

แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)



สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562

## สารบัญ

หน้า

### ส่วนที่ 1 การประกอบธุรกิจ

- |                                     |    |
|-------------------------------------|----|
| 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ   | 1  |
| 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ            | 5  |
| 3. ปัจจัยความเสี่ยง                 | 30 |
| 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ | 37 |
| 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย                | 42 |
| 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น   | 43 |

### ส่วนที่ 2 การจัดการและการกำกับดูแลกิจการ

- |  |    |
|--|----|
| 7. ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น               | 1  |
| 8. โครงสร้างการจัดการ                          | 5  |
| 9. การกำกับดูแลกิจการ                          | 38 |
| 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม                      | 63 |
| 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง | 64 |
| 12. รายการระหว่างกัน                           | 68 |

### ส่วนที่ 3 ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

- |  |    |
|--|----|
| 13. ข้อมูลทางการเงินที่สำคัญ             | 1  |
| 14. การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ | 15 |

### การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

#### เอกสารแนบ

- เอกสารแนบ 1 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท
- เอกสารแนบ 2 รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการของบริษัทย่อย
- เอกสารแนบ 3 รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท (Compliance) และผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน

## 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 มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธกิจที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐฯ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีนและญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคา ค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

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

### 1.2 ความเป็นมา

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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรสพลฐ์ 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

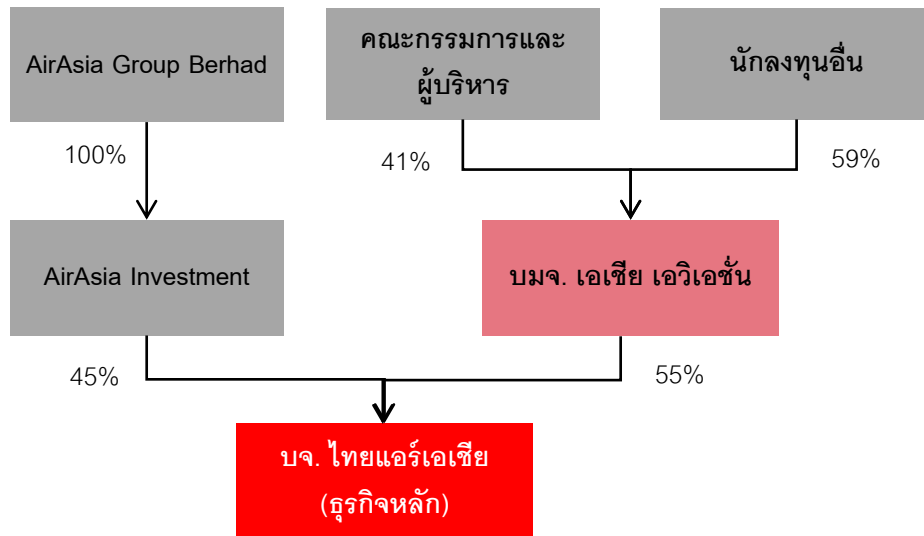
ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (Initial Public Offering - IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546 เพื่อดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 400,000,000 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น ร้อยละ 51 ของจำนวนทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ก่อน IPO) และ AirAsia Investment “AAI” ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย AAI เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100 ซึ่ง AAB เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย โดยเป็นผู้ให้บริการสายการบินแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย ต่อมาในวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็นจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จองหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว ส่งผลให้มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 และ AAI มีสัดส่วนการถือหุ้นลดลงเหลือร้อยละ 45

ในวันที่ 16 เมษายน 2561 กลุ่มแอร์เอเชียปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดยจัดตั้ง AirAsia Group Berhad (“AAGB”) เพื่อเข้าถือหุ้นใน AAI โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 แทน AAB

### 1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นดังนี้



### 1.4 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius “AAM” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งและโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

### 1.5 พัฒนาการที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2547	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ รวมถึงเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังสิงคโปร์ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

ปี	เหตุการณ์
กุมภาพันธ์ 2549	จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตุลาคม 2550	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก
พฤศจิกายน 2552	เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต
สิงหาคม 2553	ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว
พฤษภาคม 2555	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
กันยายน 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
ตุลาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง
ธันวาคม 2555	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 27 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 604 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 30 จุดหมายปลายทาง
ธันวาคม 2556	เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่
กุมภาพันธ์ 2557	บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้าแชมป์ สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลกจาก FlightStats ของปี 2556
ตุลาคม 2557	เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่
มิถุนายน 2558	บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้ารางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “The Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists
สิงหาคม 2558	เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)
ตุลาคม 2559	บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของประเทศไทย
เมษายน 2560	บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่
พฤศจิกายน 2561	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในงาน SET Awards 2018</li> <li>● บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัล Marketing Excellence Award จากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี</li> </ul>
ตุลาคม 2562	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อนักลงทุนยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก
ธันวาคม 2562	<ul style="list-style-type: none"> <li>● บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ระดับภูมิภาค</li> <li>● บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย ส่งผลให้มีฝูงบินจำนวน 63 ลำ ให้บริการเที่ยวบิน 1,331 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 65 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ</li> </ul>

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทจะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 ถึง 2562 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2560 <sup>(1)</sup>		2561		2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>รายได้จากการขายและให้บริการ</b>						
รายได้ค่าโดยสาร	26,622.9	71.4	29,072.8	72.3	31,506.4	75.8
รายได้ค่าน้ำมันอากาศยานและค่าบริการอื่น	6,993.7	18.7	7,853.1	19.5	6,599.4	15.9
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,615.2	4.3	1,064.7	2.7	1,174.8	2.8
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	469.8	1.3	606.7	1.5	589.0	1.4
รายได้ค่าระวางขนส่ง	230.0	0.6	270.0	0.7	286.8	0.7
รายได้ค่าโฆษณา	71.2	0.2	37.5	0.1	24.2	0.1
<b>รวมรายได้จากการขายและให้บริการ</b>	<b>36,002.8</b>	<b>96.5</b>	<b>38,904.8</b>	<b>96.8</b>	<b>40,180.6</b>	<b>96.7</b>
<b>รายได้อื่น</b>						
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.1	0.9	250.4	0.6	350.5	0.8
รายได้อื่น	955.3	2.6	1,044.2	2.6	1,020.2	2.5
<b>รวมรายได้อื่น</b>	<b>1,277.4</b>	<b>3.5</b>	<b>1,294.6</b>	<b>3.2</b>	<b>1,370.7</b>	<b>3.3</b>
<b>รวมรายได้</b>	<b>37,280.2</b>	<b>100.0</b>	<b>40,199.4</b>	<b>100.0</b>	<b>41,551.3</b>	<b>100.0</b>

<sup>(1)</sup> จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

### 2.1 การประกอบธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

2.1.1 บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 86 ในปี 2562 ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลกในอันดับที่ 10 จาก โอเอจี เอวิเอชั่น เวิลด์ไวด์ ประจำปี 2562

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 22.1 ล้านคน โดยร้อยละ 59 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 41 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2560	2561	2562
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง) .....	22.7	25.2	26.1
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน).....	19.8	21.6	22.1
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	87	85	85
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(2)</sup> .....	22,379	25,019	26,940
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) <sup>(3)</sup>	19,523	21,243	22,670
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) <sup>(4)</sup> .....	1,500	1,477	1,478
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท) <sup>(5)</sup>	1.61	1.56	1.49
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท) <sup>(6)</sup>	1.52	1.58	1.55
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) <sup>(7)</sup> .....	1.05	1.00	1.03
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด.....	56	62	63
จำนวนเที่ยวบิน.....	126,083	139,848	144,421
ระหว่างประเทศ .....	47,865	54,142	61,406
ภายในประเทศ.....	78,218	85,706	83,015
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) <sup>(8)</sup> .....	986	991	1,033
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) <sup>(9)</sup>	11.9	12.0	12.3
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท) .....	6,315	7,134	7,511
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท) .....	319	331	339
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล) .....	4.21	4.57	4.94
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) <sup>(10)</sup>	64.4	85.2	77.1
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) <sup>(11)</sup> .....	83	86	86



- (1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่
- (2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตร ที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- (4) ค่าตอบแทนโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- (5) ค่าตอบแทนโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วย ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (6) ค่าตอบแทนโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และ ค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (7) ค่าตอบแทนโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน และ ค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- (8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- (9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึง เครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- (10) ค่าตอบแทนโดยใช้ราคาตลาดถั่วเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง อากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับ ช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- (11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่ เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

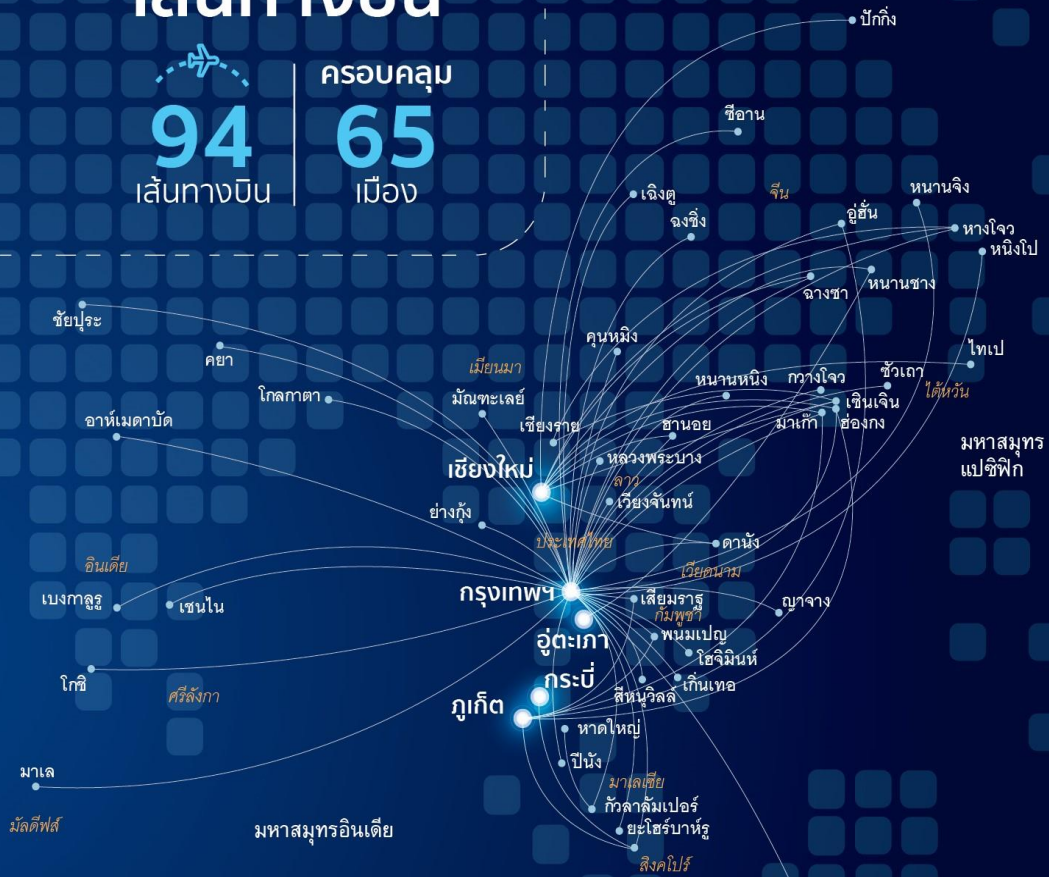
#### 2.1.1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มี ประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลา ของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการ เส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 5 แห่งประกอบ ไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และพัทยา (อู่ตะเภา)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 65 เมือง ในทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 42 แห่ง และจุดหมายปลายทาง ภายในประเทศจำนวน 23 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 59 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 35 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 94 เส้นทางบิน

# เครือข่าย เส้นทางบิน

ครอบคลุม  
**94** เส้นทางบิน | **65** เมือง



เส้นทางบินภายในประเทศและ  
บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ



## ฐานปฏิบัติการบินของไทยแอร์เอเชีย

- ทำอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ
  - ทำอากาศยานภูเก็ต
  - ทำอากาศยานเชียงใหม่
  - ทำอากาศยานนานาชาติกระบี่
  - ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี
- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
  - เส้นทางบินภายในประเทศ
  - ..... บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
  - ..... บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

เที่ยวบินแบบประจำระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีดังนี้

**เที่ยวบินระหว่างประเทศ**

เส้นทางการบินไปและกลับ	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
กรุงเทพฯ – สิงคโปร์	16 กุมภาพันธ์ 2547	35
กรุงเทพฯ – ปีนัง	16 มิถุนายน 2547	14
กรุงเทพฯ – มาเก๊า	5 กรกฎาคม 2547	28
กรุงเทพฯ – กัวลาลัมเปอร์	7 กุมภาพันธ์ 2548	7
กรุงเทพฯ – ฮานอย	17 ตุลาคม 2548	14
กรุงเทพฯ – พนมเปญ	1 พฤศจิกายน 2548	21
กรุงเทพฯ – ย่างกุ้ง	16 สิงหาคม 2549	21
กรุงเทพฯ – เซินเจิ้น	15 กรกฎาคม 2550	7
ภูเก็ต – สิงคโปร์	28 ตุลาคม 2550	7
กรุงเทพฯ – โฮจิมินห์	4 เมษายน 2551	21
กรุงเทพฯ – ฮองกง	26 ตุลาคม 2551	21
กรุงเทพฯ – บาหลี	20 มกราคม 2552	14
กรุงเทพฯ – กวางโจว	20 มกราคม 2552	14
ภูเก็ต – ฮองกง	15 พฤศจิกายน 2552	7
กรุงเทพฯ – หางโจว	2 เมษายน 2554	10
กรุงเทพฯ – เซนไน	23 มีนาคม 2555	7
กรุงเทพฯ – ฉงชิ่ง	23 มีนาคม 2555	14
เชียงใหม่ – มาเก๊า	22 พฤษภาคม 2555	11
กรุงเทพฯ – หนิงโป	12 กันยายน 2555	3
กรุงเทพฯ – หนานจิง	13 กันยายน 2555	4
กรุงเทพฯ – มณฑลเซเลย์	4 ตุลาคม 2555	7
กรุงเทพฯ – อู่ฮั่น	19 ตุลาคม 2555	14
กรุงเทพฯ – ซีอาน	16 พฤศจิกายน 2555	14
กรุงเทพฯ – เสียมราฐ	1 ตุลาคม 2556	21
กรุงเทพฯ – คุณหมิง	15 พฤศจิกายน 2556	14
กระบี่ – สิงคโปร์	25 พฤศจิกายน 2556	7
เชียงใหม่ – ฮองกง	7 มกราคม 2557	7
กรุงเทพฯ – ฉางซา	24 มกราคม 2557	7
เชียงใหม่ – หางโจว	21 กุมภาพันธ์ 2557	7
กรุงเทพฯ – บังกอลอร์	1 กันยายน 2558	7

**เที่ยวบินระหว่างประเทศ**

<b>เส้นทางการบินไปและกลับ</b>	<b>วันที่เริ่มให้บริการ</b>	<b>จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์</b>
ภูเก็ต – อุ๋ฮั่น	1 กุมภาพันธ์ 2559	7
กรุงเทพฯ – หลวงพระบาง	24 มีนาคม 2559	7
กรุงเทพฯ – โกจิ	16 พฤษภาคม 2559	4
กรุงเทพฯ – ชัวเถา	27 พฤษภาคม 2559	7
เชียงใหม่ – ฉางซา	27 พฤษภาคม 2559	7
กรุงเทพฯ – เวียงจันทน์	1 กรกฎาคม 2559	7
หาดใหญ่ – กัวลาลัมเปอร์	20 กันยายน 2559	7
ภูเก็ต - เสียมราฐ	7 พฤศจิกายน 2559	4
กรุงเทพฯ – โกลกาตา	16 ธันวาคม 2559	7
กรุงเทพฯ – ดานัง	9 มิถุนายน 2560	21
กรุงเทพฯ – มาเล มัลดีฟส์	11 สิงหาคม 2560	7
กรุงเทพฯ – ชัยปุระ	28 กันยายน 2560	4
ภูเก็ต – มาเก๊า	8 มกราคม 2561	4
กรุงเทพฯ – ฉิงตู	1 กุมภาพันธ์ 2561	7
กรุงเทพฯ – ยะโฮร์บาห์รู	10 กุมภาพันธ์ 2561	7
เชียงใหม่ – ไทเป	30 กันยายน 2561	7
เชียงใหม่ – ฮานอย	28 ตุลาคม 2561	7
เชียงใหม่ – ปักกิ่ง	30 พฤศจิกายน 2561	7
เชียงใหม่ – หนานชาง	1 ธันวาคม 2561	4
กรุงเทพฯ – คยา	3 ธันวาคม 2561	4
เชียงใหม่ - ดานัง	12 เมษายน 2562	7
เชียงใหม่ - เซินเจิ้น	30 เมษายน 2562	3
กรุงเทพฯ - เกิ่นเทอ	1 พฤษภาคม 2562	4
กรุงเทพฯ - ญาจาง	2 พฤษภาคม 2562	3
ภูเก็ต - พนมเปญ	14 พฤษภาคม 2562	4
กรุงเทพฯ - อาห์เมดอับดุล	31 พฤษภาคม 2562	4
เชียงใหม่ - เซินเจิ้น	16 มิถุนายน 2562	4
กรุงเทพฯ - สีนุวิลล์	1 กรกฎาคม 2562	4
เชียงใหม่ - หางโจว	1 ธันวาคม 2562	4
<b>รวมระหว่างประเทศ</b>		<b>558</b>

**เที่ยวบินภายในประเทศ**

<b>เส้นทางการบินไปและกลับ</b>	<b>วันที่เริ่มให้บริการ</b>	<b>จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์</b>
กรุงเทพฯ – ภูเก็ต	3 กุมภาพันธ์ 2547	87
กรุงเทพฯ – หาดใหญ่	3 กุมภาพันธ์ 2547	56
กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	3 กุมภาพันธ์ 2547	95
กรุงเทพฯ – เชียงราย	28 มีนาคม 2547	35
กรุงเทพฯ – อุดรธานี	7 เมษายน 2547	35
กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี	16 มิถุนายน 2547	21
กรุงเทพฯ – นครราชสีมา	9 กุมภาพันธ์ 2548	7
กรุงเทพฯ – กระบี่	1 มีนาคม 2549	35
กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี	1 เมษายน 2549	42
กรุงเทพฯ – นครศรีธรรมราช	1 มีนาคม 2550	28
ภูเก็ต – เชียงใหม่	3 ธันวาคม 2552	21
ภูเก็ต – อุดรธานี	21 ธันวาคม 2552	7
เชียงใหม่ – หาดใหญ่	24 มกราคม 2554	11
กรุงเทพฯ – ตรัง	15 มกราคม 2555	21
กรุงเทพฯ – นครพนม	15 มกราคม 2555	21
กรุงเทพฯ – ขอนแก่น	28 ตุลาคม 2556	35
กรุงเทพฯ – พิษณุโลก	30 พฤศจิกายน 2556	21
เชียงใหม่ – กระบี่	15 ธันวาคม 2556	10
กรุงเทพฯ – สกลนคร	1 ตุลาคม 2557	21
เชียงใหม่ – สุราษฎร์ธานี	1 พฤศจิกายน 2557	7
กรุงเทพฯ – ร้อยเอ็ด	9 กุมภาพันธ์ 2558	24
กรุงเทพฯ – เลย	9 กุมภาพันธ์ 2558	14
กรุงเทพฯ – น่าน	9 กุมภาพันธ์ 2558	24
กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์	2 เมษายน 2558	14
อุตะเถา (พัทยา) – เชียงใหม่	27 พฤศจิกายน 2558	14
อุตะเถา (พัทยา) – อุดรธานี	27 พฤศจิกายน 2558	7
หาดใหญ่ – อุตะเถา (พัทยา)	3 ธันวาคม 2558	7
หาดใหญ่ – เชียงราย	1 เมษายน 2559	7
เชียงใหม่ – ขอนแก่น	28 เมษายน 2559	14
ขอนแก่น – หาดใหญ่	28 เมษายน 2559	3
อุตะเถา (พัทยา) – ภูเก็ต	30 มีนาคม 2560	7
ขอนแก่น – ภูเก็ต	22 ธันวาคม 2560	4
กรุงเทพฯ – ระนอง	16 กุมภาพันธ์ 2561	7

**เที่ยวบินภายในประเทศ**

เส้นทางการบินไปและกลับ	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
กรุงเทพฯ – ชุมพร	25 มีนาคม 2561	7
อุตะเถา (พัททยา) – ขอนแก่น	21 ธันวาคม 2561	4
<b>รวมภายในประเทศ</b>		<b>773</b>
<b>รวมระหว่างประเทศและภายในประเทศ</b>		<b><u>1,331</u></b>

นอกจากนี้จากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกค้ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ อินเดีย และญี่ปุ่น ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 140 จุดหมายปลายทาง

**2.1.1.2 การขยายเส้นทางบิน**

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง ศักยภาพทางเศรษฐกิจ รวมทั้งภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6 - 8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับ/ยกเลิกเส้นทางบิน

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศใหม่ ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่ เกินเทอ (เวียดนาม) ญาจาง (เวียดนาม) อาห์เมดาบัด (อินเดีย) และสีหนุวิลล์ (กัมพูชา), ภูเก็ตสู่ พนมเปญ (กัมพูชา), เชียงใหม่สู่ ดานัง (เวียดนาม) และเซินเจิ้น (จีน), เชียงรายสู่ เซินเจิ้น (จีน) และหางโจว (จีน) อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งภายในประเทศและในแถบอินโดจีน อย่างไรก็ตาม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบินในระหว่างปี ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่ ภูวเนศวร (อินเดีย) วิชาคาปัทนัม (อินเดีย) และโคตาคินาบาลู (มาเลเซีย), เชียงราย สู่ หาดใหญ่ ภูเก็ต กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) สิงคโปร์ และมาเก๊า, เชียงใหม่ สู่ อุดรธานี และย่างกุ้ง (เมียนมาร์), กระบี่ สู่ ฉงชิ่ง (จีน) สิงคโปร์ ฮองกง และมาเก๊า, ภูเก็ต สู่ คุนหมิง (จีน), พัททยา (อุตะเถา) สู่ ฉิงตู (จีน) หานานิง (จีน) และมาเก๊า ในระหว่างปี 2562

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและรอง เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกฐานลูกค้ำในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาฐานลูกค้ำในตลาดจีนโดยมีแผนเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่ม

ความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม เพื่อลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาสถานลูกค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง และเพื่อขับเคลื่อนให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

## 2.1.2 บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 18 ร้อยละ 18 และร้อยละ 19 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

### 2.1.2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และแควินเตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง ที่อาจแตกต่างกันอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ลูกกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านแควินเตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย หรือ เคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต, เดบิต, หักบัญชีธนาคาร, ตู้เอทีเอ็ม (ATM), เคาน์เตอร์เซอร์วิส, พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 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 จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางครอบคลุมทั้งการเช็คอินที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและต่างประเทศ) และ สนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็คเกจสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่าที่สุด ด้วยแพ็คเกจสุดคุ้ม ที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระได้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เล็กที่น้ำหนักมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบินตั้งแต่ 1 ชั่วโมงขึ้นไป และความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

### 2.1.2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ หรือผ่าน จัดการบุกกิ่ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง



นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อกสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

### 2.1.2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชียบีก สูงสุด 10 เท่า จากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชียบีก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร

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

- **บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทอว์เลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่น และราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตัวเครื่องบินกับแอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าในราคาที่ย่อมเยาไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน

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

- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชียมีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ต ปาดอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย

### 2.1.3 การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันที โดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสาร แต่ทั้งนี้ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 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 และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชียอยู่ที่ร้อยละ 63 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 15 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 22

##### 2.1.4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชียและการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชัน AirAsia (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซูเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการขายสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และแอปพลิเคชัน

ของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 2.1.4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด, บัตรเครดิต, พรีอัมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

#### 2.1.4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วย การจองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents-OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก: บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบิเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์ OTA (Online Travel Agents)

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีดีเอ (Expedia): แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) และ เอ็กซ์พีดีเอ (Expedia) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอการท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โโก และ เอ็กซ์พีดีเอ ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพคเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น

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

- การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment: บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตัวโดยสารที่ร่วมโครงการ

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

ผู้ให้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

### 2.1.5 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

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

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

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

### 2.1.6 ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือ รวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ [www.airasia.com](http://www.airasia.com) ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้เราสามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็วทันท่วงที และในปีนี้ได้นำเสนอเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

## 2.2 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

### 2.2.1 ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 61 ลำ และแอร์บัส A321 จำนวน 2 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมจำนวน 42 ลำ จาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 14 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 28 ลำ รวมถึงในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 15 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 6 ลำ สำหรับปี 2563 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 รวมทั้งสิ้นเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนภายในกลุ่มบริษัทลดลงสุทธิจำนวน 4 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียประกอบไปด้วยรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 50 ลำ แอร์บัส A320XLR จำนวน 11 ลำ และ แอร์บัส A321XLR จำนวน 2 ลำ โดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของผู้บินอยู่ที่ 6.49 ปี และตลอดปี 2562 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 16 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 46 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 - 8 ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และ โครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท โครงการที่ 10 - 16 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,409.0 - 1,531.7 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้นแต่ไม่เกิน 8 ปี และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำผู้บินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณาอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

## 2.2.2 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 มีจำนวน 10,582.5 ล้านบาท 14,635.6 ล้านบาท และ 13,962.8 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 31 ร้อยละ 37 และร้อยละ 34 ของรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เซลล์แห่ง ประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้ กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวน ของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

## 2.2.3 ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ายรายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

## 2.2.4 ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2560 ปี 2561 และปี 2562 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## 2.2.5 การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

### 2.2.5.1 การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (ต่ำกว่า C-Check) บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงใหญ่ (ตั้งแต่ C-Check ขึ้นไป) หรือการซ่อมแซมโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ (Maintenance Repair and Overhaul - MRO) ที่ได้รับการรับรองจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ประเทศไทย) หรือ ST Aerospace (Guangzhou) Aviation Services Co., Ltd (ประเทศจีน) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ประเทศมาเลเซีย) หรือ FL Technics (ประเทศอินโดนีเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับ ผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบินแอร์เอเชีย

### 2.2.5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 569.0 ล้านบาท

## 2.3 การดำเนินการอื่นๆ

### 2.3.1 ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

#### 2.3.1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรามุ่งมั่นในการพัฒนาการปฏิบัติการคงไว้และการปรับปรุงกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ากระบวนการดำเนินงานของเราบรรลุเป้าหมายขององค์กร ภายใต้ระดับด้านความปลอดภัยและมาตรฐานสากล เพื่อให้ลูกค้าของเราได้รับการบริการเที่ยวบินที่เข้าถึงได้ ว่างใจได้ และมีความสะดวกสบาย โดยที่พนักงานทุกคนในทุกระดับขององค์กรมีความรับผิดชอบในการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยสูงสุด โดยเริ่มต้นที่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัท

#### พันธกิจของเราคือ

- สนับสนุนการจัดการด้านความปลอดภัยผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสมเพื่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยขององค์กร สนับสนุนการปฏิบัติ การมีส่วนร่วมด้านการรายงาน การสื่อสาร และการจัดการอย่างจริงจังโดยใส่ใจผลของระบบการจัดการอื่นๆ ขององค์กร

- กำหนดให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบพื้นฐานของผู้จัดการและพนักงานทุกระดับ
- กำหนดให้ชัดเจนว่าพนักงานทุกคน ผู้จัดการและลูกจ้างมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินการด้านความปลอดภัยขององค์กรและประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย
- จัดให้มีกระบวนการที่โปร่งใสและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานเพื่อที่จะจัดการหรือลดความเสี่ยงของผลกระทบจากอันตรายของกระบวนการหรือกิจกรรมของบริษัท ให้อยู่ในระดับประสิทธิภาพความปลอดภัยขั้นต่ำที่ยอมรับได้
- ทำให้มั่นใจว่าบริษัทจะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัย ผ่านระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ซึ่งเป็นไปตามขอบเขตอำนาจของกฎหมาย
- การดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน
- ทำให้มั่นใจว่าบริษัทมีการฝึกอบรมทักษะการปฏิบัติงานของพนักงานอย่างเหมาะสมเพียงพอ ในการปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน
- ทำให้มั่นใจว่าพนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบินและการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ ให้พนักงานมีความรู้ในด้านความปลอดภัยอย่างเพียงพอในการปฏิบัติงาน
- มีการกำหนดและวัดผลประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยตามดัชนีชี้วัดสมรรถนะและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่ปฏิบัติได้จริง
- มีการปรับปรุงสมรรถนะด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ผ่านกระบวนการจัดการที่มีประสิทธิภาพ
- ทำให้มั่นใจว่าระบบการสนับสนุนจากภายนอกและการบริการ เพื่อให้บรรลุตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- ทำให้มั่นใจว่ามีการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

### 2.3.1.1 มาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยทางการบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) และองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด โดยมาตรการด้านการรักษาความปลอดภัยของสายการบินได้มีการตรวจสอบประวัติพนักงาน และได้จัดทำคู่มือแผนด้านการรักษาความปลอดภัยสายการบิน รวมถึงคู่มือขั้นตอนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการฝึกอบรมเกี่ยวกับการตระหนักรู้ด้านการรักษาความปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยและพนักงานภายในบริษัท เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดการแทรกแซงการกระทำโดยมิชอบต่อการบิน รวมถึงมีขั้นตอนการตรวจสอบและตรวจค้นอากาศยานและป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในพื้นที่ของอากาศยาน

### 2.3.2 เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้



รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle 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. ไทยแอร์เอเชียได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันสำรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเอง (ตู้เช็คอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงพัฒนาด้านการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีอื่นนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็คอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุงระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ สำหรับปี 2563 หน่วยงานบริการลานจอด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (BRS) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกลำเลียงไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

### 2.3.4 การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองขอใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย / ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ และความรับผิดตามกฎหมายทางอากาศ AVN52E จะอยู่ในวงเงินรวมต่อปีซึ่งจำกัดความรับผิดไว้ที่วงเงิน 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกของผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดชอบที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดที่วงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของกลุ่มแอร์เอเซียรวมต่อปีจำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวข้องเนื่อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภทในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปีสำหรับ แอร์เอเชีย เบอริฮาด และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรมธรรม์คุ้มครองความรับผิดส่วนเกินสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมียวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

## 2.4 สถานะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

### 2.4.1 แนวโน้มเศรษฐกิจและสถานะอุตสาหกรรม

จากรายงานเดือนมกราคม 2563 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2563 ขยายตัวที่ร้อยละ 3.3 พื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากปีก่อนหน้า เนื่องจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน และปัญหาการแยกตัวของสหราชอาณาจักรจากสหภาพยุโรป (EU) แบบไร้ข้อตกลง (No-deal Brexit) กำลังคลี่คลายลง ทั้งยังได้รับแรงหนุนจากการปริมาณการค้าโลกที่คาดว่าจะกลับมาทยอยฟื้นตัว ผนวกกับเศรษฐกิจในหลายประเทศทั่วโลกจะได้รับอานิสงส์จากการดำเนินนโยบายการเงินและการคลังเชิงผ่อนคลายที่ได้ใช้กระตุ้นเศรษฐกิจไปในปี 2562 อีกด้วย อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจะชะลอตัวไปยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความไม่แน่นอนด้านการเจรจาการค้าระยะที่ 2 ระหว่างสหรัฐฯ และจีน และความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ในหลายประเทศ โดยเฉพาะสถานการณ์ตึงเครียดในตะวันออกกลาง และปัญหาความไม่สงบทางการเมืองในภูมิภาคละตินอเมริกา รวมถึงการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบสายพันธุ์ใหม่ หรือไวรัสโคโรนา

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2563 มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 70 - 75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล มีแนวโน้มปรับตัวลดลง เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันโลกที่สูงขึ้นต่อเนื่องจากปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากการปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลง จากผลกระทบที่ต่อเนื่องของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน ผนวกกับปริมาณความต้องการบริโภคเชื้อเพลิงในประเทศจีนลดลง ภายหลังจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา แม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) จะมีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบก็ตาม แต่คาดว่าจะไม่สามารถชดเชยกับอุปสงค์ที่ลดลงได้ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันโลกมีความผันผวน

ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลกในปี 2563 จะหดตัวร้อยละ 0.6 และทำให้สูญเสียรายได้ไปกว่า 29.3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ จากความผันผวนของเศรษฐกิจโลก การแพร่ระบาดของโรค รวมถึงความเสี่ยงด้านภูมิศาสตร์การเมืองและสงครามการค้าที่ตึงเครียดเป็นปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2563 ขยายตัวอยู่ระหว่างร้อยละ 1.5 - 2.5 เติบโตในอัตราที่ชะลอลง เนื่องจากภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ปัญหาภัยแล้งที่รุนแรง และงบประมาณปี 2563 ที่ล่าช้า อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจไทยยังคงได้รับแรงสนับสนุนจากการขยายตัวของอุปสงค์ภายในประเทศ ทั้งการใช้จ่ายภาคครัวเรือน ตลอดจนการลงทุนภาครัฐและเอกชน ซึ่งได้รับอานิสงส์จากการที่ธนาคารแห่งประเทศไทยปรับลดอัตราดอกเบี้ยนโยบายลง 3 ครั้ง มาอยู่ที่ร้อยละ 1.00 ในระหว่างปี 2562 - 2563 และการดำเนินมาตรการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาครัฐ โดยเฉพาะโครงการลงทุนขนาดใหญ่ตามแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมุ่งเน้นที่การพัฒนาการคมนาคม โลจิสติกส์ ระบบสาธารณสุขูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) อาทิเช่น โครงการ

พัฒนาทางหลวงระบบขนส่งสาธารณะกลุ่มจังหวัดใน EEC โครงการพัฒนาศูนย์กลางทางการบินภาคตะวันออก ณ สนามบินนานาชาติอู่ตะเภา และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นต้น

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2563 หดตัวร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า โดยปรับลดคาดการณ์ลงจากเดิมที่เติบโตร้อยละ 8 เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศลูกค้าหลักที่อาจเติบโตต่ำกว่าคาดการณ์ และผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ซึ่งรัฐบาลจีนได้ออกมาตรการเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของโรค โดยการออกคำสั่งให้บริษัทนำเที่ยวทั่วประเทศหยุดดำเนินกิจกรรมท่องเที่ยวและหยุดการขายตั๋วเครื่องบินและโรงแรม โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยประเมินกรณีที่ร้ายแรงที่สุด หากรัฐบาลจีนประกาศใช้คำสั่งดังกล่าวเป็นระยะเวลา 9 เดือน (มกราคม - กันยายน) ประเทศไทยจะสูญเสียนักท่องเที่ยวจีนประมาณ 5 – 7 ล้านคน หรือสูญเสียรายได้ประมาณ 3 แสนล้านบาท ทั้งนี้คาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวของประเทศไทยจะอยู่ที่ 2.91 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวน 1.78 ล้านล้านบาท หรือหดตัวร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า โดยคาดการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติในปี 2563 ประมาณ 36 ล้านคน ลดลงร้อยละ 10 จากปี 2562 ที่จำนวน 39.8 ล้านคน อย่างไรก็ตาม เพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว ในเดือน มกราคม 2563 รัฐบาลได้อนุมัติมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น 16 มาตรการ อาทิเช่น การเพิ่มร้านค้าและจุดคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT Refund) และขยายเวลาเปิดด่านชายแดนมาเลเซียและลาวเป็น 24 ชั่วโมงในช่วงวันหยุด รวมถึงการต่อระยะเวลามาตรการยกเว้นค่าธรรมเนียมวีซ่า ณ ด่านตรวจคนเข้าเมือง (Visa on Arrival-VOA) จนถึง 30 เมษายน 2563 เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบคมนาคมเชื่อมโยงเมืองหลักและเมืองรอง ตลอดจนการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งนี้ ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 คณะรัฐมนตรีมีมติอนุมัติกรอบวงเงิน 500 ล้านบาท สำหรับโครงการฟื้นฟูภาคการท่องเที่ยว โดยตั้งเป้าว่าโครงการดังกล่าวจะสามารถช่วยเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติได้ประมาณ 1 ล้านคน สำหรับตลาดภายในประเทศ คาดการณ์การท่องเที่ยวของชาวไทยอยู่ที่ 172 ล้านครั้ง เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อน และสร้างรายได้จำนวน 1.13 ล้านล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 5 โดยได้รับแรงสนับสนุนจากมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวของภาครัฐในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยมุ่งเน้นการรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดที่แข็งแกร่ง การจัดการเส้นทางบินที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสม เพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

#### 2.4.2 การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัด สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ และสายการบินแบบเช่าเหมาลำ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ อาทิ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย“เสน่ห์ความ เป็นไทย”และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนใน ทำอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อ รองรับบริการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียนโดยมีแผนขยายเส้นทางบิน ไปยังจีนและอินเดียเพิ่ม

สายการบินนกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคา ค่า โดยสารอีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ทำอากาศยานดอนเมือง นอกจากนี้ การบินไทยถือหุ้น ในสัดส่วนร้อยละ 13.3 ณ วันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2563

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบิน สมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากฐาน ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย อีกทั้งในอนาคตอันใกล้สายการบินมีโครงการขยายกิจการสนามบินไปยังประเทศเพื่อนบ้านเพื่อรองรับกลุ่มนักท่องเที่ยว เป็นหลัก

สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ทำอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชุกุลยุทธ์ราคา ค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทย คือ "อิสระในการบิน" โดยมุ่งเน้นที่จะเพิ่มเส้นทางบินและส่วนแบ่งของตลาดต่างประเทศมากขึ้น

สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศ เวียดนาม โดยใช้ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่กันยายน 2559

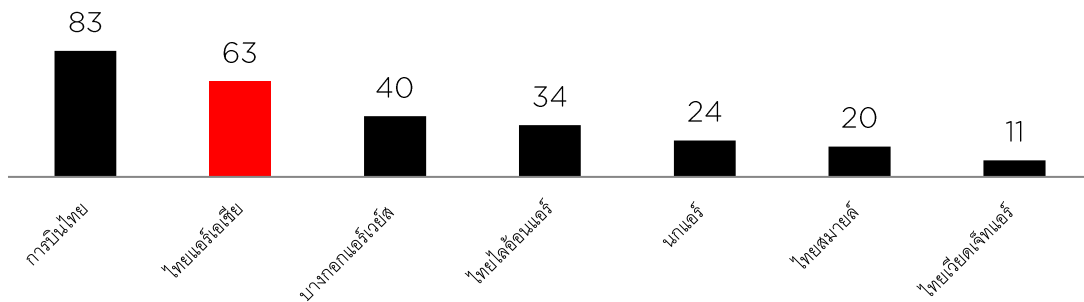
สายการบินไทยอีสตาร์ เจ็ท เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างกลุ่มทุนไทย และสายการบินอีสตาร์ เจ็ท ผู้ประกอบธุรกิจ สายการบินต้นทุนต่ำของประเทศเกาหลี ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการเที่ยวบินได้ในครึ่งปีแรกปี 2563 มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคา ที่ประหยัด ความสะดวกของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ หากราคา ค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในปี 2562 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเผชิญการแข่งขันทางด้านราคา โดยเฉพาะในเส้นทางหลัก จากทั้ง สายการบินราคาประหยัดและสายการบินเต็มรูปแบบ ดังนั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อรักษาการเป็น ผู้นำตลาดการบินในประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่ง ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเป็นผู้กำหนดราคา ค่าโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ หาดใหญ่ สุ กัวลาลัมเปอร์ (มาเลเซีย) กรุงเทพฯ สุ น่าน และ กรุงเทพฯ สุ ร์อยเอ็ด เป็นต้น รวมถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่ในเมืองรอง เช่น กรุงเทพฯ สุ อาห์เมดาบัต (อินเดีย) และ

กรุงเทพฯ สู่ สีนหุวิลล์ (กัมพูชา) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้รับประโยชน์จากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



แหล่งข้อมูลจาก บริษัท และ Centre for Aviation (CAPA)

#### 2.4.2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธ่ย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) นกสก็๊ต (5) ไทยไลอ้อนแอร์ (6) ไทยเวียดเจ็ทแอร์ และ (7) โกแอร์

#### 2.4.2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) สายการบินไทยสมายล์ และ (3) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (2) ไทยไลอ้อนแอร์ และ (3) ไทยเวียดเจ็ทแอร์

### 2.5 กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบิน “ใส่ใจมากกว่าที่เห็นเพราะทุกคนคือคนสำคัญ” นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือการเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน โดยในปี 2563 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเครื่องบินรุ่นใหม่ “แอร์บัส A321 นีโอ” เข้ามาในฝูงบินจำนวน 2 ลำ เพื่อมาทดแทนเครื่องบินลำเก่าที่จะปลดประจำการ โดยเครื่องบินรุ่นใหม่จะมีปริมาณที่นั่งเพิ่มขึ้นจำนวน 50 ที่ รวมทั้งหมดเป็น 236 ที่นั่ง สามารถทำการบินได้ไกลกว่าเดิม และประหยัดพลังงานเชื้อเพลิงมากกว่าเดิมร้อยละ 20 ซึ่งส่งผลให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยต่ำลง โดยจะให้บริการในเส้นทางบินที่มีปริมาณความ

ต้องการเดินทางสูง แต่ไม่สามารถเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินได้ แม้ว่าในปี 2563 นี้จะไม่มี การขยายฝูงบินก็ตาม แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ ได้อย่างต่อเนื่องผ่านการจัดสรรตารางการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพ การใช้เครื่องบิน โดยเรายังไม่หยุดยั้งในการจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เอเชียใต้และตอนใต้ของ ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายส่วนแบ่ง การตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น ในปี 2563 คาดว่าปริมาณที่นั่งของตลาดในประเทศจะหดตัวต่อเนื่องประมาณร้อยละ 6 ในขณะที่ ความต้องการเดินทางในประเทศยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งมาจากนโยบายกระตุ้นการท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาล ท่องเที่ยวของภาครัฐ ซึ่งคาดว่าจะส่งผลดีต่อผลประกอบการในปี 2563 นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าโดยสารแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้จากบริการเสริมผ่านการส่งเสริมการขายที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการ ติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือเพื่อไปยัง เกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุน และการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารแบบสินค้าที่จะส่งเสริมให้เกิดการ ประหยัดและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้จัดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้น ซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ สำหรับข้อมูลการบริหารความเสี่ยงสามารถดูได้ในส่วนการควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยงของรายงานประจำปี

บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งเราไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่เราพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

#### 3.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

##### 3.1.1 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก

ในปัจจุบันการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่สูงขึ้น ผู้โดยสารมีทางเลือกที่หลากหลายและสามารถเลือกที่จะใช้บริการสายการบินที่ตนมั่นใจที่สุดสำหรับการเดินทาง นอกจากนี้ข่าวการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยานอาจทำให้ความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารลดลง ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้นได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย อีกทั้งการระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาด ใช้อำนาจกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบินให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เทียบวันต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเพื่อความปลอดภัยต่อการปฏิบัติการบิน และประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา อาทิเช่น คลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น อาจส่งผลกระทบต่อทำให้ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับตัวลดลงได้

ความปลอดภัยถือเป็นสิ่งสำคัญหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นจึงมีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System - SMS) เพื่อนำไปพัฒนาและสนับสนุนองค์กร โดย SMS เป็นระบบการ



บริหารจัดการด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน มีการกำหนดนโยบายและจัดทำกระบวนการปฏิบัติที่ชัดเจนสำหรับการจัดการความปลอดภัย ที่ทำหน้าที่ผสมผสานระบบเทคนิคและระบบปฏิบัติการด้านการเงิน และด้านทรัพยากรบุคคล เพื่อบรรลุเป้าหมายที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงานและควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้ ระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้องกับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย นอกจากนี้การประเมินความสมบูรณ์ของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยถือว่าเป็นส่วนที่สำคัญ ดังนั้นจึงมีการจัดตั้งการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยขึ้นเพื่อทำการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเสี่ยงและเฝ้าติดตามการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านความปลอดภัย

นอกจากนี้บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่จะส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยจัดการเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมีจุดประสงค์เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร รวมถึงมีการจัดทำและฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินร่วมกับองค์กรภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ และมีการประเมินผลหลังการฝึกซ้อมเพื่อให้เกิดความคุ้นเคย สอดคล้องกับขั้นตอนการปฏิบัติและสถานการณ์ของภาวะฉุกเฉินที่มีโอกาสเกิดขึ้นจริงได้อย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

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

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 34 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2562 ดังนั้น ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันอากาศยานมีการปรับตัวสูงขึ้น บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง มิใช่เป็นการแสวงหากำไร แต่เป็นการชะลอและลดผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงหากราคามีความผันผวนสูง นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราการสิ้นเปลืองของเชื้อเพลิงเครื่องบินในส่วนการปฏิบัติการการบิน

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานล่วงหน้าไว้ในสัดส่วนถัวเฉลี่ยร้อยละ 65 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ระหว่างปีการดำเนินงาน บริษัทได้มีการบริหารจัดการปรับปรุงธุรกรรมประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันอากาศยานให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันโลกที่แปรผัน

### 3.1.3 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน บริษัทได้ดำเนินการบริหารความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้มีประสิทธิภาพ โดยมีการบริหารภายใต้นโยบายการ

บริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด หลังจากนั้น บริษัทบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยโครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ ถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงาน (Net Operating Cash Flow) ไปพร้อมกับลดความเสี่ยงของการมีหนี้สินเป็นเงินสกุลต่างประเทศมากเกินไป โดยพยายามมีหนี้สินสกุลบาทเพิ่มขึ้น เพื่อลดความผันผวนของรายการผลกำไร/ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในงบการเงินของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทมีการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงิน เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap: CCS) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) แม้ว่า บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

### 3.1.4 บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนหรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชียบางส่วนอาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ดังนั้นการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจส่งผลกระทบต่อต้นทุนการกู้ยืมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในอนาคต บริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณา นำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 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) ของบริษัทมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและสิทธิของ 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 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพังหรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่

- (1) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(2) กระทรวง ทบวง หรือหน่วยงานของรัฐ

(3) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งกระทรวง ทบวง กรม หรือหน่วยงานของรัฐ ถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

(4) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ หุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือให้นับเป็นหุ้นของบุคคลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย

(5) ห้างหุ้นส่วนจำกัด ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนจำพวกไม่จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดมีสัญชาติไทยและทุนของห้างหุ้นส่วนนั้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 เป็นของบุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย

(6) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียน ซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดมีสัญชาติไทย

(7) นิติบุคคลอื่น ตามที่ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยกำหนด

นิติบุคคลตามวรรคหนึ่ง (3) (4) (5) (6) หรือ (7) ต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานแห่งใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักรและในกรณีที่นิติบุคคลดังกล่าวมีนิติบุคคลเป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนิติบุคคลที่เป็นผู้ถือหุ้นหรือเป็นหุ้นส่วนนั้น จะต้องถือหุ้นเป็นของบุคคลผู้มีสัญชาติไทยตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในข้อนี้ด้วย

ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติจะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นเป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียนหรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าว หลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยนและหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ในฐานะทางการเงินผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทจะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจการบริหารกิจการที่แท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลี้ขานสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-Designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็น นักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 58.95 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 41.05 ถือโดยคณะกรรมการและผู้บริหารของบริษัทซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้นตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

**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 การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทและการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันท่วงที หากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

**3.2.3 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ AirAsia Berhad**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก AAB ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าและการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2563 ถึงปี 2567 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้วหากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 4.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขาย, Oracle ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน, AIMS

ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ, Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง และโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชียบีก เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบและคณะกรรมการบริษัท

### 3.2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

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

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์และโมบายแอปพลิเคชันของกลุ่มแอร์เอเชีย บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ตโฟน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 63 ในปี 2562 โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและต่างประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ต อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

### 3.2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 63 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A การพึ่งพาเครื่องบินตระกูลเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของเครื่องบินรุ่นแอร์บัสหรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 CFM56-5B4/3 และ LEAP-1A ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ A321นีโอ เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 และปี 2560 ตามลำดับ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ 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 2562 บริษัทฯ มีเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 3,067.1 ล้านบาท

##### 4.2 สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ถาวรมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 24,877.3 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.5 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 2562 มีดังนี้

ประเภท	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 (ล้านบาท)
ที่ดิน	650.8
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	203.3
คอมพิวเตอร์	57.3
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	17.9
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	45.6
ยานพาหนะ	90.1
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	23,014.5
อะไหล่เครื่องบิน	624.6
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	173.1
<b>รวม</b>	<b>24,877.2</b>

\*\* บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวนหนึ่ง ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงิน

#### 4.3 สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 14,878.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 23.7 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856.0 ล้านบาท โปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 20.5 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้งจำนวน 2.3 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากกรณีที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและระหว่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Time Slots) โดยสิทธินี้ยังคงอยู่กับบริษัททรานได ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 22.8 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 20.5 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้งจำนวน 2.3 ล้านบาท

#### 4.4 ค่าความนิยม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวน 8,824.8 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.0 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้ อาทิเช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ควบคุมกิจการ เพื่อสะท้อนข้อมูลเพิ่มเติมของข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อม ณ วันที่ควบคุมกิจการ

#### 4.5 เครื่องหมายการค้า

AAB ได้อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดยให้สิทธิแต่เพียงผู้เดียว (Exclusive Basis) ในประเทศไทยเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งรวมถึงการนำไปใช้เป็นส่วนหนึ่งของชื่อบริษัทไทยแอร์เอเชีย ตามระยะเวลาที่อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ตามแนวทางการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Branding Guidelines) ที่กำหนดไว้ รวมถึงใช้เพื่อการสื่อสารทางการตลาด



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

#### 4.6 สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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 2562 ฟืองบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 63 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AAM (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AAB ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 14 ลำ จากบุคคลภายนอก (Third Party) 28 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 15 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 6 ลำ ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีอายุเฉลี่ยที่ 6.49 ปี ณ สิ้นปี 2562

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 42 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 9 - 12 ปี โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนธันวาคม 2574 มียอดคงเหลือของภาวะผูกพัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 822.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 15 ลำ ภายใต้สัญญาทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยภาวะภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จำนวน 11,493.6 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯตามที่แต่ละสัญญากำหนด

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 เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม 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 ได้ส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อย ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้ง

ในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และตามกฎหมายและระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

## 5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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
คะแนนการกำกับดูแลกิจการ	: ดีเลิศ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	: 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์: 02-562-5700 โทรสาร: 02-562-5705 เว็บไซต์: www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	: 0107554000313
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	: 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 เว็บไซต์: www.airasia.com
ทุนจดทะเบียนและ ทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562	: หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	: ร้อยละ 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 สำนักงาน อีวาย จำกัด  
ชั้น 33 อาคารเดครีชดา  
193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110  
โทรศัพท์: 02-264-9090  
โทรสาร: 02-264-0789-90  
เว็บไซต์: www.ey.com

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 2562 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 2562 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 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายจรรตพลฐ์ แบเลเวิลด์	1,965,088,286	40.52
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	354,135,465	7.30
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	221,354,300	4.56
4. นายธนรัตน์ พสงศ์	180,860,800	3.73
5. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	103,128,300	2.13
6. กองทุนเปิดกรุงศรีหุ้นระยะยาวปันผล	58,269,000	1.20
7. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซ์เบิ้ลเพื่อการเลี้ยงชีพ	56,523,500	1.17
8. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	45,729,700	0.94
9. นายสมศักดิ์ อมรพิทักษ์	44,611,900	0.92
10. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเลี้ยงชีพ	35,667,700	0.74

**บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 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. นายบรรคพลฐ์ แบลเวิลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
<b>รวม</b>	<b>43,555,560</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment (“AAI”) เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศมาเลเซีย โดยมี AirAsia Group Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100  
 2. AirAsia Group Berhad (“AAGB”) ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

**AirAsia Group Berhad**

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Group Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	559,000,000 <sup>1</sup>	16.73	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082 <sup>2</sup>	15.45	-	-
Employees Provident Fund Board	176,739,649 <sup>3</sup>	5.29	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส	1,600,000 <sup>4</sup>	0.05	1,075,485,082 <sup>6</sup>	32.18
นายคามารูดีน บิน เมอรานัน	2,000,000 <sup>5</sup>	0.06	1,075,485,082 <sup>6</sup>	32.18

หมายเหตุ 1. Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.  
 2. Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.  
 3. Employees Provident Fund Board ภายใต้การถือหุ้นโดย Citigroup Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.  
 4. นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.  
 5. นายคามารูดีน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.  
 6. ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ.2559, Suruhanjaya Syarikat Malaysia (SSM) ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ 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 เพื่อดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้แก่การให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ และการให้บริการเสริมอื่นๆ โดยมีฐานการประกอบธุรกิจในประเทศไทย เส้นทางการบินในประเทศไทยและเส้นทางการบินนอกประเทศที่มีจุดเริ่มต้นจากประเทศไทย และไม่มีบริการที่ไม่จำเป็น (No Frills) และธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้รูปแบบธุรกิจของแอร์เอเชียแต่เพียงผู้เดียวเท่านั้น เว้นแต่จะมีการตกลงเป็นอย่างอื่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับอนุมัติและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยคู่สัญญาต้องร่วมกันรับผิดชอบในการได้มาซึ่งการได้รับอนุญาต และใบอนุญาตที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจการบินทางอากาศในประเทศไทย และบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่รักษาการอนุญาตหรือใบอนุญาตดังกล่าว คู่สัญญาตกลงกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องว่าจ้าง AAB เพื่อให้บริการที่จำเป็น และโครงสร้างพื้นฐานแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บนเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป นอกจากนี้ คู่สัญญาตกลงว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB จะต้องเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการระหว่างกันในอนาคต โดยในสัญญาดังกล่าว AAB ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคและการบริหารจัดการที่จำเป็นแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### การโอนหุ้น

ผู้ถือหุ้นอาจโอนหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดให้แก่บริษัทในเครือใดๆ ของตนได้โดยส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้ถือหุ้นอื่นทราบล่วงหน้า

ในกรณีที่ผู้โอนที่มีความประสงค์จะขายหุ้นของตนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่บุคคลภายนอก จะต้องหนังสือบอกกล่าวไปยังผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่ง หากผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งแจ้งให้ผู้โอนทราบว่าตนมีความประสงค์ที่จะขายหุ้นของตนบางส่วนหรือทั้งหมดด้วย ผู้โอนต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ในการดำเนินการให้บุคคลภายนอกซื้อหุ้นของผู้ถือหุ้นอีกฝ่ายหนึ่งบางส่วนหรือทั้งหมดนั้นด้วย โดยเป็นไปตามสัดส่วนของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่จะขาย

### การไม่แข่งขัน

ผู้ถือหุ้นแต่ละฝ่ายจะไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับธุรกิจใดๆ ที่ดำเนินการในประเทศไทย อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะไม่ก่อตั้งหรือช่วยเหลือในการก่อตั้งนิติบุคคลใดๆ ที่แข่งขันโดยตรงหรือมีลักษณะที่จะเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในประเทศไทยหรือมาเลเซีย เว้นแต่กรณีเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ที่เริ่มต้นจากและสิ้นสุดลงในประเทศซึ่งเป็นที่ตั้งของแต่ละบริษัทดังกล่าวโดยไม่มีจุดเชื่อมต่อ นอกจากนี้ จะไม่ดำเนินธุรกิจใดๆ อันเป็นการแข่งขันโดยตรงหรือโดยอ้อมกับธุรกิจที่คู่สัญญาฝ่ายใดๆ ในสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการอยู่ในประเทศไทยหรือในมาเลเซีย เป็นระยะเวลา 3 ปีนับจากเลิกสัญญา

### การบอกเลิกสัญญา

ทั้งนี้ อาจมีการบอกเลิกสัญญาได้เมื่อ (1) มีการทำข้อตกลงเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างคู่สัญญา (2) AAI หรือ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พร้อมด้วยบริษัทในเครือของแต่ละฝ่าย ถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนทั้งสิ้นน้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (3) คู่สัญญาไม่มีสิทธิและหน้าที่ใดๆ ต่อไปภายใต้สัญญานี้ อันเป็นผลมาจากการที่คู่สัญญาและบริษัทในเครือของตนไม่ได้ถือหุ้นใดๆ ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกต่อไป (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

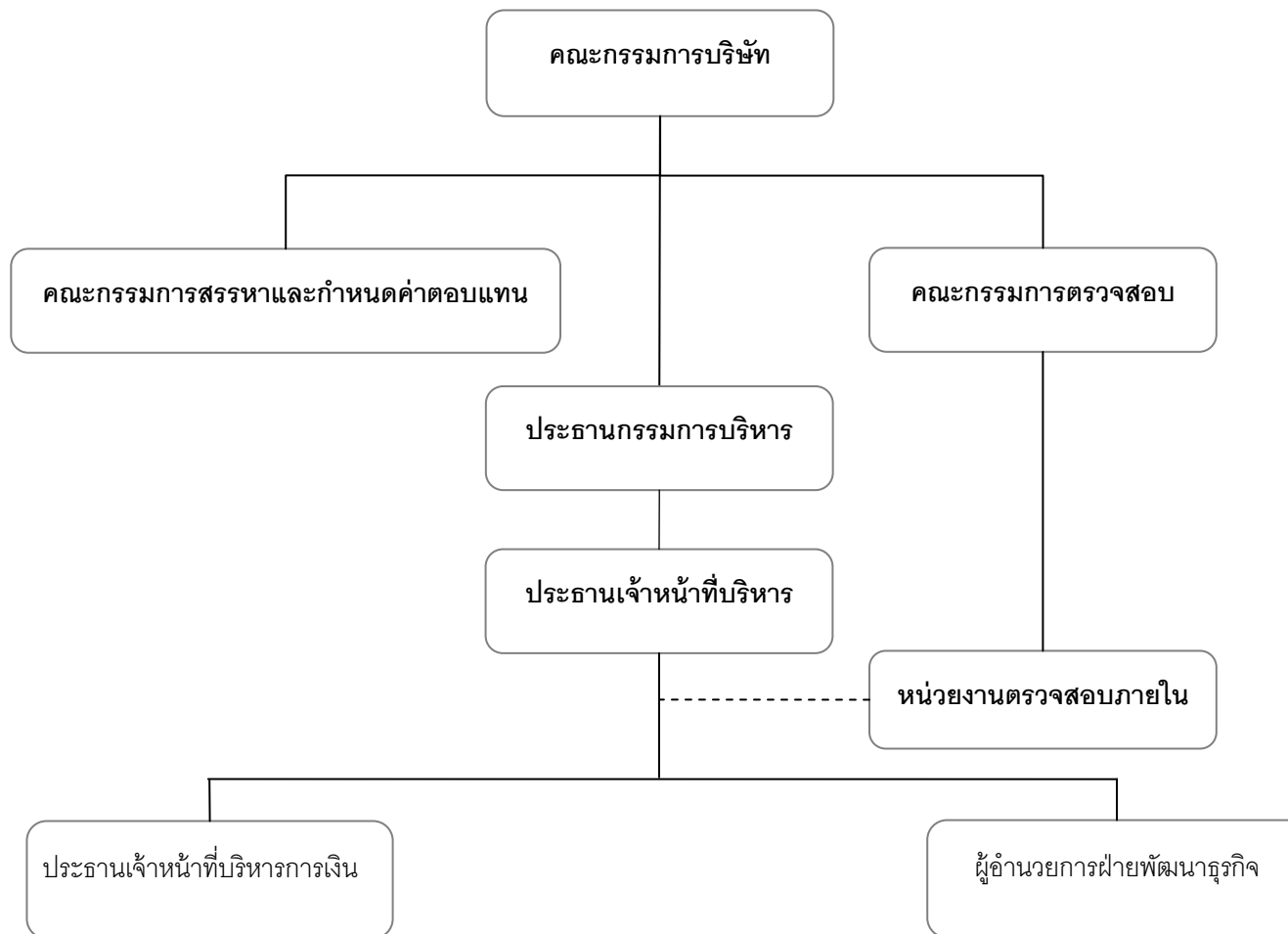
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควร ทั้งนี้ ในปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายปันผล

#### 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 ทั้งนี้ ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล

## 8. โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



## โครงสร้างการจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

### คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2 นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3 นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4 นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ
5 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
6 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง*	กรรมการ
7 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ
8 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ
9 นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ

\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 5/2562 วันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 มีมติแต่งตั้ง นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ ทั้งนี้วาระการดำรงตำแหน่งเท่ากับวาระที่เหลืออยู่ โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 เป็นต้นไป

### กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ หรือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา ลงลายมือชื่อร่วมกับนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล หรือนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทและบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายใน ที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยงและติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานอุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม
10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
13. จัดทำรายงานประจำปีและรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

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

**การประชุมคณะกรรมการบริษัท**

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	การประชุมทั้งหมด ในปี 2562	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม	
		ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
1 นายวิเชฐ ตันติวานิช	6	6	-
2 นายณัฐวุฒิ ภาไบรมย์	6	6	-
3 นายวีรยุทธ โพธารามิก	6	4	-
4 นายธรรพลฐ์ แบลเว็ลด์	6	4	1
5 นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6	6	-
6 นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	5*	3	-
7 นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	6	5	-
8 หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	6	5	-
9 นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	6	6	-

\* นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง กลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการเมื่อวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562

โดยในปี 2562 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการคิดเป็นร้อยละ 84.44 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

**คณะกรรมการตรวจสอบ**

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1 นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2 นายณัฐวุฒิ ภาไบรมย์	กรรมการตรวจสอบ
3 นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ ภาไบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวินันท์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

## วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

## การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
4 นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5
5 นายณัฐวุฒิ ภาโบราณย์	5/5
6 นายวีรยุทธ โพธารามิก	3/5

## ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายในหรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงควมมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
  - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
  - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
  - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

- (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
- (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
- (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
- (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตร (charter)
- (8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่คณะกรรมการตรวจสอบเห็นสมควร

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

หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการให้มีการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาข้างต้น กรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ

11. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายด้วยความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

#### คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลฐ์ แบลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายสันทัต สงวนดีกุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 มีมติแต่งตั้งนายไพรัชต์ พรพัฒนางกูร ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน แทนนายสันทัต สงวนดีกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2563

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารที่รายงานแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

#### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ



2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางการบริหารงานหลัก ให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ

4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร นั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

#### 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 เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท

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

4. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของบริษัท เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด

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 รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

10. พิจารณา เจรจาต่อรอง 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 จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วง ที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

#### เลขานุการบริษัท

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

#### คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่ง ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

#### วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

#### การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	2/2
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	2/2
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	2/2

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาคุณลักษณะบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### การสรรหากรรมการ

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

### การประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix)

บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัท โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุดของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

หลักเกณฑ์		จำนวน กรรมการ
อายุ	35 - 50 ปี	2
	51 - 60 ปี	5
	มากกว่า 60 ปี	2
เพศ	ชาย	9
	หญิง	0
จริยธรรม	ความเป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม	9
ความรู้ ความสามารถและ ประสบการณ์ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	3
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	6
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	6
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
	ความรู้ด้านวิศวกรรม	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน	4

#### การพัฒนาความรู้กรรมการและผู้บริหาร

บริษัทเห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท รวมทั้งบริษัทย่อย ให้เข้าร่วมสัมมนาจากสถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถอย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2562 กรรมการบริษัทและผู้บริหารที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าร่วมการอบรมหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28 นายวีรยุทธ โพธารามิก เข้าร่วมการอบรมหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (ปริญญาบัตร วปอ.) รุ่นที่ 62 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร และนายสันติศักดิ์ สวอนดีกุล เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) หัวข้อ AutoMotion and RPA (Robot Process Automotion) for Accounting และหัวข้อการทบทวนการกำกับดูแลของงบการเงินรายไตรมาส สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

#### องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

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

2. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

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

- (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
  - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด
3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
  4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท
  5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
  6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

#### องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บมจ. 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 คณะกรรมการบริษัทควรแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันที หรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

## การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ได้ โดยนำเสนอบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณานุมัติต่อไป

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชด้อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัท พิจารณากลั่นกรอง และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

### นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้  
ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

#### 1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย และจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

#### ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชด้อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาท เท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่าย และหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

**โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2562**

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	0.5% ของ
- กรรมการ	80,000	80,000	เงินปันผลจ่าย
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	-
- กรรมการตรวจสอบ	80,000	-	-
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	40,000	-

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 7.88 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ			
	กรรมการ บริษัท	กรรมการ ตรวจสอบ	กรรมการสรรหา และกำหนด ค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและ กำหนดค่าตอบแทน)	1,800,000	1,200,000	80,000	3,080,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์ (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน)	1,440,000	960,000	80,000	2,480,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	1,280,000	960,000	80,000	2,320,000

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2562 ข้างต้นเป็นเช่นเดียวกับปี 2561

## 2. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

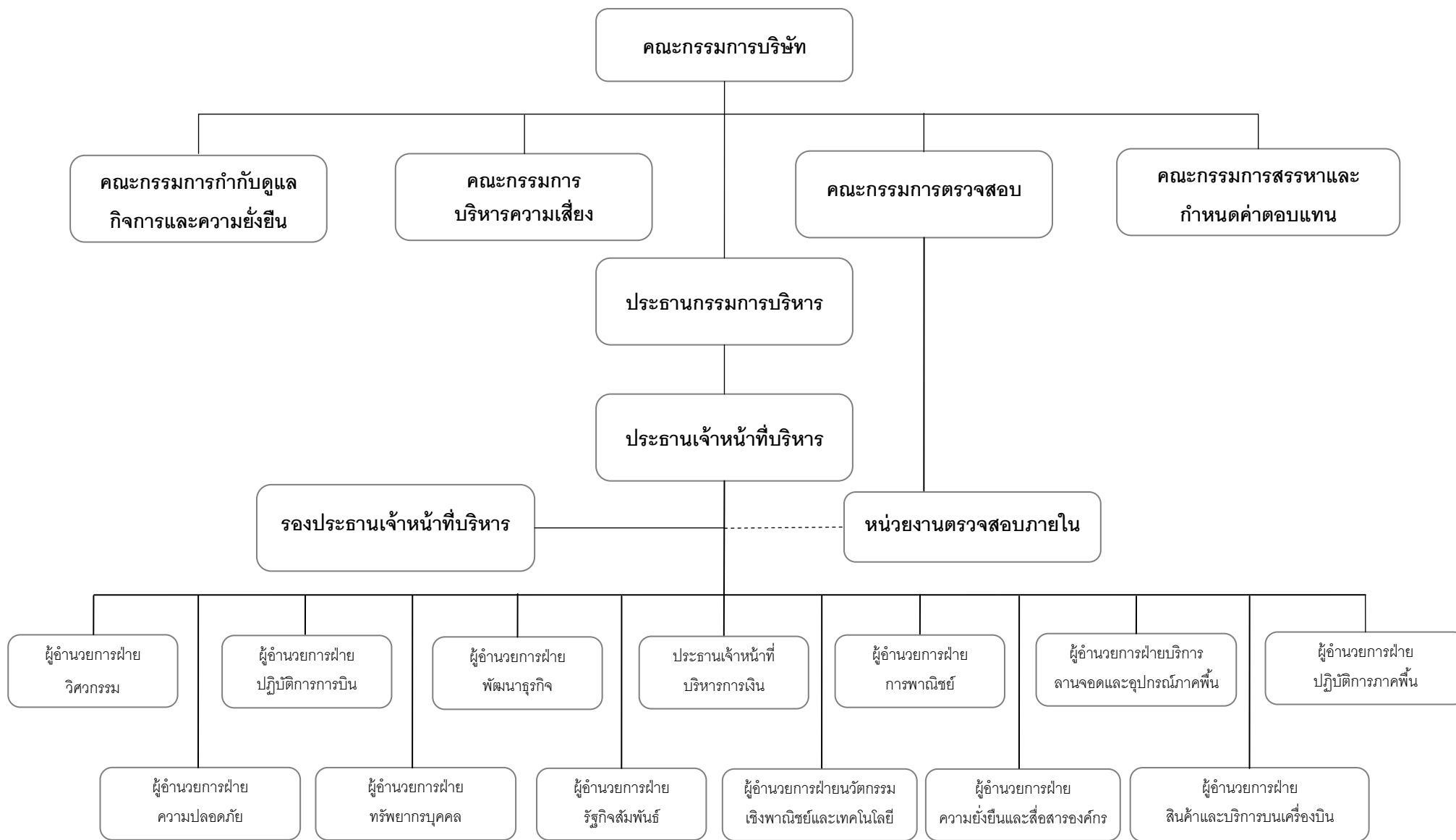
ในปี 2562 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก



## รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2562

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 62	จำนวนหุ้น ณ 28 ธ.ค. 61	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายวิเชษฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นายธรรศพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร	1,965,088,286	2,004,088,286	(39,000,000)	40.52
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	-	600,082	(600,082)	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	700,000	(700,000)	-
7. นายปรีชญา รัศมีธานี	กรรมการ	7,000,000	19,000,000	(12,000,000)	0.14
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	กรรมการ / ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารูธุรกิจ	9,351,977	17,351,977	(8,000,000)	0.19
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายไพรัชต์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ	200,000	200,000	-	0.0041
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10. นายสันทัต สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	780,000	780,000	-	0.0161

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562



## โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (“บริษัทย่อย”) ประกอบด้วยคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 4 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน โดยมีรายละเอียดคณะกรรมการทั้งหมดดังต่อไปนี้

### คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ดันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบราณย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. นายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์	กรรมการ
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ
5. นายคามารูติน บิน เมอรานัน	กรรมการ
6. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการ
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการ
9. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรคพลฐ์ แบลเวิลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือ นางภัทรา บุศราวาศ์ กรรมการสองในสามคนนี้ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายคามารูติน บินเมอรานัน หรือ นายรอซแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ขอบบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือเปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ขอบบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาวะผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิดชอบ ค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปิงงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดชอบบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

### การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562

ชื่อ	การประชุมทั้งหมด ในปี 2562	จำนวนครั้งที่เข้าร่วมประชุม	
		ด้วยตนเอง	ผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	7	7	-
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	7	7	-
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	7	5	1
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	7	7	-
5. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	7	1	1
6. นายโมฮามัด คาดาร์ บิน เมริกัน	7	5	1
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	7	7	-
8. นางภัทรา บุศราวาศ์	7	6	-
9. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	7	7	-

โดยในปี 2562 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของคณะกรรมการ คิดเป็นร้อยละ 82.54 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

### คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวินันท์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

### วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

### การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
นายวิเชฐ ตันติวานิช	6/6
นายณัฐวุฒิ ภาไบบรมย์	6/6

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

### คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

การประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 3/2561 วันที่ 11 พฤษภาคม 2561 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

โดยมี นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

### การประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	2/2
2. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	1/2
3. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	2/2
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	2/2

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน**

1. พิจารณาและกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน และงบประมาณ เพื่อกำหนดแผนการดำเนินการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่จะเกิดกับผู้มีส่วนได้เสีย
2. พิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
2. กำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
3. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินงานตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้
4. รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

**คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง**

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2562 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบเลเวิลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นายสันทัต สงวนดีกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. หม่อมหลวงบวรเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายบัญญัติ หาระกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง**

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน
2. พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
3. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
4. ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะบ่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
5. ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผล
6. รายงานต่อคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความเสี่ยงและการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

### คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรตพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4. นายสันทัต สงวนดีกุล*	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5. นายบัญญัติ หารษกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
6. นางธีลฎี พันธุมจินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
7. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
8. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
9. นายธাত্রี ขวัญสังข์	ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย
10. นางสาวณัฐฉิณี ตะวันชูลี	ผู้อำนวยการฝ่ายการตลาด
11. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
12. นางสาวทอปัต สุบรรณรักษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร
13. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
14. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสกรพิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน

\* ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 30 มกราคม 2563 มีมติแต่งตั้งนายไพรัชต์ พรพัฒน์นางกูร ดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน แทนนายสันทัต สงวนดีกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยให้มีผลตั้งแต่วันที่ 31 มกราคม 2563

ผู้บริหารตามคำนิยามของประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. ซึ่งหมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหาร สี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัท ได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหารเพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท



ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร นั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

#### **ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)**

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้าง พนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
3. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุ แต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
9. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจ

หน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจวง ที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคล ที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทาง ผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุม ผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

**คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่ง ประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

**วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระ อาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

**การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน**

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2562 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	2/2
2. นายวิเชฐ ตันติวานิช	2/2
3. นายธรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	2/2

**ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา**

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับ องค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและ พิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทน กรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น แล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มี ตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

**การสรรหากรรมการ**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็นการประเมินความรู้ ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix) ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัท ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสมบูรณ์ครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

**การประเมินความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน (Board Skill Matrix)**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ ประสบการณ์ ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

หลักเกณฑ์		จำนวน กรรมการ
อายุ	35 - 50 ปี	2
	51 - 60 ปี	6
	มากกว่า 60 ปี	1
เพศ	ชาย	8
	หญิง	1
จริยธรรม	ความเป็นผู้มีคุณธรรมและจริยธรรม	9
ความรู้ ความสามารถและ ประสบการณ์ ทำงาน	ความรู้ทางด้านบัญชีและการเงิน	7
	ความรู้เกี่ยวกับธุรกิจการบิน	6
	ความรู้ด้านการบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ	8
	ความรู้เกี่ยวกับการตลาด และการสื่อสารการตลาด	2
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมาย และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ	2
	ความรู้ด้านเศรษฐศาสตร์	2
	ความรู้ด้านวิศวกรรม	0
	ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน	5

## การพัฒนาความรู้กรรมการ และผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นความสำคัญในการเพิ่มความรู้ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของ คณะกรรมการ โดยมีนโยบายส่งเสริมให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เข้าร่วมสัมมนาจาก สถาบันต่างๆ รวมทั้งการอบรมของสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์ และตลาดหลักทรัพย์ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และสมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย หรือสถาบันอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับ หน้าที่ความรับผิดชอบทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริม พัฒนาทักษะ เพิ่มพูนความรู้ ความสามารถ อย่างสม่ำเสมอ และรองรับการเจริญเติบโตทางธุรกิจทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยในปี 2562 กรรมการบริษัทและ ผู้บริหารที่ได้มีการเข้าร่วมการอบรมหรือสัมมนา คือ นายสันติสุข คล่องใช้ยา เข้าร่วมการอบรมหลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28 และนายสันทัต สงวนดีกุล เข้าร่วมการอบรมในหลักสูตร TLCA CFO Professional Development Program (TLCA CFO CPD) หัวข้อ AutoMotion and RPA (Robot Process Automotion) for Accounting และหัวข้อการทบทวนการกำกับดูแลของงบการเงินรายไตรมาส สมาคมบริษัทจดทะเบียนไทย

## องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน โดยกรรมการจำนวนไม่เกิน 5 คนจะได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

2. ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้ง ผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีว่างก็ได้ 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 ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

## การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดเลือกสรรหาบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีความรู้และมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

### ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง เพื่อกำหนดค่าตอบแทนก่อนนำเสนอขออนุมัติจากคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

### นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้ ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับ การจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทน ให้แก่ กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ทั้งนี้ ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำปี

คำตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2562 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2562 มีมติอนุมัติกำหนดคำตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 80,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุม 100,000 บาทต่อครั้ง
- คำตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากคำตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการอนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับคำตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทเท่านั้น ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับคำตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

**โครงสร้างคำตอบแทนคณะกรรมการในปี 2562**

กรรมการ	คำตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)	
	รายเดือน	เบี้ยประชุม
คณะกรรมการ		
- ประธานกรรมการ	-	100,000
- กรรมการ	-	80,000
คณะกรรมการตรวจสอบ		
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	100,000
- กรรมการตรวจสอบ	-	80,000
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน		
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	-	40,000
- กรรมการสรรหาและกำหนดคำตอบแทน	-	40,000
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน		
- ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000
- กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	-	40,000

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2.98 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)				
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและ ความยั่งยืน)	700,000	600,000	80,000	80,000	1,460,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน)	560,000	480,000	80,000	-	1,120,000
นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	400,000	-	-	-	400,000

อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2562 ข้างต้น เป็นอย่างเดียวกับปี 2561

## 2. นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมิน โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวะการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง มีดังนี้

1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงานเพื่อให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา และวางแผนงานที่เป็นเป้าหมายในปีปัจจุบันที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัท โดยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานจะประกอบไปด้วย ดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางการเงิน ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และดัชนีชี้วัดคุณภาพจากปัจจัยภายนอก ในการประเมินผล โดยแบ่งเป็น 3 หมวดหมู่ ได้แก่

- เป้าหมายระดับบริษัท (Company Wide goal)

คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมขององค์กรที่ทางผู้บริหารระดับสูงทุกท่านต้องถือรับผิดชอบร่วมกัน เช่น อัตราการเติบโตของรายได้และยอดขาย อัตราส่วน EBITDA Margin รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้า (Customer NPS) รวมไปถึงค่าใช้จ่าย ค่าความเสียหาย และงบประมาณต่างด้านผู้โดยสาร ที่อาจเกิดขึ้น

- เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal)

คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับผิดชอบดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น

- เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal)

คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ภารกิจส่วนตัว งานที่ได้รับมอบหมาย และการพัฒนาตนเอง เป็นต้น

2. การประเมินกลางปี (Mid-year review) เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในครึ่งปีแรกและติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมในการสรุปผลการปฏิบัติงานในช่วงปลายปี

3. การประเมินผลสิ้นปี (End Year Review) ขั้นตอนการประเมินผลปฏิบัติงานประจำปี เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โดยในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 151.63 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและโบนัส



## บุคลากรและการฝึกอบรม

### ข้อมูลทั่วไป

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

#### บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 5,974 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2562
นักบินและนักบินผู้ช่วย	689
ลูกเรือ	1,188
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,367
วิศวกรรม	641
การตลาด	290
สำนักงานใหญ่	236
อื่นๆ	563
<b>รวม</b>	<b>5,974</b>

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2562
กรุงเทพฯ	4,314
ภูเก็ต	361
เชียงใหม่	445
กระบี่	158
อุดรธานี	144
อื่นๆ	552
<b>รวม</b>	<b>5,974</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 อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขอคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชียนอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

### ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

### ค่าตอบแทนบุคลากร

#### ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

#### บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

#### บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 6,585.48 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 บมจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ (“BAC”) ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยาน โดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งดำเนินการโดย CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

### ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. 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 ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ว่าด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

### พนักงานภาคพื้นดิน

บุคลากรให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินผ่านโครงการฝึกอบรมด้านการบริการลูกค้า ซึ่งจัดขึ้นที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ โดยครอบคลุมถึงการฝึกอบรมในระบบการสำรองที่นั่งและการลงทะเบียนขึ้นอากาศยาน (check-in) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิธีปฏิบัติด้านการติดตามสัมภาระของผู้โดยสาร และการบริการลูกค้า พนักงานภาคพื้นดินเข้ารับการฝึกอบรมตลอดทั้งปี เช่น การฝึกอบรมเพื่อแยกแยะสินค้าอันตราย การปฐมพยาบาล และการรับมือภัยคุกคามจากระเบิด

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนถ่ายยานพาหนะบนลานจอด 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 CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมขณะปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 3 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกรับประกันคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้ค้ำประกันว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 2 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทใน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และเมืองพัทยา (อู่ตะเภา)

## 9. การกำกับดูแลกิจการ

### นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ ตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุง นโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัท ได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

สำหรับในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่าย นำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน โดยสามารถเปิดเผยข้อมูลให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการในแต่ละหมวดได้ 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 รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

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

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอาหารเครื่องดื่มสำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำเสนอรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท 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 รับทราบและปฏิบัติตาม ว่าเป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

## การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

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

2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครอง หลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่ง พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูล ภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่บการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบ ปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะ พิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้าง พันสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูล ภายใน ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อ สาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้ บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้ง ทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำ ดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

## การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วน ได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการ ดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไข การค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณานุมัติ โดยให้คณะกรรมการ ตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือที่ ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

### หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

#### ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีที่สุดและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

#### ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2562 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

#### 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 หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญห

### คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

### สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2562 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

### พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### **นโยบายการจ้างงาน**

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่อง รองรับการบินและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน 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 แด้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัวร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัดต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- สวัสดิการค่าอาหารกลางวันพนักงาน

### การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ ความสามารถ ตำแหน่งงาน และประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

### กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงาน หลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- **กิจกรรมเพื่อสังคม** อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบริจาคโลหิตที่มีต่อสังคม ทางบริษัทจึงมีนโยบายจัดกิจกรรมการบริจาคโลหิตทุก 3 เดือน ร่วมกับสภาอากาศไทย เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานภายในองค์กรสามารถบริจาคโลหิตได้อย่างสะดวกสบาย และเพื่อเป็นกุศโลบายเพื่อให้พนักงานทุกคนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ซึ่งในครั้งนี ทางบริษัทได้ริเริ่มกิจกรรมการบริจาคโลหิตดังกล่าวมาตั้งแต่เดือนสิงหาคมปี 2561 และดำเนินกิจกรรมมาจนถึงปัจจุบัน โดยในวันที่ 11 พฤศจิกายน 2562 นอกจากจะมีกิจกรรมการบริจาคโลหิตในประเทศไทยแล้ว แอร์เอเชียในประเทศต่างๆ ได้แก่ มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และจีน ได้จัดกิจกรรมบริจาคโลหิตเช่นเดียวกันพร้อมทั้งประเทศไทย รวมจำนวนผู้บริจาคโลหิตจาก 5 ประเทศ กว่า 400 คน นอกเหนือไปจากการบริจาคเลือดแล้ว ยังมีการจัดกิจกรรมบำเพ็ญประโยชน์อื่นๆ อาทิ Hammock Amok หรือการนำเอาสายยางดับเพลิงที่ปลดระวางมาทำการประดิษฐ์เป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกประโยชน์ให้แก่สัตว์ป่า และ กิจกรรมสอนน้องแยกขยะ ณ โรงเรียนวัดฉาง ซึ่งมีการเปิดรับอาสาสมัครจากพนักงานที่มีความตั้งใจที่จะช่วยเหลือและพัฒนาชุมชน
- **กิจกรรมครอบครัววันเกิดบริษัท** ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครอบครัววันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ ทั้งนี้ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารพร้อมด้วยทีมผู้บริหารยังได้ทำการเดินทางไปเยี่ยมเยียนสถานที่ต่างๆ รวมถึงเข้าพบท่านผู้ว่าราชการจังหวัด และพนักงานไทยแอร์เอเชียประจำเส้นทางที่แอร์เอเชียปฏิบัติการบินไปถึง ทุกๆ 2 เดือน ตลอดปี 2562

- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกาย โดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน และกลุ่มกอล์ฟ เป็นต้น

- การแข่งขันกีฬาสมัครเล่น บริษัทได้เปิดโอกาสให้พนักงานฝ่ายต่างๆ ทั้งในสำนักงานและฝ่ายปฏิบัติการทั้งในประเทศและต่างประเทศได้มีโอกาสพบปะ สร้างความสามัคคีในหมู่คณะ ตลอดไปจนถึงความเป็นอันหนึ่งเดียวกันในสายการบินแอร์เอเชีย อาทิเช่น Allstars Regional Futsal Tournament 2019 , Allstars Regional Badminton Tournament 2019 เป็นต้น

- กิจกรรมงานเลี้ยงอาหารค่ำพนักงานประจำปี 2562 เพื่อเป็นโอกาสให้ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์ประจำปี และเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปี ทางบริษัทได้ทำการจัดงานเลี้ยงอาหารค่ำให้กับพนักงาน โดยในปีนี้มีพิเศษกว่าปีอื่นๆ คือ ได้มีการจัดการแข่งขันวงดนตรีพนักงานเพื่อเปิดพื้นที่ให้พนักงานได้แสดงความสามารถ ซึ่งตัดสินโดยคณะกรรมการจัดงานซึ่งเป็นตัวแทนจากทุกแผนกของแอร์เอเชีย และเป็นปีแรกที่ไทยแอร์เอเชียได้มีนโยบายให้พนักงานนำแก้วน้ำดื่มมาเองเพื่อลดปริมาณแก้วพลาสติกแบบใช้แล้วทิ้ง ซึ่งสามารถลดปริมาณการใช้แก้วพลาสติกรูปแบบดังกล่าวไปได้ถึง 50,000 ใบ

### การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุก เน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

#### หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

#### หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Duty Free/ Handheld Device
- Thai Announcement
- 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

Soft skills training

- Self-Mastery for Ramp Agent
- Self-Mastery for Student Pilot
- Leading in you Program for Senior cabin crew
- 7 Service wonders for Guest services
- Celebrating diversity
- Effective Time Management
- Effective Communication Skills

**ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน**

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งบริษัทได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัยในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยฯ เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน”

- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety) โดยการมุ่งเน้นเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพพร้อมทั้งหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 95 และผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2562 อยู่ที่ร้อยละ 99 ซึ่งเกินจากเป้าหมายที่ตั้งไว้

- กิจกรรมวันความปลอดภัย (One AirAsia Safety Day) เป็นกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัย โดยการจัดนิทรรศการความปลอดภัย ให้พนักงานทุกหน่วยงานเข้ามามีส่วนร่วมในการเยี่ยมชม เล่นเกมส์ ตอบคำถาม แข่งขันด้านความปลอดภัยต่างๆ อาทิ เช่น ประกวดภาพถ่าย ประกวด VDO ความปลอดภัย ประกวดบุคคลตัวอย่างด้านความปลอดภัย เป็นต้น

- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Hero) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น

- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตรายหรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า CORUSON ซึ่งพนักงานสามารถรายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

- การจัดทำและละบทพจนาคู่่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและบทพจนาคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและบทพจนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี

- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง

- การตรวจประเมินระบบการจัดการความปลอดภัย โดย IATA (IATA Operational Safety Audit - IOSA) ซึ่งบริษัทผ่านการตรวจประเมินและรับรอง

- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร (จป.บริหาร) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค (จป.เทคนิค) เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน (จป.หัวหน้างาน) และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน (คปอ.) ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง

- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure (SEP) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan (ERP) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้น (Basic Fire Fighting) สำหรับพนักงานทุกคน

- การฝึกอบรมการช่วยเหลือหรือเคลื่อนย้ายผู้โดยสารที่มีความบกพร่องทางร่างกายอย่างปลอดภัย
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise Dose Monitoring) ที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2562 อยู่ที่ 7.09 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งมีแนวโน้มคงที่จากปีที่ผ่านมา ถึงแม้ว่าบริษัทจะเติบโตมากขึ้นก็ตาม และคาดว่าในปีต่อไปสถิติอุบัติเหตุจะลดลงและเป็นไปตามเป้าหมาย

### 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 โดยจะนำวิธีปฏิบัติด้านการให้ความสำคัญในสิทธิมนุษยชนที่สมเหตุสมผล และครอบคลุมมาประยุกต์ใช้กับการดำเนินงานทั้งหมด

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2562 ที่ผ่านมามีบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

### การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้ที่มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้

- 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

### นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

### 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 “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “ช่องทางการร้องเรียน” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการส่งการตรวจสอบข้อมูลและหาแนวทางแก้ไข (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)

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี คุณภาพของรายงานทางการเงินรวมทั้งการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกรูปแบบบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วนเป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงินให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมี การสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีไอซ์ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบต่อของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อ เลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700  
 โทรสาร 02 562 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 และพนักงานเป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปแบบของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา สรุปกิจกรรมหลักปี 2561 - 2562 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2561 (จำนวนครั้ง)	ปี 2562 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	4	2
การพบนักลงทุนในประเทศ	9	6
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	15	19
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	2	3

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

## หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

### ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะเป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

### โครงสร้างคณะกรรมการ

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

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

### คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

2. มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง

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 หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

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

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาวะหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

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

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

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

## การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

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

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

## บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและการกิจของ 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

1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวล่วงในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้

2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความคิดเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีທີ່ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน

3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส

4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

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 ตามที่กฎหมายกำหนดหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

#### คณะกรรมการชุดย่อย

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

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

## รายงานของคณะกรรมการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2563 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563 คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน ซึ่งประชุมโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2562 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 ซึ่งในการประชุมทุกครั้งจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน มีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุม คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

## คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลับกรองและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณานุมัติต่อไป โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายคำตอบแทนกรรมการของบริษัท

ชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัย แวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มี คุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งค่าตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างค่าตอบแทนกรรมการ”

### การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนา ความรู้แก่ กรรมการและผู้บริหาร เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพและมีการ ปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของ สถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อย หนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมใน การปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่เป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตาม กฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือ กรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหรือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูล สำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

### การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและ การประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ และหาข้อสรุปเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้อง กับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ต่อไป

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย มีหัวข้อหลักในการ ประเมินครอบคลุม ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2562 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

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

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2562 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	95	95
คณะกรรมการตรวจสอบ	98	99
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	95	99
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	100	99

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้องครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณาการขึ้นหรือลดค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขาธิการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

#### การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น การประเมินผลการปฏิบัติงานประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร

- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

### แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง โดยการประเมินและวิเคราะห์ศักยภาพ ผลงาน ของผู้มีคุณสมบัติสำหรับการวางแผนพัฒนา ฝึกอบรม และเรียนรู้การบริหารงานรายบุคคล ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด รวมทั้งเพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทัน่วงที

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

### นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

### หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code)

สำหรับในปี 2562 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ที่ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์มาใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทยังจัดให้มีการทบทวนหลักปฏิบัติตาม CG Code เป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติดังกล่าวตามความเหมาะสมของธุรกิจของบริษัท โดยให้บันทึกไว้เป็นส่วนหนึ่งของมติกรรมการ

### จรรยาบรรณธุรกิจ

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

## 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) เพื่อให้พนักงานเรียนรู้วิธีการป้องกันและการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่งไปทางทุจริตให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

## นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ กระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจจะหวางกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบ โดยมีรายละเอียดดังนี้

### คำนิยาม

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



## นโยบายภาพรวม

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

## บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1. คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

2. คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้อง และตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3. ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย

4. หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

## แนวทางการปฏิบัติ

1. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม

2. เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้

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

4. ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

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

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 ต้องไม่รับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทนใดๆ 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 พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้า หรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 1,500 บาท ในกรณีที่มูลค่าเกินต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 1,500 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุ ความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

#### การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของกำนัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

#### เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่กำหนดไว้ โดยมีการสอบถาม การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุน นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

#### การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2562 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจ

มีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

#### การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

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

#### การรายงานการมีส่วนได้เสีย

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

#### 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 มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

## การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อ การดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมิน และสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

### ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ ผู้สอบบัญชีประจำปี 2562 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใด ๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

#### ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบ ปีบัญชีที่ผ่านมา มีจำนวนเงินรวม 5.40 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่า สอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.40 ล้านบาท นอกจากนี้มีค่าธรรมเนียมเรียกเก็บครั้งเดียวสำหรับการ ตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงระบบบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินชุดใหม่จำนวน 1.4 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้ จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบ บัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

#### ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชี ที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา มีค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชี สังกัด การตรวจสอบการปฏิบัติตามเงื่อนไขของบัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) จำนวน 0.80 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการ ของบริษัทและบริษัทย่อยและบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตอันเกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชี ที่ผ่านมา

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

## 10. ความรับผิดชอบต่อสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดที่ถือหัวนโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เน้นการให้บริการด้วยความคุ้มค่า ควบคู่คุณภาพบริการที่ดี ทั้งความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และเส้นทางบินที่หลากหลาย คำนึงถึงผลประโยชน์ต่อผู้มีส่วนได้เสีย พร้อมรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

โดยตลอดการดำเนินธุรกิจ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายสำคัญในการเป็นส่วนหนึ่งเพื่อขับเคลื่อนพร้อมกำหนดนโยบายที่มีความรับผิดชอบต่อสังคม หรือ Corporate Social Responsibility (CSR) อย่างจริงจัง ก้าวสู่การเป็นสายการบินที่ส่งเสริมให้เกิดการเดินทางอย่างยั่งยืน (Sustainable Travel) เพื่อให้บริษัทเติบโตก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับความยั่งยืนที่ครอบคลุมในทุกมิติ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กำหนดนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม เน้นการใช้ทรัพยากรและศักยภาพที่โดดเด่นเป็นจุดแข็งในการดำเนินกิจกรรมและโครงการ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความพึงพอใจต่อลูกค้า สังคม และสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ ข้อมูลความรับผิดชอบต่อสังคมจะปรากฏอยู่ในแบบ 56-1 และรายงานประจำปี โดยมีรายละเอียดดังนี้  
แบบ 56-1 ส่วน “การกำกับดูแลกิจการ” หัวข้อย่อย “บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย”

1. การประกอบกิจการด้วยความเป็นธรรม
2. การต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน
3. การเคารพสิทธิมนุษยชน
4. การปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม

รายงานประจำปี 2562 ในส่วน “รายงานความยั่งยืน”

5. ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค
6. การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม
7. การร่วมพัฒนาชุมชน หรือสังคม
8. การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

## 11. การควบคุมภายในและการบริหารจัดการความเสี่ยง

### การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัท และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงานและบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 2/2563 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัท และบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายใน ประจำปี 2562 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

### หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีคุณสมบัติที่เหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในปรากฏตามเอกสารแนบ 3

## หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทขอหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยมีคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของบริษัท ปรากฏตามเอกสารแนบ 3

## ผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชี และผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัท (สมุห์บัญชี)

คณะกรรมการบริษัท ในการประชุมครั้งที่ 4/2559 ได้มีมติแต่งตั้ง นายสันตต์ สงวนดีกุล ดำรงตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน โดยเป็นผู้รับผิดชอบสูงสุดของฝ่ายบัญชีและการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย ตั้งแต่วันที่ 6 กรกฎาคม 2559 และได้แต่งตั้งนายนิติรัฐ ผลุละศิริ ตำแหน่งผู้จัดการฝ่ายบัญชีและการเงิน ให้เป็นผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย (สมุห์บัญชี) ตั้งแต่วันที่ 6 ธันวาคม 2559 โดยบุคคลดังกล่าวมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่สำนักงาน ก.ล.ต.กำหนด ทั้งนี้รายละเอียดคุณสมบัติของผู้รับผิดชอบสูงสุดฝ่ายการเงินและบัญชี และผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีของบริษัท (สมุห์บัญชี) 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 โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กรโดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนการจัดการความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

## กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

### 1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

- คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้าง สภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน

- คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ

- 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. พิจารณาได้ตรงถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสพอยู่หรือคาดว่าจะประสพโดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลเสียหาย หรือที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยงตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ

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



3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิผลที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น

4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือเปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจุบันความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

12. รายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 และ 2561 สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AirAsia Group Berhad (AAGB) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน TAA
2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 57.25 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย
3) AirAsia (India) Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย
4) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
5) Airasia Japan (AAJ)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 33 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น
6) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	AGZ มีผู้ถือหุ้นใหญ่ร่วมกัน คือ AirAsia Investment Limited โดย AirAsia Investment Limited ถือหุ้นใน AGZ ร้อยละ 100 และถือหุ้นใน TAA ร้อยละ 45
7) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
8) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)	AAPL เป็นบริษัทย่อยของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน AirAsia Investment Limited ร้อยละ 100 ดำเนินธุรกิจให้บริการลูกค้าและให้บริการภาคพื้นดินที่สถานีสิงคโปร์แก่บริษัทในเครือแอร์เอเชีย
9) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 4 ท่าน คือ นายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายไพรัชต์ พรพัฒน์นางกูร และนางภัทรา บุศราวาศ์ โดยนายธรรตพลฐ์ แบลเวิลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 46
10) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย
11) AAE Travel Pte Ltd. (AAE)	AAE เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 25 ทั้งนี้ AAE ดำเนินธุรกิจเพื่อช่วยลูกค้าในการรวบรวมข้อมูลการเดินทาง ตรวจสอบความพร้อมของสินค้าและบริการเกี่ยวกับการเดินทาง สำรองที่พักหรือบริการ หรือดำเนินธุรกิจกับผู้ให้บริการด้านการเดินทาง
12) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมการร่วมกันกับ TAA คือ นายคามารุดิน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3

13) Tune Hotels Regional Services (Thailand) Co., Ltd. (THT)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรร่วมกับ TAA คือ นายคามารูติน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน THT,
14) Tune Hotels Regional Services Sdn. Bhd. (THSB)	THSB, TTSB
15) Tune Talk Sdn. Bhd (TTSB)	
16) Tune Talk (Thailand) Limited	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรร่วมกับ TAA คือ นายคามารูติน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) Limited ผ่าน Tune talk international Sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่งถือหุ้นใน Tune Talk (Thailand) Limited ร้อยละ 48
17) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc. ถือหุ้นร้อยละ 49 โดย Tune Protect Group Berhad ซึ่งมีการกรร่วมกับ TAA คือ นายคามารูติน บิน เมอรานัน
18) AirAsia SEA Limited (เดิม : AirAsia (IHQ) Limited) (IHQ)	IHQ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ AAGB ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีการกรร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายรอชแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวาศ์
19) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 80
20) Asia Aviation Capital Limited (AAC)	AAC เป็นบริษัทย่อยทางอ้อมของ AAGB โดย AAGB ถือหุ้นร้อยละ 100
21) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
22) บมจ. บางกอก เอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ (BAC)	BAC เป็นบริษัทที่กรรวมการและประธานกรรวมการบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 50
23) Airasia SEA Sdn. Bhd. (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)	AAGB เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมของ AASEA โดยถือหุ้นร้อยละ 100
24) บจ. เว็ลธ์ เวเนเจอร์ส (Wealth Ventures)	บจ. เว็ลธ์ เวเนเจอร์ส เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นกรรวมการและประธานกรรวมการบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 66.44
25) Tune Insurance PLC. (TIPLC)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมกรร่วมกับ TAA คือ นายคามารูติน บิน เมอรานัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ใน TIPLC

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ถูกชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น	10,002,662,522	8,025,838,343	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น</p> <p><b>การกำหนดราคา</b></p> <p>ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)				
(3) AirAsia (India) Limited (AAI)				
(4) AirAsia X Berhad (AAX)				
(5) Thai AirAsia X (TAAX)				
(6) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)				
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)				
(8) Airasia Japan (AAJ)				
1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB	2,277,559,312	881,094,052		
1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA	229,162,166	275,344,836		
1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAI	502,262,296	302,258,328		
1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAX	36,725,533	31,761,715		
1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - TAAX	55,703,171	22,860,397		
	539,921,347	82,029,236		
	486,853,083	1,825,815,550		
	195,671,772	134,434,122		
	39,543,310	13,859,126		

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - PAAI	222,371,391	15,784,860	
	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAAX	217,346,587	6,967,851	
	1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAJ	401,820	5,274,914	
	1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB เจ้าหนี้รับแทน - AAB	11,190,835	564,821	
	1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA เจ้าหนี้รับแทน - IAA	9,592,375	66,783	
	1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX เจ้าหนี้รับแทน - AAX	3,210,952,730	2,082,447,371	
	1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	647,275,172	245,393,288	
		307,561,688	212,457,061	
		506,705,189	216,518,479	
		494,140,738	266,578,624	
		431,215,297	1,575,747,046	
		1,339,043,622	2,013,835,834	
		30,398,682	159,685,843	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน PAAI	275,813,564	266,768,677	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - PAAI	223,695,874	52,726,077	
	1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน AAI	6,564,909	1,927,421	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - AAI	8,820,207	2,280,305	
	1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน IAAX	137,478	50,391,547	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - IAAX	416,508	566,033	
	1.16 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย รับแทน AAJ	14,255,988	421,323	
	เจ้าหน้าที่รับแทน - AAJ	14,126,648	242,776	

2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
		ปี 2562	ปี 2561		
(1) AirAsia Berhad (AAB)	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคาร สนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง	
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)					
(3) AirAsia X Berhad (AAX)					
(4) Thai AirAsia X (TAAX)					
(5) Philippines AirAsia, Inc. (PAAI)					
(6) AirAsia (India) Limited (AAI)					
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)					
(8) AirAsia Japan (AAJ)					
(9) AAE Travel Pte. Ltd. (AAE)					
(10) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)		2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	307,503,512 494,288,960		483,532,307 388,876,867
(11) Tune Talk Sdn. Bhd. (TTSB)		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	21,010,542 41,203,807		21,781,200 22,568,311
(12) AirAsia Pte. Ltd. (AAPL)		2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX	1,257,144 1,126,720		1,554,689 22,818,958
(13) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)		2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	289,416,457 197,142,448		710,762,766 82,618,696
(14) AirAsia SEA Limited (IHQ)		2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	72,229,934 42,307,759		50,328,481 39,075,363
(15) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)		2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAI	1,260,356 1,682,015		432,539 392,924
(16) BIGLIFE Sdn. Bhd. (BIG)					
(17) Asia Aviation Capital Limited (AAC)					

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX	20,163	836,668	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - IAAX	204,315	203,487	
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ	203,858	154,427	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - AAJ	94,239	990	
	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAE	-	637,441	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - AAE	-	-	
	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB	859,589	130,596	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - TIMB	1,790,082	1,274,138	
	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	3,926,474	2,243,486	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - TTSB	560,996	560,996	
	2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAPL	-	103,242	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - AAPL	-	-	
	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	685,513	2,806,183	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - GFB	685,513	2,927,505	
	2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	129,101	224,058	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - IHQ	-	224,058	
	2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	2,625,210	21,507,235	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - AGZ	1,846,979	1,512,062	
	2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน BIG	2,446,923	21,585,025	
	ลูกหนี้ที่ตรวจจ่าย - BIG	1,572,754	2,942,591	



บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
	2.17 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	589,216,942	735,196,098	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAB	206,376,775	66,469,843	
	2.18 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	61,670,096	44,942,835	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - IAA	104,546,752	46,827,593	
	2.19 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,344,350	2,111,421	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAI	4,366,157	2,832,440	
	2.20 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	7,418,427	16,749,496	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAX	5,107,724	56,759,176	
	2.21 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	4,981,455	13,075,651	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - TAAX	1,914,851	76,392	
	2.22 PAAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	606,583	155,314	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - PAAI	125,862	61,676	
	2.23 IAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	79,269	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - IAAX	-	-	
	2.24 AAE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,538,232	36,666,800	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAE	2,269,927	2,408,422	
	2.25 AAPL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	696,080	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAPL	-	-	
	2.26 AGZ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	26,772	22,338	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AGZ	4,965	7,914	
	2.27 AAC ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	1,630,740	
	เจ้าหน้าที่ทอดรองจ่าย - AAC	-	1,630,740	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI) (2) AirAsia X Berhad (AAX)	<p>รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้</p> <p>3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด</p> <p>3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI</p> <p>3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAX</p>	- - 404,340 - -	166,773 - 322,505 2,854,981 - 25,064,326	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)</p> <p><b>อัตราดอกเบี้ย:</b> อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2561 และปี 2562</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 14 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน</p> <p><b>ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</b></p> <p>เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน</p>	<p>2,144,242,113</p> <p>110,545,497</p> <p>275,785,640</p>	<p>3,314,226,271</p> <p>377,679,384</p> <p>364,818,240</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (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>รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase</p>

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM) (2) AirAsia Berhad (AAB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
	<b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM</b>	854,519,940	1,349,813,746	<p><b>การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:</b></p> <p>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา /รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
	เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	115,502,357	152,055,020	
	ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	11,343,906	-	
	<b>ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB</b>	1,288,129,150	808,378,984	
	เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	255,630,227	233,816,940	
	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	5,963,213,001	4,532,740,844	

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB</p> <p><b>ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร</b></p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB</p>	<p>143,992,016</p> <p>20,769,953</p>	<p>162,700,023</p> <p>12,034,810</p>	<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>

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB</p> <p><b>ซื้อสินค้าและอุปกรณ์</b></p> <p>เจ้าหน้าที่ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - AAB</p>	<p>16,735,367</p> <p>2,345,958</p>	<p>60,628,026</p> <p>16,184,661</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b> ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่เป็น AAB ตกลงกับบุคคลภายนอก</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB</p> <p><b>ค่าบริหารจัดการ</b></p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB</p>	<p>14,946,844</p> <p>2,398,136</p>	<p>15,500,406</p> <p>1,291,392</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b></p> <p>ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</p> <p><b>ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน</b></p> <p>เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB</p> <p>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน</p>	<p>(74,197,141)</p> <p>(71,371,768)</p> <p>14,988,350</p>	<p>(254,765,405)</p> <p>22,848,087</p> <p>16,142,400</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่</p> <p><b>การปันส่วนขาดทุน (กำไร):</b> กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้ น้ำมันตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>



10. ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บมจ. บางกอก เอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ (BAC)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ BAC  ค่าฝึกอบรมนักบิน-BAC เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC	3,949,274 -	3,838,162 58,162	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาศิษย์การบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่ักบินฝึกหัด <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

11. ค่าเครื่องหมายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB  ค่าเครื่องหมายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	608,504,991 152,739,782	594,567,535 146,173,206	AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย <b>การกำหนดราคา:</b> ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด บจ.ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b> ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
(2) Great Fortune Broker Co., Ltd. (GFB)	(Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			
	<b>12.1 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB</b>			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	9,897,170	13,813,376	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	2,474,292	3,453,344	
	เจ้าหนี้(ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	(148,769)	(72,923)	
	<b>12.2 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ GFB</b>			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	244,108,705	220,681,094	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	40,529,793	36,692,069	
	เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	1,728,831	319,069	
	ลูกหนี้ค่าบริหารจัดการ	851,237	3,601,972	

13. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV</p> <p><b>ค่าบริหารจัดการ</b></p> <p>เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAV</p>	<p>25,000,000</p> <p>-</p>	<p>31,250,000</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ</p> <p><b>การกำหนดราคาซื้อขาย:</b></p> <p>ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Airasia SEA Sdn. Bhd. (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.) (AASEA)  (2) AirAsia Berhad (AAB)	AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย  AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา			AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
	<b>14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA</b>	51,339,574	39,615,010	<b>การกำหนดราคา:</b> ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AASEA	17,703,789	9,614,896	
	<b>14.2 ค่าบริการทางด้านจัดการสารสนเทศ - AAB</b>	31,717,112	30,986,626	<b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านจัดการสารสนเทศ - AAB	7,219,930	2,156,651	<b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) BIGLIFE Sdn. Bhd. (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (BIG)	BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย  <b>ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า</b> เจ้าหนี้ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG  <b>รายได้ค่าตัวโดยสาร</b> ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	80,585,176 16,103,868  173,472,400 75,797,274	51,127,335 57,730,848  83,889,649 86,047,932	BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

16. ชื้อสินค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Talk (Thailand) Limited	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ชื้อซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>ชื้อสินค้า</b> เจ้าหนี้ค่าสินค้า Tune Talk (Thailand)	3,095,240 -	4,708,000 -	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ชื้อสินค้าได้แก่ ซิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก Tune Talk (Thailand) Limited  <b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้  <b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน  <b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป

17. งานบริการด้านความปลอดภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (India) Limited (AAI)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินสนามบิน โคชิน (COK) แบนกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เซนไน (MAA) ภูเวนคร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI</p> <p><b>งานบริการด้านความปลอดภัย</b> เจ้าหน้าที่งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI</p>	19,557,022	12,193,730	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ AAI เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
		28,705,284	12,546,546	

18. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส (Wealth Ventures)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน</p> <p><b>ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ</b> เจ้าหน้าที่ บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส</p>	2,188,196	1,056,105	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของ โรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>
		76,576	76,576	

19. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน</p> <p><b>ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด</b></p> <p>เจ้าหนี้ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ</p>	<p>139,035,327</p> <p>27,036,505</p>	<p>146,406,573</p> <p>69,447,640</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b></p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

20. งานบริการภาคพื้น

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) AirAsia X Berhad (AAX) (2) AirAsia (Guangzhou) Aviation Service Limited (AGZ) (3) AirAsia (India) Limited (AAI)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย</p> <p>20.1 ค่าบริการภาคพื้น - AAX</p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAX</p> <p>20.2 ค่าบริการภาคพื้น - AGZ</p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AGZ</p> <p>20.3 ค่าบริการภาคพื้น - AAI</p> <p>เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAI</p>	<p>(1,458,242)</p> <p>7,114,931</p> <p>139,935,721</p> <p>39,522,625</p> <p>6,480,203</p> <p>5,775,856</p>	<p>11,845,203</p> <p>11,691,952</p> <p>103,765,524</p> <p>1,751,2702</p> <p>-</p> <p>-</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b></p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b></p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

21. งานบริการอื่นๆ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Thai AirAsia X (TAAX)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX</p> <p><b>รายได้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX</b> ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX</p>	<p>15,867,997</p> <p>4,139,481</p>	<p>5,959,873</p> <p>5,801,154</p>	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX</p> <p><b>การกำหนดราคา:</b> อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้</p> <p><b>การชำระเงิน:</b> ภายใน 30 วัน</p> <p><b>ลักษณะรายการในอนาคต:</b> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ</p>



22. รายได้ค่าโฆษณา

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2562	ปี 2561	
(1) Tune Insurance Plc. (TIPLC)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC  รายได้ค่าโฆษณา - TIPLC ลูกหนี้ค่าโฆษณา - TIPLC	6,850,000 7,329,500		บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC  <u>การกำหนดราคา:</u> - เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด  <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน  <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

## ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่า รายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัทและเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับเป็นสำคัญ

## มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

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

## นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

## 13. ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

### 13.1 งบการเงิน

#### 13.1.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

##### งบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยมี นายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี และจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 โดยมี นายเต็มพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 และนางสาวกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 ตามลำดับ จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

##### สรุปรายงานการสอบบัญชี

นายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 จากบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

นายเต็มพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

นางสาวกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้ปฏิบัติตามตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ตารางสรุปงบการเงินรวมปี 2560-2562 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

งบแสดงฐานะการเงินรวมสำหรับปี 2560-2562 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2560		ตรวจสอบปี 2561		ตรวจสอบปี 2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,337.9	8.5	4,122.6	6.7	3,982.2	6.3
เงินลงทุนระยะสั้น	1,489.0	2.4	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	455.8	0.7	492.7	0.8	597.4	0.9
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	944.9	1.5	872.4	1.4	1,920.2	3.1
สินค้าคงเหลือ	148.8	0.2	188.3	0.3	294.6	0.5
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	23.4	0.0	24.8	0.0	24.2	0.0
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	370.3	0.6	423.9	0.7	356.8	0.6
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	278.8	0.4	240.8	0.4	251.4	0.4
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>9,049.0</b>	<b>14.4</b>	<b>6,365.5</b>	<b>10.3</b>	<b>7,426.9</b>	<b>11.8</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินลงทุนระยะยาว	11.9	0.0	12.6	0.0	13.2	0.0
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	3,652.2	5.8	4,532.7	7.4	5,963.2	9.5
ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	25,472.8	40.6	26,185.2	42.4	24,877.3	39.5
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14,889.1	23.7	14,883.0	24.1	14,878.8	23.7
ค่าความนิยม	8,824.8	14.1	8,824.8	14.3	8,824.8	14.0
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	873.8	1.4	942.9	1.5	918.4	1.5
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>53,724.6</b>	<b>85.6</b>	<b>55,381.2</b>	<b>89.7</b>	<b>55,475.7</b>	<b>88.2</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>62,773.6</b>	<b>100.0</b>	<b>61,746.7</b>	<b>100.0</b>	<b>62,902.6</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	650.0	1.1	1,750.0	2.8
เจ้าหนี้การค้า	310.7	0.5	159.7	0.3	915.1	1.5
เจ้าหนี้อื่น	478.3	0.8	393.2	0.6	639.6	1.0
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	170.1	0.3	699.2	1.1	373.8	0.6
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,348.1	2.1	213.8	0.3	353.6	0.6
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	999.9	1.6

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2560		ตรวจสอบปี 2561		ตรวจสอบปี 2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,299.3	2.1	1,300.1	2.1	1,334.7	2.1
รายได้รับล่วงหน้า	4,821.0	7.7	4,986.9	8.1	4,648.3	7.4
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย	-	-	-	-	0.6	0.0
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,376.0	3.8	2,561.7	4.1	2,704.5	4.3
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	106.6	0.2	57.6	0.1	238.8	0.4
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>10,910.1</b>	<b>17.4</b>	<b>11,022.2</b>	<b>17.8</b>	<b>13,959.0</b>	<b>22.2</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,984.3	3.2	2,624.2	4.2	4,285.9	6.8
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,598.0	2.5	4,095.1	6.6	3,096.9	4.9
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	13,231.6	21.1	11,919.2	19.3	10,158.9	16.2
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	346.7	0.6	422.5	0.7	666.3	1.1
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	3,249.8	5.2	3,040.7	4.9	3,047.1	4.8
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>20,410.4</b>	<b>32.5</b>	<b>22,101.7</b>	<b>35.8</b>	<b>21,255.1</b>	<b>33.8</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>31,320.5</b>	<b>49.9</b>	<b>33,123.9</b>	<b>53.6</b>	<b>35,214.1</b>	<b>56.0</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนออกจำหน่ายและชำระเต็มมูลค่าแล้ว	485.0	0.8	485.0	0.8	485.0	0.8
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,599.8	4.1	2,599.8	4.2	2,599.8	4.1
กำไรสะสม						
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	48.5	0.1	48.5	0.1	48.5	0.1
ยังไม่ได้จัดสรร	18,872.6	30.1	17,322.1	28.1	16,810.6	26.7
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	22,005.9	35.1	20,455.4	33.2	19,943.9	31.7
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	9,447.2	15.0	8,167.4	13.2	7,744.6	12.3
<b>รวมส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>31,453.1</b>	<b>50.1</b>	<b>28,622.8</b>	<b>46.4</b>	<b>27,688.5</b>	<b>44.0</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>	<b>62,773.6</b>	<b>100.0</b>	<b>61,746.7</b>	<b>100.0</b>	<b>62,902.6</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2560-2562 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2560 <sup>(1,2)</sup>		ตรวจสอบปี 2561 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบปี 2562 <sup>(1)</sup>	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ	36,002.8	96.5	38,904.8	96.8	40,180.7	96.7
ต้นทุนการขายและให้บริการ	(31,028.7)	(83.2)	(36,424.0)	(90.6)	(38,358.5)	(92.3)
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>4,974.1</b>	<b>13.3</b>	<b>2,480.9</b>	<b>6.2</b>	<b>1,822.1</b>	<b>4.4</b>
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.0	0.9	250.4	0.6	350.5	0.8
รายได้อื่น	957.5	2.6	1,045.0	2.6	1,022.0	2.5
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>6,253.6</b>	<b>16.8</b>	<b>3,776.3</b>	<b>9.4</b>	<b>3,194.6</b>	<b>7.7</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,560.0)	(4.2)	(1,627.6)	(4.0)	(1,671.2)	(4.0)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(1,389.7)	(3.7)	(1,488.5)	(3.7)	(1,623.4)	(3.9)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้</b>	<b>3,303.9</b>	<b>8.9</b>	<b>660.1</b>	<b>1.7</b>	<b>(100.0)</b>	<b>(0.2)</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(653.2)	(1.8)	(743.7)	(1.9)	(765.5)	(1.9)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>2,650.7</b>	<b>7.1</b>	<b>(83.6)</b>	<b>(0.2)</b>	<b>(865.6)</b>	<b>(2.1)</b>
ภาษีเงินได้	34.1	0.1	210.9	0.5	(0.6)	(0.0)
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี</b>	<b>2,684.8</b>	<b>7.2</b>	<b>127.4</b>	<b>0.3</b>	<b>(866.2)</b>	<b>(2.1)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(33.3)	(0.1)	9.6	0.0	81.7	0.2
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	6.6	0.0	(1.9)	(0.0)	(16.3)	(0.0)
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>2,658.1</b>	<b>7.1</b>	<b>135.1</b>	<b>0.3</b>	<b>(800.8)</b>	<b>(1.9)</b>
<b>การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,477.5	4.0	70.0	0.2	(474.0)	(1.1)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,207.3	3.2	57.4	0.1	(392.2)	(1.0)
<b>การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม</b>						
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	1,462.8	3.9	74.2	0.2	(438.0)	(1.0)
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	1,195.3	3.2	60.9	0.1	(362.8)	(0.9)
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)</b>	<b>0.3046</b>		<b>0.0144</b>		<b>(0.0977)</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวมสำหรับปี 2560-2562 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2560	ตรวจสอบ ปี 2561	ตรวจสอบ ปี 2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	2,650.7	(83.6)	(865.6)
รายการปรับปรุง			
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	3.0	2.2	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,451.0	1,666.8	1,716.7
ขาดทุน (กำไร) จากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วน ปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(0.2)	(0.4)	(0.3)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	64.9	85.5	335.0
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(416.8)	1.6	(249.5)
ดอกเบี้ยรับ	(56.0)	(58.7)	(22.2)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	653.2	743.7	765.5
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงใน สินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	4,349.8	2,357.1	1,679.7
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(11.3)	(47.5)	(103.9)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(133.5)	75.2	(1,075.3)
สินค้าคงเหลือ	(30.6)	(39.5)	(106.3)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(47.3)	(52.6)	67.1
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	42.8	43.8	(2.1)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	166.9	(69.1)	24.5
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า	(178.3)	(151.0)	755.4
เจ้าหนี้อื่น	137.5	(85.1)	246.4
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(267.4)	529.1	(325.4)
รายได้รับล่วงหน้า	582.8	166.0	(481.2)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	493.0	200.0	123.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	17.0	(49.0)	181.1
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(6.4)	-	(9.5)
<b>เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>5,115.0</b>	<b>2,877.4</b>	<b>974.5</b>
จ่ายภาษีเงินได้	(10.2)	(8.1)	(9.5)
ภาษีเงินได้รับคืน	-	-	0.8
<b>เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>5,104.8</b>	<b>2,869.3</b>	<b>965.7</b>

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2560	ตรวจสอบ ปี 2561	ตรวจสอบ ปี 2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาวะค้ำประกันลดลง	1.6	-	-
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	486.3	1,493.2	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(0.0)	(0.7)	(0.6)
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(986.7)	(880.5)	(1,430.5)
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้อที่ดิน เครื่องบิน และ อุปกรณ์	(2,425.1)	(2,406.6)	(379.9)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(27.3)	(4.1)	(5.4)
ดอกเบี้ยรับ	49.6	64.0	21.3
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและ อุปกรณ์	83.0	1.4	1.1
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,818.6)</b>	<b>(1,733.3)</b>	<b>(1,793.9)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	-	650.0	1,100.0
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,510.0	1,226.2	2,016.7
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาว	(1.8)	-	(1.5)
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(2,009.4)	(1,721.8)	(214.7)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	1,600.0	2,500.0	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	(2.4)	(4.0)	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลากำหนด	(1,602.5)	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,116.5)	(1,291.5)	(1,310.6)
ดอกเบี้ยจ่าย	(615.5)	(681.8)	(761.2)
เงินปันผลจ่าย	(1,325.3)	(2,965.4)	-
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,563.4)</b>	<b>(2,288.3)</b>	<b>828.8</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>722.9</b>	<b>(1,152.3)</b>	<b>0.6</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,661.3	5,337.9	4,122.6
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	(46.3)	(63.0)	(141.0)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>5,337.9</b>	<b>4,122.6</b>	<b>3,982.2</b>



ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.8	0.6	0.5
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.7	0.4	0.3
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด <sup>(4)</sup>	เท่า	0.5	0.3	0.1
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	79.7	82.0	73.7
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.5	4.4	4.9
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	232.4	216.1	158.8
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.5	1.7	2.3
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	77.6	154.9	71.4
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	4.6	2.3	5.0
Cash Cycle	วัน	1.4	3.7	2.1
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	13.8	6.4	4.5
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	9.2	1.7	(0.2)
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร <sup>(4)</sup>	ร้อยละ	154.5	434.6	(965.4)
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	4.1	0.2	(1.2)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	6.8	0.3	(2.3)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	2.5	0.1	(0.8)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	12.7	6.7	4.8
อัตรากาารหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.6	0.6	0.7
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Poicy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.4	1.6	1.8
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>(4)</sup>	เท่า	9.3	5.0	2.3
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>(3,4)</sup> (Cash Basis)	เท่า	1.0	0.5	1.0
อัตรากาารจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	49	2,322	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของคู่เป็นเจ้าของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) จำนวนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน(รายจ่ายลงทุน+ซื้อสินทรัพย์+กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน)

(4) จัดประเภทเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในงบกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานมาอยู่กิจกรรมการลงทุน

### 13.1.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### งบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยมี นายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี และจัดทำงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 โดยมีนายเติมพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 และนางสาวกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 ตามลำดับจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด เป็นผู้สอบบัญชี

#### สรุปรายงานการสอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายไพบูล ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 จากบริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

นายเติมพงษ์ โอปนพันธ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

นางสาวกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 จากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ได้ปฏิบัติงานตรวจสอบบัญชีตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป สำหรับงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 โดยผู้สอบบัญชีได้แสดงความเห็นอย่างไม่มีเงื่อนไข ว่างบการเงินที่ได้ตรวจสอบได้แสดงฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน แสดงโดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา  
งบแสดงฐานะการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2560		ตรวจสอบ ปี 2561		ตรวจสอบ ปี 2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
<b>สินทรัพย์</b>						
<b>สินทรัพย์หมุนเวียน</b>						
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	5,210.6	13.4	4,037.0	10.6	3,889.6	10.0
เงินลงทุนระยะสั้น	1,489.0	3.8	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	454.4	1.2	492.3	1.3	596.8	1.5
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	944.8	2.4	872.2	2.3	1,919.7	4.9
สินค้าคงเหลือ	148.8	0.4	188.3	0.5	294.6	0.8
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน	20.3	0.1	21.5	0.1	24.2	0.1
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	369.5	0.9	423.1	1.1	355.9	0.9
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	278.7	0.7	240.7	0.6	251.5	0.6
<b>รวมสินทรัพย์หมุนเวียน</b>	<b>8,916.2</b>	<b>22.9</b>	<b>6,275.1</b>	<b>16.5</b>	<b>7,332.3</b>	<b>18.8</b>
<b>สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>						
เงินลงทุนระยะยาว	10.4	0.0	11.1	0.0	11.7	0.0
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	3,652.3	9.4	4,532.8	12.0	5,963.2	15.3
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	25,416.6	65.3	26,129.0	68.9	24,821.1	63.5
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	33.1	0.1	27.0	0.1	22.8	0.1
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	873.8	2.3	942.9	2.5	915.9	2.3
<b>รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน</b>	<b>29,986.1</b>	<b>77.1</b>	<b>31,642.8</b>	<b>83.5</b>	<b>31,734.7</b>	<b>81.2</b>
<b>รวมสินทรัพย์</b>	<b>38,902.3</b>	<b>100.0</b>	<b>37,917.9</b>	<b>100.0</b>	<b>39,067.0</b>	<b>100.0</b>
<b>หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
<b>หนี้สินหมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	-	650.0	1.7	1,750.0	4.5
เจ้าหนี้การค้า	310.7	0.8	159.7	0.4	915.1	2.3
เจ้าหนี้อื่น	477.7	1.2	392.7	1.0	639.6	1.6
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	170.1	0.4	699.2	1.8	373.8	1.0
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,348.1	3.5	213.7	0.6	353.6	0.9
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระ ภายในหนึ่งปี	-	-	-	-	999.9	2.6

	วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบปี 2560		ตรวจสอบปี 2561		ตรวจสอบปี 2562	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,299.3	3.4	1,300.1	3.4	1,334.7	3.4
รายได้รับล่วงหน้า	4,821.0	12.4	4,986.9	13.2	4,648.3	11.9
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,373.0	6.1	2,560.9	6.8	2,703.0	6.9
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	52.3	0.1	57.2	0.2	238.2	0.6
<b>รวมหนี้สินหมุนเวียน</b>	<b>10,852.2</b>	<b>27.9</b>	<b>11,020.4</b>	<b>29.1</b>	<b>13,956.2</b>	<b>35.7</b>
<b>หนี้สินไม่หมุนเวียน</b>						
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,984.3	5.1	2,624.2	6.9	4,285.9	11.0
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,598.0	4.1	4,095.1	10.8	3,096.9	7.9
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	13,231.6	34.0	11,919.2	31.4	10,158.9	26.0
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	346.7	0.9	422.6	1.1	666.3	1.7
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	267.5	0.7	58.3	0.2	64.4	0.2
<b>รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน</b>	<b>17,428.1</b>	<b>44.8</b>	<b>19,119.4</b>	<b>50.4</b>	<b>18,272.4</b>	<b>46.8</b>
<b>รวมหนี้สิน</b>	<b>28,280.3</b>	<b>72.7</b>	<b>30,139.8</b>	<b>79.5</b>	<b>32,228.6</b>	<b>82.5</b>
<b>ส่วนของผู้ถือหุ้น</b>						
ทุนที่ออกและชำระแล้ว	435.6	1.1	435.6	1.1	435.6	1.1
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	2,628.8	6.8	2,628.8	6.9	2,628.8	6.7
กำไร(ขาดทุน)สะสม						
จัดสรรแล้ว - สรรองตามกฎหมาย	43.5	0.1	43.5	0.1	43.5	0.1
ยังไม่ได้จัดสรร	7,514.1	19.3	4,670.2	12.3	3,730.5	9.5
<b>รวมส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>10,622.0</b>	<b>27.3</b>	<b>7,778.1</b>	<b>20.5</b>	<b>6,838.4</b>	<b>17.5</b>
<b>รวมหนี้สินและส่วนผู้ถือหุ้น</b>	<b>38,902.3</b>	<b>100.0</b>	<b>37,917.9</b>	<b>100.0</b>	<b>39,067.0</b>	<b>100.0</b>

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2560 <sup>(1,2)</sup>		ตรวจสอบ ปี 2561 <sup>(1)</sup>		ตรวจสอบ ปี 2562 <sup>(1)</sup>	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและการให้บริการ	36,002.8	96.5	38,904.8	96.8	40,180.7	96.7
ต้นทุนขายและการให้บริการ	(31,023.5)	(83.2)	(36,424.0)	(90.6)	(38,358.5)	(92.3)
<b>กำไรขั้นต้น</b>	<b>4,979.2</b>	<b>13.3</b>	<b>2,480.9</b>	<b>6.2</b>	<b>1,822.1</b>	<b>4.4</b>
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	322.0	0.9	250.4	0.6	350.5	0.8
รายได้อื่น	955.3	2.6	1,044.2	2.6	1,020.2	2.5
<b>กำไรก่อนค่าใช้จ่าย</b>	<b>6,256.6</b>	<b>16.8</b>	<b>3,775.5</b>	<b>9.4</b>	<b>3,192.8</b>	<b>7.7</b>
ค่าใช้จ่ายในการขาย	(1,560.0)	(4.2)	(1,627.6)	(4.0)	(1,671.2)	(4.0)
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	(1,389.0)	(3.7)	(1,487.7)	(3.7)	(1,628.7)	(3.9)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและ ภาษีเงินได้</b>	<b>3,307.6</b>	<b>8.9</b>	<b>660.2</b>	<b>1.7</b>	<b>(107.1)</b>	<b>(0.3)</b>
ต้นทุนทางการเงิน	(653.2)	(1.8)	(743.7)	(1.9)	(765.5)	(1.8)
<b>กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเงินได้</b>	<b>2,654.4</b>	<b>7.1</b>	<b>(83.5)</b>	<b>(0.2)</b>	<b>(872.6)</b>	<b>(2.1)</b>
ภาษีเงินได้	33.4	0.1	211.0	0.5	1.1	0.0
<b>กำไร (ขาดทุน) สุทธิสำหรับปี</b>	<b>2,687.8</b>	<b>7.2</b>	<b>127.5</b>	<b>0.3</b>	<b>(871.5)</b>	<b>(2.1)</b>
<b>กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น</b>						
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตาม หลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	(33.3)	(0.1)	9.6	0.0	81.7	0.2
หัก: ผลกระทบของภาษีเงินได้	6.6	0.0	(1.9)	(0.0)	(16.3)	(0.0)
<b>กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี</b>	<b>2,661.1</b>	<b>7.1</b>	<b>135.2</b>	<b>0.3</b>	<b>(806.1)</b>	<b>(1.9)</b>
<b>กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)</b>	<b>61.71</b>		<b>2.93</b>		<b>(20.01)</b>	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2560	ตรวจสอบ ปี 2561	ตรวจสอบ ปี 2562
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>			
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	2,654.4	(83.5)	(872.6)
รายการปรับปรุง			
ค่าตัดจำหน่ายหนี้สูญ	3.0	2.2	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	1,444.8	1,666.7	1,716.7
กำไรจากการจำหน่ายและตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคาร อุปกรณ์และสินทรัพย์ไม่มีตัวตนเช่า	(0.2)	(0.4)	(0.3)
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	64.9	85.5	335.0
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	(416.8)	1.6	(249.5)
ดอกเบี้ยรับ	(55.7)	(58.5)	(22.1)
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน	653.2	743.7	765.5
กำไรจากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์และ หนี้สินดำเนินงาน	4,347.6	2,357.4	1,672.7
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง			
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(10.8)	(48.4)	(103.7)
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(140.1)	75.2	(1,075.0)
สินค้าคงเหลือ	(30.6)	(39.5)	(106.3)
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(47.3)	(53.6)	67.2
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	42.9	44.0	(4.6)
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	166.9	(69.1)	27.0
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)			
เจ้าหนี้การค้า	(178.3)	(151.0)	755.4
เจ้าหนี้อื่น	137.5	(85.0)	246.9
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(267.4)	529.1	(325.4)
รายได้รับล่วงหน้า	582.8	165.9	(481.2)
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	492.2	202.3	123.1
หนี้สินหมุนเวียนอื่น	13.3	4.9	181.0
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(6.4)	-	(9.5)
<b>เงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>5,102.3</b>	<b>2,932.2</b>	<b>967.5</b>
จ่ายภาษีเงินได้	(9.2)	(7.2)	(8.7)
<b>เงินสดสุทธิจากกิจกรรมดำเนินงาน</b>	<b>5,093.1</b>	<b>2,925.0</b>	<b>958.8</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน</b>			

(หน่วย : ล้านบาท)	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	ตรวจสอบ ปี 2560	ตรวจสอบ ปี 2561	ตรวจสอบ ปี 2562
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันลดลง	1.6	-	-
เงินลงทุนชั่วคราวลดลง	486.3	1,493.2	-
เงินลงทุนระยะยาวเพิ่มขึ้น	(0.0)	(0.7)	(0.6)
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(986.7)	(880.5)	(1,430.5)
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้อที่ดิน เครื่องบิน และ อุปกรณ์	(2,425.1)	(2,406.6)	(379.9)
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	(27.3)	(4.1)	(5.4)
ดอกเบี้ยรับ	49.4	63.8	21.2
เงินสดรับจากการจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	83.0	1.4	1.1
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุน</b>	<b>(2,818.9)</b>	<b>(1,733.5)</b>	<b>(1,794.0)</b>
<b>กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน</b>			
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้น	-	650.0	1,100.0
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	3,510.0	1,226.2	2,016.7
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงินกู้ยืมระยะยาว	(1.8)	-	(1.5)
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(2,009.4)	(1,721.8)	(214.7)
เงินสดรับจากการออกหุ้นกู้ระยะยาว	1,600.0	2,500.0	-
เงินสดจ่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	(2.4)	(4.0)	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าการเงินก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(1,602.5)	-	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,116.5)	(1,291.5)	(1,310.6)
ดอกเบี้ยจ่าย	(615.5)	(681.8)	(761.2)
เงินปันผลจ่าย	(1,328.4)	(2,979.2)	-
<b>เงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน</b>	<b>(1,566.5)</b>	<b>(2,302.1)</b>	<b>828.8</b>
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ</b>	<b>707.7</b>	<b>(1,110.6)</b>	<b>(6.4)</b>
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	4,549.2	5,210.6	4,037.0
กำไร(ขาดทุน)จากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสดและรายการ เทียบเท่าเงินสด	(46.3)	(63.0)	(141.0)
<b>เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี</b>	<b>5,210.6</b>	<b>4,037.0</b>	<b>3,889.6</b>

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

		รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562
<b>อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)</b>				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.8	0.6	0.5
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.6	0.5	0.5
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด <sup>(4)</sup>	เท่า	0.5	0.3	0.1
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	79.9	82.2	73.8
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.5	4.4	4.9
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	232.4	216.1	158.8
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	1.5	1.7	2.3
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	77.6	154.9	71.4
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	4.6	2.3	5.0
Cash Cycle	วัน	1.4	3.7	2.1
<b>อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)</b>				
อัตรากำไรขั้นต้น	ร้อยละ	13.8	6.4	4.5
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน <sup>(1)</sup>	ร้อยละ	9.2	1.7	(0.3)
อัตราส่วนเงินสดต่อการหากำไร	ร้อยละ	154.0	443.1	3.3
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ <sup>(2)</sup>	ร้อยละ	7.5	0.3	(895.2)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	27.0	1.4	(2.2)
<b>อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)</b>				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	7.5	0.3	(2.3)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	18.0	6.9	3.3
อัตรากรรมของสินทรัพย์	เท่า	1.0	1.0	1.1
<b>อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)</b>				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	2.7	3.9	4.7
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย <sup>(4)</sup>	เท่า	8.7	4.6	2.3
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน <sup>(3,4)</sup> (Cash Basis)	เท่า	1.0	0.5	1.0
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	50	2,336	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) จำนวนจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน (รายจ่ายลงทุน+ซื้อสินทรัพย์+กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงิน)

(4) จัดประเภทเงินสดจ่ายเพื่อเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินในงบกระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงานมาอยู่กิจกรรมการลงทุน



## 14. คำอธิบายและการวิเคราะห์ของฝ่ายจัดการเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

### ภาพรวม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุน ในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย) โดยมีส่วนได้ส่วนเสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55 ดังนั้นรายได้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มาจากผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก ในการจัดทำงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะรวม งบการเงินของ 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 และข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการจัดทำและนำเสนอ รายงานทางการเงินภายใต้พระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์

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 ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์สามารถใช้จ่ายงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบการพิจารณาตัดสินใจลงทุนได้

### บทสรุปผู้บริหาร

สถานการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2562 เผชิญกับการเติบโตของเศรษฐกิจที่อ่อนแอ เนื่องจากความยืดเยื้อและขยายวงกว้างของสงครามการค้าและปัญหาภูมิรัฐศาสตร์ เป็นปัจจัยที่สร้างความไม่แน่นอนให้กับนโยบายการค้าและเศรษฐกิจ ส่งผลให้ภาคการส่งออก การลงทุน รวมถึงความเชื่อมั่นต่อภาคธุรกิจหดตัวอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม เศรษฐกิจโลกในไตรมาสที่ 4 ปี 2562 เริ่มมีทิศทางทรงตัวจากความคืบหน้าในการเจรจาทางการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีน สำหรับเศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวในอัตราลดลง โดยมีสาเหตุหลักจากการชะลอตัวของภาคการผลิต สะท้อนได้จากดัชนีผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ (PMI) ที่ปรับตัวลง ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรงจากสงครามการค้า เช่นเดียวกับเศรษฐกิจจีนขยายตัวที่ร้อยละ 6.1 ลดลงจากร้อยละ 6.6 ในปี 2561 ซึ่งมีสาเหตุหลักจากการชะลอตัวของภาคการส่งออก รวมถึงความเชื่อมั่นต่อภาคการผลิตและการลงทุนที่ลดลง ด้านเศรษฐกิจยูโรโซน ยังคงเผชิญกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่อ่อนแอ จากภาวะหดตัวของภาคการผลิต ในขณะที่ภาคบริการยังคงมีการขยายตัวแบบชะลอตัว ซึ่งเป็นผลมาจากความตึงเครียดด้านการค้าและภูมิศาสตร์การเมืองที่สูงขึ้น โดยความผันผวนดังกล่าวส่งผลต่อการเติบโตของเศรษฐกิจไทย ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยในไตรมาส 4 ปี 2562 เติบโตเพียงร้อยละ 1.6 เป็นระดับต่ำที่สุดในรอบกว่า 5 ปี ส่งผลให้ทั้งปี 2562 ขยายตัวที่ร้อยละ 2.4 ลดลงจากร้อยละ 4.2 ในปี 2561 ซึ่งเป็นผลมาจากการหดตัวของภาคการผลิต และแม้ว่าภาค

บริการจะได้รับแรงสนับสนุนจากนโยบายของรัฐบาล แต่ยังคงเติบโตในอัตราที่ชะลอลง นอกจากนี้ ค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากภาวะการเกินดุลทางการค้าและทุนสำรองระหว่างประเทศ ยังส่งผลกระทบต่อภาคการส่งออกและการท่องเที่ยว ในขณะที่ภาคการนำเข้าไม่ขยายตัว เนื่องจากการขาดความเชื่อมั่นต่อเศรษฐกิจโลก

สถิตินักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2562 (เดือนมกราคม – ธันวาคม) มีจำนวน 39.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 4 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ ในช่วงไตรมาสที่ 4 (เดือนตุลาคม – ธันวาคม) มีจำนวน 10.3 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสัดส่วนกลุ่มนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่มาจากเอเชียตะวันออก โดยนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียใต้มีอัตราเติบโตสูงสุดที่ร้อยละ 20 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจีนฟื้นตัวติดต่อกันเป็นไตรมาสที่สองที่ร้อยละ 15 และนักท่องเที่ยวจากยุโรปฟื้นตัวเป็นไตรมาสแรก ที่ร้อยละ 2 เมื่อเทียบกับไตรมาสเดียวกันของปีก่อน

สำหรับสายการบินไทยแอร์เอเชียมีจำนวนผู้โดยสารรวมในปี 2562 จำนวน 22.15 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปีก่อนในขณะที่ ไตรมาสที่ 4 ปี 2562 มีจำนวน 5.4 ล้านคน ลดลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 6,398 ล้านที่นั่ง หดตัวร้อยละ 1 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง โดยในไตรมาสดังกล่าว สายการบินไทยแอร์เอเชียเปิดเส้นทางบินใหม่ ให้บริการจากเชียงใหม่ สุโขทัย ภูเก็ตจีน และได้เพิ่มความถี่เส้นทางบินยอดนิคม ประกอบด้วย กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สุโขทัย ภูเก็ตอินเดีย และ กรุงเทพฯ สุโขทัย

### สรุปผลการดำเนินงาน

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

### ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 เป็นไปดังนี้:

#### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 41,553.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,352.9 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีขาดทุนก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 100.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้จำนวน 660.1 ล้านบาทในปีก่อน ส่งผลให้ปี 2562 มีขาดทุนสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท มีจำนวน 474.0 ล้านบาท พลิกจากกำไรสำหรับปีที่เป็นส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 70.0 ล้านบาท ในปี 2561 หรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิที่ร้อยละ 1 และมีขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.0977 บาท ทั้งนี้ ขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทมีจำนวน 438.0 ล้านบาท คำนวณจากการรวมการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาท และสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 16.3 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 62,902.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,155.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 2 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,061.4 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.8 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 140.4 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 94.4 ล้านบาท มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 35,214.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,090.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 6 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,936.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,100.0 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และหุ้นกู้ระยะยาวมีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,000.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 846.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 27,688.5 ล้านบาท ลดลง 934.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 866.2 ล้านบาท ผลกระทบสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 มีจำนวน 19,943.9 ล้านบาท และ 7,744.6 ล้านบาท ตามลำดับ

## งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 965.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหน้าที่การค้าเพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,793.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจากการกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 0.6 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,982.2 ล้านบาท

## ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2561 และ 2562 เป็นไปดังนี้:

### งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 41,511.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากรายได้ในปี 2561 ที่ 40,199.4 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 40,180.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน จากปริมาณผู้โดยสารในปี 2562 ที่เติบโตร้อยละ 3 มาอยู่ที่ 22.1 ล้านคน โดยมีอัตราการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 85 อย่างไรก็ตามค่าโดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ 1,478 บาทต่อคน ใกล้เคียงกับปีก่อน เนื่องจากการปรับตัวเพิ่มขึ้นของค่าโดยสารเฉลี่ยของเส้นทางบินในประเทศ อย่างไรก็ตามค่าเงินบาทที่แข็งค่าขึ้นเมื่อเทียบกับเงินหยวนและค่าเงินสกุลอื่นๆ ในภูมิภาค ส่งผลให้รายรับจากเส้นทางบินระหว่างประเทศภายหลังแปลงค่าในสกุลเงินบาทลดลงขณะที่รายได้บริการเสริมในปี 2562 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 มาอยู่ที่ 7,511.4 ล้านบาท เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ในส่วนของการเลือกที่นั่ง (Seat Selection) และบริการต่อเที่ยวบินกับสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย (Fly-Thru) สอดคล้องกับการเพิ่มเส้นทางบินระหว่างประเทศ ส่งผลให้รายได้เสริมต่อคนอยู่ที่ 339 บาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน นอกจากนี้บริษัทได้รับมอบเครื่องบินใหม่รุ่นแอร์บัส A321 นีโอจำนวน 2 ลำ และปลดประจำการเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 1 ลำ ส่งผลให้บริษัทมีฝูงบินจำนวนทั้งสิ้น 63 ลำ ณ สิ้นสุดเดือนธันวาคม 2562 สำหรับปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จากการขยายเส้นทางใหม่และเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินที่ได้รับความนิยม สุทธิประเทศจีน กลุ่มประเทศอินโดจีน และอินเดีย อีกทั้งยังสามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำมาอยู่ที่ 12.3 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน เพิ่มขึ้นจาก 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันในปี 2561

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 41,658.4 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 39,539.2 ล้านบาท โดยหลักมาจากค่าใช้จ่ายพนักงาน ตามจำนวนพนักงานที่เพิ่มขึ้น ผนวกกับการบันทึกรายการพิเศษจากหนี้สินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานที่เปลี่ยนแปลงตามกฎหมายแรงงาน นอกจากนี้ค่าบริการในสนามบินและลานจอดเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการขยายจำนวนเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า เนื่องจากราคาอ้างอิงน้ำมันเชื้อเพลิงโลกปรับตัวลดลงร้อยละ 10 แม้จะถูกชดเชยด้วยปริมาณการใช้ น้ำมันที่เพิ่มขึ้นในอัตราเดียวกันกับการขยายปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารที่ร้อยละ 8 ทั้งนี้ รายได้ภาษีเงินได้จำนวน

1.2 ล้านบาท ลดลงจากจำนวน 211.1 ล้านบาท ในปี 2561 มีสาเหตุหลักจากขาดทุนสะสมมาจากปีก่อนๆ ซึ่งหมดอายุทางภาษีระหว่างปี ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับปี 2562 จำนวน 871.5 ล้านบาท หรือคิดเป็นอัตราขาดทุนสุทธิอยู่ที่ร้อยละ 2 ทั้งนี้มีขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีจำนวน 806.1 ล้านบาท คำนวณจากการวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานจำนวน 81.7 ล้านบาท และสุทธิภาษีเงินได้จำนวน 16.3 ล้านบาท

## งบแสดงฐานะการเงิน

### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 สินทรัพย์มีจำนวน 39,067.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,149.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 3 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 1,057.1 ล้านบาท มาจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 1,047.5 ล้านบาท ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 147.4 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 92.0 ล้านบาท มาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,430.5 ล้านบาท ตามชั่วโมงปฏิบัติการบิน ในขณะที่เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ลดลงจำนวน 1,307.9 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากค่าเสื่อมราคาสะสมที่เพิ่มขึ้น

### หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 หนี้สินมีจำนวน 32,228.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,088.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,935.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,100 ล้านบาท สำหรับเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่มีกำหนดไถ่ถอนในเดือนพฤษภาคม ปี 2563 จำนวน 1,000.0 ล้านบาท รวมถึงเจ้าหนี้การค้าเพิ่มขึ้นจำนวน 755.4 ล้านบาท
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 847.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการชำระคืนหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินจำนวน 1,760.4 ล้านบาท ในขณะที่เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพิ่มขึ้นจำนวน 1,661.7 ล้านบาท โดยหลักเพื่อการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง

### ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 6,838.4 ล้านบาท ลดลง 939.6 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับงวดจำนวน 871.5 ล้านบาท ผลกระทบสะสมจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเกี่ยวกับการรับรู้รายได้จำนวน 133.5 ล้านบาท และกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปีจำนวน 65.4 ล้านบาท ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E Ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing Ratio) วันที่ 31 ธันวาคม 2562 เท่ากับ 3.21 เท่า และ 2.65 เท่า

## งบกระแสเงินสด

สำหรับงวดปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 958.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหน้าที่การค้าเพิ่มขึ้นในงวดนี้ ในส่วนของเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,794.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นเงินสดจ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินตามชั่วโมงการปฏิบัติการบิน ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 828.8 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสดจากการกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินเพื่อใช้ในการจัดหาที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินสำหรับเงินลงทุนหมุนเวียนในกิจการ แม้ว่าจะมีการชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าการเงินและจ่ายดอกเบี้ย ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 6.4 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวดอยู่ที่ 3,889.6 ล้านบาท

## ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในเดือนมกราคม 2563 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์อัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจ (GDP) โลกในปี 2563 ที่ร้อยละ 3.3 มีแนวโน้มฟื้นตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป เนื่องจากผลกระทบจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ กับจีน และปัญหาการแยกตัวของสหราชอาณาจักรจากสหภาพยุโรป (EU) แบบไร้ข้อตกลง (No-deal Brexit) กำลังคลี่คลายลง อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของเศรษฐกิจจะระงับต่อไปยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความไม่แน่นอนด้านการเจรจาการค้าระยะที่ 2 ระหว่างสหรัฐฯ และจีน ความเสี่ยงด้านภูมิรัฐศาสตร์ในหลายประเทศ รวมถึงการแพร่ระบาดของโรคปอดอักเสบสายพันธุ์ใหม่ หรือไวรัสโคโรนา (COVID-19) โดยปัจจัยที่กล่าวไปข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- (1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ มีสัญญาณดีขึ้นจากการลงนามข้อตกลงทางการค้าระยะที่หนึ่ง และคาดว่าธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) มีแนวโน้มคงอัตราดอกเบี้ยในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2563 และอาจพิจารณาปรับลดอัตราดอกเบี้ยเพิ่มเติมร้อยละ 0.25 ให้อยู่ที่ระดับร้อยละ 1.25 ก่อนการเลือกตั้งในเดือนพฤศจิกายน 2563 ในขณะที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมติปรับลดอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.25 มาอยู่ที่ระดับร้อยละ 1.00 ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 เพื่อรองรับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน และเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ซึ่งการลดลงของอัตราดอกเบี้ยมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทลดลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 10 ต่อ 90
- (2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: คาดการณ์แนวโน้มค่าเงินบาทสำหรับปี 2563 ยังคงทรงตัวอยู่ในระดับแข็งค่า อย่างไรก็ตาม ความวิตกกังวลต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ส่งผลให้อัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ อ่อนค่าขึ้นในระยะสั้น ทั้งนี้ บริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลายสกุลเงิน อาทิเช่น ค่าโดยสาร สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นบริษัทจึงทำการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ใน

สกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด นอกจากนี้โครงสร้างเงินกู้ในสกุลเงินต่างๆ จะถูกปรับให้สอดคล้องกับสกุลเงินของเงินสดสุทธิจากการดำเนินงานโดยบริษัทจะพิจารณาเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามความเหมาะสม

- (3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: บริษัทคาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2563 มีแนวโน้มปรับลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระหว่าง 70 - 75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เนื่องจากอุปทานส่วนเกินของน้ำมันโลกที่สูงขึ้นต่อเนื่องจากปี 2562 ซึ่งเป็นผลมาจากปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลง จากผลกระทบที่ต่อเนื่องของสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯและจีน ผสมกับปริมาณความต้องการบริโภคเชื้อเพลิงในจีนลดลง ภายหลังจากแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา แม้ว่ากลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) จะมีการพิจารณาปรับลดปริมาณการผลิตน้ำมันดิบก็ตาม แต่คาดว่าจะไม่สามารถชดเชยกับอุปสงค์ที่ลดลงได้ อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบในตะวันออกกลางยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ราคาน้ำมันโลกมีความผันผวน ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทจึงมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Fuel Hedging) เพื่อชะลอผลกระทบของความผันผวน ทั้งนี้สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันดิบเบรนท์เฉลี่ยอยู่ที่ 59.7 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในสัดส่วนร้อยละ 74 ของปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ปรับลดคาดการณ์แนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจไทยในปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 1.5 – 2.5 ซึ่งมีสาเหตุหลักจากภาคการท่องเที่ยวที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา ปัญหากภัยแล้งที่รุนแรง และงบประมาณปี 2563 ที่ล่าช้า โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์รายได้รวมจากการท่องเที่ยวในปี 2563 หดตัวร้อยละ 3 จากปีก่อนหน้า อยู่ที่ 2.91 ล้านล้านบาท ซึ่งเป็นรายได้จากนักท่องเที่ยวต่างชาติ 1.78 ล้านล้านบาท หดตัวร้อยละ 8 จากปีก่อนหน้า และคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติลดลงร้อยละ 10 จากปีก่อนหน้า อยู่ที่ 36 ล้านคน อย่างไรก็ตามเพื่อรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าว รัฐบาลได้อนุมัติมาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวทั้งสิ้น 16 มาตรการ และอนุมัติวงเงินกรอบ 500 ล้านบาท เพื่อกระตุ้นนักท่องเที่ยวต่างชาติ พร้อมทั้งมีมติให้ปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยาน สำหรับเที่ยวบินในประเทศลงเหลือ 0.20 บาทต่อลิตร จากเดิมที่ 4.726 บาทต่อลิตร จนถึงวันที่ 30 กันยายน 2563 เพื่อบรรเทาผลกระทบต่อภาคธุรกิจของสายการบินในประเทศเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ปี 2563

สำหรับปี 2563 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปรับลดเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารมาอยู่ที่ 20.5 ล้านคน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ส่งผลให้อัตราขนส่งผู้โดยสารปรับลงเล็กน้อยที่ร้อยละ 84 อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความพร้อมในการรับมือสถานการณ์ดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการปรับลดความถี่หรือยกเลิกเที่ยวบินต่างๆ และการจัดเส้นทางบินใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง รวมถึงการต่อยอดการบริหารต้นทุน ในส่วนของการปฏิบัติงาน บริษัทติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด และยึดมั่นในมาตรฐานด้านความปลอดภัยและสาธารณสุขอย่างเต็มที่เพื่อสร้างความมั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสาร ด้วยการบริหารจัดการเชิงรุก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการจัดสรรตารางการบิน และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้เครื่องบิน หากสถานการณ์ฟื้นตัวกลับมาเป็นปกติ บริษัทจะไม่หยุดยั้งในการจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเอเชียใต้และตอนใต้ของประเศญี่ปุ่น รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางยอดนิยมเพื่อขยายส่วนแบ่งการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น

นอกจากนี้ การนำเครื่องบินรุ่นใหม่ A321นีโอ ซึ่งมีจำนวนที่นั่งที่เพิ่มมากขึ้นและมีประสิทธิภาพในการประหยัดต้นทุนเชื้อเพลิงมากขึ้น มาทดแทนเครื่องบินเดิมที่ปลดประจำการ ประกอบกับมาตรการลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันอากาศยาน จะช่วยให้ต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทมีแนวโน้มลดลง

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับ (Aircraft Sale and Leaseback) จำนวน 9 ลำ และขายอากาศยานจำนวน 1 ลำ โดย ณ วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2563 รายการดังกล่าวได้ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 4 ลำ จาก 10 ลำ ซึ่งประกอบด้วย การขายอากาศยานและเช่ากลับจำนวน 3 ลำ และการขายอากาศยานจำนวน 1 ลำ คงเหลือรายการที่จะขายและเช่ากลับ จำนวน 6 ลำ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในไตรมาส 1 ปี 2563



## การรับรองความถูกต้องของข้อมูล

บริษัทได้สอบทานข้อมูลในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปีแล้ว 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 25 กุมภาพันธ์ 2563 ต่อผู้สอบบัญชีและกรรมการตรวจสอบ ของบริษัทแล้ว ซึ่งครอบคลุมถึงข้อบกพร่องและการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของระบบการควบคุมภายใน รวมทั้งการกระทำ ที่มีขอบที่อาจมีผลกระทบต่อการจัดทำรายงานทางการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการนี้ เพื่อเป็นหลักฐานว่าเอกสารทั้งหมดเป็นเอกสารชุดเดียวกันกับที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องแล้ว บริษัท ได้มอบหมายให้นายไพรัช พรพัฒนนางกูร เป็นผู้ลงลายมือชื่อกำกับเอกสารนี้ ไว้ทุกหน้าด้วย หากเอกสารใดไม่มีลายมือ ชื่อของนายไพรัช พรพัฒนนางกูร กำกับไว้ บริษัทจะถือว่าไม่ใช่ข้อมูลที่บริษัทได้รับรองความถูกต้องของข้อมูลแล้ว ดังกล่าวข้างต้น

ชื่อ

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

- |                           |                        |                               |
|---------------------------|------------------------|-------------------------------|
| 1. นายสันติสุข คล่องใช้ยา | กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | <u>นายสันติสุข คล่องใช้ยา</u> |
| 2. นายไพรัช พรพัฒนนางกูร  | กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม | <u>นายไพรัช พรพัฒนนางกูร</u>  |

ชื่อ

ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

ผู้รับมอบอำนาจ      นายไพรัช พรพัฒนนางกูร      ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน      นายไพรัช พรพัฒนนางกูร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 1

รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการ ผู้บริหาร ผู้มีอำนาจควบคุม และเลขานุการบริษัท

ของ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

## รายละเอียดของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

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 นายวิเชฐ ตันติวานิช - ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	58	- MBA (Finance and Marketing), University of Hartford, Connecticut, U.S.A. - เศรษฐศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56/2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร - หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 1/2548 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 2/2000 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตร Executive Education and Enrichment Institute (in partnership with SAID Business School, Oxford University)	-	-	2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ประธานกรรมการ ตรวจสอบ/กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแล กิจการและความยั่งยืน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2562 - ปัจจุบัน	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงิน	- คณะกรรมการการรักษาความมั่นคง ปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
					2562 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. วีเอสที
					2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	- บจ. ซี เอ ไอ (C asean)
					2561 - ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาคณะกรรมการ กลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ	- สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
					2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	- บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์
					2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ	- บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แบรินด์
					2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง
					2560 - ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	- บจ. ทีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
					2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
					2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการอิสระ	- บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี
					2560 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการ อิสระ	- บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์
					2560 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. ชาร์ป แร็บบิส
					2559 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. ขาขความคิด
2559 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. เฟิร์ม					

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
					2558 – ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. เอกซ์บีดี คอนเน็คท์
					2555 – ปัจจุบัน	- กรรมการอิสระ	- บมจ. ภัทรลิสซิ่ง
					2553 – ปัจจุบัน	- ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการ สถาบันวิชาการตลาดทุน (วคท.)	- ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
					2549 – ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ	- บจ. เวอร์ดิเคิล ลิ่งค์
					2561 – 2562	- กรรมการ	- มูลนิธิศาลเยาวชนและครอบครัว จังหวัดเชียงใหม่
					2560 – 2562	- ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการ ตรวจสอบ	- บจ. หลักทรัพย์จีเอ็ม ไอ-แซด คอม (ประเทศไทย)
					2555 – 2562	- ประธานกรรมการบริหารศูนย์ C asean	- บจ. ซี เอ ซี
					2561	- กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	- สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA)
					2560 – 2561	- ประธานคณะกรรมการด้านการตลาด และประชาสัมพันธ์และกรรมการอิสระ	- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
					2558 – 2560	- ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ	- กระทรวงพาณิชย์
					2558 – 2560	- กรรมการอิสระ	- ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้า แห่งประเทศไทย (ธสน)
					2556 – 2560	- อนุกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	- สำนักงานคณะกรรมการกำกับ หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
					2555 – 2560	- กรรมการ	- สมาคมนักวางแผนการเงินไทย (TFPA)
					2555 – 2560	- ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	- บมจ. ไทยเบฟเวอเรจ
					2557 – 2558	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บจ. ธนารักษ์พัฒนาสินทรัพย์
					2556 – 2558	- กรรมการที่ปรึกษาด้านงานวิจัย และการกำกับดูแลกิจการ	- สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการ บริษัทไทย (IOD)
					2555 – 2558	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. เอ็ม พิกเจอร์ส เอ็นเตอร์เทน เม้นท์
2 นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	55	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย - หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2554 – ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2554 – ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนด ค่าตอบแทน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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
		- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)			2562- ปัจจุบัน 2562- ปัจจุบัน 2561- ปัจจุบัน 2561- ปัจจุบัน 2561- ปัจจุบัน  2560 - ปัจจุบัน  2559 - ปัจจุบัน 2558 - ปัจจุบัน 2558 - ปัจจุบัน  2558 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน  2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2556 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2553 - ปัจจุบัน 2550 - ปัจจุบัน 2549 - ปัจจุบัน  2545 - ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน ปัจจุบัน	- กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ  - กรรมการ  - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ  - ประธานกรรมการ - กรรมการ  - กรรมการ/ รองประธานบริษัท - กรรมการ/ รองประธานบริษัท - กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ - กรรมการ/ รองประธานบริษัท - กรรมการ/ รองประธานบริษัท - กรรมการบริหาร - กรรมการบริหาร - กรรมการ - กรรมการ  - ประธานกรรมการ - กรรมการ - กรรมการ/ รองประธานบริษัท - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ/ รองประธานบริษัท	- บมจ.อุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์ - บจ. โคมิ โน เอเซีย แปซิฟิก - บจ. เฟิร์ส โคราซ วินด์ - บจ. สยาม โค้ก อเวนิว - บจ. วาว เอฟเพกท์ (ชื่อเดิม บจ. วาว แฟคเตอร์) - บมจ. ไพรม์ โรด เพาเวอร์ (ชื่อเดิม บมจ. ฟู๊ด แคปปีตอล) - บจ. วะตะแบก วินด์ - บจ. เคทีเอ็น เอนเนอร์ยี โซลคิง - บมจ. นวเวช อินเตอร์เนชั่นแนล (ชื่อเดิม บมจ. เคทีเอ็น เฮลท์แคร์) - บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โซลคิง - บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย) - บจ. เคทีเอ็น ไซน์ส อะคาเดมี - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี - บมจ. ฟินันซ่า - บจ. เคทีเอ็น อะคาเดมี - บจ. เคทีเอ็น ดิวเตอร์ริง - บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย) - บจ. เคทีเอ็น มิวสิค - บจ. เคเอ็นแอนด์แอสโซซิเอทส์ - บจ. เคทีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์ เทนเม้นท์ - บจ. สยาม โค้ก - บจ. ดู ดู น้อย - บจ. เพนด้า ซิสเต็มส์ - บจ. เคทีเอ็น อินโนเวชั่น - บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล - บจ. สปอร์ต โซไซตี้ - บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง

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
					2561- 2562	- กรรมการ	- บจ. เบค ซีส ทาร์ต
					2560 - 2561	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล อัลตราซันแอนซ์ (เอสเค19)
					2560 - 2561	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น-เคปเปิล อัลตราซันแอนซ์ (เอสเค28)
					2559 - 2561	- กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	- บจ. เคพีเอ็น กัญป์ คอร์ปอเรชั่น
					2558 - 2561	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
					2552 - 2561	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
					2539 - 2561	- ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	- บจ. เคพีเอ็น กัญป์ คอร์ปอเรชั่น
					2557 - 2560	- กรรมการ/รองประธานบริษัท	- บจ. เคพีเอ็น ดีแควอริ่ง อะคาเดมี่
					2556 - 2560	- กรรมการบริหาร	- บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
					2553 - 2560	- กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	- บมจ. แมทซิ่ง แม็กซีไมซ์ โซลูชั่น
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
					2551 - 2559	- กรรมการ	- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
					2557 - 2558	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	- บจ. เคพีเอ็น กัญป์ คอร์ปอเรชั่น
3 นายวิรุฑธ โพธารามิก - กรรมการ/กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	50	- นิติศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 264/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 62/2562 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร	-	-	2561 – ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
					2562 – ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหาร ความสัมพันธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร	- บมจ. โมโน เทค โนโลยี
					2562 – ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการอาวุโสประจำสำนัก ประธานผู้บริหาร	- บมจ. ทริปเปิลที บรอดแบนด์
					2562 – ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ	- บจ. โกรว์ กรีน คอนซัลแตนท์
					2562 – ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการ	- บจ. ไทยโปรเฟสชั่นแนลบาสเกตบอลลีก
					2561 – ปัจจุบัน	- กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	- บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กทรอนิกส์
					2558 – ปัจจุบัน	- กรรมการผู้จัดการ	- บจ. วี.บี. คอร์ปอเรชั่น
					2552 – ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายประสานงานราชการ	- บมจ. อริษา พรอพเพอร์ตี้
					2560 – 2562	- ผู้อำนวยการฝ่ายขายและธุรกิจองค์กร	- บมจ. โมโน เทค โนโลยี
					2554 – 2562	- ผู้อำนวยการประจำสำนักประธานผู้บริหาร	- บมจ. จัสติน อินเตอร์เนชั่นแนล
					2554 – 2560	- ผู้จัดการทีมฟุตบอล BCCU	- Big Bang Chula United Football Club



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
6 นาวาอากาศเอกชนกภัทร งามปลั่ง - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	63	- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก - ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช - ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ - วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222) - ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce - ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) วิศวกรบิน นักบินลำเลียงทำหน้าที่ค้นห รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	พ.ช. 2562 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2560 - ก.ย. 2562 2557 - 2559 2551 - 2554 2550 - 2559 2546 - 2557	- กรรมการ ที่ปรึกษา - กรรมการ รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7 นายปรัชญา รัศมีธานินทร์ - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจ ลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	61	- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.14	-	2560 - ปัจจุบัน 2562 - ปัจจุบัน 2561 - ปัจจุบัน 2550 - 2562 2557 - 2562 2550 - 2559 2550 - 2558 2547 - 2557	- กรรมการ ที่ปรึกษา - กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
8 หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล - กรรมการ/ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	58	- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, U.S.A. - อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, U.S.A. - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD) - Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.19	-	ช.ค. 2560 - ปัจจุบัน 2554 - ปัจจุบัน 2561 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2547 - 2561 2557 - 2558 2554 - ส.ค. 2560	- กรรมการ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร - กรรมการ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ - กรรมการ - กรรมการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. เคลวี โฮลดิ้ง - บจ. อีโคโนโลจี้ - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น



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
9 นายไพรัชต์ พรพัฒนานางกูร - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนาม ผูกพันตามหนังสือรับรอง)	45	- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ San Diego State University, U.S.A. - ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0041	-	2560 - ปัจจุบัน 2560 - ปัจจุบัน 2557 - ปัจจุบัน 2560 2560 2560 2559 - 2560 2559 - 2560 2547 - 2557	- กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ - บจ. ทรี แคนซ์ พับลิชซิ่ง - บจ. ทรี แคนซ์ แอคทีฟ - บจ. อิน พับลิชซิ่ง - บจ. ทรี แคนซ์ โฮลดิ้งส์ - บจ. อิมเมจ พับลิชซิ่ง - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
10 นายสันติ ศงวนศิริกุล - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	56	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาการเงิน University of Denver, U.S.A. - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	0.0161	-	2559 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2553 - 2559	- ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - รองกรรมการผู้จัดการ	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. หลักทรัพย์ ธนชาติ

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

ตารางแสดงข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ ผู้บริหาร และผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ ตันติ	นายณัฐวุฒิ	นายวีรยุทธ	นายธรรพลฐ์	นายสันติสุข	นาวาอากาศเอก	นายปริญญา	หม่อมหลวง	นายไพรัชต์	นายสันศักดิ์
		วานิช	เกาโบราณย์	ไพฑารามิก	แบลเวีลด์	คล่องไชยา	ธนกัทร งามปลั่ง	รัศมีธานินทร์	บรรณวเทพ	พรพัฒน์นางกูร	สงวนดีกุล
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	X, ///	/, ///	/, ///	/, /V	/, /V	/	/	/, /V	/	/V
2.	บริษัทย่อยและบริษัทร่วม										
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, ///	/, ///		/, /V	/, /V		/	/V	/	/V
3.	บริษัทที่เกี่ยวข้อง										
	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	/									
	บจ. วีเอสที	/									
	บจ. ซี เอ ไอ (C asean)	/V									
	บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์	/									
	บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แบรินด์	/									
	บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง	/									
	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น	/									
	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง	X, ///									
	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่	/									
	บมจ. เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์	X, ///									
	บจ. ชาร์ป แร็บบิส	X									
	บจ. ขายความคิด	X									
	บจ. เฟิร์ม	X									
	บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์	X									
	บมจ. กัทริลิสซิ่ง	/									
	บจ. เวอร์ติเคิล ลิ่งค์	/V									
	บมจ. อุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์		/								
	บจ. โคมินัน เอเชีย แปซิฟิก		/								
	บจ. เฟิร์ส โคราช วินด์		/								
	บจ. สยาม โคช อเวนิว		/								
	บจ. วาว เอฟเฟกต์		/								
	บมจ. ไพรม์ โรด		/								
	บจ. วะตะแบก วินด์		/								
	บจ. เคพีเอ็น เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง		/								

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ ดันติ	นายฉัฐวุฒิ	นายวิรุยุทธ	นายธรรสพลฐ์	นายสันติสุข	นาวาอากาศเอก	นายปริญญา	หม่อมหลวง	นายไพรัชล์	นายสันศักดิ์
		วานิช	เกาโบราณย์	โพธารามิก	แบลเวีลด์	คลองไชยา	ธนกัทร งามปลั่ง	รัศมีธานินทร์	บรรณาทพ	พรพัฒน์นางกูร	สงวนดีกุล
	บมจ. นวเวช อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล		/								
	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง		X								
	บจ. อินโนเวทิฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)		/								
	บจ. เคพีเอ็น ไซน์ส อะคาเดมี		/								
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี		/								
	บมจ. ฟินันซ่า		///								
	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี		/								
	บจ. เคพีเอ็น ดิวเตอร์ริง		/								
	บจ. อีสเทิร์นควิซีน (ประเทศไทย)		//								
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค		//								
	บจ. เค.เอ็น.แอนด์แอสโซซิเอทส์		/								
	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์		/								
	บจ. สยาม โค้ช		X								
	บจ. ดู ดู นื่อง		/								
	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์		/								
	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น		/								
	บจ. เค.อี.ซี.อินเทอร์เน็ตเซ็นแนล		/								
	บจ. สปอร์ต ไซไซตี้		/								
	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง		/								
	บมจ. โมโน เทคโนโลยี			/V							
	บมจ. ทริปเปลที บรอดแบนด์			/V							
	บจ. โกรว์ กรีน คอนซัลแตนท์			/V							
	บจ. ไทยโปรเฟสชั่นแนลบาสเกตบอลลีก			X							
	บมจ. อุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์			/, ///							
	บจ. วี.บี. คอร์เปอร์เรชั่น			/V							
	บมจ. อารีชา พรอพเพอร์ตี้			/V							
	บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ				/						
	บจ. เร็ด เอวิเอชั่น				/						
	บจ. วันเดอร์เฮลธ์				/						
	บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์				/						

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ ตันติ	นายฉัฐวุฒิ	นายวิรุทธ	นายธรรสพลฐ์	นายสันติสุข	นาวาอากาศเอก	นายปริญญา	หม่อมหลวง	นายไพรัชล์	นายสันศักดิ์
		วานิช	เกาโบราณย์	โพธารามิก	แบลเวีลด์	คลองไช้ชา	ธนกัทร จมปลั่ง	รัศมีธานินทร์	บรรณเทพ	พรพัฒน์นางกูร	สงวนดีกุล
	บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น				/						
	บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์				/						
	บจ. เสือคำ คอร์ปอเรชั่น				/						
	บมจ. ทูนประกันภัย				/						
	บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่				/						
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์				/					/V	
	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท				/						
	บจ. เคลวี โฮลดิ้ง								/		
	บจ. อีโค โนโลจี้								/		

หมายเหตุ: X = ประธานกรรมการ

/ = กรรมการ

// = กรรมการบริหาร

/// = กรรมการตรวจสอบ

/V = ผู้บริหาร

## รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัท ณ 31 ธันวาคม 2562

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 ดิษเทศ	37	- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP 71/2016) - หลักสูตร Effective Minute Taking (EMT 35/2016) - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP 15/2016) - หลักสูตร Board Reporting Program (BRP 20/2016) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	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. เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 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 2562

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 นายคามารุดิน บิน เมอรานัน - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	58	- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University, U.S.A. - Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University, U.S.A. - Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA	-	-	2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2546 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Investment Ltd.
					2561 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	- AirAsia Group Berhad
					2544 - ปัจจุบัน	- ประธานกรรมการบริหาร	- AirAsia Berhad
					2562 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Touristly Travel Sdn. Bhd.)
					2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Philippines, Inc.
					2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Philippines AirAsia, Inc.
					2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- RedBeat Ventures Sdn. Bhd.
					2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- LC Airfields Sdn. Bhd. (In Striking Off)
					2560 - ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT. Airasia Indonesia TBK
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Pte. Ltd.
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Live Sdn. Bhd.
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Labs Sdn. Bhd.
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Asia Aviation Capital Limited
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia SEA Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- GCG Capital Limited
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Epik Shop Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Rokki Shop Sdn. Bhd.)
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Lancefield Property SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- New Queens Park Development SARL
					2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Oakfield Property SARL
2557 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- BigLife Sdn.Bhd. (ชื่อเดิม Big Loyalty Sdn.Bhd.)					
2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์					
2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Big Duty Free Sdn. Bhd. (in liquidation)					

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชัน (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- CJS Aviation Pte. Ltd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Educ8 Group Sdn. Bhd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Developments Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Rangers Stadium Development Ltd.
					2556 - ปัจจุบัน	- Non Independent Non-Executive Director	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. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Caterham Technology & Innovation Ltd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2554 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- EQ8 Limited (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					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	Tune Group.com Ltd.
					2553 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Tones Sdn. Bhd.
					2552 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Intrinsic Capital Management Sdn. Bhd.
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Aero Ventures Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการ ชำระบัญชี)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Corporate Services Limited



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
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Muncul Juara Sdn. Bhd.
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Pacific Gem Sdn. Bhd.
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Group Sdn. Bhd.
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Notel Management Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Management Sdn. Bhd.)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Sofa Al Azhar Sdn. Bhd.
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- New Haven Resort Sdn. Bhd.
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- OMT Hotels Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Sdn. Bhd.)
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Longhaul Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- BIGPay Malaysia Sdn. Bhd.
					2550 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Talk Sdn. Bhd.
					2549 - ปัจจุบัน	- Non Independent Non-Executive Director	- AirAsia X Berhad
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- All Agile Industries Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2549 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Yayasan Pendidikan Titiwangsa
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Dragonback Media Interactive Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tune Hotels.com Limited
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Tuneasia.com Sdn. Bhd. (S308(4))
					2548 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Wheatley Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการ ชำระบัญชี)
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia (Mauritius) Ltd.
					2547 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Go Holiday 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.

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
					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	- Nescorp Resources Sdn. Bhd.
					2534 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Music Works Sdn. Bhd.
					ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Inc.
					ปัจจุบัน	- Commissioner	- PT Indonesia AirAsia
					2553 - 2562	- กรรมการ	- Tune Studios Sdn. Bhd.
					2546 - 2562	- กรรมการ	- Chestar Properties Sdn. Bhd.
					2557 - 2561	- กรรมการ	- BIG Investments Ltd.
					2559 - 2561	- กรรมการ	- Tune Capital Limited
					2554 - 2561	- กรรมการ	- CJ Aviation Holdings Pte. Ltd.
					2554 - 2560	- กรรมการ	- Ultimate Skyline Sdn. Bhd.
					2557 - 2559	- กรรมการ	- roKKi Retail Ltd.
					2551 - 2559	- กรรมการ	- Tune Service Sdn. Bhd.
					2553 - 2558	- กรรมการ	- Dinato Racing Ltd.
2 นายโมฮาหมัด คาคาร์ บิน เมริกกัน - กรรมการ	63	- Accountancy, Member of Institute of Chartered Accountants in England & Wales - Accountancy, Member of Malaysian Institute of Accountants	-	-	2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2561 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- AirAsia Group Berhad
					2561 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- IRIS Corporation Berhad
					2558 - ปัจจุบัน	- ประธานบริษัท	- RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.
					2548 - ปัจจุบัน	- ประธานบริษัท	- SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.
					2545 - ปัจจุบัน	- Independent Non-Executive Director	- Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
					2539 - ปัจจุบัน	- ประธานบริษัท	- Fernrite Sdn. Bhd.
					2561 - 2562	- Independent Non-Executive Chairman	- Bonia Corporation Berhad

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
					2556 - 2562	- Independent Non-Executive Director	- Sona Petroleum Berhad (in Members' Voluntary Liquidation)
					2546 - 2562	- กรรมการ	- MKM Resources Sdn. Bhd.
					2559 - 2561	- Independent Non-Executive Director	- AirAsia Berhad
					2556 - 2560	- กรรมการอิสระ	- Ideate Media Sdn. Bhd.
					2554 - 2560	- Non-Independent Non-Executive Director	- Astro Malaysia Holdings Berhad
					2554 - 2560	- กรรมการอิสระ	- Astro Overseas Ltd
					2546 - 2560	- กรรมการอิสระ	- Astro All Asia Networks Limited
					2556 - 2559	- กรรมการ	- RHB Investment Bank Berhad
					2556 - 2559	- กรรมการ	- RHB Securities (Thailand) Plc.
					2554 - 2559	- กรรมการ	- RHB Bank Berhad
					2552 - 2559	- ประธานบริษัท	- RHB Capital Berhad
					2554 - 2556	- ประธานบริษัท	- RHB Investment Bank Berhad
3 นายรอชแมน บิน โอมาร์ - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตาม หนังสือรับรอง)	57	- Accountancy, The Association of Chartered Certified of Accountants	-	-	2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
					2560 - ปัจจุบัน	- กรรมการบริหาร	- AirAsia Investment Ltd.
					2561 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG)
					2558 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Global Notes Limited (in the process of dissolution)
					2559 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- Asia Aviation Capital Limited (Labuan)
					2551 - ปัจจุบัน	- กรรมการ	- AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)
					2558 - 2562	- กรรมการ	- Regenscience Sdn. Bhd.
					2555 - 2562	- กรรมการ	- Cellsafe International Sdn. Bhd.
					2547 - 2560	- Deputy Group CEO	- AirAsia Berhad

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
4 นางกัทธา บุศราวังศ์ - กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)	50	- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต ภาควิชาการเงินและการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	0.0066	-	2560 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2561 - ปัจจุบัน  2562 - ปัจจุบัน 2562 - ปัจจุบัน 2562 - ปัจจุบัน 2562 - ปัจจุบัน 2560 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน  2561 - 2562 2561 - 2562 2561 2560 - 2561 2558 - 2559 2557 - 2559	- กรรมการ - ประธานกลุ่มเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - กรรมการ  - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน - กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - กลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย - บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว)) - AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. - บจ. ฟิลิปปินส์ แอร์เอเชีย - บจ. เทลพอร์ด (ประเทศไทย) - บจ. เทลพอร์ด โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย) - บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ - AirAsia SEA Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.) - บจ. กราวนด์ทีมเร็ด โฮลดิ้งส์ จำกัด - บจ. แซทส์ กราวนด์ เซอร์วิสเซส ลิงคโปร - บจ. เร็ดคาร์โก้ โลจิสติกส์ - บจ. บิ๊กเพย์ (ลิงคโปร) - บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
6 นายบัญญัติ หาระกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	52	- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาควิชาภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตร โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0016	-	2557 - ปัจจุบัน 2547 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม - ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7 นางชิลฎิ พันธุมจินดา - ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	46	- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, U.S.A. - ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย	-	-	2557 - ปัจจุบัน	- ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
8 นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง - ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	51	- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง - หลักสูตรการจัดการธุรกิจการบินสำหรับผู้บริหาร	0.0024	-	2557 - ปัจจุบัน 2556 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น - นายสถานีกรุงเทพ	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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
9 นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์ - ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	43	- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ - ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2557- ปัจจุบัน 2550 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรม เชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี - ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และ เทคโนโลยี	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
10 นายชาติร์ ขวัญสังข์ - ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย	51	- ปริญญาโท การจัดการความปลอดภัยด้านการบิน มหาวิทยาลัย Central Missouri State, U.S.A. - ปริญญาตรี วิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ	0.0022	-	2559 - ปัจจุบัน 2549 - 2559	- ผู้อำนวยการฝ่ายความปลอดภัย - ครูการบินและผู้จัดการแผนกความปลอดภัย	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
12 นางสาวณัฐฉิณี ตะวันขุติ - ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	45	- ปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการทั่วไป มหาวิทยาลัย Exeter ประเทศอังกฤษ - ปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2561 - ปัจจุบัน 2554 - 2561	- ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ - ผู้จัดการฝ่ายการตลาด	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
13 นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล - ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบน เครื่องบิน	46	- ปริญญาโทการจัดการต่างประเทศ สาขาการตลาดต่างประเทศ Thunderbird, The American Graduate School of International Management, Glendale AZ, U.S.A. - ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ สาขาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ	-	-	2561 - ปัจจุบัน 2552 - 2561	- ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบน เครื่องบิน - ผู้จัดการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย
14 นางสาวทอปิด สุบรรณรักษ์ - ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสาร องค์กร	37	- ปริญญาโท การสื่อสารการตลาดและการโฆษณา มหาวิทยาลัย บอร์นมัธ สหราชอาณาจักร - ปริญญาตรี วารสารศาสตร์บัณฑิต (หนังสือพิมพ์) คณะวารสาร ศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	-	-	2561 - ปัจจุบัน 2552 - 2561	- ผู้อำนวยการฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสาร องค์กร - ผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
15 นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ - ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	42	- อนุปริญญา สาขาช่างซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน	-	-	พ.ช. 2561 - ปัจจุบัน พ.ค. - พ.ช. 2561 2557 - พ.ค. 2561 2556 - 2557	- ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น - ผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น - ผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม - ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

**หมายเหตุ**<sup>(1)</sup> รวมการถือครองหุ้นของกลุ่มสมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ<sup>(2)</sup> ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดเกี่ยวกับกรรมการบริษัท และผู้บริหารที่ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการใน บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่นด้วย ปรากฏข้อมูลตามเอกสารแนบ 1 ซึ่งมีรายนามและวันที่เข้าดำรงตำแหน่งในบจ.ไทยแอร์เอเชีย ดังนี้

1. นายวิเชษฐ ต้นดิวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2561
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 11 พฤษภาคม 2561
3. นายชรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	กรรมการ ประธานกรรมการบริหาร กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 13 ธันวาคม 2554 เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 19 กันยายน 2546 เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 14 พฤษภาคม 2561
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 11 พฤษภาคม 2561 เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 27 ธันวาคม 2560 เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 14 พฤษภาคม 2561
5. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 11 พฤษภาคม 2561
6. หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 9 สิงหาคม 2561
7. นายไพรัชล์ พรพัฒน์นางกูร	กรรมการ	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 27 ธันวาคม 2560
8. นายสันหัด สงวนดีกุล	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	เริ่มดำรงตำแหน่งวันที่ 1 กันยายน 2559

ตารางแสดงข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการ และผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2562

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร		นายวิเชฐ	นายณัฐวุฒิ	นายบรรรศพลฐ์	นายสันติสุข	นายคามารุคิน	นายโมฮามัด	นายรอซแมน	นางภัทรา	นายไพรัชล์
		ตันติวานิช	เกาโบรมย์	แบลเวิ้ลค์	คลังไชยา	บิน เมอรานัน	ถาคาร์ บิน ตรีกัน	บิน โอมาร์	นุศราวงศ์	พรพัฒน์นางกูร
1.	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	X, ///	/, ///	/, /V	/, /V					/
2.	บริษัทย่อยและบริษัทร่วม									
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย	X, ///	/, ///	/, /V	/, /V	/	/	/	/	/
3.	บริษัทที่เกี่ยวข้อง									
	กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	/								
	บจ. วีเอสที	/								
	บจ. ซี เอ ไอ (C aseam)	/V								
	บมจ. น้ำตาลบุรีรัมย์	/								
	บจ. เคอะซิกนเจอร์ แบรนค์	/								
	บมจ. ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง	/								
	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น	/								
	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง	X, ///								
	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่	/								
	บมจ. เจดับเบิลยูดี อิน โฟโลจิสติกส์	X, ///								
	บจ. ชาร์ป แร็บบิส	X								
	บจ. ขาศความคิด	X								
	บจ. เฟิร์ม	X								
	บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์	X								
	บมจ. ภัทรลิสซิ่ง	/								
	บจ. เวอร์ติเคิล ลิ่งค์	/V								
	บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็กโทรนิคส์		/							
	บจ. โคมิโน เอเชีย แปซิฟิก		/							
	บจ. เฟิร์ส โคราช วินด์		/							
	บจ. สยามไคย อเวนิว		/							
	บจ. วาว เอฟเฟกท์		/							
	บมจ. ไพรม์ ไรด์		/							
	บจ. วะตะแบก วินด์		/							
	บจ. เคพีเอ็น เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง		/							
	บมจ. นวเวช อินเตอร์เนชั่นแนล		/							

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ	นายฉัฐวุฒิ	นายบรรณพล	นายสันติสุข	นายคามารุดิน	นายโมฮามัด	นายรอซแมน	นางภัทรา	นายไพรัช
		ตันติวานิช	เกาโบราณย์	แบลเวีลด์	คล่องไชยา	บิน เมอรานัน	คาคาร์ บิน ฆริกกัน	บิน โอมาร์	นุศราวงศ์	พรพัฒน์นางกูร
	บจ. วินด์ เอนเนอร์จี โฮลดิ้ง		X							
	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย)		/							
	บจ. เคพีเอ็น ไซนิส อะคาเดมี		/							
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี		/							
	บมจ. ฟินันซ่า		///							
	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี		/							
	บจ. เคพีเอ็น ดิวเคอร์ริง		/							
	บจ. อีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)		//							
	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค		//							
	บจ. เค.เอ็น.แอนด์แอสโซซิเอทส์		/							
	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์		/							
	บจ. สยามโคย์		X							
	บจ. คูคู น้อย		/							
	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์		/							
	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น		/							
	บจ. เค.อี.ซี.อินเคอร์เนชันแนล		/							
	บจ. สปอร์ต โซไซตี้		/							
	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง		/							
	บจ. แอร์เอเชีย เอสไอเอ (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))			/				/	/	
	บจ. เร็ด เอวิเอชั่น			/						
	บจ. วันเดอร์เฮลท์			/						
	บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์			/						
	บจ. คำเกี๋ย คอร์ปอเรชั่น			/						
	บจ. คำเกี๋ย ลอจิสติกส์			/						
	บจ. เสือคำ คอร์ปอเรชั่น			/						
	บมจ. ทูน่าประกันภัย			/						
	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์			/		/			/	/V
	บจ. ไทวอรี่ คอฟฟี่			/						
	บจ. เอฟเวอรัมมอร์ แอสเซท			/						
	AirAsia Investment Ltd.					/		//		



รายชื่อบริษัท	นายวิเชฐ ตันติวานิช	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายชรรศพล แบลเว็ลด์	นายสันติสุข คล่องไชยา	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด คาคาร์ บิน ฆริกกัน	นายรอซแมน บิน โอมาร์	นางกัทธา นุศราวงศ์	นายไพรัช พรพัฒน์นางกูร
AirAsia Group Berhad					//	/			
AirAsia Berhad					//,√				
AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Touristly Travel Sdn. Bhd.)					/			/	
AirAsia Philippines, Inc.					/				
Philippines AirAsia, Inc.					/			/	
RedBeat Ventures Sdn. Bhd.					/				
LC Airfields Sdn. Bhd. (In Striking Off)					/				
PT. Airasia Indonesia TBK					/				
AirAsia Pte. Ltd.					/				
Tune Live Sdn. Bhd.					/				
Tune Labs Sdn. Bhd.					/				
Asia Aviation Capital Limited					/				
AirAsia SEA Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม AirAsia Global Shared Services Sdn. Bhd.)					/			/	
CGC Capital Limited					/				
Epik Shop Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
Lancefield Property SARM					/				
New Queens Park Development SARM					/				
Oakfield Property SARM					/				
BigLife Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Big Loyalty Sdn. Bhd. และ Think Big Digital Sdn. Bhd.)					/				
Big Duty Free Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
CJS Aviation Pte. Ltd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
Educ8 Group Sdn Bhd					/				
Rangers Developments Ltd.					/				
Rangers Stadium Development Ltd.					/				
Tune Protect Group Berhad					/				
DCS Energy Sdn. Bhd.					/				
Epsom College Malaysia Sdn. Bhd.					/				

รายชื่อบริษัท	รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ	นายฉัฐวุฒิ	นายบรรณพล	นายสันติสุข	นายคามารุดิน	นายไมฮาหมัด	นายรอซแมน	นางกัทธา	นายไพรัช
		ตันติวานิช	เกาโบรมย์	แบเลเว็ลด์	คล่องใช้ชา	บิน เมอรานัน	คาตร์ บิน ฆริกัน	บิน โอมาร์	นุศราวงศ์	พรพัฒน์นางกูร
	Caterham Cars Ltd.					/				
	Caterham Cars Group Ltd.					/				
	Caterham Enterprises Ltd.					/				
	Caterham Merchandising Ltd. (in liquidation)					/				
	Caterham Technology & Innovation Ltd. (in liquidation)					/				
	EQ8 Limited (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
	QPR Asia Sdn Bhd					/				
	QPR Holdings Ltd.					/				
	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.					/				
	Caterham Factory Limited					/				
	Caterham Ventures Sdn Bhd.					/				
	Tune Group Sdn Bhd					/				
	Tune Tones Sdn. Bhd.					/				
	Intrinsic Capital Management Sdn. Bhd.					/				
	Aero Ventures Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
	AirAsia Corporate Services Limited					/				
	Muncul Juara Sdn. Bhd.					/				
	Pacific Gem Sdn. Bhd.					/				
	Tune Group Sdn. Bhd.					/				
	Notel Management Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Management Sdn Bhd)					/				
	Sofa Al Azhar Sdn. Bhd.					/				
	New Haven Resort Sdn. Bhd.					/				
	OMT Hotels Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tune Hotels Sdn. Bhd.)					/				
	Tune Longhaul Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
	BigPay Malaysia Sdn. Bhd. (ชื่อเดิม Tpaay Asia Sdn. Bhd.)					/				

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชษฐ ตันติวานิช	นายฉัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายบรรณพล แบลเว็ลด์	นายสันติสุข คล่องไช้ชา	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด คาคาร์ บิน ฆริกัน	นายรอซแมน บิน โอมาร์	นางกัทธา นุศราวงศ์	นายไพรัช พรพัฒน์นางกูร
Tune Talk Sdn. Bhd.					/				
AirAsia X Berhad					/,√				
All Agile Industries Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระ บัญชี)					/				
Yayasan Pendidikan Titiwangsa					/				
Dragonback Media Interactive Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
Tune Hotels.com Limited					/				
Tuneasia.com Sdn Bhd (S308(4))					/				
Wheatley Sdn. Bhd. (อยู่ระหว่างการชำระบัญชี)					/				
AirAsia (Mauritius) Ltd.					/				
AirAsia Go Holiday Sdn. Bhd.					/				
Domeplex Consolidated Sdn. Bhd.					/				
Persian Beauty Sdn. Bhd.					/				
Tune Air 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.					/				
Nescorp Resources Sdn. Bhd.					/				
Music Works Sdn. Bhd.					/				
AirAsia, Inc.					/				
PT Indonesia AirAsia					/				
IRIS Corporation Berhad						/			

รายชื่อบริษัท รายชื่อกรรมการและผู้บริหาร	นายวิเชฐ ตันติวานิช	นายณัฐวุฒิ เกาโบราณย์	นายชรรศพลฐ์ แบลเว็ลด์	นายสันติสุข คล่องใช้ชา	นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	นายโมฮามัด คาคาร์ บิน ฆริกัน	นายรอชแมน บิน โอมาร์	นางกัทธา นุศราวงศ์	นายไพรัชต์ พรพัฒน์นางกูร
RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.						X			
SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.						X			
Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)						/			
Fernrite Sdn. Bhd.						/			
Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG)							/		
AirAsia Global Notes Limited (in the process of dissolution)							/		
Asia Aviation Capital Limited (Labuan)							/		
AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)							/		
กลุ่มบริษัทแอร์เอเชีย								/V	
บจ. เทเลพอร์ต โฮลดิ้งส์ (ประเทศไทย)								/	
บจ. เทเลพอร์ต (ประเทศไทย)								/	

หมายเหตุ: X = ประธานกรรมการ

/ = กรรมการ

// = กรรมการบริหาร

/// = กรรมการตรวจสอบ

/V = ผู้บริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 3

รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน  
และผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน ของ  
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## รายละเอียดเกี่ยวกับหัวหน้างานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน ณ 31 ธันวาคม 2562

ชื่อ - สกุล ตำแหน่ง	อายุ (ปี)	คุณวุฒิทางการศึกษา	สัดส่วนการ ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) <sup>(1)</sup>	ความสัมพันธ์ ทางครอบครัว กับกรรมการหรือ ผู้บริหารรายอื่น <sup>(2)</sup>	ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปีย้อนหลัง		
					ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
1. นางสาวดวงพร ตันศิริวัฒน์	47	- 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	37	- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย - บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - หลักสูตร Company Secretary Program (CSP 71/2016) - หลักสูตร Effective Minute Taking (EMT 35/2016) - หลักสูตร Company Reporting Program (CRP 15/2016) - หลักสูตร Board Reporting Program (BRP 20/2016) สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)	-	-	2559 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2555 - ปัจจุบัน 2547 - 2555	- เลขานุการบริษัท - เลขานุการบริษัท - หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน - นักวิเคราะห์อาวุโส	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
3. นายนิติรัฐ ผลละศิริ	41	- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์	0.0002	-	2559 - ปัจจุบัน 2559 - ปัจจุบัน 2559 2554 - 2559	- ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน - ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน - ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชี - ผู้จัดการฝ่ายบัญชี	- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บมจ. เอส เอฟ คอร์ปอเรชั่น - บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### ขอบเขตและความรับผิดชอบของหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

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

#### ขอบเขตและความรับผิดชอบของผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการควบคุมดูแลการทำบัญชีและจัดทำบัญชีให้ตรงต่อความเป็นจริงและถูกต้องตามพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. ๒๕๔๓ ซึ่งผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชีต้องจัดทำบัญชีเพื่อให้มีการแสดงผลการดำเนินงาน สถานะการเงินหรือการเปลี่ยนแปลงฐานะการเงินของบริษัท โดยจัดทำบัญชีที่เป็นอยู่ตามความเป็นจริงและตามมาตรฐานการบัญชี โดยมีเอกสารที่ต้องใช้ประกอบการลงบัญชีให้ถูกต้องครบถ้วน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 4

รายละเอียดเกี่ยวกับรายการประเมินราคาทรัพย์สิน

(ไม่มี)



บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

เอกสารแนบ 5

รายละเอียดอื่นๆ  
(ไม่มี)