย) - บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น - บจ. เคทีเอ็น ดิวเคอร์รี่ - บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่ - บมจ. ฟินันซ่า - บมจ. แมทซิ่ง แม็กซีไมซ์ โซลูชั่น - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค - บจ. อีสเทิร์นควีน (ประเทศไทย) - บจ. เคทีเอ็น อวอร์ด - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์ - บจ. เคทีเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์ เทนเม้นท์ |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|---|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2545 – ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการ | - บจ. สยามไคซ์ |
| | | | | | 2539 - ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน | - บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. สปอร์ต โซไซตี้ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค รุม |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ซีบีเอ็นที (ประเทศไทย) |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น ซากากุชิ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. สยามเชียงใหม่ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น โลฟิสไคล์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ดู ดู นื่อง |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค ที เอ็น เทรคคิง |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น มารีน |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรคคิง |
| | | | | | 2549 – 2557 | - กรรมการ | - บจ. สยามขอนแก่น |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรคคิง |
| | | | | | 2546 - 2555 | - กรรมการตรวจสอบ | - บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา |
| | | | | | 2546 - 2555 | - กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการ กำหนดค่าตอบแทน | - บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3 |
| | | | | | 2553 | - ประธานกรรมการปฏิบัติการ | - บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น |

หมายเหตุ

⁽¹⁾ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ⁽²⁾ ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|---|--|---|---|--|-------------------------------------|--------------------------------------|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 1 นายอารักษ์ ชลธารนนท์ - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | 64 | - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - สถาบันวิชาการพลังงาน รุ่น 1/2555 - สถาบันวิชาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9) - 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 | - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. สมาร์ทโฟล |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล จำกัด (มหาชน) |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เอ ที อี |
| | | | | | 2555 | - รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน | - กระทรวงพลังงาน |
| | | | | | 2554 - 2555 | - กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ | - การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย |
| | | | | | 2554 | - ที่ปรึกษา | - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น |
| | | | | | 2552 - 2554 | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บมจ. ไทยคม |
| | | | | | 2552 - 2554 | - กรรมการ/ประธานคณะกรรมการบริหาร | - บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ |
| 2552 - 2554 | - กรรมการบริหาร | - บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส | | | | | |
| 2550 - 2554 | - กรรมการ/ประธานกรรมการบริหารสายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่ | - บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น | | | | | |
| 2 นายธรรมพลฐ์ เบเลเวิ้ลด์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง) | 47 | - ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 | 44.00 | - | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บมจ. พูนประกันภัย |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ |
| | | | | | 2555 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เวลธ์ เวเนเจอร์ส |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|--|--------------|---|---|--|---|---|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - สถาบันวิชาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 13) | | | 2554 - 2557 2554 - 2556 2553 - 2556 2549 - 2556 | - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ | - บจ. คนตรีลีลาการาบาบ - บจ. แพคดี แอนด์ แพร์โหม - บจ. เจ เอสยามพัฒนา - บจ. แอร์เอเชีย โกลบอลเคย์ |
| 3 นางภัทรา บุศราวังศ์ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 46 | - ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการเงินและการบัญชี - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | 0.0039 | - | 2558 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2556 - 2557 2553 - 2556 2536 - 2553 | - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร การเงิน - ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจคนตรี - ผู้จัดการทั่วไป - ประธานบริหารฝ่ายการเงิน | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนท์ - บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย) - บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนท์ (ประเทศไทย) |
| 4 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ รายได้พิเศษ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 49 | - 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) | 0.20 | - | 2554 - ปัจจุบัน 2558 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้ พิเศษ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 5 นายฉัฐวุฒิ เกาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | 50 | - 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 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ - กรรมการ / กรรมการตรวจสอบ - ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - รองประธานบริษัท - รองประธานบริษัท - รองประธานบริษัท - กรรมการ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น - บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์รี่ อคาเดมี่ - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อคาเดมี่ - บจ. เคทีเอ็น ไซน์ส อคาเดมี่ - บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ คี ไซน์ (ประเทศไทย) - บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|--------------------------------|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2556 – ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์ริง |
| | | | | | 2556 – ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่ |
| | | | | | 2556 – ปัจจุบัน | - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | - บมจ. ฟินันซ่า |
| | | | | | 2553 – ปัจจุบัน | - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ | - บมจ. แม่ท่ง แม่กษิโมซ์ โซลูชั่น |
| | | | | | 2553 – ปัจจุบัน | - กรรมการบริหาร | - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค |
| | | | | | 2553 – ปัจจุบัน | - กรรมการบริหาร | - บจ. อีสเทิร์นควิซีน (ประเทศไทย) |
| | | | | | 2552 – ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น อวอร์ด |
| | | | | | 2551 – ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์ |
| | | | | | 2550 – ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคเอ็นแอนด์เอส โซซิเอทส์ |
| | | | | | 2549 – ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์ เทนเมนท์ |
| | | | | | 2545 – ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการ | - บจ. สยามโค๊ต |
| | | | | | 2539 – ปัจจุบัน | - ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน | - บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. สपोर्ट โซไซตี้ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. เพนด้า ซิสเต็มส์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค รุม |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย) |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น ซากาคุชิ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. สยามเชียงใหม่ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค.อี.ซี. อินเทอร์เน็ตซันแนล |
| | | | | | ปัจจุบัน | - รองประธานบริษัท | - บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค.ที.เอ็น.ทาวเวอร์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น โลฟิสไคล์ |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. คูคู น้อย |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เค ที เอ็น เทรคคิง |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. เคทีเอ็น มารีน |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|--|--------------|---|---|--|-------------------------------------|--|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. คอมพิวเตอร์แอคชั่นอินเตอร์เนชั่นแนล เซอร์วิสเซส |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรคคิง |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. สยามขอนแก่น |
| | | | | | 2549 - 2557 | - กรรมการ | - บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรคคิง |
| | | | | | 2546 - 2555 | - กรรมการตรวจสอบ | - บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา |
| | | | | | 2546 - 2555 | - กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการ กำหนดค่าตอบแทน | - บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3 |
| | | | | | 2553 | - ประธานกรรมการปฏิบัติการ | - บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น |
| 6 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 51 | - Accountancy, London School of Economics - Honorary Doctorate of Business Innovation, University Technology Malaysia (UTM) | - | - | 2546 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2544 - ปัจจุบัน | - Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer | - AirAsia Berhad |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Go Holiday Sdn Bhd |
| | | | | | 2546 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Investment Ltd. |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Inc. |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia (Mauritius) Ltd. |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | - Non Independent, Non Executive Director | - AirAsia X Berhad |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Aero Ventures Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Asian Contact Centres Sdn Bhd |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Big Duty Free Sdn Bhd |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Big Investment Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Bikes Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Cars Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Cars Group Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Composites Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Enterprises Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Merchandising Ltd. |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|----------------|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Moto Racing Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Technology & Innovation Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham (UK) Ltd. |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Ventures Sdn Bhd |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet Global Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet Holdings Pte. Ltd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet International Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterhamjet Malasia Sdn Bhd |
| | | | | | 2545 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Dinato Racing Ltd. |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Dragonback Media Interactive Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Due Voci LLC |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Educ8 Group Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Epsom College Malaysia Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - EQ8 Limited |
| | | | | | 2541 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Intellectual Property Protection Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd |
| | | | | | ปัจจุบัน | - Commissioner | - PT Indonesia AirAsia |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd) |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - QPR Holdings Ltd. |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Rangers Developments Ltd. |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Rangers Stadium Development Ltd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - roKKi IP Limited (formerly known as roKKi Media Limited) |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - roKKi Retail Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd. |
| | | | | | 2544 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Air Sdn Bhd |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|---|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Box Sdn Bhd |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Group.com Ltd. |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Group Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Hotels Sdn Bhd |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Hotels.com Ltd. |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd |
| | | | | | 2555 - ปัจจุบัน | Non Independent, Non Executive Director | - Tune Ins Holdings Berhad |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Longhaul Sdn Bhd |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Money Sdn Bhd |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Money International Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Service Sdn Bhd |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tune Talk Sdn Bhd |
| | | | | | 2543 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - Tuneasia.com Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | กรรมการ | - 1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - 2556 | กรรมการ | - AirAsia Japan Co.,Ltd. |
| | | | | | 2554 - 2557 | กรรมการ | - Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd |
| | | | | | 2555 - 2557 | กรรมการ | - Caterham Tech (M) Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - 2555 | Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee | - Malaysian Airline System Bhd |
| | | | | | 2555 - 2556 | กรรมการ | - Star Publications (Malaysia) Berhad |
| | | | | | 2555 - 2557 | กรรมการ | - Think Big Digital Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - 2557 | กรรมการ | - Tune Live Sdn Bhd |
| | | | | | 2549 - 2555 | กรรมการ | - Tune Sport Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - 2557 | กรรมการ | - Tune Studios Sdn Bhd |
| | | | | | 2550 - 2557 | กรรมการ | - Tune Tones Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - 2556 | กรรมการ | - Yayasan Satu Malaysia |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|--|--------------|--|---|--|-------------------------------------|---|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 7 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง) | 53 | - Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University - Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University - Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA | - | - | 2546 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| | | | | | 2544 - ปัจจุบัน | - Non-Independent, Executive Chairman | - AirAsia Berhad |
| | | | | | 2546 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Investment Ltd. |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia (Mauritius) Ltd. |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | - Non Independent, Non Executive Director | - AirAsia X Berhad |
| | | | | | ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Inc. |
| | | | | | 2547 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Go Holiday Sdn Bhd |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - All Agile Industries Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Aero Ventures Sdn Bhd |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Big Duty Free Sdn. Bhd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - BIG Investments Ltd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Bikes Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Cars Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Cars Group Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Composites Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Enterprises Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Merchandising Ltd. |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Moto Racing Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Technology & Innovation Ltd. |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham (UK) Ltd. |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterham Ventures Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet Holdings Pte. Ltd. |
| 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet International Ltd. | | | | | |
| 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - CaterhamJet Global Ltd. | | | | | |
| 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Caterhamjet Malasia Sdn Bhd | | | | | |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|----------------|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2546 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Chestar Properties Sdn Bhd |
| | | | | | 2555 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - DCS Energy Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Dinato Racing Ltd. |
| | | | | | 2545 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Domeplex Consolidated Sdn Bhd |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Dragonback Media Interactive Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Due Voci LLC |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Educ8 Group Sdn Bhd |
| | | | | | 2555 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Epsom College Malaysia Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - EQ8 Ltd. |
| | | | | | 2543 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Incam Consulting & Trading Sdn BHD |
| | | | | | 2543 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Incam Corporation Sdn Bhd |
| | | | | | 2543 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Incam Equity Sdn Bhd |
| | | | | | 2539 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Incam Global Sdn Bhd |
| | | | | | 2543 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Incam Resources Sdn Bhd |
| | | | | | 2552 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Intrinsic Capital Management Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd |
| | | | | | 2536 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Meranun Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Muncul Juara Sdn Bhd |
| | | | | | 2534 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Music Works Sdn Bhd |
| | | | | | 2536 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Nescorp Resources Sdn Bhd |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - New Haven Resort Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Pacific Gem Sdn Bhd |
| | | | | | 2544 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Persian Beauty Sdn Bhd |
| | | | | | ปัจจุบัน | - Commissioner | - PT Indonesia AirAsia |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - QPR Holdings Ltd. |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Rangers Developments Ltd. |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Rangers Stadium Development Ltd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - roKKi Retail Ltd. |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|------------------------|--------------|--------------------|---|--|-------------------------------------|--|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.) |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Rokki Shop Sdn Bhd |
| | | | | | 2538 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Raindance Music Sdn Bhd |
| | | | | | 2538 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Red Podium Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd. |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Think Big Digital Sdn Bhd |
| | | | | | 2544 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Air Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Box Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Group.com Ltd. |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Group Sdn Bhd |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Hotels.com Limited |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Hotels Sdn Bhd |
| | | | | | 2556 - ปัจจุบัน | - Non-Independent, Executive Chairman | - Tune Ins Holdings Berhad |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Longhaul Sdn Bhd |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Money Sdn Bhd |
| | | | | | 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Money International Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Service Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Studios Sdn Bhd |
| | | | | | 2550 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Talk Sdn Bhd |
| | | | | | 2553 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Tune Tones Sdn Bhd |
| | | | | | 2554 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd) |
| | | | | | 2548 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Wheatley Sdn Bhd |
| | | | | | 2551 - ปัจจุบัน | - กรรมการ | - Sofa Al Azhar Sdn Bhd |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|--|--------------|--|---|--|--|--|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| | | | | | 2549 - ปัจจุบัน 2552 - 2557 2554 - 2556 2555 - 2557 2554 - 2555 2554 - 2557 | - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee - กรรมการ | - Yayasan Pendidikan Titiwangsa - I Malaysia Racing Team Sdn Bhd - AirAsia Japan Co.,Ltd. - Caterham Tech (M) Sdn Bhd - Malaysian Airline System Bhd - Tune Live Sdn Bhd |
| 8 นาวาอากาศเอกชนกัทร งามปลั่ง - รองประธานบริษัท | 58 | - ปริญญาโท มหามบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตร์บัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - 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 นักบินลำเลียงทำหน้าที่ดินหน รุ่นที่ 5 และนักบิน กองทัพอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | 0.31 | - | 2550 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2546 - 2557 2551 - 2554 | - กรรมการ/ผู้อำนวยการ ฝ่ายปฏิบัติการการบิน - รองประธานบริษัท - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - กรรมการ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง | | |
|---|--------------|--|---|--|---|--|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 9 นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ - รองประธานบริษัท | 56 | - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) | 0.55 | - | 2550 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2550 - 2558 2547 - 2557 | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - รองประธานบริษัท - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 10 หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ | 53 | - 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) | 0.52 | - | 2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน | - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนา ธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ - กรรมการ | - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เคลวี โฮลดิ้ง - บจ. อีโคโนลอคซ์ - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 11 นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์ - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน | 55 | - โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ - โรงเรียนนายทหารนิรภัยการบิน - โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน - โรงเรียนนายเรืออากาศ | 0.0042 | - | 2557 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2548 - ปัจจุบัน 2556 - 2557 | - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน - ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ - ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ - รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 12 นายสุวิทย์ ศรีสารคาม - ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น | 47 | - สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย | - | - | 2557 - ปัจจุบัน 2555 - 2557 2551 - 2555 2550 - 2551 | - ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น - ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย - ผู้จัดการฝ่ายความประทับใจลูกค้า - ผู้จัดการฝ่ายบริการผู้โดยสาร | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชียเอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|---|--------------|--|--|--|--|--|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 13 นายบัญญัติ ทรรรถกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม | 47 | - ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาควิชาภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนาเชือกวิทยาคม | - | - | 2557 - ปัจจุบัน 2547 - 2557 | - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 14 นางธิลฎี พันธุมจินดา - ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล | 41 | - ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, U.S.A. - ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย | - | - | 2557 - ปัจจุบัน 2556 2553-2556 | - ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล - ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ - ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. แจนเซน-ซีแลค - บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย) |
| 15 นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น | 46 | - ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง | 0.0024 | - | 2557- ปัจจุบัน 2556 - 2557 | - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น - นายสถานีกรุงเทพ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |
| 16 นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ - ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี | 38 | - ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ | - | - | 2557- ปัจจุบัน 2550 - 2557 2546 - 2550 | - ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี - ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี - หัวหน้างานฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย |

หมายเหตุ ⁽¹⁾ รวมการถือครองหุ้นของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

⁽²⁾ ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

| รายชื่อบริษัท | รายชื่อผู้บริหารและ และผู้มีอำนาจควบคุม | นายอาร์กย์ | นายชรรศพลฐ์ | นางภัทรา | หม่อมหลวงบวร | นายสันติสุข | นาวาอากาศ | นายปรัชญา | นายดิสร | นายฉัฐวุฒิ | นายแอนโทนี่ | นายคามารุดิน |
|---------------|---|------------|-------------|-----------|--------------|-------------|-----------|--------------|-----------|------------|---------------|--------------|
| | | ชลธารรัตน์ | แบเลเวลด์ | บุศราวศ์ | นวเทพ เทวกุล | คลองไชยา | เอก | รศมีธานินทร์ | วัชรโรทัย | เกาโบรมย์ | ฟรานซิส เฟอร์ | นานเดส |
| 1. | บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น | X, III | I, II, IV | I, II, IV | I, II, IV | I, II, IV | I, II, IV | I, II, IV | I, III | I, III | | |
| 2. | บริษัทย่อยและบริษัทร่วม | | | | | | | | | | | |
| | บจ. ไทยแอร์เอเชีย | X, III | I, II, IV | I, II, IV | IV | IV | IV | I, II, IV | | I, III | I | I |
| 3. | บริษัทที่เกี่ยวข้อง | | | | | | | | | | | |
| | บมจ. ทูนประกันภัย | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. เวลธ์ เวนเจอร์ส | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. แพคดี แอนด์ แพร์ โห้ม | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. เจ เจ สยามพัฒนา | | / | | | | | | | | | |
| | บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์ | | / | | | | | | | | I, II | I, II |
| | บจ. สมาร์ทโฟล | / | | | | | | | | | | |
| | บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วิ โกลบอล จำกัด (มหาชน) | / | | | | | | | | | | |
| | บจ. เอ ที อี | / | | | | | | | | | | |
| | บจ. เคลวี โฮลดิ้ง | | | | / | | | | | | | |
| | บจ. อีโคโนลอคซ์ | | | | / | | | | | | | |
| | บมจ. คาราบาวกรุ๊ป | | | | | | | | III | | | |
| | บมจ. ไทยประกันภัย | | | | | | | | / | | | |
| | บจ. สุวรรณชาติ | | | | | | | | / | | | |
| | บจ. โกลเด้นเพลซ เมเนจเม้นท์ | | | | | | | | V | | | |
| | บจ. มงคลชัยพัฒนา | | | | | | | | / | | | |
| | บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น | | | | | | | | | I, II, IV | | |
| | บจ. เคพีเอ็น ดีเวลอปเม้นท์ อคาเดมี่ | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เคพีเอ็น มิวสิก อคาเดมี่ | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เคพีเอ็น ไซน์ส อคาเดมี่ | | | | | | | | | V | | |

| รายชื่อบริษัท | รายชื่อผู้บริหารและ และผู้มีอำนาจควบคุม | นายอาร์กย์ ชลธารรัตน์ | นายธรรมพล แบลเว่ลด์ | นางภัทรา บุตรวงษ์ | หม่อมหลวงบวร นวเทพ เทวกุล | นายสันติสุข คลองไชยา | นาวาอากาศ เอก ธนัทธ งาม ปลั่ง | นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ | นายดิสร วัชรโรทัย | นายฉัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์ นันเดส | นายคามารูดิน บิน เมอรานัน |
|---------------|--|--------------------------|------------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------|--|----------------------------|----------------------|-------------------------|--|------------------------------|
| | บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย) | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น | | | | | | | | | // | | |
| | บจ. เคพีเอ็น คิวเตอร์ริง | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่ | | | | | | | | | V | | |
| | บมจ. ฟินันซ่า | | | | | | | | | /// | | |
| | บมจ. แม็ทซิ่ง แม็ทซิโมซ์ โซลูชั่น | | | | | | | | | /// | | |
| | บจ. เคพีเอ็น มิวสิก | | | | | | | | | // | | |
| | บจ. อีสเทิร์นควีซิ่น (ประเทศไทย) | | | | | | | | | // | | |
| | บจ. เคพีเอ็น ออว์ด | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็นมิวสิก สยามสแควร์ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคเอ็นแอนด์เอสโซซิเอทส์ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็นมิวสิก แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์ | | | | | | | | | /, // | | |
| | บจ. สยามโคย์ | | | | | | | | | X | | |
| | บจ. เคพีเอ็น กรู๊ป คอร์ปอเรชั่น | | | | | | | | | // | | |
| | บจ. สปอร์ต โซไซตี้ | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เคพีเอ็นมิวสิก เชียงใหม่ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เพนด้า ซิสเต็มส์ | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เคพีเอ็น มิวสิก รุม | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. ซิมิเอ็นพี (ประเทศไทย) | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. สยามเชียงใหม่ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง | | | | | | | | | V | | |
| | บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็น โลฟีสไต์ | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. ดู ดู นื่อง | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เค พี เอ็น เทรดคิง | | | | | | | | | / | | |
| | บจ. เคพีเอ็น มารีน | | | | | | | | | / | | |

| รายชื่อบริษัท | รายชื่อผู้บริหารและ และผู้มีอำนาจควบคุม | นายอารักษ์ ชลธารินทร์ | นายบรรณพล แบลเว็ลด์ | นางภัทรา บุตรวงษ์ | หม่อมหลวงบวร นวเทพ เทวกุล | นายสันติสุข คลองโซชา | นาวาอากาศ เอก ธนภัทร งาม ปลั่ง | นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ | นายดิสร วัชรโรทัย | นายฉัฐวุฒิ เกาโบรมย์ | นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์ นันเดส | นายคามารูดิน บิน เมอรานัน |
|-------------------------------------|--|--------------------------|------------------------|----------------------|------------------------------|-------------------------|---|----------------------------|----------------------|-------------------------|--|------------------------------|
| AirAsia Investment Ltd. | | | | | | | | | | | / | / |
| AirAsia (Mauritius Limited) | | | | | | | | | | | / | / |
| 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 | | | | | | | | | | | / | / |

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

รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2557

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|----------------------------|--------------|--|---|--|---|---|--|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 1 นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ฉัตร | 36 | - 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 หนังสือแนบประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือแนบประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
5. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงาน โดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 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 2557

| ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง | อายุ (ปี) | คุณวุฒิทางการศึกษา | สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ⁽¹⁾ | ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น ⁽²⁾ | ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง | | |
|-----------------------------|--------------|---|---|--|---|---|---|
| | | | | | ช่วงเวลา | ตำแหน่ง | ชื่อหน่วยงาน/บริษัท |
| 1. นางสาวดวงพร ตันศิริวัฒน์ | 42 | - 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 - เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - Member of Institute of Internal Auditors of Thailand (IIAT) | - | - | 2554 - ปัจจุบัน 2553 - 2554 2546 - 2552 | - ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน - ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน - Audit Manager | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. อีออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์) - Dingus and Daga Inc., Shaker Heights, Ohio, USA |
| 2. นางสาวนิศเรศ ดิยเทศ | 32 | - บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ | - | - | 2555 - ปัจจุบัน 2547 - 2555 | - หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน - นักวิเคราะห์อาวุโส | - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย |

ขอบเขตและความรับผิดชอบของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ
(ไม่มี)