

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559

## สารบัญ

	หน้า
<b>ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ</b>	
1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	1
2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ	5
3. ปัจจัยความเสี่ยง	28
4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ	34
5. ข้อพิพาททางกฎหมาย	39
6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	40
<b>ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ</b>	
7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	1
8. โครงสร้างการจัดการ	5
9. การกำกับดูแลกิจการ	33
10. ความรับผิดชอบต่อสังคม	49
11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง	63
12. รายการระหว่างกัน	67
<b>ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน</b>	
13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ	1
14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ	15
<b>การรับรองความถูกต้องของข้อมูล</b>	
<b>เอกสารแนบ</b>	
เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท	
เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย	
เอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน และหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance)	

## 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

### 1.1 ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) และหาดใหญ่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเชีย” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทฯ เชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย โปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชีย บิ๊ก และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

### 1.2 ความเป็นมา

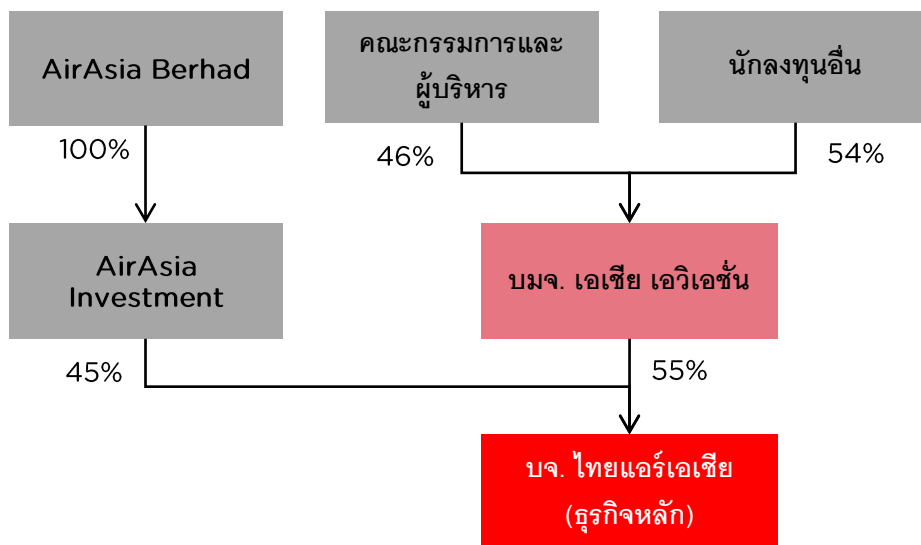
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในสัดส่วนร้อยละ 50 ในสมัยนั้น ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจาก

กลุ่มผู้บริหารไทยสังเกตเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายบรรคพลฐ์ แบลเวิลด์ 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 เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซียโดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย 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 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นดังนี้



**1.4 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560 ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ มีศูนย์กลางอยู่ใน กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศอินเดีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAB ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 4 ราย จากจำนวนกรรมการ 9 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) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
สิงหาคม 2553	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 ดังนั้นผู้บินจึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

ปี	เหตุการณ์
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
ธันวาคม 2556	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
กุมภาพันธ์ 2557	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกจาก FlightStats ของปี 2556
ตุลาคม 2557	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานกระบี่
ธันวาคม 2557	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 12 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
มิถุนายน 2558	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครัวร์รางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
สิงหาคม 2558	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (อู่ตะเภา)
ธันวาคม 2558	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 45 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 14 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 44 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ
เมษายน 2559	เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่หกที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่
ตุลาคม 2559	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของประเทศไทย
ธันวาคม 2559	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 51 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 14 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 48 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ

## 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. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 ถึง 2559 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2557		2558		2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้จากการขายและให้บริการ</b>						
รายได้ค่าโดยสาร	18,154.7	69.1	22,091.9	72.5	24,993.6	75.5
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	5,561.6	21.2	4,811.4	15.8	4,828.8	14.6
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,175.9	4.5	2,081.1	6.8	1,963.3	5.9
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	260.9	1.0	322.9	1.1	403.1	1.2
รายได้ค่าระวางขนส่ง	202.4	0.8	200.0	0.7	211.8	0.6
<b>รวมรายได้จากการขายและให้บริการ</b>	<b>25,355.5</b>	<b>96.5</b>	<b>29,507.3</b>	<b>96.9</b>	<b>32,400.6</b>	<b>97.8</b>
<b>รายได้อื่น</b>						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	126.0	0.5	-	-	-	-
รายได้อื่น	793.2	3.0	955.3	3.1	729.0	2.2
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>919.2</b>	<b>3.5</b>	<b>955.3</b>	<b>3.1</b>	<b>729.0</b>	<b>2.2</b>
<b>รวมรายได้จากการขายและให้บริการ และรายได้อื่น</b>	<b>26,274.7</b>	<b>100.0</b>	<b>30,462.6</b>	<b>100.0</b>	<b>33,129.6</b>	<b>100.0</b>

### 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 โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 85 ในปี 2559

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 17.2 ล้านคน โดยร้อยละ 63 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 37 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้จะแสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2557	2558	2559
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง) .....	15.3	18.2	20.5
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน) .....	12.2	14.8	17.2
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	80	81	84
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง – กม.) <sup>(2)</sup>	15,419	18,116	20,629
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง – กม.) <sup>(3)</sup>	12,420	14,872	17,285
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) <sup>(4)</sup> .....	1,726	1,667	1,565
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) <sup>(5)</sup>	1.64	1.63	1.57
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) <sup>(6)</sup>	1.66	1.53	1.42
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) <sup>(7)</sup> .....	0.93	0.98	1.02
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด .....	40	45	51
จำนวนเที่ยวบิน .....	85,074	101,231	113,776
ระหว่างประเทศ .....	33,883	38,753	43,782
ภายในประเทศ .....	51,191	62,478	69,994
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(8)</sup> .....	1,008	995	1,007
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) <sup>(9)</sup>	10.9	11.5	11.7
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท) .....	4,385	4,852	5,556
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท) .....	359	327	323
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล) .....	2.72	3.31	3.86



ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม

ราคาถั่วเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อ บาร์เรล)<sup>(10)</sup> .....  
 ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)<sup>(11)</sup> .....

2557	2558	2559
116.5	67.5	51.5
91	87	85

- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

- (7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถั่วเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

2.1.1.1 เครื่องข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ใกล้และใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ พัทยา (อู่ตะเภา) และหาดใหญ่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 48 เมือง ใน 11 ประเทศ ของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 28 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 20 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 40 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 30 เส้นทาง

# เครือข่าย เส้นทางบิน



เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศตามฐานปฏิบัติการการบิน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

วันที่เริ่มให้บริการ      จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์

ระหว่างประเทศ:

**จากกรุงเทพฯ ไปยัง:**

สิงคโปร์ .....	16 กุมภาพันธ์ 2547	35
ป็นัง .....	16 มิถุนายน 2547	7
มาเก๊า .....	5 กรกฎาคม 2547	28
กัวลาลัมเปอร์ .....	7 กุมภาพันธ์ 2548	28
ฮานอย .....	17 ตุลาคม 2548	14
พนมเปญ .....	1 พฤศจิกายน 2548	14
ย่างกุ้ง .....	16 สิงหาคม 2549	28
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
ฉงชิ่ง .....	23 มีนาคม 2555	14
มัตซะเลย์ .....	4 ตุลาคม 2555	7
คู่อัน .....	19 ตุลาคม 2555	14
ซีอาน .....	16 พฤศจิกายน 2555	7
เสียมราฐ .....	1 ตุลาคม 2556	21
คุนหมิง .....	15 พฤศจิกายน 2556	7
ฉางชา .....	24 มกราคม 2557	7
บังกอลอร์ .....	1 กันยายน 2558	5
หลวงพระบาง .....	24 มีนาคม 2559	7
โกชี่ .....	16 พฤษภาคม 2559	7
ซัวเถา .....	27 พฤษภาคม 2559	7
เวียงจันทน์ .....	1 กรกฎาคม 2559	7
โกลกาตา .....	16 ธันวาคม 2559	7
รวม .....		339

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

วันที่เริ่มให้บริการ      จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์

**จากภูเก็ตไปยัง:**

สิงคโปร์.....	28 ตุลาคม 2550	7
ฮ่องกง.....	15 พฤศจิกายน 2552	7
คูฮัน.....	1 กุมภาพันธ์ 2559	7
เสียมราฐ.....	7 พฤศจิกายน 2559	7
รวม .....		28

**จากเชียงใหม่ไปยัง:**

มาเก๊า.....	22 พฤษภาคม 2555	7
ฮ่องกง.....	7 มกราคม 2557	7
หางโจว.....	21 กุมภาพันธ์ 2557	7
ฉางซา.....	27 พฤษภาคม 2559	7
รวม.....		28

**จากกระบี่ไปยัง:**

สิงคโปร์.....	25 พฤศจิกายน 2556	7
รวม .....		7

**จากพัทยา(อุตะเภ)ไปยัง:**

หนานหนิง.....	25 กันยายน 2558	3
หนานชาง.....	26 กันยายน 2558	4
สิงคโปร์.....	27 พฤศจิกายน 2558	3
มาเก๊า.....	27 พฤศจิกายน 2558	4
รวม .....		14

**จากหาดใหญ่ไปยัง:**

กัวลาลัมเปอร์.....	20 กันยายน 2559	7
รวม .....		7

**รวมระหว่างประเทศ**

423

**ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559**  
วันที่เริ่มให้บริการ      จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์

**ภายในประเทศ:**

**จากกรุงเทพฯ ไปยัง:**

ภูเก็ต.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	119
หาดใหญ่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	56
เชียงใหม่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	84
เชียงราย.....	28 มีนาคม 2547	35
อุดรธานี.....	7 เมษายน 2547	28
อุบลราชธานี.....	16 มิถุนายน 2547	14
นราธิวาส.....	9 กุมภาพันธ์ 2548	7
กระบี่.....	1 มีนาคม 2549	35
สุราษฎร์ธานี.....	1 เมษายน 2549	42
นครศรีธรรมราช.....	1 มีนาคม 2550	28
ตรัง.....	15 มกราคม 2555	21
นครพนม.....	15 มกราคม 2555	14
ขอนแก่น.....	28 ตุลาคม 2556	28
พิษณุโลก.....	30 พฤศจิกายน 2556	14
สกลนคร.....	1 ตุลาคม 2557	7
ร้อยเอ็ด.....	9 กุมภาพันธ์ 2558	14
เลย.....	9 กุมภาพันธ์ 2558	14
บุรีรัมย์.....	2 เมษายน 2558	7
น่าน.....	9 กุมภาพันธ์ 2558	14
รวม.....		581

**จากภูเก็ตไปยัง:**

กรุงเทพฯ.....	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

ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
ขอนแก่น.....	28 เมษายน 2559	7
รวม.....		42
<b>จากกระบี่ไปยัง:</b>		
กรุงเทพฯ.....	1 ตุลาคม 2557	21
รวม.....		21
<b>จากพัทยา(อุตะเภ)ไปยัง:</b>		
เชียงใหม่.....	27 พฤศจิกายน 2558	14
อุดรธานี.....	27 พฤศจิกายน 2558	7
หาดใหญ่.....	3 ธันวาคม 2558	7
รวม.....		28
<b>จากหาดใหญ่ไปยัง:</b>		
เชียงใหม่.....	1 เมษายน 2559	7
เชียงใหม่.....	1 เมษายน 2559	7
ขอนแก่น.....	28 เมษายน 2559	7
รวม.....		21
<b>รวมภายในประเทศ</b>		<b>721</b>
<b>รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ</b>		<b>1,144</b>

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้านของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 120 จุดหมายปลายทาง

2.1.1.2 การขยายเส้นทางบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง สภาพการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์

เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นจำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย กรุงเทพฯ(ดอนเมือง) - หลวงพระบาง(ลาว) กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์(ลาว) กรุงเทพฯ - โกจิ(อินเดีย) กรุงเทพฯ - โกลกาตา(อินเดีย) กรุงเทพฯ - ซัวเถา(จีน) ภูเก็ต - อู๋ฮั่น(จีน) ภูเก็ต - เสียมราฐ(กัมพูชา) เชียงใหม่ - ขอนแก่น เชียงใหม่ - ดางชา(จีน) หาดใหญ่ - ขอนแก่น หาดใหญ่ - เชียงราย และหาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์(มาเลเซีย) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ประกอบไปด้วย กรุงเทพฯ - อุดรธานี กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - ฮานอย(เวียดนาม) หาดใหญ่ - เชียงใหม่ และหาดใหญ่ - พัทยา(อุตะเถา) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบิน หาดใหญ่ - ยะโฮร์ บาห์(มาเลเซีย) และยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินดังกล่าวในระหว่างปี 2559 ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำในเส้นทางบินหลัก เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

## 2.1.2 บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้ช่องทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 17 ร้อยละ 16 และร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

### 2.1.2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง สำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ 14) และ สำหรับการเลือกที่นั่ง Standard Seat
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ลูกกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต หักบัญชีธนาคาร หรือ ผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยบริษัทจะคิดค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect Travel Insurance by AirAsia ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูเน่ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม

### 2.1.2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้



เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือ และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แมกนูนแจล็คคัสสมัภาวะและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศผ่าน ดิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

### 2.1.2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ ธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มีสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก เพื่อแลกเที่ยวบินฟรี และ รับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบิก 3 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรที่เว็บไซต์ของแอร์เอเชีย เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร

- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบิน อาทิ โฆษณาบนช่องเก็บสัมภาระ พื้นที่โฆษณาด้านหลังของโต๊ะที่นั่ง พื้นที่โฆษณาในนิตยสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษ และภาษาไทย-จีน) พื้นที่โฆษณาบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ

- **บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราวเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆได้ในทีเดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน

- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น

- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับบริษัทผู้ให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เขาหลัก สุโขทัย และขนอม รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย

### 2.1.3 การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการโดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้วลง และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกซึ่งเป็นโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

### 2.1.4 การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 69 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 11 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 20

#### 2.1.4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่านโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าว

จะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 2.1.4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุก ท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสดและบัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือ ธนาคารกสิกรไทย และจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น-อีเลฟเว่นทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน

#### 2.1.4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านทราเวลเอเจนต์ ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (OTA – Online Travel Agents) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก: บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia): แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีเดีย (Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก และ เอ็กซ์พีเดีย ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate: บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment: บจ. ไทยแอร์เอเชียเสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางทราเวลเอเจนต์ที่ร่วมโครงการ

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay: บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐาน

ผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

### 2.1.5 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตจาก AAB ให้ใช้ชื่อ “แอร์เอเชีย” เป็นชื่อทางการค้า ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB และ AAB จะให้แนวทางในการทำการตลาดที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสม สำหรับการทำการสื่อสารและกิจกรรมทางการตลาด โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่ต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายนอกอาคาร สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยสื่อวิทยุ เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคในวงกว้าง และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อเข้าถึงผู้บริโภคใหม่

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวางแผนการทำการตลาดอย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปี โดยจัดให้มีโปรโมชั่นบัตรโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำ และมักจะมีการจัดโปรโมชั่นครั้งใหญ่ปีละ 3-4 ครั้ง ซึ่งราคาบัตรโดยสารในช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว ซึ่งค่าบัตรโดยสารในช่วงเวลานี้ อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท เพื่อกระตุ้นให้เกิดการจองบัตรโดยสารล่วงหน้า

### 2.1.6 ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า รวมทั้งน้อมรับฟังทุกความเห็นและคำติชมจากผู้โดยสาร หรือหากผู้โดยสารต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อหาเราโดยตรงที่ AskAirAsia <http://www.airasia.com/ask/> ผ่านหน้าเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ทั้งนี้ให้บริการสนับสนุนภาคพื้นดินโดยมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบ ผ่านทางช่องทางการติดต่อที่ผู้โดยสารได้แจ้งไว้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

## 2.2 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 2.2.1 ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 51 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 49 ลำ และเก็บไว้สำรอง 2 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 31 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 4 ลำ และใน

ลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 14 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 2 ลำ สำหรับปี 2560 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 6 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยเดือนตุลาคม 2559 ที่ผ่านมา เป็นครั้งแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมยิ่งขึ้น มาประจำการฝูงบินเป็นลำแรก โดยมีที่นั่งความจุเพิ่มเป็น 186 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 4.9 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.7 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

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

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 31 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 โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

## 2.2.2 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 มีจำนวน 11,272.3 ล้านบาท 9,830.4 ล้านบาท และ 8,257.5 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44 ร้อยละ 36 และร้อยละ 28 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 ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายได้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการใช้ไหม้ น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง:** ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงขึ้นมาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลานบินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

### 2.2.3 ลูกค้ำหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ำรายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 โดยลูกค้ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

### 2.2.4 ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2557 ปี 2558 และปี 2559 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## 2.2.5 การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

### 2.2.5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินชั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง 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. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน AirAsia

### 2.2.5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 586.2 ล้านบาท

## 2.3 การดำเนินการอื่นๆ

### 2.3.1 ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

#### 2.3.1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัย คือสิ่งสำคัญสูงสุดของเรา เราจัดให้ความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร เราให้คำมั่นและมีความภาคภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการพัฒนา ปฏิบัติ และดำรงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย เพื่อให้เป็นไปตามกฎระเบียบระดับสูงสุดของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังนั้นกระบวนการเพื่อความปลอดภัยจึงถูกนำมาใช้สำหรับการปฏิบัติงานในทุกๆ วัน โดยพนักงานทุกคนในองค์กร ตั้งแต่ นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน พนักงานภาคพื้น วิศวกรอากาศยาน พนักงานในสำนักงานไปจนถึงผู้บริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งหมดนี้เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ไร้กังวลใจได้ และมีความสะดวกสบาย

พันธกิจของเราคือ :

- พัฒนาความคิดริเริ่มทางธุรกิจโดยสอดคล้องกับนโยบายความปลอดภัย

- สนับสนุนและสร้างความมั่นใจว่าความปลอดภัยเป็นหัวใจหลักของวัฒนธรรมองค์กร โดยผ่านทางพนักงานที่มีทักษะและได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ
- รักษาไว้และปรับปรุงอย่างต่อเนื่องซึ่งมาตรฐานความปลอดภัย
- กำหนดอย่างชัดเจนซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานทุกคน เพื่อให้นโยบายความปลอดภัยขององค์กรถูกนำไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ระบุกระบวนการป้องกันอันตรายและการจัดการความเสี่ยง รวมทั้งระบบการรายงานอันตรายที่ไม่เป็นเชิงลงโทษ และให้ข้อคิดเห็นแก่พนักงาน
- สร้างสรรค์การสื่อสารและจิตสำนึกด้านความปลอดภัยภายในองค์กร
- สร้างความมั่นใจว่าจะไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลด้านความปลอดภัย
- สร้างความมั่นใจว่าผู้รับเหมาและผู้ให้บริการภายนอกตระหนักถึงแผนรายงานความปลอดภัย
- จัดการการประชุมอย่างสม่ำเสมอเพื่อทบทวน วิเคราะห์ มุ่งมั่นในการพัฒนาเป้าหมายความปลอดภัย
- จัดทำและวัดประสิทธิผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยโดยเปรียบเทียบกับตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ตลอดจนเป้าหมายการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามความเป็นจริง

### 2.3.1.2 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 ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

### 2.3.2 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้เราสามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และ



ช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.4 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

### 2.3.3 การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

### 2.3.4 การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้เงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ/ ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อความสูญเสียและต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้งแต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดในผลิตภัณฑ์ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ เหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง อย่างไรก็ตาม จำนวนความเสียหายรวมทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียถูกจำกัดที่ 10 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่น ๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัย และภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

### 2.3.5 สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ (New Engine Option) คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะสามารถลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 และมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

## 2.4 สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

### 2.4.1 แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาวะอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ทิศทางเศรษฐกิจโลกโดยรวมปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ซึ่งสูงกว่าคาดการณ์การเติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ที่ร้อยละ 3.1 อย่างไรก็ตามการขยายตัวเศรษฐกิจโลกยังมีปัจจัยเสี่ยงจากความไม่แน่นอนเกี่ยวกับนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจในสหรัฐฯ นอกจากนี้ราคาน้ำมันดิบโลกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นหลังจากที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ทำข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันตั้งแต่นั้นปี 2560 ที่ผ่านมา ทั้งนี้บริษัทได้คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2560 มีแนวโน้มปรับตัวขึ้นจากปีก่อนหน้า โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ราว 65 – 70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว องค์การการท่องเที่ยวโลกคาดการณ์การท่องเที่ยวโลกในปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.8 จากอุปสงค์การเดินทางระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ปัญหาความไม่แน่นอนทางเศรษฐกิจ ภัยก่อการร้าย รวมถึงแนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นจะเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อภาคการท่องเที่ยว

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0-4.0 จากเศรษฐกิจในประเทศที่ปรับตัวดีขึ้น ซึ่งเป็นผลมาจากราคาสินค้าในตลาดโลกที่สูงขึ้น ส่งผลให้การผลิตของภาคอุตสาหกรรมและการลงทุนของภาคเอกชนขยายตัว ขณะที่ภาคการส่งออกเติบโตอย่างช้าๆ นอกจากนี้ภาคการเกษตรมีแนวโน้มฟื้นตัวจากปัญหาภัยแล้งที่ผ่านพ้นไป ในส่วนของภาครัฐมีการใช้จ่ายลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ภาคการท่องเที่ยวยังมีแนวโน้มอยู่ในเกณฑ์ดี อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2560 จะอยู่ที่ 2.71 ล้านล้านบาท เติบโตร้อยละ 8.2 จากปีก่อนหน้า โดยเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.78 ล้านล้านบาท และรายได้จากนักท่องเที่ยวในประเทศจำนวน 0.93 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 8.5 และร้อยละ 7.5 จากปีก่อนหน้า ตามลำดับ โดยคาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2560 จะเติบโตกว่า 35 ล้านคน ส่วนใหญ่มาจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวจากภาครัฐ อาทิ การยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว ชนิดใช้ได้ครั้งเดียว (Tourist Visa – Single entry) และการปรับลดค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) จำนวน 21 ประเทศ

เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2559 – 31 สิงหาคม 2560 โดยภาคการท่องเที่ยวในปี 2560 จะเน้นการสร้างรายได้จากตลาดที่มีศักยภาพ อาทิ กลุ่ม CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) รวมถึงตลาดในกลุ่มอาเซียนและยุโรปเป็นหลัก ทั้งนี้ภาครัฐยังคงเดินหน้าสร้างความยั่งยืนให้กับการท่องเที่ยว เน้นกลยุทธ์ด้านคุณภาพ สร้างมูลค่าเพิ่ม สร้างสมดุลทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม โดยเปิดมุมมองใหม่ต่อการท่องเที่ยววิถีท้องถิ่น อาทิ การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศตามโครงการ “12 เมืองต้องห้าม...พลาด” และ “12 เมืองต้องห้าม...พลาด พลัส” เพื่อให้เกิดการกระจายรายได้ด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองที่มีศักยภาพ และโครงการ “70 เส้นทางตามรอยพระบาท” ซึ่งเป็นเส้นทางในโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อาทิ โครงการซังหัวมัน จ.เพชรบุรี และโครงการพัฒนาถอยตุง จ.เชียงราย เป็นต้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและฐานปฏิบัติการการบิน รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

#### 2.4.2 การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัด สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

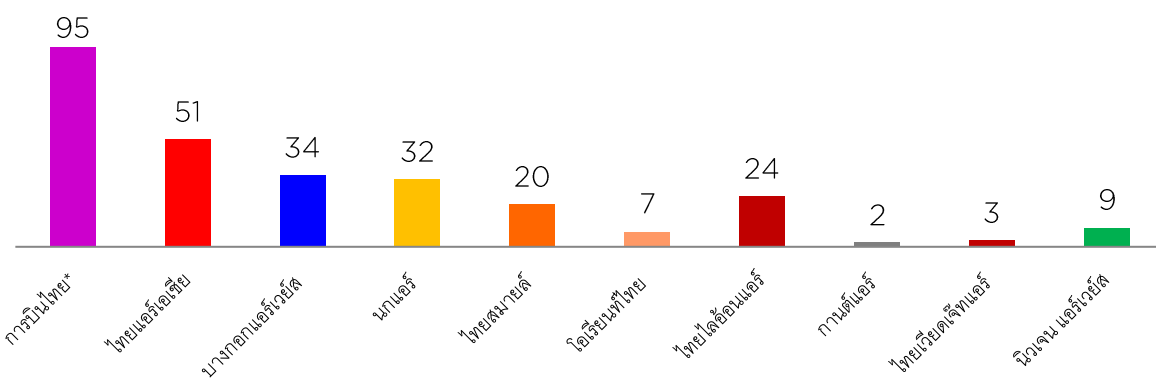
- การบินไทย ถือเป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่าย โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน อนึ่ง ณ วันที่ 16 มกราคม 2560 สายการบินไทยสมายล์ได้ยกเลิกเที่ยวบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อย้ายฐานปฏิบัติการการบินไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว นอกจากนี้ การบินไทยถือหุ้นในสายการบินนกแอร์ในสัดส่วนร้อยละ 39.2 นกแอร์เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาต่ำโดยสาร โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง
- สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน เน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก โดยเฉพาะเส้นทางบินเพื่อไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้ การบินกรุงเทพยังเป็นเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบิน สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย

- สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน โดยชุกกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารสูงกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ "อิสระในการบิน"
- สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการการบิน และได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่วันที่กันยายน 2559
- สายการบินนิวจีน แอร์เวย์ส มุ่งเน้นการให้บริการเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำไปยังจุดหมายปลายทางหลายแห่งในประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุราษฎร์ธานี และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความสะดวกสบายของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หากราคาต่ำโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2559 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลัก จากทั้งสายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่ง ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคาต่ำโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ ภูเก็ต – เสียมราฐ(กัมพูชา) และเชียงใหม่ – สุราษฎร์ธานี เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น พัทยา(อุตะเภ) – หนานชาง(จีน) และภูเก็ต – อุ๋ฮั่น(จีน) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในเครือของสายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ประเทศมาเลเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



\* รวมเครื่องบินสายการบินไทยสมายล์ แหล่งข้อมูลจาก Centre for Aviation (CAPA)

#### 2.4.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สปริงแอร์ไลน์ โอเรียนท์ไทย นกสัทิต์ ไทยไลอ้อนแอร์ ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ เช่น นิวเจน แอร์เวย์ส

#### 2.4.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัทร่วมของการบินไทย) (2) สายการบินโอเรียนท์ไทย (3) ไทยไลอ้อนแอร์ (4) กานต์แอร์ และ (5) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ รวมถึงสายการบินแบบเช่าเหมาลำ อาทิ (1) สายการบินอาร์แอร์ไลน์

### 2.5 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มีความปลอดภัย ตรงต่อเวลา และหลากหลายเส้นทางบินในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มเส้นทางใหม่ในการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง อินเดีย และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตั๋วเครื่องบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัท บริษัทฯ จึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission : COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

#### 3.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

##### 3.1.1 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้นได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เทียบวันต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ ได้ดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) เพื่อพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย Safety Management System

(SMS) เป็นระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน และเป็นกระบวนการที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการกับด้านการเงินและด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กร เน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย

นอกจากนี้บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้งที่ โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

### 3.1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 28 ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2559 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราความเสี่ยงของเชื้อเพลิงเครื่องบินในส่วนการปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 67 ของปริมาณการใช้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

### 3.1.3 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) พร้อมๆ กับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

(Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่า บริษัทได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

### 3.1.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90

## 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 ในการบินในทุกเส้นทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งขอจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ

(ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ

(ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าว



หลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สิ้นสถานะภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 54 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 46 ถือโดยคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

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

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 55 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทฯ ได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผล

การดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันทั่วทั้งที่ 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 2560 (“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 2570 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน AIMS ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศอินเดีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

### 3.2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและ

แผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ และ โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง Internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

### 3.2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 51 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

#### 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 2559 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 3,067.1 ล้านบาท

##### 4.2 สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน หรือสิ่งก่อสร้างใดๆ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ถาวรมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 20,425.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 36.1 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 2559 มีดังนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 (ล้านบาท)
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	66.8
คอมพิวเตอร์	40.0
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	19.2
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	101.0
ยานพาหนะ	23.7
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	19,526.7
อะไหล่เครื่องบิน	645.8
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	2.2
<b>รวม</b>	<b>20,425.4</b>

#### 4.3 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 14,871.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 26.3 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856.0 ล้านบาท โปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 13.9 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้งจำนวน 1.6 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและระหว่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Time Slots) โดยสิทธินี้ยังคงอยู่กับบริษัททรานโคที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 15.4 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 13.8 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้งจำนวน 1.6 ล้านบาท

#### 4.4 ค่าความนิยม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวน 8,824.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 15.6 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่สามารถรับรู้ได้ อาทิเช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของกรรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 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 2560 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 รวมถึงใช้เพื่อการ

สื่อสารทางการตลาด ซึ่งสัญญานี้มีระยะเวลา 5 ปี โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจขอขยายระยะเวลาของสัญญาต่อไปได้ครั้งละ 5 ปี โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีหนังสือบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาสัญญาไปยัง AAB ล่วงหน้าเป็นระยะเวลา 1 ปีก่อนระยะเวลาของสัญญาจะสิ้นสุดลง และสัญญายังไม่ถูกบอกเลิกโดยชอบด้วยกฎหมายก่อนมีการส่งคำบอกกล่าวขอขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าว

บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ โดยต้องชำระทุกๆ ไตรมาสโดยคำนวณค่าธรรมเนียมจากงบการเงินรายไตรมาสของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อสิ้นสุดแต่ละไตรมาส และปรับค่าธรรมเนียมตามงบการเงินของรอบปีที่ได้มีการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีแล้ว

#### 4.6 สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 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 2559 ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 51 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AAM (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 31 ลำ จากบุคคลภายนอก (Third Party) 4 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 14 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 2 ลำ ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีอายุเฉลี่ยที่ 4.9 ปี ณ สิ้นปี 2559

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 35 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 9-12 ปี โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนตุลาคม 2562 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนธันวาคม 2570 มียอดคงเหลือของภาระผูกพัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 831.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 14 ลำ ภายใต้สัญญาทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 จำนวน 13,622.5 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐตามที่แต่ละสัญญากำหนด พร้อมทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่แต่ละสัญญากำหนด และมีสิทธิที่จะซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

#### 4.8 การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

AAB เข้าทำสัญญาซ่อมแซมและซ่อมบำรุงหลายฉบับ รวมถึงสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services และ ST Aerospace ซึ่งให้บริการครอบคลุมถึงเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานและสัญญาเช่าทางการเงินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้อยู่ตามข้อกำหนดของสัญญาที่ทำกับ GE Commercial Aviation Services และ ST Aerospace อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลประโยชน์จากการใช้อัตราค่าธรรมเนียมการซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงที่ได้ตกลงไว้กับกลุ่มแอร์เอเชีย

#### 4.9 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

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

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 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 เพื่อให้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป



## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 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	:	<a href="http://www.aavplc.com">www.aavplc.com</a>
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559	:	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 2559	:	หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	:	55.0%

### 6.3 ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

**นายทะเบียนหลักทรัพย์** : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด  
อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย  
93 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400  
โทรศัพท์: 02-009-9999  
โทรสาร: 02-009-9991  
เว็บไซต์: www.tsd.co.th

**ผู้สอบบัญชี** : บริษัท พริ้นซ์วอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปอีเอส จำกัด  
ชั้น 15 บางกอกซีทีทีทาวเวอร์  
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](http://www.sec.or.th) หรือ "[www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)"

## 7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

### 7.1. หลักทรัพย์

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 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 2559 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 30 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ครอบครัวศรีวิวัฒนประภา	1,931,288,286	39.82
นายวิชัย ศรีวัฒนประภา	679,000,000	14.00
นายฉัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	485,088,286	10.00
นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา	282,200,000	5.82
นางสาวอรุณรุ่ง ศรีวัฒนประภา	242,500,000	5.00
นางสาววรรมาศ ศรีวัฒนประภา	242,500,000	5.00
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	394,584,555	8.14
3. นายบรรคพลฐ์ แบเลเวิลด์	242,500,000	5.00
4. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	150,151,700	3.10
5. นางสาวสุพรทิพย์ ช่างรังษี	105,965,000	2.18
6. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	86,044,700	1.77
7. นายธนรัชต์ พสวงศ์	80,662,100	1.66
8. นายชาติ ช่างรังษี	71,512,000	1.47
9. นางสาวพจนาลัย บุญจันทร์	52,000,000	1.07
10. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิ้ลเพื่อการเลี้ยงชีพ	42,400,000	0.87

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. <sup>1,2</sup>	19,600,000	45.00
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ต	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณะนิติกร	1	0
<b>รวม</b>	<b>43,555,560</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100

2. AirAsia Berhad ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

**AirAsia Berhad**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Air Sdn Bhd <sup>(1)</sup>	516,485,082	18.56	-	-
นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	1,600,000	0.06	516,485,082 <sup>(2)</sup>	18.56
นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2,000,000	0.07	516,485,082 <sup>(2)</sup>	18.56
Employees Provident Fund Board	141,808,149	5.10	-	-

หมายเหตุ (1) ภายใต้การถือหุ้นโดย Tune Air Sdn Bhd, RHB Nominees (Tempatan) Sdn Bhd, Kenanga Capital Sdn Bhd, Cimsec Nominees (Tempatan) Sdn Bhd, HSBC Nominees (Tempatan) Sdn Bhd และ MIDF Amanah Investment Nominees (Tempatan) Sdn Bhd

(2) ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Air Sdn Bhd

## 7.2. สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับ AAI, AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้แก่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศและการให้บริการเสริมอื่นๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No frills) และธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการเดินอากาศในประเทศไทย และบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว คู่สัญญาตกลงกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย 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 จะต้องมิหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จะขาย

### การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใดๆ 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

### 7.3. นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

#### นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

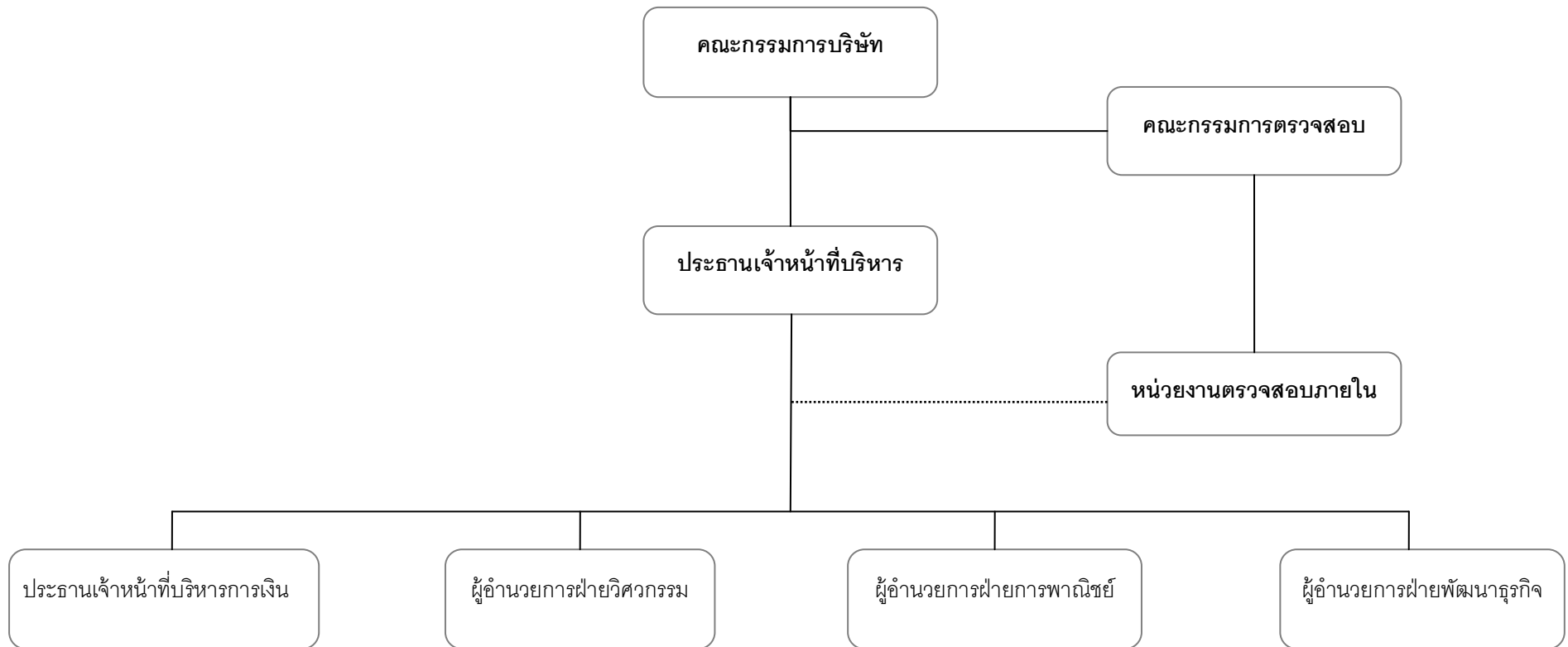
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต 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 2559





## โครงสร้างการจัดการ

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

### คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2 นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3 นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4 นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการ
5 นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา**	กรรมการ
6 นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา**	กรรมการ
7 นายสมบัตร์ เดชาพานิชกุล**	กรรมการ
8 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ
9 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ

\* นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ กรรมการอิสระ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน แทนนายดิศธร วัชรโรทัย ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

\*\* ตามที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คณะกรรมการบริษัทจึงมีมติอนุมัติแต่งตั้งกรรมการบริษัทแทนกรรมการทั้ง 3 ท่าน ที่แจ้งลาออก โดยมีผลเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2559 ดังนี้

- 1) นายสมบัตร์ เดชาพานิชกุล ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนางภัทรา นุศรวางศ์
- 2) นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
- 3) นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา ดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายปรีชญา รัศมีธานินทร์

### กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล คนใดคนหนึ่ง ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสมบัตร์ เดชาพานิชกุล หรือ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา หรือ นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดการทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานุมัติและ/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 และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติไว้

**การประชุมคณะกรรมการบริษัท**

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม / การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/6
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	0/6
4. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	6/6
5. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา**	3/6
6. นายอภิเชษฐ ศรีวัฒนประภา**	2/6
7. นายสมบัติร เดชาพานิชกุล**	1/6
8. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	6/6
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/6

\* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

\*\* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 13 มิถุนายน 2559

**คณะกรรมการตรวจสอบ**

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนด โดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

### วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

### การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	4/5
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	0/5

เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบเมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

### 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. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงควมมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
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 2559 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายสันทัต สงวนดีกุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายชื่อเรียงจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายชื่อที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

\* นายสันทัต สงวนดีกุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทนนางภัทรา บุศราวาศ์ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2559

\*\* นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง เกษียณอายุจากตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2560

**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 รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์ และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงาน 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

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์

## คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธารินนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

## วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

## การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	3/3
2. นายอารักษ์ ชลธารินนท์	3/3
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	0/3

เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เมื่อวันที่ 9 พฤศจิกายน 2559

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

#### การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่น ๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา ก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ประกอบกรพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้าน ประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตาม มาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

#### องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
  - ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
  - ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
  - บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สอง ภายหลังจากจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน 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 คณะกรรมการบริษัทควรแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 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
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

## นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 มีมติอนุมัติเห็นควรให้มีการปรับเพิ่มค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เนื่องจากกรรมการบริษัทมีหน้าที่ความรับผิดชอบที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของบริษัท ประกอบกับผลประกอบการที่ดีขึ้นในปีที่ผ่านมาโดยมีรายละเอียดดังนี้

### ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน (จากเดิม 75,000 บาท) เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง (จากเดิม 75,000 บาท) หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท (เท่าเดิม) และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท (เท่าเดิม) หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น

- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน (จากเดิม 75,000 บาท) เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท (เท่าเดิม)
- ในกรณีที่กรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง (จากเดิม 37,500 บาท) หากในเดือนใดกรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2559

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	0.5% ของเงินปันผลจ่าย
- กรรมการ	80,000	80,000	
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	80,000	-	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

\* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 9.26 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัส ดังนี้

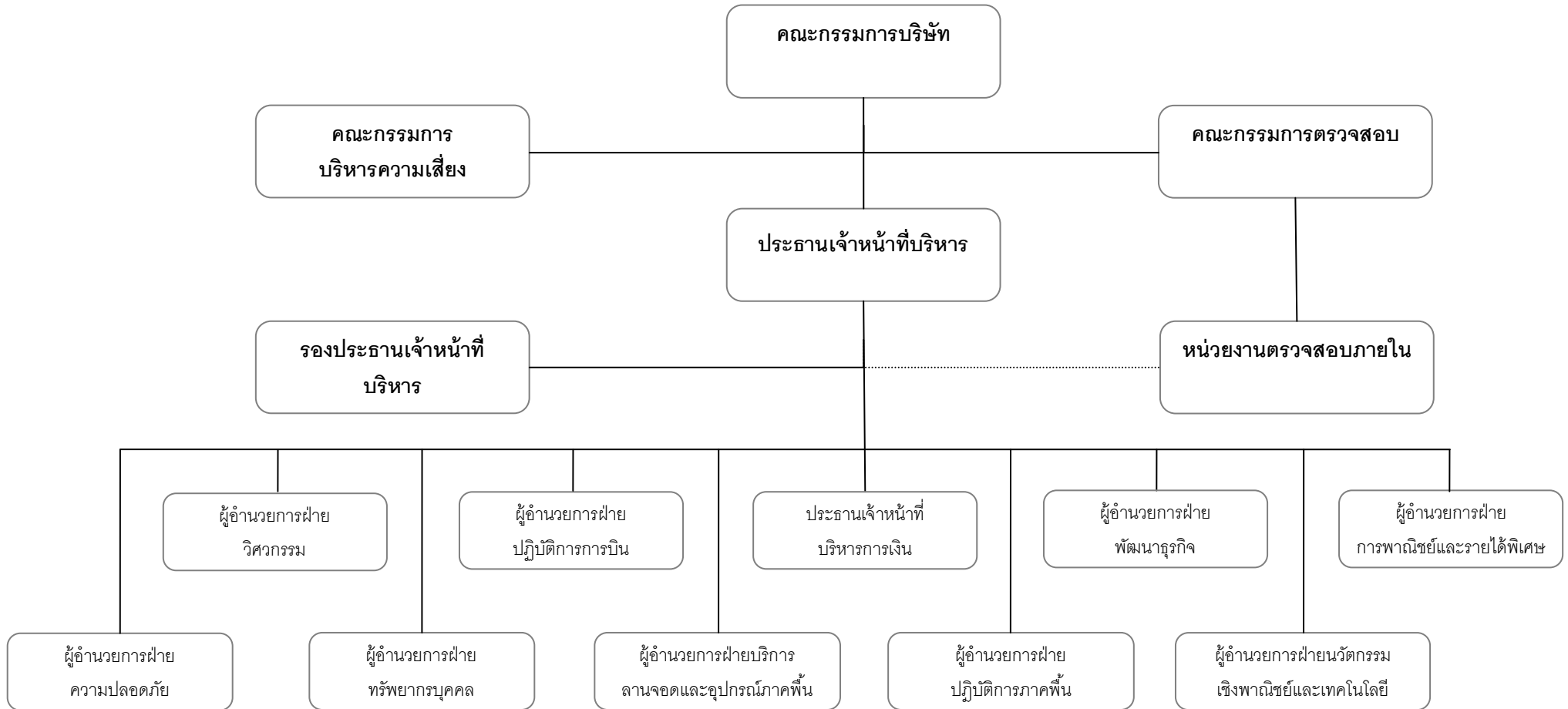
รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	3,518,750	1,200,000	120,000	4,838,750
นายณัฐวุฒิ ภาไวยรัมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	3,178,750	960,000	120,000	4,258,750
นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	80,000	80,000	-	160,000

- ในปี 2559 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2559

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 5 ก.พ. 59	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 59	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ ภาวโสมมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	630,564,208	242,500,000	(388,064,208)	5.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	1,503,524,078	-	(1,503,524,078)	-
5. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	กรรมการ	-	485,088,286	485,088,286	10.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา	กรรมการ	-	282,200,000	282,200,000	5.82
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสมบัติร เดชาพานิชกุล	กรรมการ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	23,351,977	23,351,977	-	0.48
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันตติ์ สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
11. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	25,500,000	27,000,000	1,500,000	0.56
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559



**โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก**

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

**คณะกรรมการบริษัท**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอาร์ักษ์ ชลธารินนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ
4. นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา <sup>*</sup>	กรรมการ
5. นายสมบัติร เดชาพานิชกุล <sup>**</sup>	กรรมการ
6. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	กรรมการ
7. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ
8. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน <sup>***</sup>	กรรมการ
9. นายสจ๊วต แอล ดีน <sup>***</sup>	กรรมการ

<sup>\*</sup> นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนายสันติสุข คล่องใช้ยา ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2559

<sup>\*\*</sup> นายสมบัติร เดชาพานิชกุล ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนนางภัทรา บุศราวาศ์ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2559

<sup>\*\*\*</sup> ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559 มีมติแต่งตั้งกรรมการใหม่ จำนวน 2 ท่าน ได้แก่ นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกกัน และนายสจ๊วต แอล ดีน

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน**

นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสมบัติร เดชาพานิชกุล หรือ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือนายสมบัติร เดชาพานิชกุล และ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา รวมสองคน ลงลายมือชื่อร่วมกับนายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอ์นันเดส หรือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสามคน และประทับตราสำคัญของบริษัท

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัท หรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. 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 การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) 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 ปิงงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)



**การประชุมคณะกรรมการบริษัท**

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2559

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
	ปี 2559
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	6/6
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6
3. นายบรรพศพลฐ์ แบลเวลด์	6/6
4. นายอัยวัฒน์ ศรีวิวัฒนประภา*	2/6
5. นายสมบัติร เตชาพานิชกุล**	3/6
6. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส	2/6
7. นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2/6
8. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกั้น***	0/6
9. นายสจ๊วต แอล ดีน***	0/6

\* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2559

\*\* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2559

\*\*\* เริ่มดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 9 ธันวาคม 2559

**คณะกรรมการตรวจสอบ**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ดันติวิวัฒน์เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

**วาระการดำรงตำแหน่ง**

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

**การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ**

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	4/4
นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	3/4

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ**

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

**คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง**

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2559 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเวิร์ด	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันทัต สงวนดีกุล	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 2559 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นายปรีชญา รัชสีธานินทร์	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันทัต สงวนวงศ์กุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ
6. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
7. นายบัญญัติ หรรษกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
8. นางฉีลฎี พันธุมจินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
11. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
12. นายชาติรี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)**

- รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
- กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้าง พนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
- ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
- ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
- เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
- ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับ การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ 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 หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

**คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

**วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

**การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2559 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	1/1
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	1/1
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	1/1

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาก่อนการรับบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสอดคล้องกับมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

### องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้

(1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”)

(2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”)

<sup>\*)</sup> กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AirAsia Investment และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

<sup>\*\*)</sup> กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสามหรือจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มที่ว่างก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

### องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบ โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

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 และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ

3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี

4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

## นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

### 1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับ การจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียง กับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

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

### 2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2559 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยดังนี้

#### 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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2559

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	-	100,000	-
- กรรมการ	-	80,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000	-
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
คณะกรรมการบริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

\* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.80 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายอาร์กซ์ ชลธารินนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	600,000	400,000	40,000	1,040,000
นายณัฐวุฒิ เกษมทรัพย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	400,000	320,000	40,000	760,000

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 118.08 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส

- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2559 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2558



**บุคลากรและการฝึกอบรม**

**ข้อมูลทั่วไป**

**บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

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

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 4,608 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2559
นักบินและนักบินผู้ช่วย	541
ลูกเรือ	944
การดำเนินการภาคพื้นดิน	1,949
วิศวกรรม	335
การตลาด	33
สำนักงานใหญ่	74
อื่นๆ	732
<b>รวม</b>	<b>4,608</b>

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2559
กรุงเทพฯ	3,288
ภูเก็ต	257
เชียงใหม่	318
อื่นๆ	745
<b>รวม</b>	<b>4,608</b>

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

การสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

### ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

### คำตอบแทนบุคลากร

#### คำตอบแทนรวมของพนักงาน

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

#### บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 4,508.78 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 3-15 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 มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 620 คนภายในปี 2561

นักบินที่ได้รับการสรรหาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยาน โดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 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 การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสารการบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพ และการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์กรประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับตัวผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

### 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 นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรทักษะการเป็นหัวหน้างานมืออาชีพ (Supervisory Skills for Team Leader) ให้กับหัวหน้าทีมบริการในลานจอด (Ramp Team Leader) ที่ต้องบริหารพนักงานจำนวนมาก เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารคน และบริหารผลงานอย่างมืออาชีพ

### 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 ประจำการอยู่พื้นฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทฯ ใน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)

## 9. การกำกับดูแลกิจการ

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

### หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

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

ในปี 2559 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของบริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

#### หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้นรวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง
- 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 “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 47

### หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

#### ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างผลกำไรสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น 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 2559 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 53

#### ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้า หรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

- ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2559 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 49

## คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับหรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจ และผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

## เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

## คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมาย และขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

## สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2559 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม” หน้าที่ 50

## การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

ผู้มีส่วนได้เสียสามารถสอบถามรายละเอียด แจ้งข้อร้องเรียน หรือแจ้งเบาะแสการกระทำผิดทางกฎหมาย ความถูกต้องของรายงานทางการเงิน ระบบควบคุมภายในที่บกพร่อง หรือการผิดจรรยาบรรณธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย โดยสามารถรายงานตรงไปยังกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: [taa\\_auditcommittee@airasia.com](mailto:taa_auditcommittee@airasia.com) และ [thaiwhistleblower@airasia.com](mailto:thaiwhistleblower@airasia.com)

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com) ภายใต้หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” หัวข้อย่อย “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “การแจ้งเบาะแส” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

#### หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัท เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี คุณลักษณะของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกลงนโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน 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. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ (66) 2562 5700

โทรสาร (66) 2562 5705

Email: [taa\\_investorrelations@airasia.com](mailto:taa_investorrelations@airasia.com)

Website: [www.aavplc.com](http://www.aavplc.com)

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2558 - 2559 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2558 (จำนวนครั้ง)	ปี 2559 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	7	6
การพบนักลงทุนในประเทศ	9	6
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	54	37
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
ร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบนักลงทุน	3	2

นอกจากนี้ บริษัทจัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัท เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าว ต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

## หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่าที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

### โครงสร้างคณะกรรมการ

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท 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. มีคุณสมบัติและไม่มียกเว้นต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง 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. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่เกิดกรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณ อย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ใน ประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของ สำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

## การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 12 และหน้าที่ 25

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. 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 จะต้องใช้วิจรรย์ญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

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

## โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้ดำเนินการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 7 และหน้าที่ 21 และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 11 และหน้าที่ 24

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 หน้าที่ 12

## นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

### จรรยาบรรณธุรกิจ

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

### ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. 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

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับขั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 63

## การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการทำงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแนะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง” ในส่วนที่ 2 หน้าที่ 64

### รายงานของคณะกรรมการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2559 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

### การประชุมคณะกรรมการ

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

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม 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 กลั่นกรองและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ” ในส่วนที่ 2 หน้า 16 และหน้า 29

### การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนา ความรู้แก่ กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัท และผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็น ประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการ บริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรม อย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือ กรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูล สำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย



## การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

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

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

## การรายงานการมีส่วนได้เสีย

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

## แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันท่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

## การดูแลเรื่องการรั่วข้อมูลภายใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการผู้บริหาร 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 พนักงาน และลูกจ้างของ 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 ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำได้กล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

## คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร่ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอเปเอเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2559 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

### คำตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 4.76 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.03 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.73 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายคำตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

### ค่าบริการอื่น (Non-Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายคำตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.74 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

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

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นสายการบินราคาประหยัดที่อยู่คู่คนไทย และสังคมไทยมายาวนาน นอกเหนือจากการมอบบริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” เพื่อตอบสนองความไว้วางใจ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการกำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) โดยเน้นส่งเสริมการท่องเที่ยวเดินทางอย่างยั่งยืน โดยใช้ศักยภาพและจุดแข็งด้านการเดินทางและเส้นทางบินที่หลากหลายเป็นจุดเชื่อมโยง โดยในปี 2559 เป็นปีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ต่อยอดการทำกิจกรรมเพื่อสังคม โดยส่งเสริมให้พนักงานแผนกต่างๆ ในบริษัท ได้มีส่วนร่วมและแบ่งปันประสบการณ์เพื่อการเติบโตร่วมกับสังคม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินกิจกรรมครอบคลุมด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้

### 1. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค (ลูกค้า)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงยึดแนวทางการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” คือนอกจากการเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดแล้ว “คุณภาพบริการ” คือหัวใจสำคัญที่จะแสดงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคอย่างดีที่สุด ทั้งเรื่องความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และเส้นทางบินที่หลากหลายครอบคลุม

โดยสถานะ ณ สิ้นปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินประจำการฝูงบินทั้งสิ้น 51 ลำ ซึ่งล้วนเป็นเครื่องบินใหม่รับจากโรงงานแอร์บัส ที่เมืองตุลูลุส ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่ยอมรับในระดับสากล โดยปีนี้เป็นครั้งแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งประหยัดพลังงานมากขึ้นถึงร้อยละ 15 และมีเสียงรบกวนในห้องโดยสารที่เงียบขึ้น เพิ่มความรู้สึกสบายในการเดินทางของผู้โดยสาร

ด้านความใส่ใจความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งมั่นพัฒนาองค์ความรู้และการฝึกอบรมในการซ่อมบำรุงอากาศยานและความปลอดภัยอย่างครอบคลุม สม่่าเสมอ ให้แก่ทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ พนักงานภาคพื้นรวมทั้งพนักงานในทุกภาคส่วน การฝึกอบรมพร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเป็นประจำตามข้อกำหนด รวมทั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ

สำหรับการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นจะนำเสนอบริการที่ประหยัด ควบคู่การให้บริการในระดับมาตรฐานสากล สามารถตรวจสอบได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝันอันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

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

## 2. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัด ที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องที่คุณองค์กรควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การวางแผนและบริหารจัดการการใช้เครื่องบิน โดยฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดค้ำค่าและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเราไม่หยุดนิ่งในการเป็นผู้นำนวัตกรรมการบินมาพัฒนาการให้บริการอยู่เสมอ ทั้งการใช้เครื่องบินที่มีปลายปีกที่เรียกว่า "ชาร์คเล็ต" ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลง การทยอยรับเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ซึ่งเป็นเครื่องบินในตระกูล A320 ที่ได้รับการออกแบบเครื่องยนต์ใหม่ ช่วยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 โดย ณ สิ้นปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินแอร์บัส A320 นีโอ ประจำการฝูงบินแล้วรวม 2 ลำ และวางเป้าหมายที่จะทยอยรับอย่างต่อเนื่อง ซึ่งถือเป็นการลงทุนที่คุ้มค่า ภายใต้ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคและสิ่งแวดล้อมอย่างแท้จริง

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียใช้ทรัพยากรอย่างมีคุณค่าให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น "ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน" (Baggage Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้ว ซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์ "บัตรขึ้นเครื่อง" (Boarding Pass) ขนาดเล็กพิมพ์ลงบนกระดาษที่ไม่ได้มีกระบวนการตกแต่งหรือพิมพ์ลายที่สิ้นเปลืองทรัพยากร รวมทั้งเป็นสายการบินแรกที่นำ "บัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์" (E-Boarding Pass) มาใช้ในการให้บริการ โดยผู้โดยสารสามารถแสดงบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์จากโทรศัพท์มือถือที่ก่อนขึ้นเครื่อง (Boarding Gate) ไม่ต้องพิมพ์เอกสารหรือผ่านเคาน์เตอร์เช็คอิน ถือเป็นนวัตกรรมในการลดใช้ทรัพยากรธรรมชาติได้อย่างดี การให้บริการ "โหลดสัมภาระด้วยตนเอง" ซึ่งเริ่มให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

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

## 3. การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นถึงความสำคัญในการร่วมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาชุมชนและสังคม ด้วยเป็นองค์กรที่มีการดำเนินธุรกิจครอบคลุมหลายพื้นที่ทั่วประเทศจึงมีโอกาสเข้าถึงข้อมูลและรับทราบถึงความจำเป็นที่สังคมในแต่ละด้านต้องการได้รับการส่งเสริมหรือพัฒนา จึงกำหนดเป็นโครงการและกิจกรรมต่างๆ ที่เน้นความรับผิดชอบต่อสังคมแบบยั่งยืน โดยสามารถแบ่งเป็นรูปแบบกิจกรรม ดังต่อไปนี้

### 3.1 การส่งเสริมและพัฒนากองเที่ยวเชิงชุมชน

#### "โครงการ English on Air ห้องเรียนนางฟ้า ฝึกภาษา พัฒนาชุมชน"

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบสนองนโยบายโครงการประชารัฐที่ต้องการพัฒนาศักยภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน ซึ่งภาครัฐได้ส่งเสริมให้เครือข่ายภาคเอกชนร่วมกันจัดโครงการพัฒนาในด้านต่างๆ ตามความต้องการของชุมชน โดยเน้นความยั่งยืนเป็นหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นถึงความสำคัญในนโยบายดังกล่าวและพบว่าในปัจจุบันการท่องเที่ยวโดยชุมชนได้รับความนิยมนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมากขึ้น จึงกำหนดโครงการ English on Air เพื่อร่วมส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวโดยชุมชนและได้ดำเนินกิจกรรมอย่างต่อเนื่องในระยะเวลากว่า 3 ปีติดต่อกัน และในปี 2559 ได้ขยายรูปแบบกิจกรรมให้ครอบคลุมมากขึ้นโดยมี 2 ประเด็นหลัก คือ “การถ่ายทอดความรู้ภาษาอังกฤษ” โดยร่วมมือกับคณาจารย์จากสถาบันภาษาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนภาษาอังกฤษเพื่อการท่องเที่ยวโดยชุมชน และมีอาสาสมัครตัวแทนพนักงานแอร์เอเชียจากทุกฝ่ายร่วมเป็นตัวกลางในสอนภาษาอังกฤษให้กับชาวชุมชน

และ “การพัฒนามาตรฐานการให้บริการการท่องเที่ยวโดยชุมชน” อาทิ มาตรฐานบ้านพักโฮมสเตย์ การบริหารจัดการด้านขยะ การบริหารจัดการด้านสถานที่ท่องเที่ยว มาตรฐานด้านการสื่อความหมาย เป็นต้น โดยร่วมมือกับหน่วยงานที่มีความเชี่ยวชาญ คือ โลกเคิล อโลค (Social Enterprise) คณาจารย์จากวิทยาลัยนานาชาติเพื่อศึกษาความยั่งยืน มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ (The International College for Sustainability Studies, Srinakharinwirot University) และคณาจารย์จากคณะบริหารจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย ร่วมเป็นวิทยากรให้ความรู้และพัฒนาผู้นำการท่องเที่ยวโดยชุมชน

สำหรับชุมชนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องข้างต้นคัดเลือกเข้าร่วมโครงการจะเป็นชุมชนที่มีความพร้อมในด้านต่างๆ ของการท่องเที่ยวโดยชุมชน เช่น ความพร้อมของทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ชุมชน ผู้นำชุมชนมีความเข้มแข็ง มีการรวมตัวของเครือข่ายชุมชนและมีความพร้อมต่อการพัฒนา เป็นต้น โดยในปี 2559 ได้จัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องใน 3 พื้นที่ คือ บ้านหล่อโย จ. เชียงราย และ บ้านพรหมโลก จ. นครศรีธรรมราช

### 3.2 การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

#### “ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับกระทรวงวัฒนธรรมสนับสนุนสวัสดิการการเดินทางโดยเครื่องบินสายการบินไทยแอร์เอเชีย ให้กับศิลปินแห่งชาติทุกสาขาต่อเนื่องเป็นปีที่ 4 เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางเพื่อปฏิบัติภารกิจในการเผยแพร่และอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมของไทยในทุกแขนงและเพื่อให้มรดกของชาติอันทรงคุณค่าได้ดำรงคงอยู่โดยสานต่อวิชาความรู้ชั้นครูสู่เยาวชนรุ่นหลังของประเทศต่อไป และเพื่อให้การสืบสานศิลปวัฒนธรรมของไทยได้ดำเนินต่อไปอย่างยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับมูลนิธิไทยรัฐคัดเลือกเยาวชนที่มีความสามารถด้านการแสดงศิลปวัฒนธรรมไทยจากโรงเรียนไทยรัฐวิทยา แต่งตั้งเป็นตัวแทน “ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย” มีวัตถุประสงค์เพื่อเดินทางเผยแพร่การแสดงศิลปวัฒนธรรมของไทยบนเวทีทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ในปี 2559 ที่ผ่านมา ยุวทูตวัฒนธรรม แอร์เอเชีย ได้มีโอกาสเดินทางเพื่อแสดงความสามารถ เช่น Thai festival in Singapore ระหว่างวันที่ 4-7 พฤษภาคม 2559 ณ สถานเอกอัครราชทูตไทย ประเทศสิงคโปร์ Thai festival in Ho Chi Minh ระหว่างวันที่ 1-6 สิงหาคม 2559 ณ สถานกงสุลไทย นครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม งานเปิดเส้นทางบินดอนเมือง- นครเวียงจันทน์ ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน - 1 กรกฎาคม 2559 ณ นครเวียงจันทน์ สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว

### 3.3 การส่งเสริมสิทธิมนุษยชนและความเท่าเทียมกัน

#### “AirAsia friendly design โครงการส่งเสริมอารยสถาปัตย์”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการการเดินทางโดยเครื่องบินซึ่งคำนึงถึงความเสมอภาคในการเดินทางกับบุคคลทุกกลุ่ม โดยร่วมมือกับมูลนิธิอารยสถาปัตย์ที่มีจุดมุ่งหมายเพื่อการรณรงค์ให้สังคมไทยทุกภาคส่วนได้ตระหนักถึงความสำคัญและนำไปสู่การปรับปรุงจัดทำสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้กับบุคคลทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม

อาทิ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ผู้ป่วยพักฟื้น สตรีมีครรภ์ และเด็กเล็กให้ตรงตามหลัก “อารยสถาปัตยกรรม” หรือหลักการออกแบบที่เป็นสากลและเป็นธรรมสำหรับคนทุกวัย ทุกสภาพร่างกายเพื่อคนทั้งมวล โดยกิจกรรมภายใต้โครงการ AirAsia friendly design ที่ดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง คือ การเน้นปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของสายการบินไทยแอร์เอเชียให้มีความพร้อมทั้งบุคลากรและสิ่งอำนวยความสะดวกในเส้นทางต่างๆ เพื่อความเท่าเทียมของบุคคลทุกกลุ่ม นอกจากนี้ยังมีกิจกรรมที่ร่วมรณรงค์และสร้างการรับรู้ให้หน่วยงานภาครัฐ เอกชนในท้องถิ่นได้ตระหนักรับรู้ถึงความจำเป็นในการปรับปรุงสถานที่ท่องเที่ยว อาคารราชการและพื้นที่สาธารณะให้เอื้ออำนวยกับคนทั้งมวล โดยในปี 2559 ได้ลงพื้นที่เป้าหมายเพื่อรณรงค์ในจังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูนและจังหวัดนครพนม ซึ่งถือเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศไทย

### 3.4 การสนับสนุนการเดินทางและทริปพิเศษเพื่อเยาวชนในพื้นที่ห่างไกล

#### “โครงการพาน้องท่องฟ้า”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการเรียนรู้ของเยาวชนไทย โดยเปิดโอกาสให้เยาวชนได้เดินทางเพื่อศึกษาเพิ่มพูนความรู้และทักษะเพื่อเป็นพื้นฐานที่ดีในการเติบโตเป็นอนาคตที่ดีของชาติ โดยในปี 2559 ได้จัดกิจกรรมโครงการพาน้องท่องฟ้า ดังต่อไปนี้ “โครงการพาน้องท่องฟ้ากับแอร์เอเชีย ตอน เด็กเอ๋ย เด็กดี บินสู่ประสบการณ์ดีๆ ที่ อุตะเกา” เชิญเยาวชนในพื้นที่ห่างไกลจากจังหวัดอุดรธานีและหนองคาย จำนวน 50 คน เปิดประสบการณ์ครั้งแรกกับการเดินทางโดยเครื่องบินและทัศนศึกษาเรียนรู้ ณ หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน สัตหีบ รวมถึงเรือหลวงจักรีนฤเบศร ระหว่างวันที่ 9-10 มกราคม 2559 และ “โครงการพาน้องท่องฟ้า ตามรอยพ่อ...ตอนพลังงานทดแทน” จัดเที่ยวบินพิเศษเส้นทางดอนเมือง-หาดใหญ่ เพื่อพาคณาจารย์และนักเรียนจากโรงเรียนราชประชานุเคราะห์ จากจังหวัดน่าน พิษณุโลกและสกลนคร ระดับชั้น ม.4-ม.6 พร้อมผู้บริหาร ร่วมศึกษาดูงานด้านพลังงานทดแทนไบโอดีเซลและเป็นการสืบสานงานในโครงการพระราชดำริน์ สถาบันวิจัยและพัฒนาพลังงานทดแทนจมน้ำมันปาล์มและพืชน้ำมัน มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา ระหว่างวันที่ 18-20 พฤศจิกายน 2559

### 3.5 โครงการ GREEN24

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งถือเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาขยะและสิ่งปฏิกูลที่เป็นผลมาจากการท่องเที่ยวซึ่งต้องการการบำรุงและรักษา เพื่อไม่ให้เกิดกระทบกับการท่องเที่ยวที่ถือเป็นรายได้สำคัญของประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐท้องถิ่นจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักและใส่ใจสิ่งแวดล้อมภายใต้ชื่อโครงการ GREEN24 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรณรงค์และปลูกจิตสำนึกที่ดีด้านการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมให้กับเยาวชนและประชาชนทั่วไปและเพื่อสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษา ให้เกิดเป็นเครือข่ายการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะสถานที่ท่องเที่ยว

ในปี 2559 โครงการ GREEN24 ได้จัดขึ้นใน 2 พื้นที่ คือ GREEN24 in Rayong ในวันที่ 29 มกราคม 2559 ณ ลานหินขาว หาดแม่รำพึง จ.ระยอง โดยมีกิจกรรมหลัก คือ การเก็บขยะบริเวณชายหาดแม่รำพึง โดยร่วมกับหน่วยงานท้องถิ่นและประชาชนชาวระยองกว่า 2,000 คน และ โครงการ GREEN24 in Pattaya ในวันที่ 7 พฤษภาคม 2559 ณ บริเวณชายหาดพัทยา เมืองพัทยา โดยร่วมมือกับเทศบาลเมืองพัทยาและประชาชนชาวพัทยาเก็บขยะบริเวณชายหาดพัทยาและอาสาสมัครพนักงานแอร์เอเชียร่วมดำเนินาเก็บขยะบริเวณเกาะสาก อ่าวพัทยา

#### 4. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่วัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถือเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมต่างๆ อย่างแท้จริง โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น

- การเช็คอินด้วยตนเอง ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาเตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่งสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การฝากสัมภาระด้วยตนเอง โดยผู้โดยสารสามารถพิมพ์ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน จากเครื่องเช็คอินอัตโนมัติ และนำกระเป๋าเข้ามาขึ้นน้ำหนัก และฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง โดยผ่านระบบการตรวจสอบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน ซึ่งในปี 2559 เริ่มให้บริการแล้วใน 2 ท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ก่อนจะขยายไปยังท่าอากาศยานอื่นๆ ในอนาคตต่อไป
- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ต้องการ เป็นต้น นอกจากนี้เรายังพัฒนาสินค้าและอาหารใหม่ๆ บนเที่ยวบินอยู่เสมอ รวมทั้งการจำหน่ายสินค้าท้องถิ่น เช่น ก๋วยเตี๋ยวปลาร้าจากจังหวัดพิษณุโลก มะม่วงหิมพานต์จากจังหวัดภูเก็ต เป็นต้น เพื่อช่วยในการสร้างและกระจายรายได้ให้กับสังคม
- บริการเที่ยวบินต่อรถและเรือ (Island Transfer - City Transfer) การเดินทางด้วยสายการบินไม่ได้จำกัดอยู่เพียงแค่สนามบินปลายทางที่สายการบินมีเที่ยวบินอีกต่อไป แต่ผู้โดยสารยังสามารถซื้อบัตรโดยสารครั้งเดียวจากต้นทางเพื่อเดินทางไปยังเกาะต่างๆ หรือเมืองต่างๆ นอกเหนือจากจุดบินของสายการบิน โดยสามารถซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินและบริการรถหรือเรือรับส่งไปยังจุดหมายปลายทางได้ในครั้งเดียว และสามารถขึ้นรถจากสนามบินปลายทางใกล้เคียงไปยังจุดหมายได้โดยสะดวก

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

#### 5. ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

##### นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสาร และเปิดเส้นทางใหม่ รวมถึงการเพิ่มความถี่ในเส้นทางเดิมที่ให้บริการอยู่แล้ว
- การสรรหาคัดเลือกพนักงาน โดยระบบความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส



- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์ การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

### การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แคมป์ต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัว 90% จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วย 4 โรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง และโรคไตวาย

### การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

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

### กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงาน หลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- กิจกรรมเพื่อสังคม พนักงานเป็นอาสาสมัครในกิจกรรมต่างๆ อาทิเช่น อาสาสมัครเพื่อลงไปช่วยพื้นที่ที่น้ำท่วม รวมถึงการบริจาคเงินและสิ่งของเพื่อช่วยเหลือครอบครัวพนักงานที่ประสบภัยทั้งภายในและต่างประเทศ การเป็นอาสาสมัครในชุมชน เช่น การสอนหนังสือเด็ก การบำเพ็ญประโยชน์ที่บ้านพักพิงสุนัข เป็นต้น
- กิจกรรมครบรอบวันเกิดบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน เป็นต้น
- การแข่งขันฟุตบอลประเพณีภายในแอร์เอเชีย (Allstars Regional Futsal Tournament 2016) ณ สนามแกรนด์ ซอคเกอร์โปร กรุงเทพ ที่แอร์เอเชีย เราเรียกพนักงานทุกคนว่า Allstars ซึ่งเราได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งในออฟฟิศและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศและต่างประเทศได้มีโอกาสพบปะ สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดจนไปจนถึงความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสายการบินแอร์เอเชียของเรา
- แอร์เอเชียออลสตาร์สำนึกในพระมหากรุณาธิคุณพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช ร่วมใจทำความดีโดยการร่วมเก็บขยะบริเวณท้องสนามหลวงเวลา 20.00-21.30น. ระหว่างวันที่ 26 - 28 ตุลาคม 2559 โดยมีตัวแทนอาสาสมัครจากพนักงานจากทั่วประเทศเข้าร่วม

### 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

### หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

### **การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ**

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

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

- หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training) เพื่อให้พนักงานทุกคนเข้าใจในหลักการและมาตรฐานขั้นต่ำที่พนักงานทุกคนจะต้องถือปฏิบัติเพื่อป้องกันมิให้เกิดความกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- หลักสูตรการป้องกันการทุจริต (Fraud Awareness Training) เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกัน และการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อพนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันแล้วการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอร์รัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัทอีกด้วย

### **ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน**

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2016 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการมุ่งเน้นเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย "Safety Culture" ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2559) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 97.27 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2559 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 100
- กิจกรรม "ทัก ชม เตือน" มุ่งเน้นให้พนักงาน หัวหน้างานทุกคนกล่าวชมเชยเมื่อพบการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย รวมถึงเตือนซึ่งกันและกันเมื่อพบการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้หัวหน้างานและพนักงานร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานอย่างปลอดภัย
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตรายหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2559 ที่ผ่านมาพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 48 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดของ ICAO
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบตามแผนฉุกเฉิน ท่าอากาศยานดอนเมือง (DMK-EMEX16) กรณีอากาศยานถูกขู่วางระเบิด เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริง และยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบิน
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ

- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุก เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2559 อยู่ที่ 0.45 ต่อ 1000 เที่ยวบินขาออก โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวลดลงจากปี 2558 และปี 2557 ซึ่งอยู่ที่ 0.47 และ 0.49 ตามลำดับ

## 6. นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2559 ที่ผ่านมาริชิตไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

### 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 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจและส่งเสริมให้บุคลากรปฏิบัติหน้าที่ภายใต้กฎหมายหรือข้อกำหนดที่เกี่ยวกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ไม่ว่าจะเป็นเครื่องหมายการค้า สิทธิบัตร ลิขสิทธิ์ ความลับทางการค้า และทรัพย์สินทางปัญญาด้านอื่นที่กฎหมายกำหนด อาทิเช่น การใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่มีลิขสิทธิ์ถูกต้อง โดยโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทุกชนิดจะต้องผ่านการตรวจสอบและลงโปรแกรมโดยฝ่ายเทคโนโลยีสารสนเทศเท่านั้น การส่งเสริมให้พนักงานตรวจสอบผลงานหรือข้อมูลที่ใช้ในการปฏิบัติงานว่าไม่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น เป็นต้น

## 8. นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ กระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การตัดสินใจบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ 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 และพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการหรือยอมรับ การทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และให้มีการสอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริต คอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอ ตลอดจนทบทวนการกำหนดบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง รวมถึง แนวทางการปฏิบัติ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

### บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุน การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้าน การทุจริตคอร์รัปชัน

2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการ ควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริต ที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินกิจการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและ ตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การ ส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบ ภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริต ที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการ ตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

### แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม

2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทย แอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบ ข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบ เกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้

3. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสใน เรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่ กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy

4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทาง วินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

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

6. การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติตามด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

#### การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องมาจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียกรับเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

#### การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มีเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

#### การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

#### เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบถาม การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

#### การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีที่ต้องสงสัย



และมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2559 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับ การทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการใช้ระบบการควบคุมภายในที่ดี

#### การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. 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 เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัท และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบ และทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2559 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

### หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏตามเอกสารแนบ 3

## หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

## การบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

## หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

## กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้
  - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะกรรมการ รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริหารอย่างสม่ำเสมอ
- 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 Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) ดังนี้

1. พิจารณาไตร่ตรองถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสบอยู่หรือคาดว่าจะประสบโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหาย หรือที่เชื่ออำนาจต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม 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 เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิภาพที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น

4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจุบันความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

## 12. รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558 สามารถสรุปได้ดังนี้

### 1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น</p> <p><b>การกำหนดราคา</b> ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<p>1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB</p> <p>1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA</p>	4,464,436,638	3,287,360,724	
(3) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	22,979,810	204,266,032	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
			ปี 2559	ปี 2558		
(4) AirAsia X Berhad (AAX)	AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	ลูกหนี้รับแทน – AAI	79,915,042	54,621,092		
		1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	437,159,113	726,029,652		
	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	ลูกหนี้รับแทน – AAX	1,163,861,281	710,181,439		
		1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	110,865,283	9,146,025		
	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	ลูกหนี้รับแทน – TAAX	37,321,054	9,146,025		
		1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	25,088,024	7,802,037		
	(5) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายรศพลฐ์ แบเลเวิลด์ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส	ลูกหนี้รับแทน – PAA	1,793,373	8,142,366	
			1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,490,513	776,010	
		ลูกหนี้รับแทน – IAAX	6,260,922	778,867		
		1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	2,706	-		
		ลูกหนี้รับแทน – AAJ	2,751	-		

บุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(6) AirAsia Inc. (PAA)	ชิส เพอร์นานเดส และ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายบรรพพลฐ์ แบเลเวิลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 46 นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายคา มารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49 PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้น ทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสาย การบินราคาประหยัดใน ประเทศฟิลิปปินส์	1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน – AAB	1,567,141,413	1,252,622,431	
		1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน – IAA	263,239,340	671,997,246	
		1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน – AAX	325,789,037	273,906,167	
		1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน – TAAX	205,470,973	198,454,318	
		1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน PAA เจ้าหนี้รับแทน – PAA	595,197,544	463,444,941	
		1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน AAI	1,074,750,025	468,843,406	
			1,314,965,723	1,022,277,161	
			97,219,343	311,508,819	
			42,241,513	19,990,991	
			13,178,430	19,909,276	
			3,207,657	551,921	



บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด พิสัยไกลในประเทศ อินโดนีเซีย	เจ้าหนี้รับแทน – AAI 1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX เจ้าหนี้รับแทน – IAAX	3,907,007 90,197,843 49,863,663	554,965 11,050,311 9,366,815	
(8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น				

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการให้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้น เป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรวจค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	<b>2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAB	424,749,556	467,754,403	<b>การกำหนดราคา:</b> การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการบินส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
(3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอวานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส	<b>2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA</b> ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – IAA	65,780,399	354,706,978	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
			7,862,000	15,213,622	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
			9,496,595	26,029,914	

บุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(4) Thai AirAsia X (TAAX)	เฟอร์นันเดส และนาย คามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAX	5,741,540	10,386,424	
		2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน TAAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – TAAX	18,909,862	12,102,608	
	TAAX มีกรรมกรร่วมกัน กับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายบรรคพลฐ์ แบเล เว็ลด์ นายแอนโทนี่ ฟราน ซิส เฟอร์นันเดส และ นายคามารูติน บิน เมอรานัน	2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน PAA ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – PAA	110,737,982	63,980,371	
		2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAI ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAI	4,437,172	51,701,243	
	นายบรรคพลฐ์ แบเลเว็ลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 46	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน IAAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – IAAX	506,632	4,262,995	
		2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAJ ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAJ	278,724	4,335,942	
	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนาย คามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures	2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAI ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAI	93,732	84,613	
		2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน IAAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – IAAX	141,572	85,071	
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAJ ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAJ	181,686	48,393		
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAJ ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAJ	176,322	48,395		
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAJ ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAJ	149,185	-		
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAJ ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAJ	150,295	-		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(5) AirAsia Inc. (PAA)	Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAE ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – AAE	3,064,299	-	
			3,064,299	-	
	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน TIMB ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – TIMB	-	8,520,107	
			-	8,520,107	
(6) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน THT ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – THT	-	-	
			252,278	-	
		2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน THSB ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – THSB	-	-	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน TTSB ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – TTSB	3,422,430	-	
			242,550	-	
		2.14 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย – AAB	968,091,901	477,282,630	
			45,582,117	505,733,447	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(8) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น	2.15 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – IAA	25,324,517	29,324,991	
		2.16 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – AAI	25,140,314	37,662,103	
		2.17 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – AAX	13,655,603	2,464,274	
		2.18 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – TAAX	17,796,623	3,857,667	
(9) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทางสำรองที่พักหรือบริการหรือดำเนินธุรกิจกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง	2.17 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – AAX	57,745,112	7,153,151	
		2.18 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – TAAX	45,317,036	6,443,711	
		2.19 PAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – PAA	21,714	-	
(10) Tune Insurance Malaysia Berhad	TIMB, THT, THSB, TTSB มีกรรมกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน	2.20 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ที่ตรงจ่าย – AAE	-	-	
			103,686	-	
			10,118,904	-	
			10,118,904	-	

บุคคลที่อาจมี ความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(11) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co.,Ltd (THT)	คือ นายแอนโทนี่ ฟราน ซิส เพอร์นานเดส และ นายคามารูดิน บิน เมอรานัน				
(12) Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd (THSB)					
(13) Tune Talk Sdn Bhd (TTSB)					

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีของบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชียและบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			<b>อัตราดอกเบี้ย:</b> อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2558 และปี 2559
(3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	63,890	2,428,781	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	-	12,120,810	
		3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI	1,116,643	1,520,462	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	2,686,674	1,506,600	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเตส และนายคา มารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	3.1.3 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX	12,055,944 - 22,450,800	10,493,465 - 10,397,804	



4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 31 ลำ และ 30 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 และ 2558) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p><b>ค่าเช่าเครื่องบิน</b></p> <p>เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน</p> <p>เจ้าหนี้เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM</p>	<p>4,464,646,976</p> <p>741,346,452</p> <p>-</p>	<p>4,147,355,311</p> <p>748,209,343</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต</p> <p><b>การกำหนดอัตราค่าเช่า:</b></p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p>

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน <b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน</b> เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	2,075,044,788 157,511,059	1,527,210,017 438,655,270	<p>เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน</p> <p><b>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:</b> ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB</p> <p><b>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</b></p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB</p>	161,996,712	133,141,805	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ</p> <p><b>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:</b></p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
			43,580,513	61,126,350	

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB และ IAA การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชีย และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก
		<b>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์</b>	94,646,211	244,699,899	
		เจ้าหน้าที่ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	8,009,669	63,542,936	
		เจ้าหน้าที่ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - IAA	49,496		
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศ อินโดนีเซีย				<p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB  <b>ค่าบริหารจัดการ</b> เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB	17,012,300 4,320,300	16,595,132 7,225,188	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคลากรด้านบัญชีการเงินกับ IAA  9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	-  -	-  15,780,057	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม  <u>การกำหนดราคา:</u> ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา  <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน  <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2556

10. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร) ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p><b>ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</b></p> <p>เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>312,271,224</p> <p>(60,449,953)</p> <p>17,829,400</p>	<p>1,298,054,586</p> <p>748,646,841</p> <p>17,961,650</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p><b>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน):</b> กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

11. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE</p> <p><b>ค่าฝึกอบรมนักบิน</b></p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE</p>	<p>140,718,558</p> <p>5,844,496</p>	<p>119,707,049</p> <p>7,396,530</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจ ศูนย์ฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b></p> <p>อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>



12. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB  <b>ค่าเครื่องหมายการค้า</b> เจ้าหน้าที่เครื่องหมายการค้า-AAB	329,957,862  77,736,346	307,867,500  230,543,203	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement)  <b>การกำหนดราคา:</b> ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
(2) Permpoonsub Broker Co.,Ltd. (Permpoonsub)	Permpoonsub มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub	<p>13.1 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย</p> <p>รายได้ค่าบริหารจัดการ</p> <p>เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย</p> <p>13.2 รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัยของ Permpoonsub</p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัย</p> <p>รายได้ค่าบริหารจัดการ</p> <p>เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย</p>	<p>15,363,917</p> <p>3,840,980</p> <p>1,833,297</p>	<p>10,053,723</p> <p>2,513,431</p> <p>-</p> <p>157,313,730</p> <p>29,360,381</p> <p>13,466,117</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b></p> <p>ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB, Permpoonsub และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(3) Great Fortune Broker Co., Ltd (GFB)	GFB มีกรรมการ ร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้น ทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 49 ใน GFB	13.3 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่า เบี้ยประกันภัยของ GFB ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	41,832,516 6,978,401 51,472,225	- - -	

14. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV  ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAV	25,000,000 6,687,500	25,000,000 -	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

15. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd.	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS	AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย  AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา			AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2559 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
(2) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	15.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS  15.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB เจ้าหน้าที่ค่าบริการด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	29,856,205  13,625,403  6,843,520  4,136,261	37,644,887  12,428,723  -  -	การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา  การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน  ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

16. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
			ปี 2559	ปี 2558		
(1) Think Big Digital Sdn Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			<p>TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>	
			ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	38,406,855		10,758,306
			เจ้าหน้าที่ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า – TBD	25,708,201		10,758,306
			รายได้ค่าตัวโดยสาร	16,974,319		8,759,578
			ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	13,909,523		8,759,578

17. รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากรบนเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ (KPM)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับค่าคอมมิชชั่นรายเดือนจาก KPM สำหรับการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของบจ. ไทยแอร์เอเชีย  <b>รายได้ค่านายหน้าจากการขายสินค้าปลอดอากร</b> ลูกหนี้ค่านายหน้า - KPM	4,535,865  1,761,835	-  -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้สิทธิ KPM ดำเนินการบริหารจัดการการขายสินค้าปลอดอากรบนเที่ยวบินระหว่างประเทศของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งดำเนินการขายโดยลูกเรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการแก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินในเที่ยวบินต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย KPM จะจ่ายค่าคอมมิชชั่นรายเดือนให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าคอมมิชชั่นเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

18. เงินค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) บจ คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล (KPI)	ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์ ร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุน สโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตีและโครงการ Leicester City International Academy  ค่าธรรมเนียมสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี  เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมสนับสนุน สโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตี	31,788,130	-	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การสนับสนุนสโมสรฟุตบอลเลสเตอร์ซิตีและโครงการ Leicester City International Academy ในการคัดสรร นักเตะฟุตบอลเยาวชนไทย เข้าร่วมโครงการเพื่อพัฒนาฝีเท้าและฝึกฝนทักษะ กีฬาฟุตบอลที่สโมสร Leicester City ประเทศอังกฤษ  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ



19. ซื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารูดีน บิน เมอรานัน ซึ่งเป็นกรรมการของ TAA เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) ผ่าน Tune talk international sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่ง Tune talk international sdn. Bhd. (Malaysia) ถือหุ้นร้อยละ 48 ใน Tune Talk (Thailand) Limited	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>ซื้อสินค้า</b> เจ้าหน้าที่ซื้อสินค้า Tune Talk	6,355,800  706,200		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้า ได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>การกำหนดราคา:</b> - อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

20. รายได้ค่าโดยสาร

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2559	ปี 2558	
<p>กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ ที่เป็นสมาชิกในการซื้อตั๋วโดยสารกับสายการบินแอร์เอเชีย ได้แก่</p> <p>(1) บจ คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล</p> <p>(2) บจ คิง เพาเวอร์ ดีวตี้ฟรี จำกัด</p> <p>(3) บจ คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี จำกัด</p> <p>(4) บจ คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด</p> <p>(5) บจ คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเมนท์ จำกัด</p>	<p>ครอบครัวศรีวัฒนประภา เป็นผู้บริหารกลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์ และเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน AAV ซึ่ง AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAV ถือหุ้นร้อยละ 55</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์</p> <p><b>รายได้ค่าโดยสาร</b></p> <p>ลูกหน้กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์</p>	542,641	88,058	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการดำเนินการจองตั๋วโดยสารในรูปแบบสมาชิกองค์กร แก่กลุ่มบริษัท คิง เพาเวอร์</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b></p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป</p>

## ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

## มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจจะเกิดขึ้น 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 จัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 2558 และ 2559 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

##### สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 2558 และ 2559 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไขว่า งบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ตารางสรุปงบการเงินรวมปี 2557-2559 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบการแสดงผลฐานะการเงินรวมสำหรับปี 2557-2559 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2557		ตรวจสอบปี 2558		ตรวจสอบปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,789.1	9.7	6,122.8	11.6	4,661.3	8.2
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค้าประกัน	6.1	0.0	358.7	0.7	1.6	0.0
เงินลงทุนระยะสั้น	1,492.7	3.0	1,109.2	2.1	2,069.8	3.7
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10.5	0.0	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	631.0	1.3	439.2	0.8	446.0	0.8
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	68.2	0.1	326.2	0.6	804.8	1.4
สินค้าคงเหลือ	96.8	0.2	94.0	0.2	118.2	0.2
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	271.0	0.5	315.7	0.6	323.1	0.6
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	86.8	0.2	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	40.3	0.1	63.3	0.1	334.8	0.6
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>7,492.5</b>	<b>15.1</b>	<b>8,829.2</b>	<b>16.7</b>	<b>8,759.6</b>	<b>15.5</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค้าประกัน	171.2	0.3	6.4	0.0	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	1,299.3	2.6	13.3	0.0	11.9	0.0
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	-	1,066.4	2.0	2,665.5	4.7
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - สุทธิ	16,033.3	32.4	18,216.1	34.5	20,425.4	36.1
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	14,868.0	30.0	14,868.5	28.1	14,871.5	26.3
ค่าความนิยม	8,824.8	17.8	8,824.8	16.7	8,824.8	15.6
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	812.7	1.6	1,001.8	1.9	1,040.7	1.8
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>42,009.3</b>	<b>84.9</b>	<b>43,997.3</b>	<b>83.3</b>	<b>47,839.8</b>	<b>84.5</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>49,501.8</b>	<b>100.0</b>	<b>52,826.5</b>	<b>100.0</b>	<b>56,599.4</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เจ้าหนี้การค้า	175.2	0.4	335.8	0.6	489.0	0.9
เจ้าหนี้อื่น	192.2	0.4	194.6	0.4	340.9	0.6
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	472.7	1.0	917.9	1.7	430.8	0.8

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2557		ตรวจสอบปี 2558		ตรวจสอบปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รับล่วงหน้า	4,629.2	9.4	4,030.2	7.6	4,238.1	7.5
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,372.4	2.8	1,516.6	2.9	1,890.2	3.3
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	559.7	1.0
หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	959.0	1.9	1,261.4	2.4	1,231.8	2.2
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	64.1	0.1	40.0	0.1	89.6	0.2
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>7,864.8</b>	<b>15.9</b>	<b>8,296.5</b>	<b>15.7</b>	<b>9,270.1</b>	<b>16.4</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	-	1,273.0	2.2
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,118.0	22.5	12,775.4	24.2	12,390.7	21.9
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ	3,345.6	6.8	3,502.5	6.6	3,290.4	5.8
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	157.5	0.3	168.9	0.3	255.0	0.5
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>14,621.1</b>	<b>29.5</b>	<b>16,446.9</b>	<b>31.1</b>	<b>17,209.1</b>	<b>30.4</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>22,485.9</b>	<b>45.4</b>	<b>24,743.4</b>	<b>46.8</b>	<b>26,479.2</b>	<b>46.8</b>
<b>ส่วนของเจ้าของ</b>						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	485.0	1.0	485.0	0.9	485.0	0.9
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,599.8	5.3	2,599.8	4.9	2,599.8	4.6
กำไร(ขาดทุน)สะสม						
ทุนสำรองตามกฎหมาย	-	-	26.5	0.1	48.5	0.1
ยังไม่ได้จัดสรร	16,449.4	33.2	17,031.1	32.2	18,137.2	32.0
<b>รวมส่วนของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่</b>	<b>19,534.2</b>	<b>39.5</b>	<b>20,142.4</b>	<b>38.1</b>	<b>21,270.5</b>	<b>37.6</b>
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	7,481.7	15.1	7,940.8	15.0	8,849.7	15.6
<b>รวมส่วนของผู้เป็นเจ้าของ</b>	<b>27,015.9</b>	<b>54.6</b>	<b>28,083.2</b>	<b>53.2</b>	<b>30,120.2</b>	<b>53.2</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้เจ้าของ</b>	<b>49,501.8</b>	<b>100.0</b>	<b>52,826.5</b>	<b>100.0</b>	<b>56,599.4</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2557-2559 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2557 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบปี 2558 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบปี 2559 <sup>(1)</sup>	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25,355.5	96.5	29,507.3	96.9	32,400.6	97.8
ต้นทุนขายและการให้บริการ	(23,707.7)	(90.2)	(25,315.1)	(83.1)	(26,687.8)	(80.6)
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,647.9</b>	<b>6.3</b>	<b>4,192.2</b>	<b>13.8</b>	<b>5,712.8</b>	<b>17.2</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	126.0	0.5	-	-	-	-
รายได้อื่น	793.8	3.0	956.3	3.1	729.7	2.2
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>2,567.6</b>	<b>9.8</b>	<b>5,148.5</b>	<b>16.9</b>	<b>6,442.5</b>	<b>19.4</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,180.1)	(4.5)	(1,494.0)	(4.9)	(1,507.5)	(4.6)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(744.8)	(2.8)	(883.4)	(2.9)	(1,128.6)	(3.4)
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	(204.8)	(0.7)	(79.5)	(0.2)
<b>กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>642.8</b>	<b>2.4</b>	<b>2,566.4</b>	<b>8.4</b>	<b>3,726.9</b>	<b>11.2</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(312.8)	(1.2)	(457.1)	(1.5)	(520.8)	(1.6)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>330.0</b>	<b>1.3</b>	<b>2,109.3</b>	<b>6.9</b>	<b>3,206.1</b>	<b>9.7</b>
ภาษีเงินได้	1.3	0.0	(151.1)	(0.5)	191.5	0.6
<b>กำไรสุทธิสำหรับปี</b>	<b>331.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1,958.3</b>	<b>6.4</b>	<b>3,397.6</b>	<b>10.3</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
การวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	11.7	0.0	29.2	0.1	(43.1)	(0.1)
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(2.3)	(0.0)	(5.8)	(0.0)	8.6	0.0
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>340.6</b>	<b>1.3</b>	<b>1,981.6</b>	<b>6.5</b>	<b>3,363.1</b>	<b>10.2</b>
<b>การแบ่งปันกำไรสุทธิ</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่	183.2	0.7	1,078.5	3.5	1,869.5	5.6
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	148.1	0.6	879.8	2.9	1,528.1	4.6
<b>การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่	188.3	0.7	1,091.3	3.6	1,850.5	5.6
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม	152.3	0.6	890.3	2.9	1,512.6	4.6
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)</b>	<b>0.0378</b>		<b>0.2224</b>		<b>0.3855</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

**งบกระแสเงินสดรวมสำหรับปี 2557-2559 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบปี 2557	ตรวจสอบปี 2558	ตรวจสอบปี 2559
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษีเงินได้	330.0	2,109.3	3,206.1
<b>รายการปรับปรุง</b>			
หนี้สูญ	-	-	0.2
ค่าเสื่อมราคา	817.9	1,122.3	1,177.3
ค่าตัดจำหน่าย	5.7	4.6	5.0
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	122.9	401.5	118.1
ขาดทุนจากการด้อยค่า	-	19.8	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์	(0.3)	1.5	(1.7)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	36.2	42.2	44.5
(กำไร)ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	48.3	682.1	(112.9)
กำไรสุทธิจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	(13.4)	(0.0)	-
ต้นทุนทางการเงิน	312.8	457.1	520.9
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(168.3)	(118.6)	(76.4)
	1,491.8	4,721.8	4,881.1
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	91.4	98.8	(7.5)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	23.3	(258.7)	(476.0)
สินค้าคงเหลือ	(6.6)	(17.0)	(24.1)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(50.0)	(446.2)	(125.5)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(8.1)	86.8	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	5.4	(16.3)	(265.1)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.0	(189.1)	(38.9)
เจ้าหนี้การค้า	22.2	160.6	153.2
เจ้าหนี้อื่น	68.0	2.4	146.3
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(34.1)	447.2	(487.1)
รายได้รับล่วงหน้า	330.1	(599.0)	207.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(33.8)	82.9	337.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	31.6	(24.1)	49.6
<b>เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	1,936.0	4,050.1	4,351.0



(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2557	ตรวจสอบ ปี 2558	ตรวจสอบ ปี 2559
ภาษีเงินได้จ่าย	(121.1)	(6.6)	(18.4)
ดอกเบี้ยรับ	34.1	31.8	50.6
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	-	(1.6)	(1.6)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>1,849.0</b>	<b>4,073.7</b>	<b>4,381.6</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	175.2	(185.3)	351.7
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,955.9	413.1	(943.9)
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง	1,035.4	10.5	-
เงินลงทุนระยะยาวลดลง (เพิ่มขึ้น)	(1.7)	1,295.1	1.5
เงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	(1,066.4)	(1,599.2)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	1.1	1.9	153.5
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(1,266.1)	(814.9)	(766.7)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(5.0)	(5.1)	(8.1)
ดอกเบี้ยรับ	130.5	167.6	25.6
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก(ใช้ไปใน)กิจกรรมลงทุน</b>	<b>2,025.4</b>	<b>(183.6)</b>	<b>(2,785.6)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	2,000.0
เงินสดจ่ายเพื่อค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	-	-	(2.4)
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	-	(1,931.8)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(704.5)	(1,059.1)	(1,142.8)
เงินสดจ่ายภายใต้เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	(165.0)
เงินปันผลจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท	-	(483.1)	(722.4)
เงินปันผลจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย	-	(431.2)	(603.7)
ดอกเบี้ยจ่าย	(326.3)	(555.6)	(530.0)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,030.8)</b>	<b>(2,529.1)</b>	<b>(3,098.1)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น(ลดลง)สุทธิ</b>	<b>2,843.6</b>	<b>1,361.0</b>	<b>(1,502.1)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	1,958.6	4,789.1	6,122.8
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(13.1)	(27.3)	40.7
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี</b>	<b>4,789.1</b>	<b>6,122.8</b>	<b>4,661.4</b>

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม			
	ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	1.0	1.1	0.9
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.9	0.9	0.8
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด <sup>(4)</sup>	เท่า	0.2	0.5	0.5
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	37.4	55.1	73.2
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	9.6	6.5	4.9
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	253.5	265.2	251.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.4	1.4	1.4
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	144.5	99.1	64.7
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.5	3.6	5.6
Cash Cycle	วัน	8.5	4.3	0.8
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	6.5	14.2	17.6
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	2.5	8.7	11.5
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร <sup>(4)</sup>	ร้อยละ	287.7	158.7	117.6
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	0.7	3.7	5.8
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	0.9	5.4	9.0
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	0.4	2.1	3.4
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	7.4	12.9	15.8
อัตราภาระหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.6	0.6	0.6
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Poicy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.2	1.2	1.2
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>(4)</sup>	เท่า	6.9	10.2	9.0
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>(3,4,5)</sup> (Cash Basis)	เท่า	0.8	0.9	0.7
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	45	39

(1) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) จำนวนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน / (การจ่ายชำระหนี้สิน + รายจ่ายลงทุน + ดอกเบี้ยจ่าย + ชื้อสินทรัพย์ + เงินปันผลจ่าย)

(4) จัดประเภทเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในงบกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานมาอยู่กิจกรรมการลงทุน

(5) รวมเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระหนี้ให้แก่สถาบันการเงินรายเดิมสำหรับการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนกำหนด(Refinance)

### 13.1.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 2558 และ 2559 โดยมี นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบี เอเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

#### สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอเอส จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 2558 และ 2559 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา  
งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2557		ตรวจสอบ ปี 2558		ตรวจสอบ ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	4,783.4	18.6	6,071.4	20.9	4,549.2	13.9
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	6.1	0.0	358.7	1.2	1.6	0.0
เงินลงทุนระยะสั้น	1,492.7	5.8	1,109.2	3.8	2,069.8	6.3
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	10.5	0.0	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น-สุทธิ	631.0	2.5	439.2	1.5	445.1	1.4
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	68.2	0.3	326.2	1.1	804.8	2.5
สินค้าคงเหลือ	75.6	0.3	92.6	0.3	118.2	0.4
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	270.0	1.1	314.8	1.1	322.2	1.0
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ-สุทธิ	86.8	0.3	-	-	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	39.4	0.2	61.7	0.2	332.7	1.0
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>7,463.8</b>	<b>29.1</b>	<b>8,773.8</b>	<b>30.2</b>	<b>8,643.6</b>	<b>26.4</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน	171.2	0.7	6.4	0.0	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	1,297.8	5.1	11.8	0.0	10.4	0.0
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	-	1,066.4	3.7	2,665.5	8.1
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	15,932.4	62.0	18,135.1	62.5	20,363.1	62.2
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	11.5	0.0	12.2	0.0	15.5	0.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	812.7	3.2	1,001.8	3.5	1,040.7	3.2
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>18,225.5</b>	<b>70.9</b>	<b>20,233.8</b>	<b>69.8</b>	<b>24,095.2</b>	<b>73.6</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>25,689.3</b>	<b>100.0</b>	<b>29,007.6</b>	<b>100.0</b>	<b>32,738.8</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เจ้าหนี้การค้า	175.2	0.7	335.8	1.2	489.0	1.5
เจ้าหนี้อื่น	192.2	0.7	194.6	0.7	340.3	1.0
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	472.7	1.8	917.9	3.2	437.5	1.3
รายได้รับล่วงหน้า	4,629.2	18.0	4,030.2	13.9	4,238.1	12.9

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2557		ตรวจสอบ ปี 2558		ตรวจสอบ ปี 2559	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,371.4	5.3	1,515.0	5.2	1,888.0	5.8
เงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	559.7	1.7
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึง กำหนดชำระภายในหนึ่งปี	959.0	3.7	1,261.4	4.3	1,231.8	3.8
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	61.3	0.2	39.2	0.1	38.9	0.1
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>7,861.0</b>	<b>30.6</b>	<b>8,294.2</b>	<b>28.6</b>	<b>9,223.3</b>	<b>28.2</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	-	-	1,273.0	3.9
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	11,118.0	43.3	12,775.4	44.0	12,390.7	37.8
หนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชี - สุทธิ	351.8	1.4	511.9	1.8	307.4	0.9
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	157.5	0.6	168.9	0.6	255.0	0.8
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>11,627.3</b>	<b>45.3</b>	<b>13,456.3</b>	<b>46.4</b>	<b>14,226.1</b>	<b>43.5</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>19,488.3</b>	<b>75.9</b>	<b>21,750.5</b>	<b>75.0</b>	<b>23,449.4</b>	<b>71.6</b>
<b>ส่วนของเจ้าของ</b>						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	435.6	1.7	435.6	1.5	435.6	1.3
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	2,628.8	10.2	2,628.8	9.1	2,628.8	8.0
กำไรสะสม						
ทุนสำรองตามกฎหมาย	-	-	43.6	0.2	43.6	0.1
ยังไม่ได้จัดสรร	3,136.6	12.2	4,149.2	14.3	6,181.4	18.9
<b>รวมส่วนของเจ้าของ</b>	<b>6,201.0</b>	<b>24.1</b>	<b>7,257.1</b>	<b>25.0</b>	<b>9,289.4</b>	<b>28.4</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของเจ้าของ</b>	<b>25,689.3</b>	<b>100.0</b>	<b>29,007.6</b>	<b>100.0</b>	<b>32,738.8</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2557 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบปี 2558 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบปี 2559 <sup>(1)</sup>	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและการให้บริการ	25,355.5	96.5	29,507.3	96.9	32,400.6	97.8
ต้นทุนขายและการให้บริการ	(23,694.7)	(90.2)	(25,298.8)	(83.0)	(26,672.0)	(80.5)
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>1,660.8</b>	<b>6.3</b>	<b>4,208.5</b>	<b>13.8</b>	<b>5,728.6</b>	<b>17.3</b>
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	126.0	0.5	-	-	-	-
รายได้อื่น	793.2	3.0	955.3	3.1	729.0	2.2
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>2,580.0</b>	<b>9.8</b>	<b>5,163.8</b>	<b>17.0</b>	<b>6,457.6</b>	<b>19.5</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,180.1)	(4.5)	(1,494.0)	(4.9)	(1,507.5)	(4.6)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(747.1)	(2.8)	(862.7)	(2.8)	(1,125.5)	(3.4)
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	-	(204.8)	(0.7)	(79.5)	(0.2)
<b>กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>652.8</b>	<b>2.5</b>	<b>2,602.4</b>	<b>8.5</b>	<b>3,745.1</b>	<b>11.3</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(312.8)	(1.2)	(457.1)	(1.5)	(520.8)	(1.6)
<b>กำไรก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>340.1</b>	<b>1.3</b>	<b>2,145.3</b>	<b>7.0</b>	<b>3,224.3</b>	<b>9.7</b>
ภาษีเงินได้	(4.8)	(0.0)	(154.3)	(0.5)	183.9	0.6
<b>กำไรสุทธิสำหรับปี</b>	<b>335.3</b>	<b>1.3</b>	<b>1,991.0</b>	<b>6.5</b>	<b>3,408.2</b>	<b>10.3</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
การวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพัน	11.7	0.0	29.2	0.1	(43.1)	(0.1)
ผลประโยชน์พนักงาน						
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(2.3)	(0.0)	(5.8)	(0.0)	8.6	0.0
<b>กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>344.6</b>	<b>1.3</b>	<b>2,014.4</b>	<b>6.6</b>	<b>3,373.8</b>	<b>10.2</b>
<b>กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาทต่อหุ้น)</b>	<b>7.70</b>		<b>45.71</b>		<b>78.25</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและการให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2557	ตรวจสอบ ปี 2558	ตรวจสอบ ปี 2559
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไรก่อนภาษีเงินได้	340.1	2,145.3	3,224.3
<b>รายการปรับปรุง</b>			
หนี้สูญ	-	-	0.2
ค่าเสื่อมราคา	798.7	1,102.3	1,158.6
ค่าตัดจำหน่าย	5.5	4.4	4.8
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	120.7	399.5	115.8
(กำไร)ขาดทุนจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุง	(0.3)	1.5	(1.7)
อาคารเช่า และอุปกรณ์			
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	36.2	42.2	44.5
(กำไร)ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	48.2	682.1	(112.9)
กำไรสุทธิจากการปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนในกองทุน	(13.4)	(0.0)	-
ส่วนบุคคล			
ต้นทุนทางการเงิน	312.8	457.1	520.9
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(168.3)	(118.6)	(76.0)
	1,480.3	4,715.8	4,878.5
<b>การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน</b>			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	91.4	98.8	(6.7)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	23.3	(258.7)	(476.1)
สินค้าคงเหลือ	(6.6)	(17.0)	(25.6)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(47.7)	(444.3)	(123.1)
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	(8.1)	86.8	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	6.3	(16.4)	(265.2)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	5.0	(189.1)	(38.9)
เจ้าหนี้การค้า	22.2	160.6	153.2
เจ้าหนี้อื่น	68.0	2.4	145.7
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(34.1)	447.2	(480.4)
รายได้รับล่วงหน้า	330.1	(599.0)	207.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	(34.4)	82.4	336.5
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	37.0	(22.1)	(0.3)
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	1,932.5	4,047.4	4,305.5

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2557	ตรวจสอบ ปี 2558	ตรวจสอบ ปี 2559
ภาษีเงินได้จ่าย	(121.1)	(5.9)	(17.8)
ดอกเบี้ยรับ	34.1	31.8	50.2
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	-	(1.6)	(1.6)
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>1,845.4</b>	<b>4,071.7</b>	<b>4,336.3</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	175.2	(185.3)	351.7
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,955.9	413.1	(943.9)
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง (เพิ่มขึ้น)	1,035.4	10.5	-
เงินลงทุนระยะยาวลดลง (เพิ่มขึ้น)	(1.7)	1,295.1	1.5
เงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน		(1,066.4)	(1,599.2)
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	1.1	1.9	153.5
เงินสดจ่ายเพื่อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(1,266.1)	(814.9)	(766.7)
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(5.0)	(5.1)	(8.1)
ดอกเบี้ยรับ	130.5	167.6	25.6
<b>เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน</b>	<b>2,025.4</b>	<b>(183.6)</b>	<b>(2,785.6)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	2,000.0
เงินสดจ่ายเพื่อค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	-	-	(2.4)
เงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	-	(1,931.8)
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(704.5)	(1,059.1)	(1,142.8)
เงินสดจ่ายภายใต้เงินกู้ยืมระยะยาว	-	-	(165.1)
ดอกเบี้ยจ่าย	(326.3)	(555.6)	(530.0)
เงินปันผลจ่าย	-	(958.2)	(1,341.5)
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,030.8)</b>	<b>(2,572.9)</b>	<b>(3,113.6)</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>2,840.0</b>	<b>1,315.2</b>	<b>(1,562.9)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	1,956.6	4,783.4	6,071.4
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(13.1)	(27.3)	40.7
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี</b>	<b>4,783.4</b>	<b>6,071.4</b>	<b>4,549.2</b>



ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.9	1.1	0.9
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.8	0.9	0.7
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด <sup>(4)</sup>	เท่า	0.2	0.5	0.5
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	37.4	55.1	147.5
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	9.6	6.5	2.4
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	327.8	300.8	253.1
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.1	1.2	1.4
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	144.4	99.0	64.7
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	2.5	3.6	5.6
Cash Cycle	วัน	8.2	4.1	(1.7)
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	6.6	14.3	17.7
อัตรากำไรจากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	2.6	8.8	11.6
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร <sup>(4)</sup>	ร้อยละ	282.7	156.5	115.8
อัตรากำไรสุทธิ <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	1.3	6.7	10.5
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	5.6	29.6	41.2
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	1.4	7.3	11.0
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	8.5	18.2	23.7
อัตราภาระหมุนของสินทรัพย์	เท่า	1.1	1.1	1.1
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	3.1	3.0	2.5
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>(4)</sup>	เท่า	6.9	10.2	9.0
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>(3,4,5)</sup> (Cash Basis)	เท่า	0.8	0.9	0.7
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	48	39

(1) กำไร(ขาดทุน)ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร(ขาดทุน)สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) จำนวนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน / (การจ่ายชำระหนี้สิน + รายจ่ายลงทุน + ดอกเบี้ยจ่าย + ชื้อสินทรัพย์ + เงินปันผลจ่าย)

(4) จัดประเภทเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในงบกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานมาอยู่กิจกรรมการลงทุน

(5) รวมเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพื่อชำระหนี้ให้แก่สถาบันการเงินรายเดิมสำหรับการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนกำหนด(Refinance)

**14. คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายบริหารเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน**

**ภาพรวม**

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุน ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย) โดยมีส่วนได้ส่วนเสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55 ดังนั้นรายได้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจากผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก ในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวมงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อย่างเต็มรูปแบบ (Full Consolidation) โดยหักส่วนของผู้ถือหุ้นที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่ AAI ถืออยู่ร้อยละ 45.0 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน**

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทยภายใต้พระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543 ซึ่งหมายถึงมาตรฐานรายงานทางการเงินไทยที่ออกภายใต้พระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอรายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

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 ประกอบการพิจารณาดัดสินใจลงทุนได้

**บทสรุปผู้บริหาร**

ในเดือนมกราคม 2560 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2559 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.1 โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯขยายตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป หนุนโดยการเติบโตของการบริโภคภายในประเทศ เช่นเดียวกับเศรษฐกิจยูโรโซนที่มีแรงขับเคลื่อนหลักมาจากการบริโภคในประเทศ แต่ยังคงเผชิญปัจจัยเสี่ยงต่างๆ อาทิ ความกังวลจากการผิดชำระหนี้ของกรีซ ปัญหาหนี้เสียของธนาคารในยุโรป และการทำประชามติออกจากการเป็นสมาชิกสหภาพยุโรปของอังกฤษ ขณะที่เศรษฐกิจจีนชะลอตัวลงจากมาตรการปฏิรูปโครงสร้างทางเศรษฐกิจและมาตรการดูแลเสถียรภาพเศรษฐกิจทางการเงินของภาครัฐ อย่างไรก็ตาม ความผันผวนของเศรษฐกิจโลกยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.2 เติบโตจากปี 2558 ที่ขยายตัวร้อยละ 2.9 โดยเป็นผลมาจากการขยายตัวของการบริโภคภาคเอกชน ภาคการส่งออก และการเร่งลงทุนจากทางภาครัฐ ขณะที่การท่องเที่ยวยังเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากมาตรการจัดระเบียบผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2559 และ

ช่วงไว้อาลัยในประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย อย่างไรก็ตาม การเติบโตของการบริโภคสินค้าและบริการภายในประเทศในช่วงปลายปี 2559 ได้รับแรงหนุนจากการดำเนินมาตรการของภาครัฐ โดยกระตุ้นการเดินทางในวันหยุดและการใช้จ่ายเพื่อการท่องเที่ยว

นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยตลอดปี 2559 เติบโตร้อยละ 9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีจำนวน 32.6 ล้านคน ส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากทางภูมิภาคเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจีน ที่ขยายตัวร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่นักท่องเที่ยวในกลุ่มอาเซียนและในภูมิภาคยุโรป เติบโตร้อยละ 9 และร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ตามลำดับ เช่นเดียวกับนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นๆ ส่วนใหญ่ยังคงเติบโตเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ตลอดปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมอยู่ที่ 17.2 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อนทั้งนี้ในปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นจำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย กรุงเทพฯ(ดอนเมือง) - หลวงพระบาง(ลาว) กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์(ลาว) กรุงเทพฯ - โกจิ(อินเดีย) กรุงเทพฯ - โกลกาตา(อินเดีย) กรุงเทพฯ - ชัวเถา(จีน) ภูเก็ต - อู่ฮั่น(จีน) ภูเก็ต - เสียมราฐ(กัมพูชา) เชียงใหม่ - ขอนแก่น เชียงใหม่ - ฉางซา(จีน) หาดใหญ่ - ขอนแก่น หาดใหญ่ - เชียงราย และหาดใหญ่ - กัวลาลัมเปอร์(มาเลเซีย) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ประกอบไปด้วย กรุงเทพฯ - อุดรธานี กรุงเทพฯ - สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - ฮานอย(เวียดนาม) หาดใหญ่ - เชียงใหม่ และหาดใหญ่ - พัทยา(อู๋ตะเถา) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบิน หาดใหญ่ - ยะโฮร์ บาห์รัฐ(มาเลเซีย) และยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินดังกล่าวในระหว่างปี 2559 ในปีนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชียได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 6 ลำ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2559 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีฝูงบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 51 ลำ

ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2559 มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,869.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 791.0 ล้านบาท จาก ปี 2558 ที่มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,078.5 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เติบโต กอปรกับต้นทุนน้ำมันที่อยู่ในระดับต่ำ อันเนื่องมาจากราคาเฉลี่ยน้ำมันในตลาดโลกในปี 2559 ปรับตัวลงจากอุปทานน้ำมันดิบโลกที่ล้นตลาด และการฟื้นตัวเศรษฐกิจโลกที่เปราะบาง

### สรุปผลการดำเนินงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2559 เป็นไปดังนี้:

#### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้จำนวน 32,400.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,893.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 3,726.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,160.5 ล้านบาท หรือร้อยละ 45 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2559 มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็น

ของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่จำนวน 1,869.5 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 6 และมีกำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.3855 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2559 ของส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 1,850.5 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาวะผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 43.1 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 8.6 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สินทรัพย์มีจำนวน 56,599.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,772.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน และมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์อยู่ที่ร้อยละ 3.4 ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 69.6 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,461.5 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจในอนาคตจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้น 960.5 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 478.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,842.5 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้นจำนวน 2,209.3 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2559 บริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ รวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,599.2 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการการบิน

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินมีจำนวน 26,479.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,735.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 973.7 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 559.7 ล้านบาท จากการทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวไม่มีหลักประกันจากสถาบันการเงินภายในประเทศเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนกำหนด (รีไฟแนนซ์) ของเครื่องบินจำนวน 2 ลำและเครื่องบินเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายค้ำจ่ายจากการซื้อชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบิน และรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 373.7 ล้านบาท และ 207.9 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 487.1 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 762.2 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,273.0 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินลดลงจำนวน 384.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำ และเครื่องบินเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง แม้ว่าบริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มจำนวน 2 ลำในปี

## ส่วนของเจ้าของ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของเจ้าของมีจำนวน 30,120.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,037.0 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน มาจากผลการดำเนินงานของงวด แม้ว่าบริษัทฯ มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานปี 2559 ในอัตราหุ้นละ 0.15 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 722.4 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2559 รวมทั้งตั้งสำรองทางกฎหมายเพิ่มขึ้นจำนวน 22.0 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ณ สิ้นปี 2559 มีจำนวน 21,270.5 ล้านบาท และ 8,849.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 9.0

## งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,381.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,785.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และเงินลงทุนระยะสั้นในเงินฝากประจำที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 3,098.1 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินปันผลจ่ายและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เครื่องบินเป็นจำนวน 2,000.0 ล้านบาท ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,502.1 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 4,661.4 ล้านบาท

## ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุด วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2559 เป็นไปดังนี้:

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 32,400.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จากรายได้ในปี 2558 ที่เท่ากับ 29,507.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 มาอยู่ที่ 17.2 ล้านคน ในปี 2559 ซึ่งสูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 3 จุด จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ร้อยละ 84 โดยบริษัทรับมอบเครื่องบินจำนวน 6 ลำในปีนี้ เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ได้รับความนิยม ส่งผลให้ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 14 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน อย่างไรก็ตามราคาค่าโดยสารเฉลี่ยเท่ากับ 1,565 บาทต่อคน ลดลงร้อยละ 6 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ตามสภาวะการแข่งขันของธุรกิจการบิน ผลกระทบจากมาตรการจัดระเบียบผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวอย่างจริงจังและช่วงไว้อาลัยในประเทศ

กำไรสุทธิสำหรับปี 2559 มีจำนวน 3,408.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 71 จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกที่ปรับตัวลงหนุนผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากน้ำมันเป็นต้นทุนหลัก คิดเป็นร้อยละ 28 ของต้นทุนรวมของบริษัท ทั้งนี้บริษัทบันทึกปรับปรุงรายการหนี้สินภาษีเงินได้รอดัดบัญชี ที่เกิดจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องบินยนต์เครื่องบิน ส่งผลให้ภาษีเงินได้นิติบุคคลในปี 2559 ลดลง

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2559 มีจำนวน 3,373.8 ล้านบาท จากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 43.1 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 8.6 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 สินทรัพย์มีจำนวน 32,738.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,731.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนลดลง 130.2 ล้านบาท มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 1,522.2 ล้านบาท จากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพื่อรองรับการเติบโตทางธุรกิจในอนาคตจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินลงทุนระยะสั้นเพิ่มขึ้นจำนวน 960.5 ล้านบาท จากการลงทุนในเงินฝากประจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 478.6 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 3,861.4 ล้านบาท มาจากเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์-สุทธิ เพิ่มขึ้นจำนวน 2,228.0 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2559 บริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ รวมถึงมีการตั้งเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น 1,599.2 ล้านบาท ตามชั่วโมงการปฏิบัติการการบิน

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 หนี้สินมีจำนวน 23,449.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,698.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 8 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 929.1 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้นจำนวน 559.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำและเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจากการซื้อชิ้นส่วนเครื่องบิน และรายได้รับล่วงหน้าจากการขายบัตรโดยสารล่วงหน้าเพิ่มขึ้นจำนวน 373.0 ล้านบาท และ 207.9 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ลดลงจำนวน 480.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 769.8 ล้านบาท มาจากเงินกู้ยืมระยะยาวเพิ่มขึ้นจำนวน 1,273.0 ล้านบาท ขณะที่หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินลดลงจำนวน 384.7 ล้านบาท จากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินจำนวน 2 ลำและเครื่องยนต์เครื่องบินจำนวน 2 เครื่อง แม้ว่าบริษัทได้รับเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเพิ่มจำนวน 2 ลำในปี

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 9,289.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,032.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 28 เทียบจากสิ้นปีก่อน มาจากกำไรจากการดำเนินงานสำหรับงวด แม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาล ในอัตราหุ้นละ 30.80 บาท คิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 1,341.5 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2559

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2559 เท่ากับ 1.66 เท่า และ 0.95 เท่า ตามลำดับ โดยบริษัทมีแผนบริหารจัดการทางการเงินให้อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับต่ำกว่า 2 เท่า เพื่อรักษาระดับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่งในสภาวะที่ตลาดมีการแข่งขันสูง

### งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,336.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 2,785.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และเงินลงทุนระยะสั้นในเงินฝากประจำที่เพิ่มขึ้น ขณะที่เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 3,113.6 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าทางการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด รวมถึงจ่ายชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน เงินปันผลจ่ายและดอกเบี้ยจ่าย โดยมีเงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากการรีไฟแนนซ์หนี้สินตามสัญญาเช่าทางการเงินของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเป็นจำนวน 2,000.0 ล้านบาท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 1,562.9 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นสุดงวดอยู่ที่ 4,549.2 ล้านบาท

### ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2560 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.4 จากปีก่อนหน้าที่เติบโตร้อยละ 3.1 แม้คาดว่ากิจกรรมทางเศรษฐกิจจะเติบโตในปี 2560 อย่างไรก็ตามแนวโน้มการฟื้นตัวในระยะต่อไปยังมีความไม่แน่นอนสูง ดังนั้นเพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท บริษัทฯ จึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- (1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ คาดจะเติบโตจากปีก่อนหน้า ท่ามกลางความไม่แน่นอนด้านการเมือง ส่งผลให้ธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแผนที่จะทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ย 1-2 ครั้ง ในปี 2560 หลังจากที่ได้ประกาศปรับอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.25 เมื่อเดือนธันวาคม 2559 ที่ผ่านมา ทั้งนี้บริษัทฯ อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทเพิ่มขึ้น ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม
- (2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: บริษัทฯ มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน ดังนั้นบริษัทฯ จึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินทุนในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net

Operating Cash Flow) ทั้งนี้บริษัทฯ ได้นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

- (3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก คาดจะปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี 2560 หลังจากที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และผู้ผลิตนอกกลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (Non-OPEC) ทำข้อตกลงปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันตั้งแต่วันที่ 2560 ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน อาจส่งผลให้ผู้ผลิตน้ำมันจากชั้นหินดินดาน (Shale Oil) ในสหรัฐฯ กลับมาเดินหน้าผลิตน้ำมัน ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันดิบโลกอีกครั้ง ดังนั้นเพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ จึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวนดังกล่าว ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าร่วมกับกลุ่มแอร์เอเชียไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 74 ของปริมาณการใช้น้ำมันสำหรับปี 2560 โดยมีค่าเฉลี่ยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานหลังทำการป้องกันความเสี่ยง (Effective Fuel Costs) อยู่ที่ 62 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2560 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0-4.0 จากการใช้จ่ายลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐและการใช้จ่ายของภาคครัวเรือนในประเทศ นอกจากนี้ เศรษฐกิจไทยจะได้รับประโยชน์จากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจที่ภาครัฐจะทยอยออกมาอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตามความผันผวนของสถานการณ์การเมืองของโลกยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจกระทบการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ในทางกลับกัน ภาคการท่องเที่ยวมีแนวโน้มฟื้นตัวจากความเชื่อมั่นที่ปรับตัวดีขึ้น และการดำเนินมาตรการจากภาครัฐที่ยกเว้นค่าธรรมเนียมการตรวจลงตราประเภทนักท่องเที่ยว ชนิตใช้ได้ครั้งเดียว (Tourist Visa – Single entry) และการปรับลดค่าธรรมเนียมการตรวจลงตรา ณ ช่องทางอนุญาตของด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival) ระหว่างวันที่ 1 ธันวาคม 2559 - 31 สิงหาคม 2560 ทั้งนี้ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2560 อยู่ที่ 1.8 ล้านล้านบาท หรือเติบโตร้อยละ 8.5 จากปีก่อนหน้า โดยคาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2560 จะมีจำนวน 35.0 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปี 2559 ที่มีจำนวน 32.6 ล้านคน ในส่วนของสถานการณ์การท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 1 คาดจะได้รับประโยชน์จากฤดูกาลท่องเที่ยว อาทิ วันขึ้นปีใหม่ และวันตรุษจีน เป็นต้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนจำนวนนักท่องเที่ยวให้เติบโตขึ้น ส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในปี 2560 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ 19.5 ล้านคน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารแข็งแรงแย่งอยู่ที่ร้อยละ 84 และมีแผนรับเครื่องบินในระหว่างปีเป็นจำนวน 6 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 57 ลำ นอกจากนี้ บริษัทได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรูดฐานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้าในตลาดจีน เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพารฐานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป



## การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

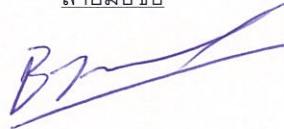

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีฉบับนี้แล้ว ด้วยความระมัดระวัง บริษัทขอรับรองว่า ข้อมูลดังกล่าวถูกต้องครบถ้วน ไม่เป็นเท็จ ไม่ทำให้ผู้อื่นสำคัญผิด หรือไม่ขาดข้อมูลที่ควรต้องแจ้งในสาระสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทขอรับรองว่า

(1) งบการเงินและข้อมูลทางการเงินที่สรุปมาในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี ได้แสดงข้อมูลอย่างถูกต้อง ครบถ้วนในสาระสำคัญเกี่ยวกับฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ของบริษัทและบริษัทย่อยแล้ว


(2) บริษัทได้จัดให้มีระบบการเปิดเผยข้อมูลที่ดี เพื่อให้แน่ใจว่าบริษัทได้เปิดเผยข้อมูลในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ทั้งของบริษัทและบริษัทย่อยอย่างถูกต้องครบถ้วนแล้ว รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว

(3) บริษัทได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ดี และควบคุมดูแลให้มีการปฏิบัติตามระบบดังกล่าว และบริษัท ได้แจ้งข้อมูลการประเมินระบบการควบคุมภายใน ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2560 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบ ของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำที่ มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัท ได้มอบหมายให้นายสันทัต สงวนดีกุล เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือชื่อของ นายสันทัต สงวนดีกุล กำกับไว้ บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้วดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
1. นายธรรคพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	
2. นายสมบัติร เตชาพานิชกุล	กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม	



ชื่อ	ตำแหน่ง	ลายมือชื่อ
ผู้รับมอบอำนาจ นายสันทัต สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท

ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอรัญ ชลธารนนท์ - ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	66	- 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/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2556 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สมาร์ทโฟล
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. หลักทรัพย์ ไอวี โกลบอล
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เอ ที อี
					2555	- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	- กระทรวงพลังงาน
					2554 - 2555	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- การรถไฟฟ้ายานส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
					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 นายวีระวุฒิ เกาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	53	- 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	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	- บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. เคทีเอ็น แลนด์
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ว่าจะแบก วินด์
					2558 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เคทีเอ็น เซลท์แคร์

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น โฮลดิ้ง
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ดีเวลอปเม้นท์ อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ไชนีส อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. เคทีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
					2556 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ดีเวลอปเม้นท์
					2556 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. ฟินันซ่า
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. แม็ทซิง แม็ทซีโมซ์ โซลูชั่น
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. อีสเทิร์นควีน (ประเทศไทย)
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น ออว์รด์
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น แอนด์ แอสโซซิเอทส์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค แอนด์ เอ็นเทอร์ เทนเม้นท์
					2545 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. สยาม โกลด์
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	- บจ. เคทีเอ็น กรุป คอร์ปอเรชั่น
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สปอร์ต โซไซตี้
					ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เพนด้า ซิสเต็มส์
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ซีบีเอ็นที (ประเทศไทย)
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น ซากากุชิ
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สยามเซียงใหม่
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เค.อี.ซี. อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล
					ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เค.ที.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
					2557 - 2558	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. เคทีเอ็น กรุป คอร์ปอเรชั่น
					2553	- ประธานกรรมการปฏิบัติการ	- บจ. เคทีเอ็น กรุป คอร์ปอเรชั่น

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
					2551 - 2557	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเซส
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรคคิง
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. สุขามขอนแก่น
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรคคิง
					2546 - 2555	- กรรมการตรวจสอบ	- บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
					2546 - 2555	- กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการ กำหนดค่าตอบแทน	- บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3
3 นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	46	- Owner / President Management Executive Program, Harvard Business School, Harvard University, Massachusetts, USA - Master of Science in Finance, Bentley College, Massachusetts, USA - Bachelor of Science in Business Administration, Northeastern University, Massachusetts, USA - หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 48/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 175/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 32/2010 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Monitoring the System of Internal Control and Risk Management (MIR 9), สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เนชั่นเนล เพาเวอร์ ซัพพลาย
					2555 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการตรวจสอบ และกำกับดูแลกิจการ	- บมจ. คริสเตียนีและนิลเส็น (ไทย)
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการและรองเลขานุการ	- สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และ หอการค้าไทย
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคย์เฮียน (ประเทศไทย)
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธาน/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ชัน พาร์ทเนอร์
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	- บลจ. เมอร์ชัน พาร์ทเนอร์ จำกัด
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานกิตติมศักดิ์	- หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย



ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมนเจ เมนท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สยาม โปโล ปาร์ค
					2553 - ปัจจุบัน	- รองประธาน	- สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. บ้านพรवादาว
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เอมธรรมชาติ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง
					2553 - 2560	- กรรมการ	- บจ. วีอาร์สปอร์ตคอมเพล็กซ์
6 นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	34	ปริญญาตรี สาขาการตลาดและจิตวิทยา (Lower Division, Second Class) The University of Buckingham ประเทศอังกฤษ	5.82	พี่ชายของ นายอัยยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. ซอปปาสปอร์ต (ประเทศไทย)
					2558 - ปัจจุบัน	- บอร์ดบริหาร	- สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. บ้านพรवादาว
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. เอมธรรมชาติ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจก. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง
					2556 - 2560	- กรรมการ	- บจก. วีอาร์สปอร์ตคอมเพล็กซ์
7 นายสมบัตร เชาพานิชกุล - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	54	ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัย Meijo นาโกยา ญี่ปุ่น	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่พีริ

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ก่อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. กิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
					2545 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. กิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล
					2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล
					2541 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. กิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์
					2540 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. กิง เพาเวอร์ คิวตี้พี
					2537 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.
8 หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	56	- 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)	0.48	-	2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2547 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคลวี โฮลดิ้ง
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. อีโค โนโลดจ์
					2557 - 2558	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
9 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	51	- 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	- กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2550 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดและรายได้พิเศษ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2558 - 2559	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
10 นายสันติศักดิ์ สงวนดีกุล - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	53	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2553 - 2559	- รองกรรมการผู้จัดการ	- บริษัทหลักทรัพย์ รัชชาด จำกัด
					2547 - 2553	- กรรมการผู้จัดการ	- บริษัทหลักทรัพย์ นครหลวงไทย จำกัด



ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
11 นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	58	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 - สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.56	-	2550 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2550 - 2559 2550 - 2558 2547 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## หมายเหตุ

<sup>(1)</sup> รวมการถือครองหุ้นของผู้สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ<sup>(2)</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ตารางแสดงข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร		นายอาร์กย์	นายณัฐวุฒิ	นายเกษมสิทธิ์	นายธรรสพลฐ์	นายอัษฎวัฒน์	นายอภิเชษฐ์	นายสมบัติ	หม่อมหลวง	นายสันติสุข	นายสันศักดิ์	นายปรัชญา
		ชลธารินทร์	เกาโบราณย์	ปฐมศักดิ์	แบลเวลีลด์	ศรี วัฒนประภา	ศรี วัฒนประภา	เดชาพานิชกุล	บวรนาทเทพ	ทเวกุล	คล่องไชยา	สงวนดีกุล
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	X, ///	/, ///	/, ///	/, //, /V	/	/	/	/, //, /V	/, //, /V	/V	/V
2.	บริษัทย่อยและบริษัทร่วม											
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, ///	/, ///		/, //, /V	/		/	/V	/V	/V	/V
3.	บริษัทที่เกี่ยวข้อง											
	บจ. สมาร์ทโฟล	/										
	บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วิ โกลบอล	/										
	บจ. เอ ที อี	/										
	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น		/V									
	บจ. เคพีเอ็น แลนด์		/V									
	บจ. วัฒนะแบก วินด์		/									
	บจ. วินด์ เอนเนอร์จี้ โซลคิง		X									
	บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์		/									
	บจ. เคพีเอ็น โซลคิง		/									
	บจ. เคพีเอ็น คิวเตอร์ริง อะคาเดมี่		/									
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่		/									
	บจ. เคพีเอ็น ไซนิส อะคาเดมี่		/									
	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)		/									
	บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่		//			/						
	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น		//			/						
	บจ. เคพีเอ็น คิวเตอร์ริง		/									
	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่		/									
	บมจ. ฟินันซ่า		///									
	บมจ. แม็ทซิ่ง แม็ทซิโมซ์ โซลูชั่น		///									
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค		//									
	บจ. อีสเทิร์นควีน (ประเทศไทย)		//									
	บจ. เคพีเอ็น ออว์ด		/									
	บจ. เคเอ็นแอนด์เอสโซซิเอทส์		/									
	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์		/									
	บจ. สยามโก้		X									

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร										
	นายอาร์กย์ ชลธารินทร์	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	นายธรรสพล แบลเว็ลด์	นายอัชชวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัตร เดชาพานิชกุล	หม่อมหลวง บวรนาถเทพ เทวกุล	นายสันติสุข คล่องใจชา	นายสันศักดิ์ สงวนดีกุล	นายปรีชา รัศมีชานินทร์
บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น		//									
บจ. สปอร์ต โซไซตี้		/									
บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์		/									
บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)		/									
บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น		/									
บจ. เคพีเอ็น ซากาอุชิ		/									
บจ. สยามเซี่ยงไฮ้		/									
บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล		/									
บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง		/									
บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์		/									
บจ. เคพีเอ็น โลฟิสไคส์		/									
บจ. ดู ดู นื่อง		/									
บจ. เค พี เอ็น เทคคิง		/									
บจ. เคพีเอ็น มารีน		/									
บมจ. เนชั่นแนล เทาเวอร์ ซัพพลาย			/								
บมจ. คริสเตียนีและนิลเสน (ไทย)			///								
สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย และหอการค้าไทย			/								
บมจ. หลักทรัพย์ ยูโอบี เคซีเอช (ประเทศไทย)			/								
บมจ. หลักทรัพย์ เมอร์ชัน พาร์เทนเนอร์			X, /V								
บลจ. เมอร์ชัน พาร์เทนเนอร์ จำกัด			//								
หอการค้านานาชาติแห่งประเทศไทย			/								
บจ. สิทธิโยธารักษ์				/							
บมจ. ทูน่าประกันภัย				/							
บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์				/							
บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่				/							
บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท				/							
บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส				/							
บจ. ซอปสโปท (ประเทศไทย)					/	/					
บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล					/		/				
บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์					/		/				

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายอารักษ์ ชลธารินทร์	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายเกษมสิทธิ์ ปฐมศักดิ์	นายธรรสพลฐ์ แบเลเว็ลด์	นายอัษฎวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายอภิเชษฐ์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัติ เดชาพานิชกุล	หม่อมหลวง บวรนาถเทพ เทวกุล	นายสันติสุข คล่องใจชัย	นายสันต์ สงวนศิริกุล	นายปรีชา รัศมีชานินทร์
บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น					/		/				
บมจ. คับบลิวพี เอ็นเนอร์จี้					/						
บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล					/		/				
บจ. คิง เพาเวอร์ คิวตี้พี					/		/				
บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่พี					/		/				
บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์					/		/				
บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ					/	/	/				
บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเม้นท์					/	/	/				
บจ. สยาม ไปโล ปาร์ค					/						
สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้					/	/					
บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเม้นท์					/	/	/				
บจ. บ้านพร้าวคว					/	/					
บจ. เอ็มธรรมชาติ					/	/					
บจ. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง					/	/					
บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.							/				
บจ. เดลวี โฮลดิ้ง								/			
บจ. อีโคโนลอคจ์								/			

หมายเหตุ: X = ประธานกรรมการ

/ = กรรมการ

// = กรรมการบริหาร

/// = กรรมการตรวจสอบ

/V = ผู้บริหาร

## รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2559

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
นางสาวนิศเรศ คิยเทศ	34	- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2559 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2547 - 2555	- เลขานุการบริษัท - เลขานุการบริษัท - หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน - นักวิเคราะห์อาวุโส	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

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. 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

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย (บจ. ไทยแอร์เอเชีย)

## รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1 นายอริย์ ชลธารนนท์ - ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	66	- 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/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2556 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สมาร์ทโฟล
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. หลัทธิทรัพย์ ไอ วิ โกลบอล
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เอ ที อี
					2555	- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพลังงาน	- กระทรวงพลังงาน
					2554 - 2555	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- การรถไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย
					2554	- ที่ปรึกษา	- บมจ. ซิน คอร์ปอเรชั่น
					2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บมจ. ไทยคม
					2552 - 2554	- กรรมการ/ประธานคณะกรรมการ บริหาร	- บมจ. ซีเอส ล็อกซอินโฟ
2552 - 2554	- กรรมการบริหาร	- บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส					
2550 - 2554	- กรรมการ/ประธานกรรมการบริหาร สายสื่อโฆษณาและธุรกิจใหม่	- บมจ. ซิน คอร์ปอเรชั่น					
2 นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	53	- 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)	-	-	2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	- บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
		- Role of the Compensation Committee (RCC) วันที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. เคทีเอ็น แลนด์
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. วัฒนะแบก วินด์
					2558 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เคทีเอ็น เฮลท์แคร์
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น โฮลดิ้ง
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์ริง อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ไชนีส อะคาเดมี่
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. เคทีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
					2556 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์ริง
					2556 - ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. ฟินันซ่า
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. แม็ทซัง แม็ทซิงไมซ์ โซลูชั่น
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- บจ. อีสเทิร์นควีซัน (ประเทศไทย)
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น อวอร์ด
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคเอ็นแอนด์เอส โซซิเอทส์
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์ เทนเมนท์
					2545 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. สยามโคย์
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	- บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สปอร์ต โซไซตี้



ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ซีบีเอ็นที (ประเทศไทย)
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น ซากาอุชิ
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สยามเซียงใหม่
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
					ปัจจุบัน	- รองประธานบริษัท	- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น ไลฟ์สไตล์
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ดู ดู น้อย
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เค ที เอ็น เทคคิง
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น มารีน
					2557 - 2558	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
					2553	- ประธานกรรมการปฏิบัติการ	- บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็น มิวสิค รุม
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
					2551 - 2557	- กรรมการ	- บจ. เคทีเอ็นมิวสิค เซียงใหม่
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิส
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. พี เอส บิสซิเนส เทคคิง
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. สยามขอนแก่น
					2549 - 2557	- กรรมการ	- บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทคคิง
					2546 - 2555	- กรรมการตรวจสอบ	- บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
					2546 - 2555	- กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการ กำหนดค่าตอบแทน	- บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3



ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. สยาม โปโล ปาร์ค
					2553 - ปัจจุบัน	- รองประธาน	- สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเม้นท์
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. บ้านพราวดาว
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. เอมธรรมชาติ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง
					2553 - 2560	- กรรมการ	- บจ. วีอาร์สปอร์ตคอมเพล็กซ์
5 นายสมบัติร เดชาพานิชกุล - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	54	ปริญญาตรี เศรษฐศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัย Meijo นาโกยา ญี่ปุ่น	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเม้นท์
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์
					2545 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล
					2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. วี.อาร์.เจ. อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล
					2541 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์
					2540 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. คิง เพาเวอร์ คิวตี้ฟรี
					2537 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
6 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	53	- Honorary Doctorate of Business Innovation, University Technology Malaysia (UTM) - Accountancy and Finance, London School of Economics	-	-	2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Investment Ltd.
					2544 - ปัจจุบัน	- Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer	- AirAsia Berhad
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn Bhd
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Think Big Digital Sdn Bhd
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Live Sdn Bhd
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Big Investment Ltd.
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CGC Capital Limited
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Lancefield Property SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- New Queens Park Development SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Oakfield Property SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- roKKi Retail Ltd.
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Money International Sdn Bhd (in liquidation)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Big Duty Free Sdn Bhd (in liquidation)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CaterhamJet Global Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Educ8 Group Sdn Bhd
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Developments Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Stadium Development Ltd.
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Amulya Property Ltd.
					2555 - ปัจจุบัน	- Non Independent, Non Executive Director	- Tune Protect Group Berhad
2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Bikes Ltd.					
2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Cars Ltd.					
2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Cars Group Ltd.					

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Enterprises Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Merchandising Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Technology & Innovation Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham (UK) Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- EQ8 Limited (in liquidation)
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- QPR Asia Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- QPR Holdings Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Factory Limited
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Ventures Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Dinato Racing Ltd.
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Epsom College Malaysia Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Asian Contact Centres Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd (S308(1))
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Tones Inc.
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Aero Ventures Sdn Bhd (in liquidation)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Asia IP Ventures Limited
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Group Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Longhaul Sdn Bhd (in liquidation)
					2549 - ปัจจุบัน	- Non Independent, Non Executive Director	- AirAsia X Berhad
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels Sdn Bhd

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd (Formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Talk Sdn Bhd
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Dragonback Media Interactive Sdn Bhd (in liquidation)
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Group.com Ltd.
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels.com Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia (Mauritius) Limited
					2545 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd (S308(2))
					2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Air Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(1))
					2541 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Intellectual Property Protection Sdn Bhd
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Inc.
					ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT Indonesia AirAsia
					2557 - 2559	- กรรมการ	- roKKi IP Limited (formerly known as roKKi Media Limited) (Deregistered)
					2557 - 2558	- กรรมการ	- CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)
					2556 - 2559	- กรรมการ	- Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)
					2554 - 2559	- กรรมการ	- Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
					2554 - 2558	- กรรมการ	- Rokki Sdn Bhd (Formerly known as Tune Box Sdn Bhd)
					2552 - 2559	- กรรมการ	- Due Voci LLC (Dissolved)
					2551 - 2559	- กรรมการ	- Tune Service Sdn Bhd
					2547 - 2558	- กรรมการ	- AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
					2555 - 2557	- กรรมการ	- Caterham Tech (M) Sdn Bhd
					2555 - 2557	- กรรมการ	- Think Big Digital Sdn Bhd

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2555 - 2556	กรรมการ	- Star Publications (Malaysia) Berhad
					2554 - 2557	กรรมการ	- Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
					2554 - 2557	กรรมการ	- Tune Live Sdn Bhd
					2554 - 2556	กรรมการ	- AirAsia Japan Co.,Ltd.
					2554 - 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	- Malaysian Airline System Bhd
					2553 - 2557	กรรมการ	- Tune Studios Sdn Bhd
					2552 - 2557	กรรมการ	- 1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
					2552 - 2556	กรรมการ	- Yayasan Satu Malaysia
					2550 - 2557	กรรมการ	- Tune Tones Sdn Bhd
					2549 - 2555	กรรมการ	- Tune Sport Sdn Bhd
7 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	55	- 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
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Investment Ltd.
					2544 - ปัจจุบัน	- Non-Independent, Executive Chairman	- AirAsia Berhad
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Live Sdn Bhd
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn Bhd
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- BIG Investments Ltd.
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CGC Capital Limited
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Epik Shop Sdn Bhd (formerly known as Rokki Shop Sdn Bhd)
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Lancefield Property SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- New Queens Park Development SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Oakfield Property SARL

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- roKKi Retail Ltd.
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.)
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Think Big Digital Sdn Bhd
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Money International Sdn Bhd (in liquidation)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Big Duty Free Sdn Bhd (in liquidation)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CaterhamJet Global Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Educ8 Group Sdn Bhd
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Developments Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Stadium Development Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- Non-Independent, Executive Chairman	- Tune Protect Group Berhad
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- DCS Energy Sdn Bhd
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Epsom College Malaysia Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Cars Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Cars Group Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Enterprises Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Merchandising Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Technology & Innovation Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham (UK) Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- EQ8 Limited (in liquidation)
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- QPR Holdings Ltd.
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.



ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- QPR Asia Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Ventures Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Factory Limited
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Dinato Racing Ltd.
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd (S308(1))
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Group.com Ltd.
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Studios Sdn Bhd
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Tones Sdn Bhd
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Aero Ventures Sdn Bhd (in liquidation)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Muncul Juara Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Pacific Gem Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Group Sdn Bhd
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels Management Sdn Bhd (formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Sofa Al Azhar Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- New Haven Resort Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels Sdn Bhd
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Longhaul Sdn Bhd (in liquidation)
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tpaay Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune Money Sdn Bhd)
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Talk Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- Non Independent, Non Executive Director	- AirAsia X Berhad

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- All Agile Industries Sdn Bhd
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Yayasan Pendidikan Titiwangsa
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Dragonback Media Interactive Sdn Bhd (in liquidation)
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels.com Limited
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(1))
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Wheatley Sdn Bhd
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia (Mauritius) Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Chestar Properties Sdn Bhd
					2545 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Domeplex Consolidated Sdn Bhd
					2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Persian Beauty Sdn Bhd
					2544 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Air Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Incam Consulting & Trading Sdn BHD
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Incam Corporation Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Incam Equity Sdn Bhd
					2543 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Incam Resources Sdn Bhd
					2539 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Incam Global Sdn Bhd
					2538 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Raindance Music Sdn Bhd
					2538 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Red Podium Sdn Bhd
					2536 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Meranun Sdn Bhd
					2536 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Nescorp Resources Sdn Bhd
					2534 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Music Works Sdn Bhd
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Inc.
					ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT Indonesia AirAsia
					2557 - 2558	- กรรมการ	- CaterhamJet International Ltd. (Deregistered)
					2556 - 2559	- กรรมการ	- Caterham Moto Racing Ltd. (Dissolved)

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(1)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2555 - 2557	- กรรมการ	- Caterham Tech (M) Sdn Bhd
					2554 - 2559	- กรรมการ	- Caterham Bikes Ltd. (Dissolved)
					2554 - 2559	- กรรมการ	- Caterham Composites Ltd. (Dissolved)
					2554 - 2558	- กรรมการ	- RoKKi Sdn Bhd (formerly known as Tune Box Sdn Bhd)
					2554 - 2557	- กรรมการ	- Tune Live Sdn Bhd
					2554 - 2556	- กรรมการ	- AirAsia Japan Co.,Ltd.
					2554 - 2555	- Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	- Malaysian Airline System Bhd
					2552 - 2559	- กรรมการ	- Due Voci LLC (Dissolved)
					2552 - 2557	- กรรมการ	- 1 Malasia Racing Team Sdn Bhd
					2551 - 2559	- กรรมการ	- Tune Service Sdn Bhd
					2549 - 2555	- กรรมการ	- Tune Sport Sdn Bhd
8 นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกกัน - กรรมการ	60	- Accountancy, Member of Institute of Chartered Accountants in England & Wales - Accountancy, Member of Malaysian Institute of Accountants	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2559 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- AirAsia Berhad
					2556 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- Sona Petroleum Berhad
					2554 - ปัจจุบัน	- Non-Independent Non-Executive Director	- Astro Malaysia Holdings Berhad
					2546 - ปัจจุบัน	- Independent Director	- Astro All Asia Networks Limited
					2545 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
					2556 - 2559	- กรรมการ	- RHB Securities (Thailand) Plc.
					2556 - 2559	- กรรมการ	- RHB Investment Bank Berhad
					2554 - 2559	- กรรมการ	- RHB Bank Berhad
					2554 - 2556	- ประธานบริษัท	RHB Investment Bank Berhad
					2554	- กรรมการ	RHB Asset Management Sdn Bhd
					2553 - 2554	- กรรมการ	RHB Islamic Asset Management Sdn Bhd

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2552 - 2559	- ประธานบริษัท	RHB Capital Berhad
					2551 - 2554	- ประธานบริษัท	RHB Asset Management Sdn Bhd
					2551 - 2552	- Non-Executive Director	RHB Capital Berhad
					2549 - 2551	- กรรมการ	RHB Bank Berhad
					2546 - 2554	- กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
					2546 - 2551	- กรรมการ	RHB Insurance Berhad
9 นายสจ๊วต แอล ดีน - กรรมการ	63	- B.A in Economics and Political Science, Duke University - Master of Business Administration General Management, Harvard University	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2558 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- AirAsia Berhad
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Junior Achievement Malaysia
					2555 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Malaysian Investment Development Authority
					2545 - 2558	- ประธาน/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- GE ASEAN
10 นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ - รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	58	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนาเวียงอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.56	-	2550 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2557 - ปัจจุบัน	- รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2550 - 2559	- กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2550 - 2558	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2547 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
11 นายสันหัตถ์ สงวนคึกุล - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	53	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2553 - 2559	- รองกรรมการผู้จัดการ	- บริษัทหลักทรัพย์ ธนชาติ จำกัด
					2547 - 2553	- กรรมการผู้จัดการ	- บริษัทหลักทรัพย์ นครหลวงไทย จำกัด

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
12 หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	56	- 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)	0.48	-	2554 - ปัจจุบัน 2547 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนา ธุรกิจ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เคลวี โฮลดิ้ง - บจ. อีโคโนลอคค์ - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
13 นายสันติสุข คล่องใช้ยา - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	51	- 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 2550 - ปัจจุบัน 2558 - 2559	- กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการ พาณิชย์ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ รายได้พิเศษ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
14 นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์ - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	57	- 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
15 นายสุวิทย์ ศรีสารคาม - ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น	49	- สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย	-	-	2557 - ปัจจุบัน 2555 - 2557 2551 - 2555 2550 - 2551	- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ อุปกรณ์ภาคพื้น - ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย - ผู้จัดการฝ่ายความประทับใจลูกค้า - ผู้จัดการฝ่ายบริการผู้โดยสาร	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
16 นายบัญญัติ ทรยศกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	49	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาควิชาภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0006	-	2557 - ปัจจุบัน 2547 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นในบมจ. เอเชียเอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
17 นางชิลฎิ์ พันธุมจินดา - ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	43	- 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. เจนเซ่น-ซีแลค - บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย)
18 นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	48	- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง	0.0024	-	2557 - ปัจจุบัน 2556 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น - นายสถานีกรุงเทพ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
19 นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ - ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	40	- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	0.0003	-	2557- ปัจจุบัน 2550 - 2557 2546 - 2550	- ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี - ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี - หัวหน้างานฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
20 นายชาติริ ขวัญสังข์ - ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย	49	- ปริญญาโท การจัดการความปลอดภัยด้านการบิน มหาวิทยาลัย Central Missouri State, สหรัฐอเมริกา - ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0022	-	2559 - ปัจจุบัน 2549 - 2559	- ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย - วิศวกรบินและผู้จัดการแผนกความปลอดภัย	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

หมายเหตุ <sup>(1)</sup> รวมการถือครองหุ้นของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

<sup>(2)</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ตารางแสดงข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ และผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559

รายชื่อบริษัท		นายอาร์กย์ ชลธารันนทร์	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายชรรศพล แบลเว็ลด์	นายอัษฎวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัตร์ เดชาพานิชกุล	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส	นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด คาคาร์ บิน เมริ กัน	นายสจ๊วต แอล ดิน	หม่อมหลวง บวร นวเทพ เทวกุล
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	X, III	I, III	I, II, IV	/	/					I, II, IV
2.	บริษัทย่อยและบริษัทร่วม										
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, III	I, III	I, II, IV	/	/	/	/	/	/	IV
3.	บริษัทที่เกี่ยวข้อง										
	บจ. สมาร์ทโฟล	/									
	บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วิ โกลบอล	/									
	บจ. เอ ที อี	/									
	บจ. เคทีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น		IV								
	บจ. เคทีเอ็น แลนด์		IV								
	บจ. วะตะแบก วินด์		/								
	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง		X								
	บมจ. เคทีเอ็น เซลท์แคร์		/								
	บจ. เคทีเอ็น โฮลดิ้ง		/								
	บจ. เคทีเอ็น ดิวเคอร์ริง อะคาเดมี่		/								
	บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่		/								
	บจ. เคทีเอ็น ไชนิส อะคาเดมี่		/								
	บจ. อิน โนวเทิฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)		/								
	บจ. เคทีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่		//		/						
	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น		//		/						
	บจ. เคทีเอ็น ดิวเคอร์ริง		/					III			
	บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี่		/					/			
	บมจ. ฟินันซ่า		III					/			
	บมจ. แม็ทซิง แม็ทซิงไมซ์ โซลูชั่น		III					V			
	บจ. เคทีเอ็น มิวสิค		//					/			
	บจ. อีสเทิร์นควิซีน (ประเทศไทย)		//							X	
	บจ. เคทีเอ็น อวอร์ด		/							/	
	บจ. เคทีเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์		/							/	
	บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์		/								
	บจ. สยามโคโย		X								

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายอาร์กัย ชลธารนันท์	นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	นายธรรมศพลชัย แบเลเว็ลด์	นายอัยวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัติ เดชาพานิชกุล	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	นายคามารูติน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด กาตาร์ บิน ฆริ กัน	นายสจ๊วต แอล ติน	หม่อมหลวง บวร นวเทพ เทวกุล
บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น		//								
บจ. สปอร์ต โซไซตี้		/								
บจ. เพนต้า ซิตีเท็มส์		/								
บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)		/								
บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น		/								
บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ		/								
บจ. สยามเชียงใหม่		/								
บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล		/								
บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง		/								
บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์		/								
บจ. เคพีเอ็น ไลฟ์สไตล์		/								
บจ. ดู ดู น้อย		/								
บจ. เค พี เอ็น เทรคคิง		/								
บจ. เคพีเอ็น มารีน		/								
บจ. สิทธิโยธารักษ์			/							
บมจ. ทูนประกันภัย			/							
บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์			/							
บจ. ไอวอรี คอฟฟี่			/							
บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท			/							
บจ. เว็ลท์ เวนเจอร์ส			/							
บจ. ซอปปอท (ประเทศไทย)				/						
บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชั่น				/						
บมจ. ดับบลิวพี เอ็นเนอร์ยี				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ คิวตี้พี				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่พี				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ				/						



รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายอาร์กัย ชลธาร์นนท์	นายณัฐวุฒิ ภาโวรัมย์	นายธรรมพล แบเลเวิ้ลด์	นายอัครวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัติ เดชาพานิชกุล	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮัมหมัด กาตาร์ บิน เมริ กัน	นายสจ๊วต แอล ติน	หม่อมหลวง บวร นวเทพ เทวกุล
บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์				/						
บจ. สยาม โปโล ปาร์ค				/						
สโมสรฟุตบอล เลสเตอร์ ซิตี้				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์				/						
บจ. บ้านพรवादาว				/						
บจ. เอ็มธรรมชาติ				/						
บจ. วี แอนด์ เอ โฮลดิ้ง				/						
บจ. คิง เพาเวอร์ เอวิเอชัน					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ เอ็นเตอร์เทนเมนท์					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ โฮเทล เมเนจเมนท์					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ แท็กซี่ฟรี					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ ดีเวลลอปเม้นท์					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล					/					
บจ. วี.อาร์.เจ. อินเตอร์เนชั่นแนล					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ มาเก็ตติ้ง แอนด์ เมเนจเมนท์					/					
บจ. คิง เพาเวอร์ คิวตี้ฟรี					/					
บจ. สยาม ดี.เอฟ.เอส.					/					
AirAsia Investment Ltd.						/				
AirAsia Berhad						/,N	/,N	/		
Mirus Aircraft Seating Malaysia Sdn Bhd						/	/			
Think Big Digital Sdn Bhd						/	/			
Tune Live Sdn Bhd						/	/			
Big Investment Ltd.						/	/			
CGC Capital Limited						/	/			
Lancefield Property SARL						/	/			
New Queens Park Development SARL						/	/			
Oakfield Property SARL						/	/			
roKKi Retail Ltd.						/	/			

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายอาร์กีย์	นายณัฐวุฒิ	นายธรรมศพลชัย	นายอัชวัฒน์	นายสมบัติ	นายแอนโทนี่	นายคามารุดิน	นายโมฮัมหมัด	นายสัจวัต	หม่อมหลวง
		ชลธาร์นันท์	เกาโบราณย์	แบเลเวิ้ลด์	ศรีวัฒน์ประภา	เดชาพานิชกุล	ฟรานซิส	บิน เมอรานัน	กาดาร์ บิน เมริกัน	ติน	บวร
CaterhamJet Global Ltd.							/	/			
Educ8 Group Sdn Bhd							/	/			
Rangers Developments Ltd.							/	/			
Rangers Stadium Development Ltd.							/	/			
Amulya Property Ltd.							/				
Tune Protect Group Berhad							/	/			
Caterham Bikes Ltd.							/				
Caterham Cars Ltd.							/	/			
Caterham Cars Group Ltd.							/	/			
Caterham Enterprises Ltd.							/	/			
Caterham Merchandising Ltd.							/	/			
Caterham Technology & Innovation Ltd.							/	/			
Caterham (UK) Ltd.							/	/			
CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.							/	/			
Caterhamjet Malasia Sdn Bhd							/	/			
QPR Asia Sdn Bhd							/	/			
QPR Holdings Ltd.							/	/			
The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.							/	/			
Caterham Factory Limited							/	/			
Caterham Ventures Sdn Bhd							/	/			
Dinato Racing Ltd.							/	/			
Epsom College Malaysia Sdn Bhd							/	/			
Asian Contact Centres Sdn Bhd							/				
Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd (S308(1))							/	/			
Tune Tones Inc.							/	/			
Asia IP Ventures Limited							/				
Tune Group Sdn Bhd							/	/			
AirAsia X Berhad							/	/,V			
Tune Hotels Sdn Bhd							/	/			

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายอาร์กัย ชลธาร์นนท์	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายธรรมศพลชัย แบเลเวิ้ลด์	นายอัชวัฒน์ ศรีวัฒนประภา	นายสมบัตร์ เดชาพานิชกุล	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮัมหมัด กาตาร์ บิน เมริ กัน	นายสัจวัต แอล ดีน	หม่อมหลวง บวร นวเทพ เทวกุล
Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd (Formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)						/	/			
Tune Talk Sdn Bhd						/	/			
Tune Group.com Ltd.						/	/			
Tune Hotels.com Ltd.						/	/			
AirAsia (Mauritius) Limited						/	/			
Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd (S308(2))						/				
Tune Air Sdn Bhd						/	/			
Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(1))						/	/			
Intellectual Property Protection Sdn Bhd						/				
AirAsia Inc.						/	/			
PT Indonesia AirAsia						/	/			
AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd							/			
Epik Shop Sdn Bhd (formerly known as Rokki Shop Sdn Bhd)							/			
roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.)							/			
DCS Energy Sdn Bhd							/			
Intrinsic Capital Management Sdn Bhd							/			
Muncul Juara Sdn Bhd							/			
Pacific Gem Sdn Bhd							/			
Tune Hotels Management Sdn Bhd (formerly known as Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd)							/			
Sofa Al Azhar Sdn Bhd							/			
New Haven Resort Sdn Bhd							/			
Tpaay Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune Money Sdn Bhd)							/			
All Agile Industries Sdn Bhd							/			
Yayasan Pendidikan Titiwangsa							/			
Wheatley Sdn Bhd							/			

รายชื่อบริษัท	นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายชรรศพล แบลเว็ลด์	นายอัยวัฒน์ ศิริวัฒน์ประภา	นายสมบัติ เดชาพานิชกุล	นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด คาดีร์ บิน ฆริ กัน	นายสจ๊วต แอล ดิน	หม่อมหลวง บวร นวเทพ เทวกุล
AirAsia Go Holiday Sdn Bhd							/			
Chestar Properties Sdn Bhd							/			
Domeplex Consolidated Sdn Bhd							/			
Persian Beauty Sdn Bhd							/			
Incam Consulting & Trading Sdn BHD							/			
Incam Corporation Sdn Bhd							/			
Incam Equity Sdn Bhd							/			
Incam Resources Sdn Bhd							/			
Incam Global Sdn Bhd							/			
Raindance Music Sdn Bhd							/			
Red Podium Sdn Bhd							/			
Meranun Sdn Bhd							/			
Nescorp Resources Sdn Bhd							/			
Music Works Sdn Bhd							/			
Sona Petroleum Berhad								/		
Astro Malaysia Holdings Berhad								/		
Astro All Asia Networks Limited								/		
Junior Achievement Malaysia									/	
Malaysian Investment Development Authority									/	
บจ. เคลวี โฮลดิ้ง										/
บจ. อีโคโนโลจี้										/

หมายเหตุ: X = ประธานกรรมการ

/ = กรรมการ

// = กรรมการบริหาร

/// = กรรมการตรวจสอบ

/V = ผู้บริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายในและหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน ณ 31 ธันวาคม 2559

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1. นางสาวดวงพร ตันศิริวัฒน์	44	- 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	34	- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2559 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2547 - 2555	- เลขานุการบริษัท - เลขานุการบริษัท - หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน - นักวิเคราะห์อาวุโส	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ขอบเขตและความรับผิดชอบของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำกับดูแลการดำเนินธุรกิจของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย 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 และผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายได้รับทราบข้อมูลที่เท่าเทียมกันและมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ  
(ไม่มี)