

AirAsia

ASIA AVIATION
Public Company Limited 



ANNUAL REPORT 2015

รายงานประจำปี 2558

GENERAL INFORMATION

COMPANY NAME	ชื่อบริษัท
Asia Aviation Public Company Limited (AAV)	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ "AAV")
TYPE OF BUSINESS	ประเภทธุรกิจ
A holding company investing in business of low-cost airline or relevant business in relation to airline operation	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจสายการบิน ราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
CORPORATE GOVERNANCE SCORING	คะแนนการกำกับดูแลกิจการ
Very Good	ดีมาก
HEAD OFFICE	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
222, Don Mueang International Airport, 3rd Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel : 02-562-5700 Fax : 02-562-5705 Website : www.aavplc.com	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 02-562-5700 โทรสาร : 02-562-5705 เว็บไซต์ : www.aavplc.com
REGISTRATION NUMBER	เลขทะเบียนบริษัท
0107554000313	0107554000313
AUTHORIZED AND PAID-UP CAPITAL	ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว
as at December 31, 2015 Common stock of 4,850,000,000 shares at the par value of Baht 0.10 amounted Baht 485,000,000	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หุ้นสามัญ จำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 485,000,000 บาท
SUBSIDIARY NAME	ชื่อบุคลากรของบริษัทย่อย
Thai AirAsia Company Limited	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
TYPE OF BUSINESS	ประเภทธุรกิจ
A low-cost airline or relevant business in relation to airline operation	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
HEAD OFFICE	ที่ตั้งสำนักงานใหญ่
222, Don Mueang International Airport, 3 rd Fl., Central Office Bldg., Room no. 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Don Mueang, Bangkok 10210 Tel : 02-562-5700 Fax : 02-562-5705	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210 โทรศัพท์ : 02-562-5700 โทรสาร : 02-562-5705
AUTHORIZED AND PAID-UP CAPITAL	ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว
as at December 31, 2015 Common stock of 43,555,560 shares at the par value of Baht 10 amounted Baht 435,555,600	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 435,555,600 บาท
SHAREHOLDING	สัดส่วนการถือหุ้น
55.0%	55.0%
REGISTRAR	นายทะเบียนหลักทรัพย์
Thailand Securities Depository Company Limited The Stock Exchange of Thailand Building 93 Rachadapisek Road, Dindaeng, Bangkok 10400 Tel : 02-009-9999 Fax : 02-009-9999 Website : www.tsd.co.th	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 93 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 โทรศัพท์ : 02-009-9999 โทรสาร : 02-009-9999 เว็บไซต์ : www.tsd.co.th
AUDITOR	ผู้สอบบัญชี
PricewaterhouseCoopers ABAS Ltd. 15 th Floor, Bangkok City Tower, 179/74-80 South Sathorn Road, Bangkok 10120 Tel : 02-286-9999, 02-344-1000 Fax : 02-286-5050 Website : www.pwc.com/th	บริษัท ไพริชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ชั้น 15 บางกอกซิตีทาวเวอร์ 179/74-80 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 โทรศัพท์ : 02-286-9999, 02-344-1000 โทรสาร : 02-286-5050 เว็บไซต์ : www.pwc.com/th

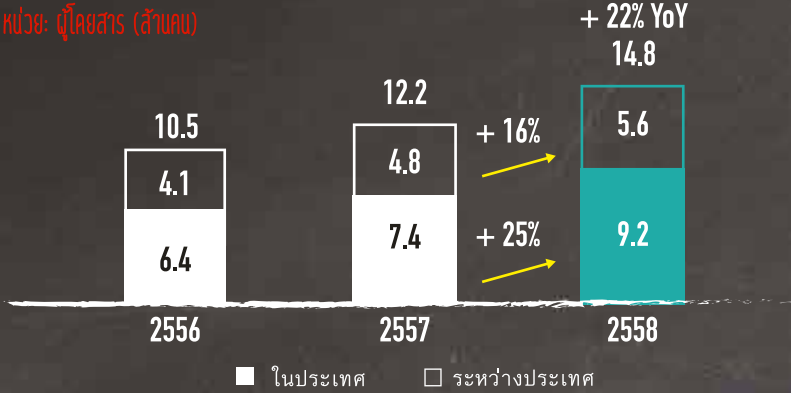
"Investors can study more information from the company's annual registration statement (Form 56-1) from www.sec.or.th or "www.aavplc.com"
อนึ่ง "ผู้ลงทุนสามารถศึกษาข้อมูลของบริษัทที่ออกหลักทรัพย์เพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท
ที่แสดงไว้ใน www.sec.or.th หรือ "www.aavplc.com"



- เส้นทางการบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางการบินในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เมือง
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

จำนวนผู้โดยสาร

หน่วย: ผู้โดยสาร (ล้านคน)



อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร



รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

หน่วย: บาท



ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

หน่วย: บาท



ฐานะทางการเงิน

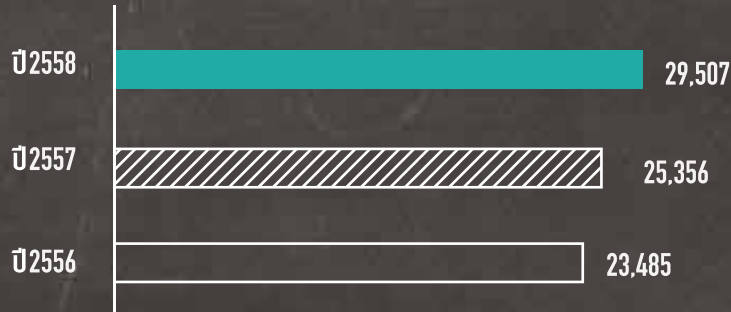
หน่วย: ล้านบาท

	2556	2557	2558
สินทรัพย์รวม	44,935	49,502	52,826
หนี้สินรวม	18,260	22,486	24,743
ส่วนของบริษัทใหญ่	19,346	19,534	20,142
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	26,675	27,016	28,083

ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป

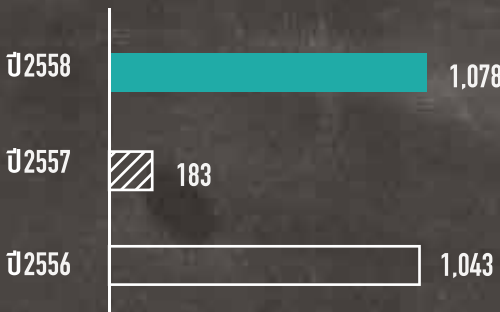
รายได้สุทธิ

หน่วย: ล้านบาท

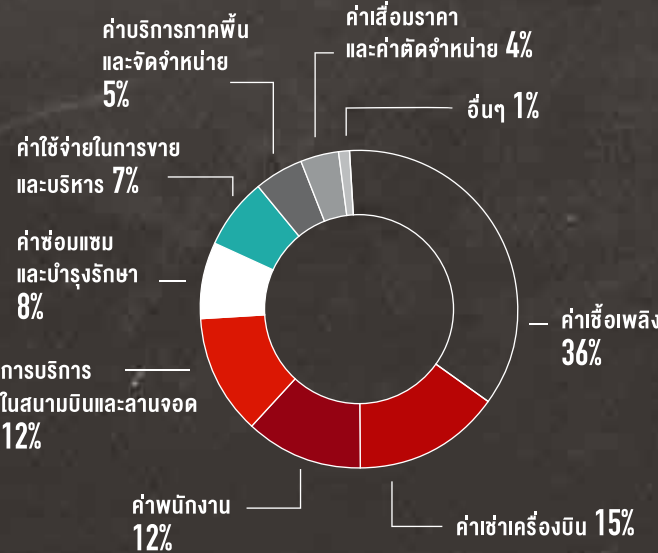


กำไรสุทธิ

หน่วย: ล้านบาท



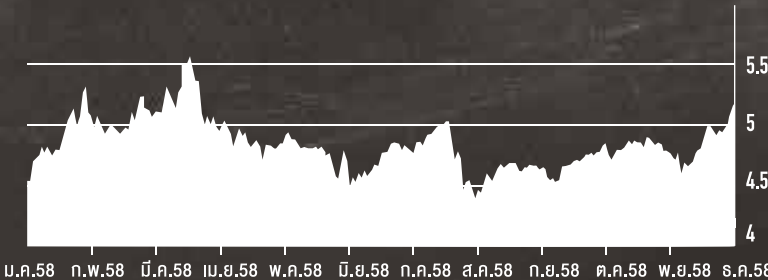
2558
รายละเอียดค่าใช้จ่าย



ข้อมูล
ราคาหลักทรัพย์

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

AAV 5.25 ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2558
4.08-5.85 ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์



บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (SET)

ข้อมูล ทางการเงินโดยสรุป

หน่วย: ล้านบาท

	2556	2557	2558
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	23,485	25,356	29,507
กำไรสุทธิ	1,908	331	1,958
กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่	1,043	183	1,078
งบแสดงฐานะการเงิน			
สินทรัพย์รวม	44,935	49,502	52,826
หนี้สินรวม	18,260	22,486	24,743
ส่วนของบริษัทใหญ่	19,346	19,534	20,142
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	26,675	27,016	28,083
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	4,020	1,849	3,007
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(5,565)	2,025	883
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	(436)	(1,031)	(2,529)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(1,982)	2,844	1,361
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไรสุทธิ (ร้อยละ) ⁽¹⁾	4.4	0.7	3.7
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ) ⁽²⁾	2.6	0.4	2.1
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ) ⁽³⁾	5.5	0.9	5.4
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.22	0.04	0.22

- 1) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / รายได้
2) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / สินทรัพย์รวม
3) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น = กำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่ / ส่วนของบริษัทใหญ่

ข้อมูล การดำเนินงานโดยสรุป

หน่วย: ล้านบาท

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2556	2557	2558
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	12.6	15.3	18.2
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	10.5	12.2	14.8
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (ร้อยละ) ⁽¹⁾	83	80	81
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽²⁾	12,951	15,419	18,116
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (ล้านที่นั่ง – กม.) ⁽³⁾	10,829	12,420	14,872
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท) ⁽⁴⁾	1,885	1,726	1,667
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁵⁾	1.81	1.64	1.63
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (บาท) ⁽⁶⁾	1.67	1.66	1.53
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท) ⁽⁷⁾	0.95	0.93	0.98
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	35	40	45
จำนวนเที่ยวบิน	70,149	85,074	101,231
ระหว่างประเทศ	28,637	33,883	38,753
ภายในประเทศ	41,512	51,191	62,478
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽⁸⁾	1,026	1,008	995
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽⁹⁾	11.7	10.9	11.5
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	3,759	4,385	4,852
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	358	359	327
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	2.34	2.72	3.31
ราคาตลาดเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัท (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล) ⁽¹⁰⁾	122.8	116.5	67.5
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹¹⁾	92	91	87

- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320)
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยจำนวนผู้โดยสาร
- 5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

- 7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หาดด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 10) คำนวณโดยใช้ราคาน้ำมันเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- 11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

สารบัญ

ภาพรวมธุรกิจ

16

สารจากประธาน
กรรมการ

18

สารจากประธาน
เจ้าหน้าที่บริหาร

20

คณะกรรมการและ
คณะผู้บริหาร

26

กิจกรรมบริษัท
ประจำปี 2558

28

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์
ประจำปี 2558

30

นโยบายและภาพรวม
การประกอบธุรกิจ

32

พัฒนาการที่สำคัญของ
บมจ. เอเซีย เอวิเชี่ยน
และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

35

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

49

ปัจจัยความเสี่ยง

การบริหารการจัดการ

53

ข้อมูลหลักทรัพย์และ
ผู้ถือหุ้น

56

โครงสร้างการจัดการ

75

รายละเอียดกรรมการ
และผู้บริหาร

การกำกับดูแลกิจการ

96

การกำกับดูแลกิจการ

109

ความรับผิดชอบต่อสังคม

120

การควบคุมภายในและ
การบริหารจัดการความเสี่ยง

123

รายการระหว่างกัน

136

รายงานคณะกรรมการ
ตรวจสอบประจำปี 2558

ข้อมูลทางการเงิน

138

รายงานความรับผิดชอบต่อ
ของคณะกรรมการ
ต่อรายงานการเงิน

139

คำอธิบายและ
การวิเคราะห์
ผลการดำเนินงาน

146

งบการเงิน



ตรงเวลา

ด้วยทีมงานคุณภาพและการบริหารจัดการที่ดี ทำให้ไทยแอร์เอเชียรักษามาตรฐาน
เป็นสายการบินที่ตรงต่อเวลาสูงสุดติดอันดับโลก



TURNAROUND TIME 25 นาที



ตรงเวลาอันดับ 8 ของโลก



การบริหารจัดการที่ดี



ใส่ใจ ความ ปลอดภัย

เพราะ “ความปลอดภัย” คือสิ่งที่สำคัญที่สุด
เราจึงฝึกอบรมพนักงานทุกหน้าที่ตามมาตรฐานการบินสากลอย่างสม่ำเสมอ
เพื่อให้บริการอย่างมั่นใจในทุกเที่ยวบิน



ฝึกอบรมพนักงานต่อเนื่อง



เคร่งครัดความปลอดภัย



ยึดมั่นมาตรฐานสากล



หลากหลาย เส้นทาง

โดดเด่นด้วยเครื่องบินที่ครอบคลุม ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ
พร้อมเชื่อมคุณสู่อาเซียน จีน อินเดีย และเส้นทางที่หลากหลาย
จากกลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย



ครอบคลุมมากกว่า
100 จุดหมายปลายทาง



5 ฐานการบินในประเทศ



1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ENJOY FLIGHT



สารจาก ประธานกรรมการ

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์ ประธานกรรมการ

“บินคุ้ม คุณภาพครบ” ถือเป็นหัวใจสำคัญและภาพที่ชัดเจนที่สุดของปี 2558
ที่ทำให้ไทยแอร์เอเชียแตกต่างและแข่งขันได้อย่างเต็มรูปแบบ

ไทยแอร์เอเชีย
ต้องเน้นคุณภาพ
บริการที่เป็นเลิศ
ครอบคลุมทั้งเรื่อง
“ความตรงต่อเวลา
ใส่ใจความปลอดภัย
และเส้นทางบินที่
หลากหลาย”

ปี 2558 เป็นปีที่ธุรกิจการบินเติบโตและแข่งขันกันรุนแรง ไทยแอร์เอเชียจะรักษาความเป็นผู้นำได้อย่างเข้มแข็ง ต้องสร้างจุดยืนที่แตกต่าง เราจึงสานต่อและขยายความหมายของแนวคิดการให้บริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” ให้เข้มข้นขึ้น กล่าวคือนอกจากการเป็นสายการบินราคาประหยัดแล้ว ไทยแอร์เอเชียต้องเน้นคุณภาพบริการที่เป็นเลิศ ครอบคลุมทั้งเรื่อง “ความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และเส้นทางบินที่หลากหลาย” ซึ่งถือว่าเรากำหนดนโยบายและกลยุทธ์ได้ตรงจุด ทำให้ปีนี้ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” เป็นจุดแข็งสำคัญที่ทำให้เราพร้อมรับการแข่งขันได้อย่างดีเยี่ยม

สิ่งสำคัญที่สุดของบริการแบบ “บินคุ้ม คุณภาพครบ” คือ การเป็นองค์กรที่บริหารจัดการที่ดีอย่างรอบด้าน ทำให้ผู้ใช้บริการประทับใจ ปีนี้พนักงานทุกคนยังคงทำงานหนักมากเหมือนเคย ในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพบริการที่ไม่หยุดนิ่ง ไทยแอร์เอเชียยังคงเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ตรงต่อเวลาสูงที่สุดในไทยและภูมิภาคจากการจัดอันดับของ FlightStats ซึ่งเราก็พร้อมสื่อสารคุณภาพบริการนี้ออกไป จนทำให้ “ความตรงต่อเวลา” กลายเป็นเหตุผลสำคัญอันดับต้น ที่ทำให้ผู้ใช้บริการเลือกเดินทางกับไทยแอร์เอเชีย

ด้าน “ใส่ใจด้านความปลอดภัย” คือสิ่งที่ไทยแอร์เอเชียให้ความสำคัญสูงสุดในการให้บริการทุกเที่ยวบิน การฝึกอบรมพนักงานทุกแผนกอย่างสม่ำเสมอ สิ่งนี้ผมมองว่าเป็นการลงทุนระยะยาวที่สมเหตุผลผลที่สุด และทำให้ไทยแอร์เอเชียมีรากฐานธุรกิจและการให้บริการที่มั่นคงและยั่งยืน

สำหรับ “เส้นทางบินหลากหลาย” ปีนี้ถือเป็นอีกปีที่น่าตื่นตาตื่นใจ เราเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ ต่อเนื่องตลอดปี รองรับการเดินทางเติบโต และภูมิใจอย่างยิ่งกับก้าวสำคัญในการสร้างโอกาสใหม่ให้กับธุรกิจ เปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่ 5 ที่ท่าอากาศยานอุตะเกา (พัทยา) ต่อจากฐานปฏิบัติการการบินที่ดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ และกระบี่ ได้รับการตอบรับและการสนับสนุนจากภาครัฐและภาคเอกชนในพื้นที่ภาคตะวันออกอย่างเต็มที่ ซึ่งทำให้เส้นทางบินใหม่ ณ ท่าอากาศยานอุตะเกาได้รับการตอบรับที่ดีอย่างรวดเร็ว

“บินคุ้ม คุณภาพครบ” ถือเป็นหัวใจสำคัญและภาพที่ชัดเจนที่สุดของปี 2558 ที่ทำให้ไทยแอร์เอเชียแตกต่างและแข่งขันได้อย่างเต็มรูปแบบ ผมขอขอบคุณผู้บริหารและพนักงานทุกคนที่ทำงานอย่างหนัก ที่ทำให้ปีนี้เราสามารถเติบโตได้ตามเป้าหมายทุกประการ และพร้อมมุ่งมั่นทำหน้าที่อย่างดีที่สุดในปี 2559 ต่อไป



นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ



สารจาก
ประธาน
เจ้าหน้าที่บริหาร

นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

โอกาสและความท้าทายของไทยแอร์เอเชียในยุคของการแข่งขันคือ
การสร้างจุดแข็งที่แตกต่าง และแสวงหาโอกาสใหม่เสมอ

ปีนี้เป็นปีที่เศรษฐกิจการท่องเที่ยวภาพรวม
ของประเทศไทยกลับมาคึกคักขึ้น เนื่องจาก
เสถียรภาพทางการเมือง ไม่มีสถานการณ์ที่
ส่งผลกระทบด้านการท่องเที่ยวยาวนาน และราคา
น้ำมันโลกที่ปรับตัวลง ปีนี้จึงเป็นอีกปีที่ดีของไทย
แอร์เอเชียที่สามารถเติบโตได้อย่างเต็มที่
ทั้งในแง่ผลประกอบการ และจำนวนผู้โดยสาร
ใช้บริการตลอดปีอยู่ที่ 14.8 ล้านคน ซึ่งสูงกว่า
เป้าหมายที่วางไว้ โดยรับเครื่องบินแอร์บัส
A320 จำนวน 5 ลำเข้าประจำการฝูงบิน
จนครบ 45 ลำ ณ สิ้นปี 2558

โอกาสและความท้าทายของไทยแอร์เอเชีย
ในยุคของการแข่งขันคือ การสร้างจุดแข็งที่
แตกต่าง และแสวงหาโอกาสใหม่เสมอ ปีนี้
ไทยแอร์เอเชียจึงเปิดฐานปฏิบัติการการบิน
ใหม่แห่งที่ 5 ที่ท่าอากาศยานอุตะเภ (พญา)
บินตรงสู่ 7 เส้นทาง คือ เชียงใหม่ อุดรธานี
หาดใหญ่ หนานนิง หนานชาง ลิงคโปร์
และมาเก๊า เพื่อเจาะตลาดภาคตะวันออก
ที่มีศักยภาพและสถานะความพร้อมของ
อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งก็ประสบความสำเร็จ
อย่างดีตามเป้าหมายที่วางไว้ การที่
เราก้าวนำคู่แข่งเสมอ ทำให้เราแตกต่างและ
เติบโตได้อย่างมั่นคงในทุกสถานการณ์

ด้านมาตรฐานคุณภาพบริการ ปี 2558 เรา
ยังได้รับความไว้วางใจที่ดีจากทุกคน โดยแอร์
เอเชียได้รับโหวตจากคนทั่วโลกให้เป็นสายการบิน
บริการยอดเยี่ยมที่สุดที่สุดในโลก เป็นสมัยที่
7 ติดต่อกัน (2552-2558) จากสายการบิน
และได้รับรางวัล “Best of Airline” จากการ

พวกเราชาวไทยแอร์เอเชีย ยังคงมุ่งมั่นและทำงานหนัก
ตั้งแต่ต้นปี กับการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
อย่างเต็มตัว ยิ่งทำให้พวกเราได้เปรียบ ในฐานะที่เรามีเส้นทางบิน
ที่หลากหลายครอบคลุมมากที่สุด

โหวตของชาวจีนผ่านเว็บไซต์ยอดนิยม Weibo
ซึ่งจัดโดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย รวม
ทั้งรางวัลจากสถาบันต่างๆ ต่อเนื่องตลอดปี
สิ่งเหล่านี้คือความภูมิใจและเป็นพลังผลักดัน
ที่ทำให้พวกเราไม่หยุดนิ่งในการพัฒนาตัวเอง
อยู่เสมอ เพื่อตอบสนองทุกความไว้วางใจของ
ผู้ให้บริการทุกคน

สำหรับปี 2559 พวกเราชาวไทยแอร์เอเชีย
ยังคงมุ่งมั่นและทำงานหนักตั้งแต่ต้นปี กับการ
ก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่าง
เต็มตัว ยิ่งทำให้พวกเราได้เปรียบ ในฐานะที่เรา
มีเส้นทางบินที่หลากหลายครอบคลุมมากที่สุด
โดยในไตรมาสแรก เราได้เปิดตัวเส้นทางบิน
ใหม่ต่อเนื่อง อาทิ บินตรงเข้าสู่ประเทศลาว
เป็นครั้งแรก เส้นทางกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง
นอกจากนี้ยังมี กรุงเทพฯ-โกชิ (อินเดีย) ภูเก็ต-
อุ้ยอัน เชียงใหม่-ขอนแก่น ขอนแก่น-หาดใหญ่
และการเปิดฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่ 6

ที่หาดใหญ่ บินตรงเส้นทางใหม่สู่เชียงใหม่และ
ยะโฮร์ บาห์รู เราเชื่อว่าปี 2559 นี้ จะเป็นปี
ที่ดีของเราแน่นอน และเราจะไม่หยุดมองหา
โอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ซึ่งนั่นคือจุดแข็งสำคัญ
ที่ทำให้ไทยแอร์เอเชียเป็นผู้นำตลาดสายการบิน
บริการยอดเยี่ยมเสมอมาและตลอดไป

นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คณะ กรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายศิธร วัชรโรทัย
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
3. นายณัฐวุฒิ เทาโสมย์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
4. นายธรรพลฐ์ แบลวิลล์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
5. นางภัทรา บุศราวาศ
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
6. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
7. นายปรัชญา รัชมีธานินทร์
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
8. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
9. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์



1



2



3



4



5



6



7



8



9

คณะ กรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
2. นายณัฐวุฒิ เทาโสมย์
กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
3. นายแอนโทนี ฟรานซิส เฟอร์นานเดส
กรรมการ
4. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
กรรมการ



5. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
6. นางกัทรา บุศราวาศ
กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ



1. นายธรรพลฐ์ แบลวิลล์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



2. นางสาวอากาศเอกกร นกักร งามปลั่ง
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



3. นายปรัชญา รัตมีรานินทร์
รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร



4. นางภัทรา บุศราวังศ์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน



5. หม่อมหลวงบรรณวาท เทวกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ



6. นายสับตสุข คล่องใช้ยา
ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และ
รายได้พิเศษ

คณะผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด



7. นางสาวอากาศเอกสุพันธุ์ ปทุมวัฒน์
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน



8. นายบัญญัติ ทรนกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม



9. นางธัญญ์ พันธจินดา
ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล



10. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและ
อุปกรณ์ภาคพื้น



11. นางสาววิชชุดา กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น



12. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์
และเทคโนโลยี

กิจกรรม 2558

บริษัท ประจำปี



แอร์เอเชียเริ่มบิน ปฐมฤกษ์ ดอนเมืองสู่ 3 เส้นทางใหม่ น่าน-เลย- ร้อยเอ็ด แล้ว! พร้อมเปิดบินเพิ่ม สู่บุรีรัมย์

กุมภาพันธ์ - ไทยแอร์เอเชียเปิดให้บริการเที่ยวบินปฐมฤกษ์พร้อมกัน จากดอนเมืองสู่ 3 เมือง ได้แก่ น่าน เลย และร้อยเอ็ดแล้ว เมื่อวันที่ 9 ก.พ. พร้อมเสริมทัพเส้นทางบินใหม่ภายในประเทศอีก 1 เส้นทาง “ดอนเมือง-บุรีรัมย์”

ลงนามข้อตกลงการช่อมอากาศยานกับ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (TAI)

เมษายน - ไทยแอร์เอเชีย และ TAI ร่วมลงนามข้อตกลงการช่อมอากาศยาน โดยมีอายุสัญญา 5 ปี จนถึงปี พ.ศ. 2563

“ดอนเมือง-บังกลอร์” เส้นทางบินใหม่สู่อินเดียใต้

มิถุนายน - ไทยแอร์เอเชียบุกตลาดอินเดีย กับเส้นทางบินใหม่บินตรงสู่อินเดียใต้ 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ “กรุงเทพฯ-บังกลอร์” ซึ่งเป็นเมืองที่ก้าวหน้าทางเทคโนโลยี การแพทย์ การศึกษา อยู่ทางตอนใต้ของอินเดีย



แอร์เอเชียจับมือ ททท. เดินสายจัดกิจกรรม THAILAND SHOPPING PARADISE ดึงนักท่องเที่ยวจีน ช้อปปิ้งไทยช่วง GREEN SEASON

กรกฎาคม - ททท. จับมือแอร์เอเชีย จัดโครงการ Thailand Shopping Paradise เคาะประตูบ้านนักท่องเที่ยวต่างชาติมาใช้จ่ายที่ประเทศไทยนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

คนจีนโหวตไทยแอร์เอเชียชนะเลิศ “BEST OF AIRLINE”

มิถุนายน - ไทยแอร์เอเชีย ได้รับโหวตรางวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists ซึ่งจัดขึ้นเป็นครั้งแรก โดยการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ผ่านการลงคะแนนโหวตทางเว็บไซต์ออนไลน์ Weibo.com โดยมีผู้ร่วมโหวตทั้งสิ้นกว่า 5.56 ล้านโหวต

ไทยแอร์เอเชียเปิดฐาน ปฏิบัติการการบินแห่งที่ 5 ท่าอากาศยานอุตุตะกา

โอกาสใหม่เจาะตลาดท่องเที่ยวภาคตะวันออก

สิงหาคม - ไทยแอร์เอเชียรุกตลาดบินภาคตะวันออกก่อนใคร ยึดท่าอากาศยานนานาชาติอุตุตะกาเป็นฐานปฏิบัติการการบินแห่งที่ 5 ท่อยเปิดเส้นทางบินใหม่ต่อเนื่องจากท่าอากาศยานอุตุตะกา สู่หนานหนิง หนานชาง (ประเทศจีน) มาเก๊า สิงคโปร์ อุดรธานี เชียงใหม่และหาดใหญ่ รวม 7 เส้นทาง ภายในปี 2558



ส่ง “ณเดชน์ คูกิมิยะ” สื่อสารแบรนด์ “บินคัม คุณภาพครบ”

ตรงต่อเวลา ปลอดภัย หลากหลายเส้นทาง

กันยายน - ไทยแอร์เอเชีย เปิดตัว “ณเดชน์ คูกิมิยะ” เป็นพรีเซ็นเตอร์ต่อเนื่อง นำเสนอโฆษณาชุดใหม่ “บินคัม คุณภาพครบ” ตอกย้ำ 3 จุดเด่นสำคัญ “ความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย และมีเส้นทางบินครอบคลุมหลากหลาย” ซึ่งผลสำเร็จการที่ณเดชน์เป็นตัวแทนแบรนด์แอร์เอเชีย ได้ขยายฐานกลุ่มลูกค้าภายในประเทศให้เติบโตอย่างดี

สำนักงานใหม่ “ศูนย์บริการการท่องเที่ยว” ที่ตลาดกิมหยง

ตุลาคม - ไทยแอร์เอเชีย ถือฤกษ์ดีเปิดศูนย์บริการการท่องเที่ยว AirAsia Travel & Service Centre (ATSC) แห่งใหม่ ใกล้แหล่งชุมชนและการท่องเที่ยวที่บริเวณตลาดกิมหยง พร้อมอำนวยความสะดวกผู้โดยสารแล้ววันนี้เป็นต้นไป ทั้งการจองหรือเปลี่ยนเที่ยวบินของสายการบินแอร์เอเชียและแอร์เอเชียเอ็กซ์ รวมทั้งซื้อบริการเสริมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น บริการโหลดสัมภาระ บริการเลือกที่นั่งถูกใจ และบริการอาหารบนเที่ยวบิน



กระบี่: มิติต่อเกี่ยวลงทุน ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจภาคใต้

ไทยแอร์เอเชียร่วมกับธนาคารซีไอเอ็มบีไทย จัดสัมมนาระดมภาครัฐ เอกชน และผู้ประกอบการ หรือและแลกเปลี่ยน เพื่อร่วมกันผลักดันกระบี่เป็นเมืองท่องเที่ยวธรรมชาติที่คงเอกลักษณ์ และแตกต่างเป็นจุดขาย พร้อมต่อยอดการที่แอร์เอเชียมีฐานปฏิบัติการการบินที่กระบี่ เชื่อมต่อสู่เส้นทางบินหลากหลายทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ



แอร์เอเชียแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่ “บัตรแอร์เอเชียอาเซียนพาส” และ “บัตรแอร์เอเชียอาเซียนพาสพลัส” กระตุ้นการเดินทางในภูมิภาคอาเซียนสู่ประสบการณ์ไร้ขีดจำกัด โดยจำหน่ายบัตรในรูปแบบของเครดิต

แอร์เอเชีย คิวรางวัลสายการบิน ราคาประหยัดที่สุดในโลก 7 ปีซ้อน! จากสกายแทร็กซ์

โดยมีนายธรรพลฐ์ แบลวิลล์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารไทยแอร์เอเชีย เข้าร่วมรับรางวัล



บินแล้ว! 4 เส้นทางใหม่ จากอุตะเกา สู่เชียงใหม่ อุดรธานี สิงคโปร์ และมาเก๊า

พฤศจิกายน - ไทยแอร์เอเชียเริ่มให้บริการเที่ยวบินปฐมฤกษ์ 4 เส้นทางใหม่พร้อมกันวันนี้ 27 พฤศจิกายน จากท่าอากาศยานนานาชาติ อุตะเกาสู่เชียงใหม่ อุดรธานี สิงคโปร์และมาเก๊า อัตราขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) สูงกว่า 80% มั่นใจความพร้อมในการให้บริการของท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเกาเต็มที่ ทั้งการรองรับและอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร รวมถึงได้รับการสนับสนุนอย่างดีจากเมืองพัทยาและการท่องเที่ยวภาคตะวันออก พร้อมจัดกิจกรรมพิเศษพาเยาวชนจากเชียงใหม่และอุดรธานีกว่า 60 คน ร่วมสัมผัสประสบการณ์ขึ้นเครื่องบินครั้งแรกสู่อุตะเกา เยี่ยมชมเรือหลวงจักรีนฤเบศร

ฟันเยาวชนดาวรุ่งไทยฝึกซ้อม กับสโมสร QPR ที่อังกฤษ

ธันวาคม - ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะผู้สนับสนุนหลักอย่างเป็นทางการสโมสรฟุตบอลควีนสฟาร์เรนเจอร์ส (QPR) สโมสรฟุตบอลอาชีพอังกฤษชื่อดัง พาทีมสต๊าฟโค้ชลัดฟ้าจัดคลินิกฟุตบอลเยาวชนในไทยเป็นที่ 2 เปิดกิจกรรม AirAsia QPR Coaching Clinic Tour 2015 ที่สนามชลบุรี สเตเดียม จังหวัดชลบุรี



กิจกรรม 2558

นักลงทุนสัมพันธ์

19-20 มกราคม 2558

Thai Corp Date with
Bualuang Securities
สถานที่ ห้องกงและ
ลิงคโพร

21 มกราคม 2558

Day with Executive
Management
สถานที่ โรงแรม
เดอะ เซนต์ รีจิส
กรุงเทพฯ

27 มกราคม 2558

SET Thai Corporate
Day 2015
สถานที่ โรงแรมโพธิ์ชน
กรุงเทพฯ

05 กุมภาพันธ์ 2558

**J.P. MORGAN'S THAILAND
CONFERENCE 2015**

สถานที่ โรงแรมสุโขทัย กรุงเทพฯ

17 กุมภาพันธ์ 2558

Tourism Day with SCBS

สถานที่ โรงแรมโพธิ์ชน กรุงเทพฯ

25 กุมภาพันธ์ 2558

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำปี 2557

26 กุมภาพันธ์ 2558

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำปี 2557

สถานที่ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

11 มีนาคม 2558

CLSA Asean Forum 2015 in Bangkok

สถานที่ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



24 เมษายน 2558

ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น

สถานที่ โรงแรมมิราเคิลแกรนด์ กรุงเทพฯ

23-24 มีนาคม 2558

Credit Suisse 18th
Asian Investment
Conference

สถานที่ โรงแรมคอนราด
ฮ่องกง

21 เมษายน 2558

AAV-Open House
“ก้าวสู่อาเซียนกับ
ไทยแอร์เอเชีย”

สถานที่ ห้อง 1101 ชั้น 11
อาคารตลาดหลักทรัพย์ฯ
กรุงเทพฯ

13 พฤษภาคม 2558

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำปีไตรมาส 1/2558

14 พฤษภาคม 2558

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำไตรมาส 1/2558

สถานที่ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

18-19 พฤษภาคม 2558

DbAccess 2015

สถานที่ MBS ลิงคโพร



16-18 มิถุนายน 2558

NON-Deal Roadshow
in USA

สถานที่ ชิคาโกและ
ซานฟรานซิสโก
ประเทศสหรัฐอเมริกา

2-3 กรกฎาคม 2558

SET & Nomura Thailand
Corporate Day

สถานที่ หลักทรัพย์โนมูระ
สาขาโตเกียว ญี่ปุ่น

13 สิงหาคม 2558

ประกาศผลการดำเนินงาน
ประจำไตรมาส 2/2558

21 สิงหาคม 2558

DBS Vickers Site Visit
สถานที่ สำนักงานใหญ่
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

24-25 สิงหาคม 2558

ASEAN Conference
with Macquarie
สถานที่ สิงคโปร์

16-17 กันยายน 2558

CLSA Forum 2015
สถานที่ โรงแรมไฮแอท
ฮ่องกง



29 กันยายน 2558

BLS NON-DEAL ROADSHOW

สถานที่ อินเวสเมนต์สแตชั่น (อาคารซิลลิคเฮ้าส์) กรุงเทพฯ



20 ตุลาคม 2558

THAI TOURISM DAY WITH SCBS

สถานที่ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ

14 สิงหาคม 2558

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ ประจำไตรมาส 2/2558

สถานที่ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ
กรุงเทพฯ



11 พฤศจิกายน 2558

ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 3/2558

12 พฤศจิกายน 2558

ประชุมนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ประจำไตรมาส 3/2558
สถานที่ โรงแรมเรเนซองส์ ราชประสงค์ กรุงเทพฯ

12 พฤศจิกายน 2558

Morgan Stanley 2nd Annual Thailand Entrepreneur Trip
สถานที่ โรงแรมโอกูระ เพรสทีจ กรุงเทพฯ

19 พฤศจิกายน 2558

Opportunity Day in "SET in the City"
สถานที่ พารากอน ฮอลล์ กรุงเทพฯ

2 ธันวาคม 2558

Thailand Focus 2015

สถานที่ โรงแรมแกรนด์ ไฮแอท เอราวัณ กรุงเทพฯ



17 ธันวาคม 2558

SCBS Infinite Wealth Program: Site Visit
สถานที่ สำนักงานใหญ่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

วิสัยทัศน์

ไทยแอร์เอเชียมุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคู่ค่ามากที่สุดผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

พันธกิจ

เราคือสายการบินราคาประหยัดรายแรกของประเทศไทยที่มีการบริหารจัดการต้นทุน อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศและเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” พวกเราเป็นกลุ่มคนรุ่นใหม่ที่มีเป้าหมายที่จะก้าวไปข้างหน้าและมีใจที่เปิดกว้าง พร้อมจะคว้าทุกโอกาสด้วยความมุ่งมั่น

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์มุ่งมั่นเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคู่ค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด อีกทั้งพันธกิจในการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อพลิกโฉมการเดินทางทางอากาศ และเปิดโอกาสให้ “ใคร ใคร... ก็บินได้” นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินระยะใกล้แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (ท่าอากาศยานดอนเมือง) จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดกระบี่ และเมืองพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา) ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศอินเดีย และตอนใต้ของประเทศจีน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจโดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารและตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business Model) ของ AirAsia Berhad (AAB) มาใช้ โดย AAB ซึ่งเป็นผู้ให้บริการสายการบินราคาประหยัดภายใต้แบรนด์ “แอร์เอเชีย” ในประเทศมาเลเซีย โดยบริษัทฯ เชื่อว่าการให้บริการการเดินทางโดยชั้นบินเพียงชั้นเดียว ฝูงบินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุมทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการด้วยต้นทุนที่ต่ำกว่าสายการบินอื่นในประเทศไทย และในระดับต้นทุนที่น่าพอใจเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการสายการบินราคาประหยัดรายอื่นทั่วโลก ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาค่าโดยสารที่ประหยัด ชื่อทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจเมื่อปี 2547

ความเป็นมา

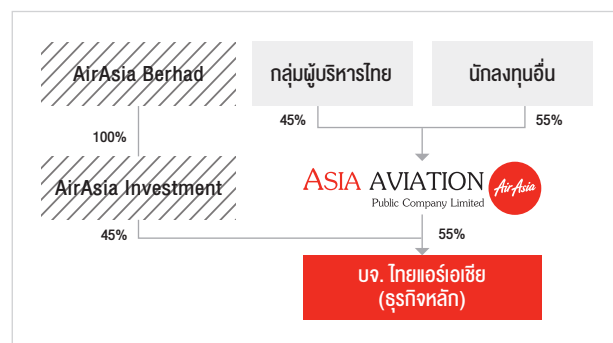
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปแบบบริษัทจำกัดด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 41,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนด้วยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยถือหุ้นในบริษัทที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดเพียงแห่งเดียว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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้ ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรพลฐ์ แบบเลเวลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท ในวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนบริษัทในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV” และมีทุนจดทะเบียนครบชำระแล้ว โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้นำเงินที่ได้รับจากการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน (IPO) มาจองซื้อหุ้นสามัญที่ออกใหม่ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่งผลให้ ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เป็นดังนี้



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AIRASIA BERHAD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับ สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB เมื่อวันที่ 1 มกราคม 2555 ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย สำหรับการให้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งบริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศไทยมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุงการป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ณ ปัจจุบัน AAB ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้เสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 2 ราย และกรรมการอิสระ จำนวน 1 ราย จากจำนวนกรรมการ 8 ราย ตามสิทธิที่ระบุไว้ในสัญญาาระหว่างผู้ถือหุ้น

พัฒนาการที่สำคัญ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กุมภาพันธ์ 2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ ภายใต้ชื่อทางการค้า ไทยแอร์เอเชีย จากท่าอากาศยานดอนเมือง กรุงเทพฯ ไปยังอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิง 737 จำนวน 2 ลำ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังประเทศสิงคโปร์

พฤศจิกายน 2552

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สองที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

กันยายน 2550

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สิงหาคม 2553

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเลิกการใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737 ฟองบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

ตุลาคม 2550

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

กุมภาพันธ์ 2549

จัดตั้ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซิ่อหุ้นร้อยละ 50 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ตุลาคม 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

กันยายน 2555

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน

พฤษภาคม 2555

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สิงหาคม 2558

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่ห้าที่เมืองพัทยา (ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา)

มิถุนายน 2558

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครว้างวัลชนะเลิศ ประเภทสายการบินที่ดีที่สุด หรือ “Best of Airline” จากงาน The Best of Thailand Awards Voted by Chinese Tourists

ธันวาคม 2558

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 45 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 14 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 1,019 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 44 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ

ธันวาคม 2556

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สามที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 35 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 8 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 803 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ

กุมภาพันธ์ 2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครว้างวัล **สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลก** จาก FlightStats ของปี 2556

ธันวาคม 2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีฝูงบินจำนวน 40 ลำ (เป็นสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 12 ลำ) ให้บริการเที่ยวบิน 912 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ไปยัง 36 จุดหมายปลายทางทั้งในและระหว่างประเทศ

ตุลาคม 2557

เปิดฐานปฏิบัติการการบิน (Hub) แห่งที่สี่ที่ท่าอากาศยานกระบี่



ภาพรวมธุรกิจ

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (HOLDING COMPANY) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มียาได้จากการดำเนินธุรกิจอื่น ดังนั้น ในการพิจารณาโครงสร้างรายได้ของบริษัทฯ จะต้องพิจารณาจากโครงสร้างรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก

N^o1

สายการบินราคาประหยัด
ของประเทศไทย



จุดหมายปลายทาง
ระหว่างประเทศ

20

จุดหมายปลายทาง
ในประเทศ



จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)

14.8

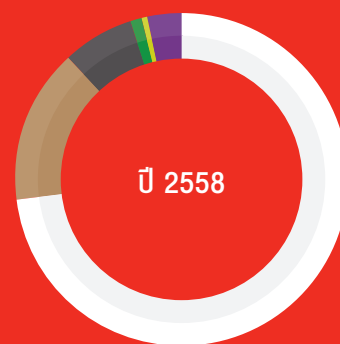
ในปี 2558



32 เส้นทางการบิน
ระหว่างประเทศ และ
27 เส้นทางการบินในประเทศ

โครงสร้างรายได้ที่สำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามงบการเงินรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ถึง 2558 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2556		2557		2558	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	17,403.3	71.3	18,154.7	69.1	22,091.9	72.5
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,703.5	19.3	5,561.6	21.2	4,811.4	15.8
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	971.0	4.0	1,175.9	4.5	2,081.1	6.8
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	225.0	0.9	260.9	1.0	322.9	1.1
รายได้ค่าระวางขนส่ง	182.2	0.7	202.4	0.8	200.0	0.7
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	23,485.0	96.2	25,355.5	96.5	29,507.3	96.9
รายได้อื่น						
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	258.1	1.1	126.0	0.5	-	0.0
รายได้อื่น	669.9	2.7	793.2	3.0	955.3	3.1
รวมรายได้อื่น	928.0	3.8	919.2	3.5	955.3	3.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการและรายได้อื่น	24,413.0	100.0	26,274.7	100.0	30,462.6	100.0



รายได้ค่าโดยสาร	72.5%
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	15.8%
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	6.8%
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	1.1%
รายได้ค่าระวางขนส่ง	0.7%
รายได้อื่น	3.1%

การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าลงทะเบียนสัมภาระ ค่าเลือกที่นั่ง ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องและบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 87 ในปี 2558 ซึ่งถือว่าเป็นสายการบินที่มีความตรงต่อเวลามากที่สุดในประเทศ

ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 14.8 ล้านคน โดยร้อยละ 62 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 38 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ภูเก็ต เชียงใหม่ กระบี่ และ เมืองพัทยา (อู่ตะเภา)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 44 เมือง ใน 10 ประเทศ ของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 24 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 20 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 32 เส้นทางและเส้นทางบินภายในประเทศ 27 เส้นทาง

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และอินเดีย ซึ่งครอบคลุมมากกว่า 100 จุดหมายปลายทาง

1.2 การขยายเส้นทางการบิน

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ต้นทางและจุดหมายปลายทาง สภาพการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลาประมาณ 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางบินหรือระงับเส้นทางบิน

ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการเปิดเส้นทางการบินใหม่ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นจำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย

กรุงเทพฯ (ดอนเมือง)	พัทยา (อู่ตะเภา)
กรุงเทพฯ - น่าน	พัทยา - น่านช้าง
กรุงเทพฯ - เลย์	พัทยา - น่านหนิง
กรุงเทพฯ - ร้อยเอ็ด	พัทยา - มาเก๊า
กรุงเทพฯ - บุรีรัมย์	พัทยา - สิงคโปร์
กรุงเทพฯ - เบงกอลูรู	พัทยา - อุดรธานี
	พัทยา - เชียงใหม่
	พัทยา - หาดใหญ่

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ขยายเส้นทางการบินในลักษณะการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญทั้งในประเทศและในแถบอินโดจีน ประกอบไปด้วย กรุงเทพฯ - นครพนม กรุงเทพฯ - ภูเก็ต กรุงเทพฯ - พนมเปญ โดยมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำในเส้นทางบินหลัก เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเพื่อรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์การเติบโตในอนาคตอันใกล้ โดยการรุกรานลูกค้าในตลาดอินเดียและอาเซียนเพิ่มขึ้น จากเดิมที่เน้นตลาดจีนเป็นหลักเพื่อขับเคลื่อนให้บริษัทฯ มีรายได้ที่มีเสถียรภาพที่มั่นคงต่อไป

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 16 ร้อยละ 17 และ ร้อยละ 16 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมด ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่ม แอร์เอเชีย ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย และผ่านจุดลงทะเบียนผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (เคาน์เตอร์เช็คอิน) ได้แก่

- **การชื้อน้ำหนักสัมภาระ (Checked Baggage)** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การชื้อน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้ามีอัตราค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าการชื้อน้ำหนักสัมภาระ ณ จุดเช็คอิน นอกจากนี้หากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ชื้อบริการไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการชื้อ ณ จุดเช็คอิน สายการบิน (15 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection)** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่งสำหรับการเลือกที่นั่ง Hot Seat (ซึ่งเป็นที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบินและบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน แถวที่ 12 และ 14) และ สำหรับการเลือกที่นั่ง Standard Seat (แถวที่ 6-11 และ 15-31)
- **การชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬา (Checked Sports Equipment)** ผู้โดยสารสามารถชื้อน้ำหนักอุปกรณ์กีฬา เช่น ลูกกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น จักรยาน ล่วงหน้าขณะทำการสำรองที่นั่ง ค่าธรรมเนียมจะประหยัดกว่าการชื้อ ณ จุดเช็คอินของสายการบิน หากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ชื้อไว้ล่วงหน้า หรือเกินกว่าน้ำหนักที่ทำการชื้อ ณ จุดเช็คอินของสายการบิน (20 กิโลกรัม) ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน

- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments)** ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เทลโลดส์ โดยมีค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อ และเส้นทางได้) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าบริการชำระเงิน (Payment Processing Fees)** การชื้อบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบริการโดยสารด้วยบัตรเครดิต หักบัญชีธนาคาร หรือ ผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิส โดยบริษัทจะคิดอัตราค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect)** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยชื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect Travel Insurance by AirAsia ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุการยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูเน่ประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว
- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru)** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารโดยไม่ต้องพะวงเรื่องรถรับส่งสัมภาระ ณ จุดแวะเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม



2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการขายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือ และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แมกนูนแฉ่ลือคัมภีระ และหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน ดิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งผู้โดยสารสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคาร กรุงเทพ** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ ธนาคารกรุงเทพ ให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ รับคะแนนสะสม 1 BIG Point เพื่อแลกเที่ยวบินฟรี ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท และ รับคะแนน BIG Point 3 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรที่ AirAsia.com เคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสาร ของ AirAsia และ AirAsia Call Centre บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตจากธนาคาร



- **การให้บริการพื้นที่โฆษณา** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการพื้นที่โฆษณา อาทิ โฆษณานบนช่องเก็บของเหนือศีรษะในเครื่องบิน โฆษณาด้านหลังพนักที่นั่งบนเครื่องบิน นิติสารบนเครื่องบิน (ภาษาอังกฤษและภาษาไทย-จีน) แถบโฆษณานบนเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และอื่นๆ
- **การให้บริการรถเช่า (AirAsia Car Rental)** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับ บริษัท คาร์ทราเวลเลอร์ (CarTrawler) ซึ่งเป็นบริษัทตัวแทนจัดหารถเช่าชั้นนำระดับโลก ให้บริการรถเช่าแอร์เอเชียทั้งในและต่างประเทศ ลูกค้าสามารถค้นหาหารถเช่าราคาถูกพร้อมกับเปรียบเทียบรุ่นและราคาเช่าจากบริษัทรถเช่าชั้นนำต่างๆ ได้ในที่เดียว โดยบริการนี้ยังช่วยเพิ่มความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่จองตั๋วเครื่องบินกับ

แอร์เอเชียสามารถจองรถเช่าไปพร้อมกัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้จากการจองรถเช่าในแต่ละคัน

- **พื้นที่ระหว่างสินค้า (AirAsia Cargo)** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เพิ่มเติมจากการให้บริการขนส่งทางอากาศบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ** เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้สะดวกสบายกว่าเดิม โดยเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทางตามเกาะและเมืองต่างๆ ได้ง่ายขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจที่หลากหลาย อาทิ บริษัทผู้ให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เขาหลัก สุโขทัย และชนอม และบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย

3. การกำหนดราคา

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

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วประหยัดกว่าคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดลงกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ รวมถึงการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตที่ร้อยละ 73 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 13 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 14



การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.AirAsia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย การสำรองที่นั่งผ่านโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่งปัจจุบันโปรแกรมของกลุ่มแอร์เอเชียครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit) หรือการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทั่วประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชียส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย โปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน

ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด และบัตรเครดิต ศูนย์บริการลูกค้าสัมพันธ์ (Call Centre) โดยทำการชำระเงินในรูปแบบบัตรเครดิต การชำระด้วยเงินสดผ่านทางธนาคารไทยพาณิชย์ หรือธนาคารกสิกรไทย และจัดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสในร้านเซเว่น - อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ รวมทั้งการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มหรือหมู่คณะ ซึ่งสามารถชำระเงินโดยบัตรเครดิตและการโอนเงิน

การขายทางอ้อม

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

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



- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go)**
แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยวซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จาก แอร์เอเชีย โก ในส่วนของค่าบริการโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่าน เคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมง สำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และกิจกรรมทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุและสิ่งพิมพ์ภายนอกอาคาร (Billboard) เพื่อโฆษณาโดยสาธารณะพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ประหยัดอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า รวมทั้งน้อมรับฟังทุกความเห็น ข้อ ดี ชม จากผู้โดยสาร หรือ หากผู้โดยสารต้องการความช่วยเหลือสามารถติดต่อหาเราโดยตรงที่ AskAirAsia <http://www.AirAsia.com/ask/> ผ่านหน้าเว็บไซต์ www.AirAsia.com ทั้งนี้ ให้บริการสนับสนุนภาคพื้นดินโดยมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบ ผ่านทางช่องทางติดต่อที่ผู้โดยสารได้แจ้งไว้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและ

ต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เครื่องบินแอร์บัส A320		
✈ 2556	✈ 2557	✈ 2558
35 ลำ	40 ลำ	45 ลำ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 45 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 44 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (AAM) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 30 ลำ และจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 1 ลำ และในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงินอีก 14 ลำ สำหรับปี 2559 นี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 5 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีคุณภาพเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ง่ายต่อการขึ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง โดยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว โดยมีความจุจำนวน 180 ที่นั่ง ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ที่ 4.4 ปี และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

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

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว จำนวน 9 โครงการ ซึ่งประกอบไปด้วยเครื่องบิน 32 ลำ ซึ่งได้รับมาแล้ว 25 ลำ โดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลาแปดปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดย 8 โครงการแรก มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 415.0 - 447.3 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี และโครงการที่ 9 มีมูลค่า 13,360.1 ล้านบาท (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากการกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล โดยมีกำหนดเวลาไม่เกินห้าปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดเพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว สำหรับเครื่องบินใหม่ในอนาคตที่จะเข้ามาประจำฝูงบินนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการวางแผนที่จะทำเรื่องขอให้คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พิจารณานอมนิติและออกบัตรส่งเสริมเพื่อให้สิทธิประโยชน์เช่นเดียวกัน

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 มีจำนวน 9,386.3 ล้านบาท 11,272.3 ล้านบาท และ 9,830.4 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 43 ร้อยละ 44 และร้อยละ 36 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และเชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดโดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้ง ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ
- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง** ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันมีการผันผวนสูงชันมาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ ห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. คิดเป็นร้อยละ 30 ร้อยละ 24 และร้อยละ 19 ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดการจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดการจำหน่ายหลักข้างต้นได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เว้นแต่ตามที่เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2556 ปี 2557 และปี 2558

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ดำเนินการเอง สำหรับการซ่อมบำรุงอื่น หรือ การซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการ รายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุง ซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (ในสิงคโปร์) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบิน คิดเป็นมูลค่าสุทธิ 553 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าว สะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้าน ความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้ง นโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบ ข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทาง ปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำ อย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับ นักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลง อย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์ นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น



นอกจากนี้ เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบ เตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือน ความใกล้กับพื้นดินชั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบ เครื่องบินลำอื่นๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือน ภัยอื่นๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลาง อากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่าง พื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่ง ทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้ จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวม เพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของ เครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือ เมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมมองของ เส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบ ความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่อง บินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการ คุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการ อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติ ตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึง แนวทางปฏิบัติของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ ทั้งนี้ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ ดำเนินการ ตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่นๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบ ความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

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

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้ง ประตูลิขิตความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ



2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.4 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management

(Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) Merlot ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่เอง รวมถึงบริการลานจอด ในจุดหมายปลายทางในระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริการภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินรับผิดชอบใช้รวม (บาดเจ็บ/ ทรัพย์สินเสียหาย) 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ ไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่อยู่ภายในวงเงินรวมสำหรับความรับผิดชอบผลิตภัณฑ์ ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่ารวมของเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ แต่หักค่าความเสียหายส่วนแรกมูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์สำหรับความสูญเสียทั้งหมดนอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายสิ้นเชิงตามข้อตกลง อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้ซื้อประกันค่าความเสียหายส่วนแรกจาก 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ เหลือ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำประกันภัยความเสียหายตัวเครื่องบินที่เกิดจากภัยสงครามรวมทั้งภัยที่เกี่ยวข้องเว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเครื่องบินครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ การคุ้มครองเป็นการคุ้มครองรวมทุกกรมธรรม์ประกันภัย และภายใต้เงื่อนไขว่ามูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 840 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ซื้อความเสียหายส่วนแรกสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอื่นๆ มูลค่ารวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อเหตุการณ์

5. สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 NEO (New Engine Option) โดยผ่านทาง AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

สถานะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสถานะอุตสาหกรรม

กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ทิศทางเศรษฐกิจโลก โดยรวมปี 2559 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.6 ซึ่งสูงกว่าคาดการณ์เติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2558 ที่ร้อยละ 3.1 ประกอบกับราคาน้ำมันที่ยังทรงตัวอยู่ในระดับต่ำเป็นผลให้กำลังซื้อของผู้บริโภคเพิ่มสูงขึ้น ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้อุปสงค์ในภาคนี้มีโอกาสจะปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย อย่างไรก็ตามยังคงต้องจับตามองปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันในปี 2559 เช่น ประเทศจีน ผู้นำเข้าน้ำมันรายใหญ่อันดับสองของโลก มีแนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันลดลงจากภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ยังชะลอตัว ซึ่งอาจกดดันราคาน้ำมันดิบโลก หรือปัจจัยสนับสนุนราคาน้ำมันดิบ อาทิ การผลิตน้ำมันจากหินดินดานในสหรัฐฯ ที่มีแนวโน้มลดลง หลังจากที่บริษัทน้ำมันหลายแห่งลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน ทั้งนี้ในปี 2559 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) จะทรงตัวอยู่ในระดับต่ำกว่าปี 2558 และจะฟื้นตัวอย่างช้าๆ ในช่วงครึ่งหลังของปี 2559 โดยมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ราว 45 – 55 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2559 จะขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.0-4.0 โดยหลักการขยายตัวของเศรษฐกิจเป็นผลมาจากการใช้จ่ายลงทุนภาครัฐ โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้น รวมถึงมาตรการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชน จะเป็นตัวช่วยผลักดันและสร้างความเชื่อมั่นในภาคธุรกิจ ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวยังขยายตัวได้อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2559 รัฐบาลได้วางเป้าหมายโดยเน้นยุทธศาสตร์การเติบโตของรายได้จากการท่องเที่ยวเป็นจำนวน 2.4 ล้านล้านบาท โดยจะสร้างการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนโดยเน้นคุณภาพเป็นหลัก และยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างไรก็ตามการเติบโตของเศรษฐกิจ

ไทยยังมีปัจจัยเสี่ยงด้านปัญหากฎแล้งที่เผชิญอยู่ในปัจจุบัน กระทบต่อภาคการเกษตรกรรม ส่งผลให้ผลผลิตและรายได้การเกษตรอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่ภาระหนี้อยู่ในระดับสูง นอกจากนี้การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าทั้งจีนและเอเชียที่มีแนวโน้มขยายตัวต่ำกว่าคาดการณ์ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงให้อุปสงค์การนำเข้าสินค้าจากประเทศไทยต่ำลง

ทั้งนี้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติ ในปี 2559 จะเติบโตกว่า 32 ล้านคน โดยได้รับปัจจัยบวกจากจำนวนนักท่องเที่ยวจีนขยายตัวสูงขึ้น และสถานการณ์การเมืองในประเทศที่มีเสถียรภาพมากขึ้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่าภาคการท่องเที่ยวมีบทบาทที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ จึงจัดทำยุทธศาสตร์การท่องเที่ยวไทย ปี 2558 - 2560 ซึ่งเป็นการวางรากฐานการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ประเทศไทยเป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน นอกจากนี้โครงการภายใต้แคมเปญ “ท่องเที่ยววิถีไทย หรือ Discover Thainess” จะยังคงเดินหน้าต่อไปจนถึงปี 2560 เพื่อเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมไทย โดยในปี 2559 จะเน้นเรื่อง “12 เมืองต้องห้าม...พลาด” รวมถึงเรื่อง “1 ตำบล 1 แหล่งท่องเที่ยว” เพื่อสร้างความยั่งยืนด้านการท่องเที่ยวไทยที่นอกเหนือจากจังหวัดท่องเที่ยวหลักของประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เตรียมพร้อมเพื่อรองรับสถานะการแข่งขันที่สูงขึ้นทั้งในและระหว่างประเทศ โดยการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบินและฐานปฏิบัติการการบิน รวมถึงทบทวนให้การปฏิบัติการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและพร้อมรับโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ เมื่อเวลาเหมาะสมเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด

2. การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกันทั้งในและระหว่างประเทศ โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่เหมาะสม ความถี่ของเที่ยวบิน และคุณภาพในการให้บริการ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่หาค่าราคาโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี

ในเดือนกรกฎาคม 2555 สายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นหน่วยธุรกิจหนึ่งของการบินไทย ได้เริ่มดำเนินการบินโดยใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส A320 สายการบินไทยสมายล์กำหนดราคาตั๋วอยู่ระหว่างกึ่งกลางของราคาตั๋วของการบินไทยและนกแอร์ โดยมีการแจกอาหารบนเครื่อง และสามารถสะสมไมล์เดินทาง รวมถึงใช้ห้องรับรองของการบินไทยได้ โดยวาง

ตำแหน่งทางธุรกิจของตัวเองไว้กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบและสายการบินต้นทุนต่ำ ปัจจุบันสายการบินไทยสมายล์มีฐานปฏิบัติการการบิน 2 แห่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ในเดือนธันวาคม 2556 สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน โดยสายการบินนี้ซุกกลยุทธ์ราคาต่ำโดยสารสูงกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยสายการบินได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ และทำการเริ่มบินครั้งแรกเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2556 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ มีเครื่องบินโบอิง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง 13 ลำ และเครื่องบินโบอิง 737-800 ขนาด 189 ที่นั่ง 5 ลำ

ในเดือนเมษายน 2557 สายการบินไทยแอร์เอเชียเอ็กซ์ ซึ่งเป็นสายการบินระยะไกลราคาประหยัดในเครือของสายการบินแอร์เอเชียเอ็กซ์ประเทศมาเลเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากสายการบินดังกล่าวจากการให้บริการเชื่อมต่อเที่ยวบินในเส้นทางที่มีให้บริการ (Fly-Thru) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์ ใช้เครื่องบินแอร์บัส A330 - 300 จำนวน 5 ลำ เปิดให้บริการเส้นทางบินระหว่างประเทศเป็นจำนวน 4 เส้นทาง

ในเดือนธันวาคม 2557 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ (Thai VietJetAir) ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ โดยเป็นสายการบินที่จัดตั้งระหว่างสายการบินเวียดเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม กับสายการบินกานต์แอร์ของไทย ซึ่งจะกลายเป็นสายการบินต้นทุนต่ำสัญชาติไทยรายใหม่ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตามในเดือนกุมภาพันธ์ 2558 ผู้ถือหุ้นใหญ่สายการบินกานต์แอร์ได้ลดสัดส่วนการถือหุ้นในสายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ โดยทำการขายหุ้นดังกล่าวให้กับนักลงทุนในประเทศ จนเหลือเพียงร้อยละ 10 จากเดิมที่ร้อยละ 51 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ มีเครื่องบินแบบแอร์บัส A320 จำนวน 1 ลำ และยังไม่ได้ทำการบินแบบประจำ

ในเดือนพฤษภาคม 2558 สายการบินนกสกู๊ต (NokScoot) ซึ่งเป็นสายการบินที่จัดตั้งระหว่าง สายการบินนกแอร์ ประเทศไทย กับสายการบินลิงคโปรแอร์ไลน์ ของประเทศสิงคโปร์ เปิดให้บริการเส้นทางการบินระหว่างประเทศ หลังจากได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ โดยมีฐานปฏิบัติการการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินนกสกู๊ต มีเครื่องบินโบอิง 777-200ER ขนาด 415 ที่นั่ง 3 ลำ

ในเดือนมิถุนายน 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ขึ้นธงแดงประเทศไทยหลังตรวจพบข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญต่อความปลอดภัย (SSC) ของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ ขณะที่ในเดือนธันวาคม 2558 สำนักงานการบินแห่งชาติสหรัฐฯ (FAA) ได้ปรับลดอันดับมาตรฐานด้านการบินของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจากประเภทที่ 1 (Category 1) เป็นประเภทที่ 2 (Category 2) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับผลกระทบใดๆ จากการดังกล่าว สามารถดำเนินการบินได้ตามปกติ รวมทั้งยังสามารถขยายเส้นทางได้ตามแผนที่วางไว้ และยังคงครองส่วนแบ่งการตลาดเป็นอันดับหนึ่งของสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทยที่ให้บริการเส้นทางบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)¹ มีจำนวนเครื่องบินที่ใช้ในการปฏิบัติการการบิน ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



* รวมเครื่องบินสายการบินไทยสมายล์
แหล่งข้อมูลจาก Centre for Aviation (CAPA)

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก ลิงคโปรแอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์ อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส สปริงแอร์ไลน์ โอเรียนท์ไทย นกสกู๊ต และไทยไลอ้อนแอร์

¹ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จากเดิมชื่อ กรมการบินพลเรือน (กพ.) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2558



2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย รวมถึงสายการบินไทยสมายล์ ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่าย โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่นๆ อาทิ (1) นกแอร์ (บริษัท ร่วมของการบินไทย) (2) สายการบินโอเรียนท์ไทย (3) ไทยโลว์คอสต์แอร์ และ (4) กานต์แอร์

กลยุทธ์การแข่งขัน

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์ในการบินที่มี **ความปลอดภัย ตรงต่อเวลา และหลากหลายเส้นทางบิน** ในราคาที่ประหยัดที่สุด นอกจากการขยายฝูงบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังไม่หยุดยั้งในการเพิ่มเส้นทางใหม่ในการเดินทางทางอากาศโดยจับตลาดใหม่ๆ ที่มีศักยภาพ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศจีน อินเดีย และประเทศแถบอินโดจีน ซึ่งการแข่งขันมีน้อยหรือไม่มีการแข่งขันเลย รวมทั้งยังเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินให้มากขึ้นเพื่อขยายฐานการตลาดให้แข็งแกร่งขึ้น จุดมุ่งหมายของเราคือ เป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดสำหรับทุกเส้นทางบิน ทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ นอกเหนือจากการสร้างรายได้จากค่าตัวเครื่องบินแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมุ่งเน้นในการเพิ่มรายได้เสริมผ่านการประชาสัมพันธ์ที่น่าสนใจเพื่อให้สินค้าและบริการติดตลาดในกลุ่มผู้บริโภค รวมถึงหาผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ อาทิ การให้บริการเชื่อมต่อเส้นทางทั้งทางรถและทางเรือเพื่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ ภายในประเทศ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและความสะดวกสบายในการเดินทาง

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ โดยสร้างเครือข่ายและโครงสร้างที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

บินเที่ยวมั่นใจ ดูแลให้ตลอดทริป

รู้ทันประกันภัยการเดินทางไว้ดีกว่า...



อย่ารอ
ให้ถึงคำว่า
รู้

แผนประกันภัยการเดินทาง Tune Protect

เริ่มต้นเพียง **299** บาท

รับความคุ้มครองสูงสุด **1,250,000** บาท*

- ✓ ความสูญเสีย หรือเสียหายของทรัพย์สินส่วนตัว
- ✓ ค่ารักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุ หรือเจ็บป่วย
- ✓ การยกเลิกการเดินทาง
- ✓ ค่าใช้จ่ายในการลวงวันเดินทาง



ซื้อประกันภัย Tune Protect ได้ง่ายๆ หลายช่องทาง:



พร้อมบริการโดยสาย
AirAsia.com



ผ่านทาง AirAsia
Mobile App



ผ่านแผนการจัดการผู้คัก



ขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์
ด้วยตัวของตนเอง

หมายเหตุ: Tune Protect รับประกันภัยโดย บริษัท ทุนประกันภัย จำกัด (มหาชน)

*ความคุ้มครองขึ้นอยู่กับแผนที่คุณซื้อ เงื่อนไขเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมธรรม์

โทร. 02-576 5888 อีเมล: enquiry.th@tuneprotect.com





THE MORE YOU TRAVEL, THE MORE YOU DISCOVER

Enjoy the global privileges throughout your journey with King Power Membership Card



NAVY



SCARLET



ONYX



CROWN



VEGA



UP TO 20%
Discount at King Power



Discount on Hotels, Airlines
and Special Exchange Rates



Free Pocket Wifi (Wifi Mobile)
in 100 countries worldwide



Special Discount on
King Power Private Jet



Accessible at More than
700 Airport Lounges
Worldwide



Get insured
while travelling



Airport Concierge Service



Plenty of Global Privileges
for Travellers

•Privileges/Discounts may vary depending on the membership card type •The company reserves the right to provide privileges only to the full-membership card holders
•The company reserves the right to change the terms and conditions on products and services without prior notice •In the case of disagreement, the company's decision is final
and no claim will be considered. •For more information, customer can ask directly at the point of sales or contact our Contact Center +66-2677-8899, 09.00 – 21.00 every day.

ปัจจัยความเสี่ยง



ภาวะอากาศ



น้ำมันเชื้อเพลิง



อัตราแลกเปลี่ยน



อัตราดอกเบี้ย

ธุรกิจการบินเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่มีปัจจัยความเสี่ยงที่หลากหลายและมีความเฉพาะตัว เพื่อรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของ บริษัทจึงได้จัดให้มีกระบวนการบริหารความเสี่ยงและได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้นซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารจากหน่วยงานต่างๆ ในการทำหน้าที่กำหนดนโยบายและประเมินความเสี่ยง โดยระบุความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นโดยวิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ เรียงลำดับความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าว และพิจารณาประเมินผลกระทบโอกาสที่เกิดขึ้น เพื่อกำหนดมาตรการจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่บริษัทยอมรับได้ ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้รายงานผลการประเมินความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณาสอบทานไตรมาสละครั้ง โดยบริษัทยึดถือมาตรฐานของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission: COSO เป็นหลักปฏิบัติ

บริษัทมีปัจจัยความเสี่ยงที่สำคัญ ตามรายละเอียดที่แสดงไว้ด้านล่าง อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏนี้อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัทไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญแต่อาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญในอนาคตได้

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

1. อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่นที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมาส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้น ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัย

ที่เพิ่มขึ้น และการลดลงของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินเพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย การระบาดของโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจการบิน

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

บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) เพื่อเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันทั่วทั้ง โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อการปฏิบัติการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด โดยครอบคลุมทั้งการวางแผนปฏิบัติการบิน การวางแผนงานภาคพื้นดินในส่วนการดูแลผู้โดยสาร การสื่อสารองค์กรและความรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร เป็นต้น

2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 36 ของต้นทุนรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2558 ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมัน

เชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง บริษัทได้มีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) เพื่อลดความผันผวนดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่สามารถบริหารจัดการได้ ในส่วนการปฏิบัติการการบิน บริษัทมีนโยบายบริหารจัดการอัตราค่าสัมภาระ (Checked Baggage Fee) และค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ในอัตราที่เหมาะสมขึ้นอยู่กักระยะเวลาในเวลานบินในแต่ละเส้นทาง อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง อันเนื่องมาจากการลดลงของราคาน้ำมันในตลาดโลกอย่างมีสาระสำคัญ

3. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัท

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

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

4. บริษัทอาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้หนี้สินในอนาคตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว ดังนั้นอัตราดอกเบี้ยที่ปรับตัวขึ้นอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตในส่วนหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัวของบริษัทเพิ่มขึ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยโดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยในสัญญาเป็นอัตราคงที่ หรือพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินโดยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) กับสถาบันการเงินอย่างเหมาะสม

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1. การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลัก (Core Asset) ของบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อสิทธิการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบินในทุกเส้นทางบิน

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

(ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ

(ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ

(ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้นไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับให้อยู่ขณะนั้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ล้มสถานะสภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยผู้ถือหุ้นที่เป็นนักลงทุนรายย่อยและนักลงทุนสถาบันถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 55 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 45 ถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง

2. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุน โดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บริษัทได้กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ซึ่งจะต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงจะมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดเพื่อปรับตัวอย่างทันทั่วทั้งหากมีความเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายนอกที่ต่างกับแผนงานที่วางไว้ รวมทั้งการวางแผนทางการเงินอย่างเหมาะสม ทั้งด้านกระแสเงินสดและอัตราส่วนทางการเงินที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AirAsia Berhad

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

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2570 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ได้แก่ NewSkies 3.4 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน Merlot ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เรือไฮโดรแอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น อำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านคณะกรรมการตรวจสอบและการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

4. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นํ้าออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นํ้าออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) เพื่อป้องกันการหยุดชะงักที่อาจเกิดขึ้นได้ในระบบเหล่านี้

การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ และโปรแกรม (Application) บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบ Smartphone ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 73 ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ ซึ่งอาจทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม จึงมีนโยบายเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ รวมทั้งมีการร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA MasterCard American Express และ JCB เพื่อสร้างความพึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตในการทำธุรกรรมทาง Internet อย่างรวดเร็วและปลอดภัย

5. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 45 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B6/3 และ -5B4/3 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น

อย่างไรก็ตาม เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับความนิยมเชื่อถือในอุตสาหกรรมการบินโดยเริ่มสายการผลิตมาตั้งแต่ปี 2531 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงของการที่เครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะประสบปัญหาด้านการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ โดยพิจารณาถึงประวัติของเครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งมีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสม

ข้อมูลหลักทรัพย์ และผู้ถือหุ้น

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 485,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดย เมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 435,555,600 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดย บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม ได้นำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนทั่วไป (Initial Public Offering) มาซื้อหุ้นเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม

ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2559 บมจ. เอเชีย เออีเอ็ม มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. ครอบครัวแบเลเวิลด์	2,134,088,286	44.00
- นายธรรพลฐ์ แบเลเวิลด์	630,564,208	13.00
- นางสาวกัทรี แบเลเวิลด์	921,500,000	19.00
- นางศิริธร แบเลเวิลด์	582,024,078	12.00
2. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	555,664,695	11.46
3. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	215,460,500	4.44
4. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	135,342,700	2.79
5. กองทุนเปิดบัวหลวงทศพล	72,794,100	1.50
6. กองทุนเปิดบัวหลวงเฟล็กซิเบิลเพื่อการเลี้ยงชีพ	69,881,200	1.44
7. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพพนักงานการไฟฟ้าผลิต แห่งประเทศไทย ซึ่งจดทะเบียนแล้ว โดย บจ. บัวหลวง จำกัด	60,326,300	1.24
8. กองทุนเปิดบัวหลวงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อการเลี้ยงชีพ	50,708,200	1.05
9. กองทุนเปิด เอ็มเอฟซี โฮ-ดีวีเคเนต ฟินด์	40,565,100	0.84
10. กองทุนเปิดบัวหลวงตราสารทุนเพื่อการเลี้ยงชีพ	40,536,200	0.84



บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 8 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	23,955,553	55.00
2. AirAsia Investment Ltd. ^{1, 2}	19,600,000	45.00
3. นายบรรคพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2	0
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
6. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	1	0
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
8. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
รวม	43,555,560	100.00

หมายเหตุ 1. AirAsia Investment เป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชียซึ่งจดทะเบียนจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายของประเทศไทย โดยมี AirAsia Berhad ถือหุ้นร้อยละ 100

2. AirAsia Berhad ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศไทย

AirAsia Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AirAsia Berhad มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. Tune Air Sdn Bhd	528,542,082	18.99	-	-
2. นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส	1,600,000	0.06	528,542,082	18.99
3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	2,000,000	0.07	528,542,082	18.99
4. Employees Provident Fund Board	161,791,300	5.81	5,895,500	0.21
5. Wellington Management International, Ltd	194,077,980	6.97	-	-
6. Wellington Management Global Holdings, Ltd.	-	-	197,216,980	7.09
7. Wellington Investment Advisors Holdings LLP	-	-	220,010,463	7.91
8. Wellington Group Holdings LLP	-	-	220,010,463	7.91
9. Wellington Management Group LLP	-	-	220,010,463	7.91

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

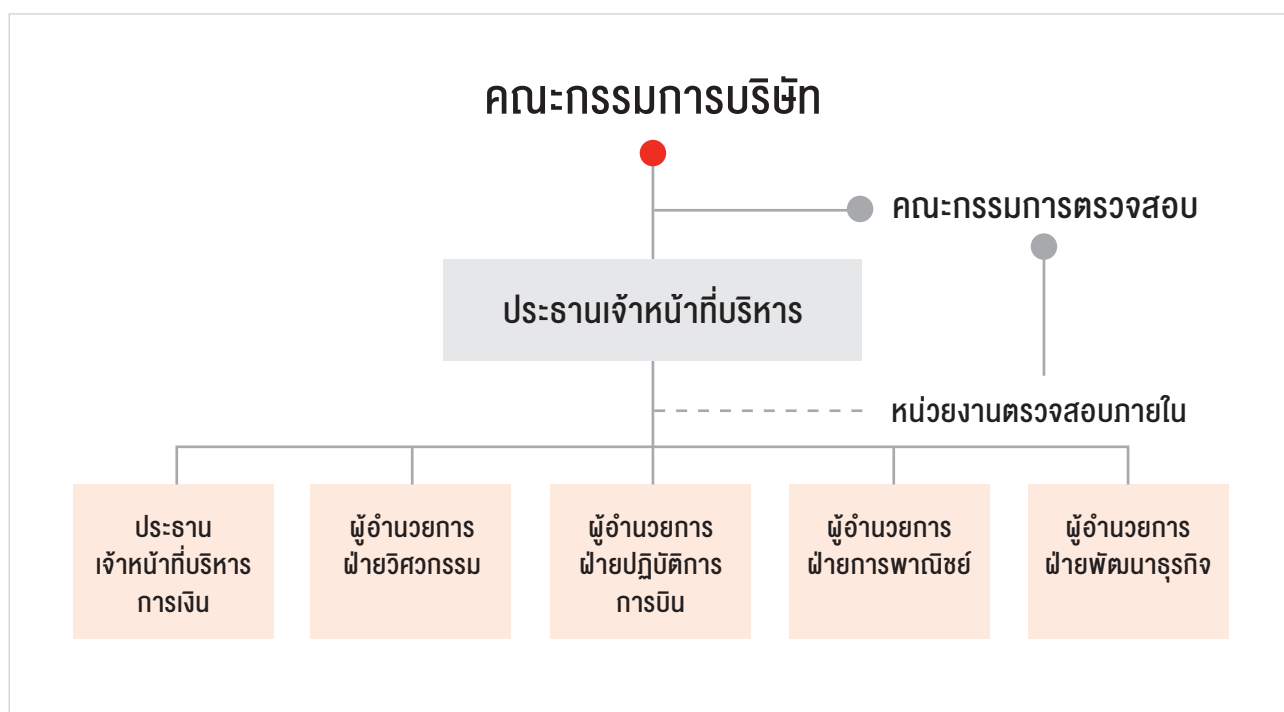
ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปฏิบัติตาม แผนธุรกิจในอนาคต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

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

โครงสร้าง การจัดการ

โครงสร้างการจัดการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558



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

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการบริษัท ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 9 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายธรรศพลฐ์ แบลเวลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
3. นางภัทรา บุศราวาศ*	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. หม่อมหลวงบวรนาท เทวกุล	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นายดิสร วัชรโรทัย	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
9. นายณัฐวุฒิ เกษโมรมย์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

* นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทแทนนายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายบรรณพล วัฒนาวิทย์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นางภัทรา บุศราวาศ หรือ นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง หรือนายปรัชญา รัศมีธานินทร์ หรือ หม่อมหลวงบวรนาท เทวกุล หรือนายสันติสุข คล่องใช้ยา คนใดคนหนึ่ง รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัท ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัท มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัท
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัท และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับการดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหาร หรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัท กำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ

4. ดำเนินการให้บริษัทและบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายใน และระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทและบริษัทย่อย
7. พิจารณานโยบาย และ/หรือ ให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทและบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. จัดให้มีนโยบายเกี่ยวกับการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาล และการปรับใช้นโยบายดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือ คณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตามความเหมาะสม
10. ประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง
11. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง

12. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
13. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
14. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัท
15. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัทนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการในปี 2558 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอาร์กซ์ ชลธาร์นนท์	7/7
2. นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์	6/7
3. นางภัทรา บุศราวาศ์	6/7
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	6/7
5. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	6/7
6. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	7/7
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	6/7
8. นายดิศธร วัชรโรทัย	7/7
9. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	7/7

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

รายงานประจำปี 2558

คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายอาร์กซ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายดิศธร วัชรโรทัย	กรรมการตรวจสอบ
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการตรวจสอบ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน

โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2558 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอาร์กซ์ ชลธาร์นนท์	5/5
2. นายดิศธร วัชรโรทัย	5/5
3. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/5

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้บริษัทมีการรายงานทางการเงินอย่างถูกต้องและเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน (internal control) และระบบการตรวจสอบภายใน (internal audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้าย เลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท

4. พิจารณา คัดเลือก เสนอแต่งตั้งบุคคลซึ่งมีความเป็นอิสระเพื่อทำหน้าที่เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและเสนอคำตอบแทนของบุคคลดังกล่าว รวมทั้งเข้าร่วมประชุมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมด้วยอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณารายการที่เกี่ยวข้องกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่ารายการดังกล่าวสมเหตุสมผลและเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัท
6. สอบทานถึงควมมีประสิทธิภาพและความเหมาะสมของการบริหารความเสี่ยงของบริษัท
7. ทบทวนและเสนอข้อแก้ไข ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบให้สอดคล้องกับสภาวะการณ์
8. ให้คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการตรวจสอบ และสอบสวนผู้ที่เกี่ยวข้องภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ และมีอำนาจในการว่าจ้างหรือนำผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาช่วยงานตรวจสอบและสอบสวน
9. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบโดยเปิดเผยไว้ในรายงานประจำปีของบริษัทซึ่งรายงานดังกล่าวต้องลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบและต้องประกอบด้วยข้อมูลอย่างน้อยดังต่อไปนี้
 - (1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้องครบถ้วนเป็นที่เชื่อถือได้ของรายงานทางการเงินของบริษัท
 - (2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัท
 - (3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท
 - (4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
 - (5) ความเห็นเกี่ยวกับรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์
 - (6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
 - (7) ความเห็นหรือข้อสังเกตโดยรวมที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย (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 2558 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทมีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเวิร์ด	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นางภัทรา บุศราวาศ*	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
3. นาวาอากาศเอกธนัทธ งามปลั่ง	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
5. หม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์

ผู้บริหาร หมายความว่า ผู้จัดการ หรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหาร สืบรายแรกนับจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

* นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินแทน นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งดังกล่าว โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้างเงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสภาวะ 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 เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

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

เลขานุการบริษัท

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายดิสรณ์ วัชรโรทัย	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2558 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ ภาไรมรัมย์	1/1
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	1/1
3. นายดิสร วัยโรทัย	1/1

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลับกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่ไม่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอต่อการประชุมผู้ถือหุ้น
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บริษัทจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบ

กำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณานุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสม ทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัท

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการบริษัท มีกำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- ให้มีคณะกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อยห้าคน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
- ที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้
 - (1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
 - (2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม (1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้
 - (3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมา มีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

3. ในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสามเป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียนบริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไป ให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
4. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท
5. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
6. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินการของ 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 คณะกรรมการบริษัทควรจะต้องตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือน นับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ให้มีความชัดเจนเหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทน สำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บริษัทมีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการ โดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการของบริษัท และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนให้แก่กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 75,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาทเท่านั้น

- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนท่านละ 75,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทน รายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัท หรือประธานกรรมการบริษัทให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือ คณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 37,500 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

- สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

กรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภรรยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบิน จำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2558

กรรมการ	ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน (บาท)		
	รายเดือน	เบี้ยประชุม	โบนัส
คณะกรรมการ			
- ประธานกรรมการ	100,000	100,000	-
- กรรมการ	75,000	75,000	-
คณะกรรมการตรวจสอบ			
- ประธานกรรมการตรวจสอบ	100,000	-	0.5% ของ
- กรรมการตรวจสอบ	75,000	-	เงินปันผลจ่าย
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน			
- ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	37,500	-
- กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	-	37,500	-
คณะกรรมการบริหาร*			
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	-	-	-
- กรรมการบริหาร	-	-	-

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 10.04 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน ค่าเบี้ยประชุม และโบนัส ดังนี้

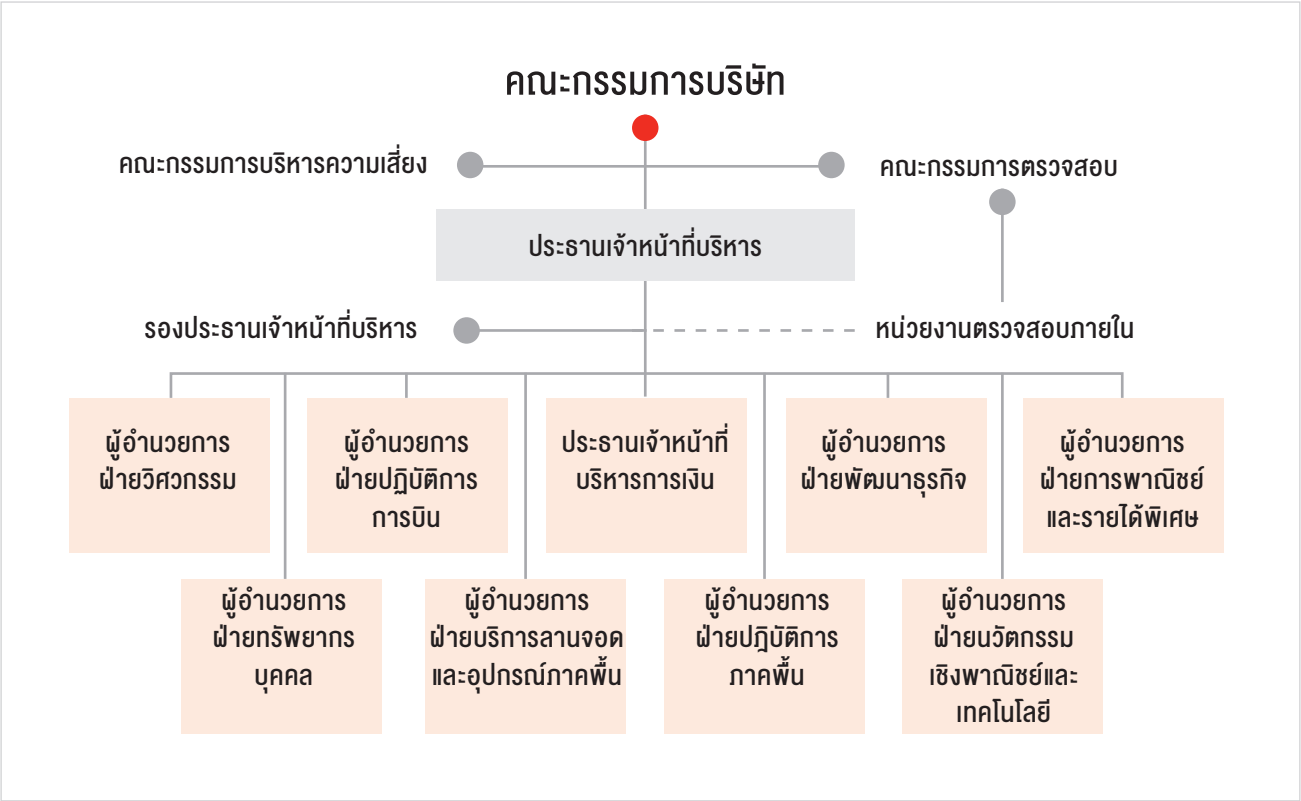
รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหา และกำหนดค่า ตอบแทน	รวม
1. นายอาร์ักษ์ ชลวรรัตน์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	2,608,333	1,200,000	37,500	3,845,833
2. นายดิสร วัชรทัต	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	2,158,333	900,000	37,500	3,095,833
3. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	2,158,333	900,000	37,500	3,095,833

- ในปี 2558 บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2558 ข้างต้น ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปี 2557

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2558

รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 31 ธ.ค. 57	จำนวนหุ้น ณ 5 ก.พ. 59	จำนวนหุ้นที่ เปลี่ยนแปลง เพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วน การถือหุ้น (ร้อยละ)
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2. นายบรรณพลฐ์ แบลเวิร์ด	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	2,134,088,286	630,564,208	(1,503,524,078)	13.00
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	1,503,524,078	1,503,524,078	31.00
3. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	-	28,500	28,500	0.0006
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	กรรมการ	15,000,082	8,000,082	(7,000,000)	0.16
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	กรรมการ	26,500,000	25,500,000	(1,000,000)	0.53
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6. หม่อมหลวงบวรนาถ เทวกุล	กรรมการ	25,151,977	23,351,977	(1,800,000)	0.48
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ	9,712,091	9,712,091	-	0.20
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8. นายดิสร วัชรไทย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

โครงสร้างการจัดการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558



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

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 7 ท่าน ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร
2. นายแอนโทนี ฟรานซิส	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
4. นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
5. นางภัทรา บุศราวาศ*	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา**	กรรมการ	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร

ชื่อ	ตำแหน่ง	หมายเหตุ
7. นายณัฐวุฒิ ภาณุโรจน์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ	กรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร

* นางภัทรา บุศราวาศ ได้เข้าดำรงตำแหน่งแทนนายปรีญา รัชมีจันทร์ ซึ่งเป็นกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระ โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558

** เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558 นายสันติสุข คล่องใช้ยา ได้เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการแทนหม่อมหลวงบรรณเทพ เทวกุล ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการแต่ยังคงดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท

นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับนางภัทรา บุศราวาศ รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท หรือนายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับนายสันติสุข คล่องใช้ยา และลงลายมือชื่อร่วมกับนายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นาคเนส หรือนายคามารุดิน บิน เมอรานัน รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือ เปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือ การออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจ และ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบกิจการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะ และ/หรือ ขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัทหรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สิทธิหรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ด้วยตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดเหนี่ยว การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสิทธิใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินยืมล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้หรือ

เงินล่วงหน้าหรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้หรือเข้าค้าประกัน เข้ารับผิดชอบ ค่าประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้รับการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว

11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหนี้ที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น ภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สิทธิหรือความรับผิดชอบของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

รายละเอียดการประชุมคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2558

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
	ปี 2558
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	6/6
2. นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นานเดส	4/6
3. นายคามารุดิน บิน เมอรานัน	3/6
4. นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	6/6
5. นางภัทรา บุศราวาศ์	5/6
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	5/6
7. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/6

คณะกรรมการตรวจสอบ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

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

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

โดยมีนางสาวดวงพร ต้นติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2558 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์	5/5

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ 31 ธันวาคม 2558 ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
2. นางภัทรา บุศราวาศ์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
3. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4. นายบัญญัติ ธรรมกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ชื่อ	ตำแหน่ง
5. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการทำงาน
- พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง
- จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนคณะทำงานบริหารความเสี่ยงในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น ให้สอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบ
- ติดตามการดำเนินการบริหารความเสี่ยงตั้งแต่เริ่มกระบวนการที่จะป่งชี้ให้ทราบถึงความเสี่ยง รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตามและรายงานอย่างเป็นระบบ
- ให้การสนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจน ติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง
- รายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับความเสี่ยง และการจัดการกับความเสี่ยงที่สำคัญ

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
2. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
4. นางภัทรา บุศราวาศ์	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ
6. หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
7. นาวาอากาศเอกสุรพันธุ์ ปทุมวัฒน์	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
8. นายบัญญัติ ธรรมกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
9. นายสุวิทย์ ศรีสารคาม	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

ชื่อ	ตำแหน่ง
10. นางสาววิษุณี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
11. นางธิลฎี พันธุมจินดา	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
12. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมาย และแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
3. ติดตามและรายงานสถานะ ฐานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
4. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
5. เป็นตัวแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยงานกำกับดูแลอื่นๆ
6. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
7. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมถึงตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ

8. พิจารณา เปรียบเทียบ และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญา และ/หรือ การดำเนินการใดๆ 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 การมอบหมายอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้นจะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทหรือบริษัทย่อยของบริษัท ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2557 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
2. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
3. นายธรรศพล จู๋ แบเลเวลด์	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

การประชุมคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ในปี 2558 มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/ การประชุมทั้งหมด
1. นายณัฐวุฒิ ภาไกรมย์	1/1
2. นายอาร์กซ์ ชลธารินทร์	1/1
3. นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์	1/1

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

- พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
- พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณาการขึ้นบัญชีบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี ทั้งนี้ การสรรหากรรมการบริษัทจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ
- พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารระดับสูง ในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
- ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

การสรรหากรรมการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งคณะกรรมการสรรหาเพื่อทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ โดยจะพิจารณาจากบุคคลผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อจากผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. และ/หรือ กลุ่ม ข. ตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับ และจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือกให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป (ตามแต่ละกรณี) ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทเข้ามาเป็นกรรมการ

โดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีความสัมพันธ์กับตัวบุคคลตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการ

องค์ประกอบและการแต่งตั้ง ถอดถอน หรือพ้นจากตำแหน่งกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น จะมีการกำหนดไว้ในข้อบังคับซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

- คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวนไม่เกิน 9 คน จำนวนกรรมการจะได้รับการเสนอชื่อดังนี้
 - (1) กรรมการจำนวนไม่เกิน 2 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ก. (“กรรมการกลุ่ม ก.”) *
 - (2) กรรมการจำนวนไม่เกิน 3 คน จะได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่ม ข. (“กรรมการกลุ่ม ข.”) **
 - (3) กรรมการจำนวนไม่เกิน 4 คนเป็นกรรมการอิสระ

* กรรมการกลุ่ม ก คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย AirAsia Investment และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

** กรรมการกลุ่ม ข คือ บุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการ

- ในการประชุมใหญ่สามัญผู้ถือหุ้นทุกครั้ง ผู้เป็นกรรมการจะต้องออกจากตำแหน่งโดยจำนวนหนึ่งในสาม หรือจำนวนใกล้เคียงกับส่วนหนึ่งในสาม กรรมการผู้ออกจากตำแหน่งไปแล้วนั้น มีสิทธิที่จะได้รับเลือกให้เข้ารับตำแหน่งได้อีก

ถ้าตำแหน่งว่างลงในคณะกรรมการไม่ว่าด้วยเหตุใด นอกเหนือจากการออกตามวาระ คณะกรรมการอาจแต่งตั้งผู้ที่ได้รับการเสนอชื่อโดยผู้ถือหุ้นกลุ่มเดียวกับกรรมการผู้ซึ่งพ้นจากตำแหน่งไปนั้นเข้าเป็นกรรมการให้เต็มทีวาก็ได้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งเช่นนี้จะอยู่ในตำแหน่งได้เพียงเท่าที่กำหนดระยะเวลาที่กรรมการซึ่งตนเข้าดำรงตำแหน่งแทนนั้นชอบที่จะอยู่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติ

ครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ ให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ
2. ไม่เป็นกรรมการของบริษัทใหญ่ บริษัทย่อย หรือบริษัทย่อยลำดับเดียวกันเฉพาะที่เป็นบริษัทจดทะเบียน
3. มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในฐานะกรรมการตรวจสอบ

ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบอย่างน้อยหนึ่งคน ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอที่จะสามารถทำหน้าที่ในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินได้

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

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

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย เพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
3. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผลและวัตถุประสงค์ของนโยบาย เผยแพร่ไว้ในรายงานประจำปี
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

นโยบายในการกำหนดค่าตอบแทน/หลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

1. นโยบายกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีนโยบายในการกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมแก่กรรมการโดยพิจารณาเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยที่ค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนให้แก่ กรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ทั้งนี้ สำหรับค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย คณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำปี

2. ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2558 เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2558 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

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

โครงสร้างค่าตอบแทนคณะกรรมการในปี 2558

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

* กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการบริษัทรายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 2 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.98 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ตำแหน่ง	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)			
		กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
1. นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์	ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	600,000	500,000	40,000	1,140,000
2. นายณัฐวุฒิ ภาไพบรมย์	กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ	400,000	400,000	40,000	840,000

- ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหารรวม 12 รายเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 81.15 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน และโบนัส
- อนึ่ง นโยบายค่าตอบแทนกรรมการปี 2558 ข้างต้น ไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปี 2557

บุคลากรและการฝึกอบรม

ข้อมูลทั่วไป

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 3,925 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ และภูมิศาสตร์ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2558
นักบินและนักบินผู้ช่วย	456
ลูกเรือ	840
การดำเนินการภาคพื้นดิน	1,715
วิศวกรรม	287
การตลาด	32
สำนักงานใหญ่	70
อื่นๆ	525
รวม	3,925

ภูมิศาสตร์	ณ 31 ธันวาคม 2558
กรุงเทพฯ	2,867
ภูเก็ต	211
เชียงใหม่	252
อื่นๆ	595
รวม	3,925

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 อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อคิดเห็นดังกล่าวส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษานักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม

ในด้านนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับล่าง การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับล่างและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ข้อพิพาทด้านแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา

-ไม่มีข้อพิพาทแรงงานที่สำคัญในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา-

คำตอบแทนบุคลากร

คำตอบแทนรวมของพนักงาน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สำหรับปี 2558 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่พนักงานเนื่องจากตั้งแต่ 31 ธันวาคม 2554 พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ถูกโอนย้ายไปเป็นพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งหมด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย

สำหรับปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 3,074.61 ล้านบาท

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีพนักงานแล้ว

นโยบายในการพัฒนาบุคลากร

การฝึกอบรม

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ("BAC") ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมใน

รายงานประจำปี 2558

ประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือน (CAA) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้น นักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสรรหานักบินผู้มีประสบการณ์จากสายการบินอื่นๆ และคาดว่าจะต้องการนักบินรวมทั้งสิ้นประมาณ 550 คนภายในปี 2560

นักบินที่ได้รับการสรรหามาใหม่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งยังไม่ผ่านการฝึกอบรมเพื่อขับแบบของอากาศยานโดยเฉพาะจะต้องผ่านการฝึกอบรมดังกล่าวเสียก่อน ทั้งนี้ แบบของอากาศยานคือการจัดหมวดหมู่ที่อนุญาตให้นักบินคนหนึ่งขับอากาศยานแบบหนึ่งโดยเฉพาะ ปัจจุบันนักบินใช้ระบบจำลองการบินของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ซึ่งดำเนินการโดย Asian Aviation Centre of Excellence ซึ่งตั้งอยู่ในกรุงกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ Asian Aviation Centre of Excellence ในกัวลาลัมเปอร์ และที่สำนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนลูกเรือและนักบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหลักสูตรต่างๆ ครอบคลุมถึงวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉิน การปฐมพยาบาล การฝึกความคุ้นเคยในห้องโดยสารการบิน การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพและการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยานและทักษะด้านการขาย ทั้งนี้ องค์ประกอบด้านความปลอดภัยและกฎระเบียบของโครงการนี้ได้รับการรับรองจากกรมการบินพลเรือน

อนึ่ง ลูกเรือต้องพูดภาษาอังกฤษและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง เช่น การฝึกอบรมเกี่ยวกับการบริหารจัดการทรัพยากรขององค์กร การจัดการสินค้าอันตราย การรับมือผู้โดยสารที่ประพฤติตัวไม่เหมาะสม และหลักสูตรการระงับผู้ก่อการร้าย นอกจากนี้ ลูกเรือยังต้องเข้าร่วมหลักสูตรทบทวนความรู้ด้วยวิธีการปฏิบัติด้านความปลอดภัยในกรณีฉุกเฉินและการปฐมพยาบาลทุกปี

พนักงานภาคพื้นดิน

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

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

วิศวกร

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

รายละเอียดกรรมการ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

ตำแหน่ง ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 1 พฤศจิกายน 2555

อายุ 65 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต (ไฟฟ้าสื่อสาร) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- สถาบันวิทยาการพลังงาน รุ่น 1/2555
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท รุ่นที่ 9)
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 106/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 4515)
- Advance Management Program (AMP 153), Graduate School of Business Administration Harvard University

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สมาร์ทโฟล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บริษัทหลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล จำกัด (มหาชน)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอ ที อี
2555	รัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพลังงาน
2554 - 2555	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
2554	ที่ปรึกษา	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. ไทยคม
2552 - 2554	กรรมการ/ ประธานคณะกรรมการบริหาร	บมจ. ซีเอส ล็อกอินโฟ
2552 - 2554	กรรมการบริหาร	บมจ. แอดวานซ์ อินโฟร์ เซอร์วิส
2550 - 2554	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหารสายสื่อสารและธุรกิจใหม่	บมจ. ชิน คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. สมาร์ทโฟล
- บมจ. หลักทรัพย์ ไอ วี โกลบอล
- บจ. เอ ที อี

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ

เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายดิสร วัชโรทัย

ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 52 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาเอก สาขาบริหารการจัดการ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต
- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Director Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 92/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. คาราบาวกรุ๊ป
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ไทยประกันภัย
2554 - ปัจจุบัน	รองเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2543 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สุวรรณชาติ
2543 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บจ. โกลเด้น เฟลซ เมเนจเม้นท์
2544 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. มงคลชัยพัฒนา
2550	ผู้ช่วยเลขาธิการพระราชวัง	สำนักพระราชวัง
2542	ผู้อำนวยการกอง	สำนักพระราชวัง

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. ไทยประกันภัย
- บมจ. คาราบาวกรุ๊ป

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- สำนักพระราชวัง
- บจ. สุวรรณชาติ
- บจ. โกลเด้น เฟลซ เมเนจเม้นท์
- บจ. มงคลชัยพัฒนา

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์
ตำแหน่ง กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554
อายุ 51 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, USA
- ปริญญาตรี สาขาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 28/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Audit Committee Program (ACP) รุ่นที่ 4/2005 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Role of the Compensation Committee (RCC) รุ่นที่ 6/2008 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี่ โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ดีเวลอปเม้นท์ อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น โซนีส อะคาเดมี่
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. โอเอ็นที เอวิเอชั่น
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ดีเวลอปเม้นท์
2556 - ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. แมทซิ่ง แม็กซิโมซ์ โซลูชั่น
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. ฮีสเทิร์นควีซีน (ประเทศไทย)
2552 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคเอ็นแอนด์แอลโซซิเอทส์
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนต์
2545 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโคย์
2539 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. สปอร์ต โซโซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามเชียงใหม่
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
ปัจจุบัน	รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โลฟสโตล์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู น้อย
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มารีน
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค รุม
2551 - 2559	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค สยามสแควร์
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. คอมพิวเตอร์แอนด์คอนซัลแตนท์ เซอร์วิสเชส
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. พี เอส บิสซิเนส เทรดดิง
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. สยามซอนแก่น
2549 - 2557	กรรมการ	บจ. เอ็ม บี บิสซิเนส เทรดดิง
2546 - 2555	กรรมการตรวจสอบ	บมจ. ประสิทธิ์พัฒนา
2546 - 2555	กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการกำหนดคำตอบแทน	บจ. โรงพยาบาลพญาไท 1, 2, 3
2553	ประธานกรรมการปฏิบัติการ	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- บมจ. ฟินันซ่า
- บมจ. แมทซิ่ง แม็กซิโมซ์ โซลูชั่น

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี โฮลดิ้ง
- บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์
- บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
- บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
- บจ. เคพีเอ็น ดีเวลอปม็อง อคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น โซนิส อคาเดมี่
- บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน (ต่อ)

- บจ. เคพีเอ็น กอล์ฟ อคาเดมี่
- บจ. โอเอ็นที เอวิเอชั่น
- บจ. เคพีเอ็น ดีเวลอปม็อง
- บจ. เคพีเอ็น อคาเดมี่
- บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
- บจ. อีสเทิร์นควีน (ประเทศไทย)
- บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
- บจ. เคเอ็นแอนด์แอลโซซิเอตส์
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเมนท์
- บจ. สยามไคย
- บจ. สปอร์ต โซโซตี้
- บจ. เคพีเอ็นมิวสิค เชียงใหม่
- บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
- บจ. ซีบีเอ็นพี (ประเทศไทย)

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน (ต่อ)

- บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
- บจ. เคพีเอ็น ซากากุชิ
- บจ. สยามเชียงใหม่
- บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
- บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
- บจ. เค.พี.เอ็น.ทาวเวอร์
- บจ. เคพีเอ็น โลฟสโตล์
- บจ. ดู ดู น้อย
- บจ. เค พี เอ็น เทรดดิง
- บจ. เคพีเอ็น มารีน

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ
เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิด
ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท
- ไม่มี -

นายธรรพลฐ์ แบลเวิลด์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ 49 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 148/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 81/2009 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท) รุ่นที่ 13)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
44.00	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอคเซลเลนซ์ (ประเทศไทย)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอมเบิ้ล เวิร์ล
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แพชั่น เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูน่าประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. โอวอรี่ คอฟฟี่
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เวิร์ล เวเนเจอร์ส
2558	กรรมการ	บจ. ซี ทรู
2554 - 2557	กรรมการ	บจ. ดนตรีลีลาคาราบาว
2554 - 2556	กรรมการ	บจ. แพตตี้ แอนด์ แฟรไมม
2553 - 2556	กรรมการ	บจ. เจ เจ สยามพัฒนา
2549 - 2556	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย โก ฮอลิเดย์

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเมนต์
- บจ. แอคเซลเลนซ์ (ประเทศไทย)

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน (ต่อ)

- บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
- บจ. แอมเบิ้ล เวิร์ล
- บจ. แพชั่น เอเชีย
- บมจ. ทูน่าประกันภัย
- บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์
- บจ. โอวอรี่ คอฟฟี่

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน (ต่อ)

- บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
- บจ. เวิร์ล เวเนเจอร์ส

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นางภัทรา บุศราวาศ
ตำแหน่ง กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 23 กุมภาพันธ์ 2558
อายุ 47 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บัญชีมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภาควิชาการเงินและการบัญชี
- ปริญญาตรี บัญชีบัณฑิต พาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 177/2013 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0006	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - 2556	ผู้จัดการทั่วไป แผนกธุรกิจดนตรี	บมจ. บีอีซี เทโรเอ็นเตอร์เทนเมนต์
2553 - 2555	ผู้จัดการทั่วไป	บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนต์ (ประเทศไทย)
2536 - 2553	ประธานบริหารฝ่ายการเงิน	บจ. โซนี่ มิวสิค เอ็นเตอร์เทนเมนต์ (ประเทศไทย)

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ

เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 21 มิถุนายน 2550

อายุ 59 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท มหาบัณฑิต บริหารธุรกิจ สาขาธุรกิจต่างประเทศ มหาวิทยาลัยเกริก
- ปริญญาตรี รัฐประศาสนศาสตรบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมไฟฟ้า โรงเรียนนายเรืออากาศ
- วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปรอ. 5222)
- ประกาศนียบัตร Flying Safety Officers' Course of Royal Australia Airforce
- ประกาศนียบัตร เสนาธิการ ทหารอากาศ (ท.อ.) ผู้บังคับฝูงบิน รุ่นที่ 59 (ท.อ.) นายทหารนิรภัย รุ่นที่ 27 (ท.อ.) ครูการบิน นักบินลำเลียง ทำหน้าที่ต้นหน รุ่นที่ 5 และนักบินกองทัพอากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.16	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2554	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ

เกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายปรีชญา รัชมีธานินทร์

ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554

อายุ 57 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมเครื่องกล โรงเรียนนายเรืออากาศ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.53	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2557 - ปัจจุบัน	รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ
เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิด
ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
 วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554
 อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี สาขาวิทยาศาสตร์ State University of New York, USA
- อนุปริญญา สาขาวิทยาศาสตร์ Kemper Military College, Missouri, USA
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 144/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 12/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.48	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2547 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อีโคโนลอคซ์
2557 - 2558	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน

- ไม่มี -

กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. เดลวี โฮลดิ้ง
- บจ. อีโคโนลอคซ์

การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือ

เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิด

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท

- ไม่มี -

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ตำแหน่ง กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 13 ธันวาคม 2554
อายุ 50 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาตรี สาขาการตลาด มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 143/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- Financial Statement For Directors รุ่นที่ 11/2011 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.20	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท
- ไม่มี -	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย	- ไม่มี -

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2556
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นานเดส

ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 19 กันยายน 2546
อายุ 52 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Honorary Doctorate of Business Innovation, University Technology Malaysia (UTM)
- Accountancy and Finance, London School of Economics

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2546 – ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 – ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 – ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Director and Group Chief Executive Officer	AirAsia Berhad
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Investment Ltd.
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd.
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi IP Limited (formerly known as roKKi Media Limited)
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2557 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd.
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2555 – ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	Tune Ins Holdings Berhad
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Composites Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Limited
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd)
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Box Sdn Bhd
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Limited
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Asian Contact Centres Sdn Bhd
2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Due Voci LLC
2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd
2549 – ปัจจุบัน	Non Independent, Non Executive Director	AirAsia X Berhad
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money Sdn Bhd
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Talk Sdn Bhd
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Ltd.
2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Limited
2545 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Crunchtime Culinary Services Sdn Bhd

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2544 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2543 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd
2541 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Intellectual Property Protection Sdn Bhd
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2555 – 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2555 – 2557	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2555 – 2556	กรรมการ	Star Publications (Malaysia) Berhad
2554 – 2557	กรรมการ	Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd
2554 – 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2554 – 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co., Ltd.
2554 – 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2553 – 2557	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2552 – 2557	กรรมการ	1 Malaysia Racing Team Sdn Bhd
2552 – 2556	กรรมการ	Yayasan Satu Malaysia
2550 – 2557	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2549 – 2555	กรรมการ	Tune Sport Sdn Bhd

นายคามารุดิน บิน เมอรานัน
ตำแหน่ง กรรมการ (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)
 วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 12 พฤศจิกายน 2546
 อายุ 54 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- Master of Business Administration, (Finance) Central Michigan University
- Bachelor of Science degree, magna cum laude (Finance), Central Michigan University
- Diploma in Actuarial Science, University Technology MARA

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Investment Ltd.
2544 - ปัจจุบัน	Non-Independent, Executive Chairman	AirAsia Berhad
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	BIG Investments Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet International Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi Retail Ltd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	roKKi IP Ltd. (formerly known as roKKi Media Ltd.)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rokki Shop Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Think Big Digital Sdn Bhd
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money International Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Big Duty Free Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Moto Racing Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Global Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Educ8 Group Sdn Bhd
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Developments Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Rangers Stadium Development Ltd.
2556 - ปัจจุบัน	Non – Independent and Executive Chairman	Tune Ins Holdings Berhad
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	DCS Energy Sdn Bhd
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Epsom College Malaysia Sdn Bhd
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Bikes Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Cars Group Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Composites Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Enterprises Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Merchandising Ltd.
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Technology & Innovation Ltd.

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham (UK) Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	CaterhamJet Holdings Pte. Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterhamjet Malasia Sdn Bhd
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	EQ8 Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Holdings Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	The Queens Park Rangers Football & Athletic Club Ltd.
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Box Sdn Bhd
2554 – ปัจจุบัน	กรรมการ	QPR Asia Sdn Bhd (formerly known as Tune QPR Sdn Bhd)
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Caterham Ventures Sdn Bhd
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Dinato Racing Ltd.
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Kuala Lumpur Education City Sdn Bhd
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group.com Ltd.
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Studios Sdn Bhd
2553 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Tones Sdn Bhd
2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Due Voci LLC
2552 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Intrinsic Capital Management Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Aero Ventures Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Muncul Juara Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Pacific Gem Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Group Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Regional Services Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Service Sdn Bhd
2551 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Sofa Al Azhar Sdn Bhd
2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	New Haven Resort Sdn Bhd
2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels Sdn Bhd
2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Longhaul Sdn Bhd
2550 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Money 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
2549 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Yayasan Pendidikan Titiwangsa
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Dragonback Media Interactive Sdn Bhd
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Hotels.com Limited
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tuneasia.com Sdn Bhd
2548 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Wheatley Sdn Bhd
2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia (Mauritius) Ltd.
2547 – ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Go Holiday Sdn Bhd
2546 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Chestar Properties Sdn Bhd
2545 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Domeplex Consolidated Sdn Bhd
2544 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Persian Beauty Sdn Bhd

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2544 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Tune Air Sdn Bhd
2543 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Consulting & Trading Sdn Bhd
2543 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Corporation Sdn Bhd
2543 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Equity Sdn Bhd
2543 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Resources Sdn Bhd
2539 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Incam Global Sdn Bhd
2538 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Raindance Music Sdn Bhd
2538 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Red Podium Sdn Bhd
2536 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Meranun Sdn Bhd
2536 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Nescorp Resources Sdn Bhd
2534 – ปัจจุบัน	กรรมการ	Music Works Sdn Bhd
ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Inc.
ปัจจุบัน	Commissioner	PT Indonesia AirAsia
2555 – 2557	กรรมการ	Caterham Tech (M) Sdn Bhd
2554 – 2557	กรรมการ	Tune Live Sdn Bhd
2554 – 2556	กรรมการ	AirAsia Japan Co.,Ltd.
2554 – 2555	Non Independent, Non Executive Director and Member of Executive Committee	Malaysian Airline System Bhd
2552 – 2557	กรรมการ	1 Malasia Racing Team Sdn Bhd

นายธรรพลฐ์ แบลวิลล์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 19 กันยายน 2546
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นางภัทรา บุศรวงศ์

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2558
(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558

นายธรรพลฐ์ แบลวิลล์

ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

ตำแหน่ง รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายปรัชญา รัศมีธานินทร์

ตำแหน่ง รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นางภัทรา บุศรวงศ์

ตำแหน่ง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นาวาอากาศเอกสุพันธุ์ ปทุมวัฒน์
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557
อายุ 56 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- โรงเรียนเสนาธิการ ทหารอากาศ
- โรงเรียนนายทหารนิรภัยการบิน
- โรงเรียนนายทหารชั้นผู้บังคับฝูงบิน
- โรงเรียนนายเรืออากาศ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0041	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - ปัจจุบัน	ผู้ทดสอบภาคอากาศนักบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	ผู้ตรวจสอบผู้ประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2548 - ปัจจุบัน	ครูฝึกประจำหน้าที่ในอากาศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	รองผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายบัญญัติ หรรษกุล

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557
อายุ 48 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาควิชาภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต โรงเรียนนายเรืออากาศ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0031	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2557	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นางธิลภี พันธุมจินดา
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 3 มีนาคม 2557
อายุ 42 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท (บริหารทรัพยากรมนุษย์) Rutgers, The State University of New Jersey, U.S.A.
- ปริญญาตรี (รัฐศาสตร์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรบุคคล	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556	ผู้อำนวยการฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. แจนเซ่น-ซีแลก
2553 - 2556	ผู้จัดการอาวุโสฝ่ายทรัพยากรมนุษย์	บจ. จอห์นสัน แอนด์ จอห์นสัน (ไทย)

นายสุวิทย์ ศรีสารคาม
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 7 สิงหาคม 2557
อายุ 47 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- สถาบันการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - 2557	ผู้จัดการมูลนิธิไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2551 - 2555	ผู้จัดการฝ่ายความประทับใจลูกค้า	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2551	ผู้จัดการฝ่ายบริการผู้โดยสาร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นางสาววิชชุ กันตะเพิง
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 2 ตุลาคม 2557
อายุ 47 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาตรี คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
0.0024	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	นายสถานีกรุงเทพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายพิพัฒน์ คุณประสงค์
ตำแหน่ง ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
วันที่ได้รับการแต่งตั้ง 2 ตุลาคม 2557
อายุ 39 ปี

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท วิทยาศาสตรวิทยาการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตรวิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ) ¹	ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น ²
-	-

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/ บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2550 - 2557	ผู้จัดการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2546 - 2550	หัวหน้างานฝ่ายเทคโนโลยีและสารสนเทศ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

¹ รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

² ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย

การกำกับดูแล กิจการ

การกำกับดูแล กิจการ

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

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี

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

ในปี 2558 การปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการแต่ละหมวดของ บริษัท สามารถรายงานได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออก

เสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาลิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าสู่ข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง
- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำเสนอรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยไม่เปิดเผยนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานรับทราบและปฏิบัติตามไว้ในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน”

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลดทอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้น และการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

พนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้ง และโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด

บริษัทและบริษัทย่อย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทและบริษัทย่อย เคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อพนักงานปี 2558 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2558 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

คู่ค้า

บริษัทและบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสี่ยงต่อชื่อเสียงของบริษัทและบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหนี้

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญห

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่มีการดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม

บริษัทและบริษัทย่อย ส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2558 ปรากฏในหัวข้อ “ความรับผิดชอบต่อสังคม”

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

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

หมวดที่ 4 การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

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

คณะกรรมการตระหนักถึงความรับผิดชอบในการจัดทำรายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ตลอดจนสารสนเทศที่เสนอต่อผู้ถือหุ้นในรายงานประจำปี คุณลักษณะของรายงานทางการเงินรวมทั้งงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้มีการจัดทำตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการตรวจสอบบัญชีโดยผู้สอบบัญชีที่เชื่อถือได้และมีความอิสระดูแลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เลือกใช้นโยบายบัญชีอย่างเหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ จัดการดูแลให้รายงานทางการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นจริง และมีการเปิดเผยข้อมูลสำคัญเพียงพอครบถ้วนและเชื่อถือได้

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายใน เพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีกรอบพิจารณาพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณานุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท

2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมีใช้ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงคำตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขาธิการบริษัท ซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการซื้อขายหลักทรัพย์/ การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ (66) 2562 5700

โทรสาร (66) 2562 5705

Email: taa_investorrelations@airasia.com

Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ Analyst Meeting, Roadshow, Conference Call การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบ นักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและ ทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และ ผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย (Company Visit) เข้าพบผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินงานกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2557-2558 ดังนี้

กิจกรรม	กิจกรรม ในปี 2557 (จำนวนครั้ง)	กิจกรรม ในปี 2558 (จำนวนครั้ง)
Roadshow ต่างประเทศ	6	7
Roadshow ในประเทศ	7	9
Analyst meeting	4	4
Company Visit / Conference Call	44	54
ทาง e-mail / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
ร่วมกิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ เพื่อพบ นักลงทุน	2	4

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

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีภาวะความเป็นผู้นำและมีวิสัยทัศน์ โดยมุ่งมั่นที่จะให้สายการบินไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินราคาประหยัดชั้นนำในภูมิภาค เพื่อให้บริการผู้โดยสารในราคาคุ้มค่ามากที่สุด ผ่านการบริการที่มีคุณภาพ มีความน่าเชื่อถือและคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการ ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการซื่อสัตย์ปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

- กรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้
- มีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่คณะกรรมการ ก.ล.ต. ประกาศกำหนด
- กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นวันแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
- กรรมการบริษัทไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนี้ยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช ทั้งนี้ ให้นับรวม การถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษา ของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียน ตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช หรือ บริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวาง การใช้พิจารณาอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาตต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

(ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมาย เช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับ ตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือ หุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชี ซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการ มีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาต ต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการ เป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการ เกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เออีเอช บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เออีเอช และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการ มีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปีก่อนวันที่ยื่นคำขออนุญาต ต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการ ของ บมจ. เอเชีย เออีเอช ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัย กับกิจการของ บมจ. เอเชีย เออีเอช หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้น ส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละ หนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบ กิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เออีเอช หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยว กับการค้าเนินงานของ บมจ. เอเชีย เออีเอช

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศ คณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัท และข้อกำหนด ของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการ สรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและ ผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ใน หัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

คณะกรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เออีเอช ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวน กรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้เคียงที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3)

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ กรรมการที่จะต้องออกจากตำแหน่งในปีแรกและปีที่สองภายหลังจดทะเบียน

บริษัทนั้นให้จับสลากกัน ส่วนปีหลังๆ ต่อไปให้กรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

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

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (CEO) และไม่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้การถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัท อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นการละเมิดความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลการบริหารงานของคณะกรรมการบริหารและคณะอนุกรรมการอื่นๆ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้ ตลอดจนเป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน

นอกจากนี้บริษัทได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการบริษัท และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” 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 ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยเพื่อช่วยในการกำกับดูแลกิจการ คือ คณะกรรมการตรวจสอบมีจำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ตรวจสอบและช่วยในการกำกับดูแลการดำเนินการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยสมาชิกทุกท่านมีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และสำนักงาน ก.ล.ต และมีขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายละเอียดได้ระบุไว้ใน กฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยสมาชิกที่เป็นกรรมการอิสระ

จำนวน 3 ท่าน ทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสม สำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหา และกำหนดค่าตอบแทน”

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดทำนโยบายการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นลายลักษณ์อักษร โดยคณะกรรมการจะจัดให้มีการทบทวนนโยบายและการปฏิบัติตามนโยบายดังกล่าวเป็นประจำทุกปี นอกจากนี้ ภายหลังจากที่หุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนเป็น หลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะถือปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับต่างๆ ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ ประกาศกำหนด โดยจะเปิดเผย รายงานการกำกับดูแลกิจการไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการ ข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1)

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐาน จริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทและบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการ และพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนาม รับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทได้ เปิดเผยหลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทภายใต้ หัวข้อ “การพัฒนาเพื่อความยั่งยืน” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

ความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการ ป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่า การตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติใน กรรมการนั้นๆ

หากมีรายการที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์เกิดขึ้นที่เป็น ข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องนำเสนอต่อ ที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น พิจารณาอนุมัติ โดยให้ คณะกรรมการตรวจสอบพิจารณาความเหมาะสมอย่างรอบคอบเพื่อนำ

เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือที่ประชุม ผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี) ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องปฏิบัติตาม หลักเกณฑ์ของคณะกรรมการกำกับตลาดทุน สำนักงาน ก.ล.ต. และ/หรือ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไป ตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการ ตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบ ของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็น ลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติ งานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการ ควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดย ฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุม ภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการ ตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ต้นศิริวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุม ภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายใน และการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหาร ความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วน ได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบ ธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหาร ความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและฝ่ายบริหารจากทุกส่วนงานทำ หน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยง จากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแนะนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการ บริหารความเสี่ยงอย่างน้อยปีละครั้ง โดยรายละเอียดการบริหารความ เสี่ยงปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การบริหารความเสี่ยง”

รายงานของคณะกรรมการ

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

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยใช้คำถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2558 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่อง และทันเวลาต่อการประชุม

ทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

คำตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดคำตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณาถ้อยแถลงและเสนอคำตอบแทนของกรรมการในแต่ละปี เพื่อให้คณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป

โดยการกำหนดคำตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับ การจ่ายคำตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประโยชน์ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยคำตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งคำตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในรายงานประจำปี (Annual Report) และแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “โครงสร้างคำตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขาธิการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1. รวบรวมข้อมูลที่เป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2. จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3. จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ

กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการ ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลงานเป็นรายบุคคล (ประเมินตนเอง) เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการ และปรับปรุงการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม 6 หัวข้อดังนี้

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์

- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ
- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และเป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยมีเลขาธิการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

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

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

คณะกรรมการกำหนดให้มีแผนการสืบทอดตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ทั้งนี้ เพื่อรักษาความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายว่าการดำเนินงานของบริษัท จะได้รับการสานต่ออย่างทันทั่วทั้งที่

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณา กำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่แนวนโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงาน การถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2. ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
3. กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ต้องใช้ความระมัดระวังในการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชน และในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยจะพิจารณาโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น
4. ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใช้ข้อมูลภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขาย

ซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำให้ประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำการดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

คำตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอบีเอส จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2558 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาจำนวนเงินรวม 4.60 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 3.60 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ผู้สอบบัญชีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนของงานบริการอื่น ซึ่งได้แก่ การตรวจสอบเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ ให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาค่าบริการอื่นที่จ่ายให้แก่ สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด จำนวนเงิน 0.69 ล้านบาท ซึ่งเป็นค่าบริการของบริษัทและบริษัทย่อย และบริษัทไม่มีค่าใช้จ่ายในอนาคตก่อให้เกิดจากการตกลงที่ยังให้บริการไม่แล้วเสร็จในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชีฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตนเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

Our Greatest Achievement Is the Trust We Have Earned

2012-2015

The Best Cash Management Bank in Thailand
from The Alpha Southeast Asia

2010-2015

The Best Cash Management Bank in Thailand
from The Asian Banker



2015

The Best Payment Service
Provider in Thailand
from BOT Conference on Thailand's
Payment Awards 2015

2015

The Triple A Cash Management Bank in Thailand
The Triple A Trade Finance Bank in Thailand
from The Asset

2015

The Best Bank in Thailand
from The Alpha Southeast Asia

2015

The Best Local Trade Finance Bank In Thailand
from Global Trade Review

We are honored to receive our latest award for "Best Payment Service Provider in Thailand" in recognition of our e-Payment Services from the Bank of Thailand at the latest BOT Conference Thailand's Payment Awards for developing the best Digital Payment system in Thailand.

www.kasikornbank.com
K-BIZ Contact Center 02-8888822



KBank Live



KBank_Live



KBank Live



KBank Live

K CORPORATE BUSINESS

บริการทุกระดับประทับใจ



TAKE OFF WITH SHELL AVIATION

SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS
ARE OUR TOP PRIORITY

www.shell.com/aviation



ความรับผิดชอบต่อสังคม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการคนไทยมายาวนาน ผ่านบทพิสูจน์และได้รับความไว้วางใจจากคนไทยและสังคมไทยอย่างดี เราจึงพร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันกิจกรรมและโครงการที่เป็นประโยชน์ต่อสังคมในรูปแบบต่างๆ อย่างต่อเนื่องในทุกปี ครอบคลุมในทุกพื้นที่ทั่วประเทศ และพัฒนาก้าวเข้าสู่ความยั่งยืนยิ่งขึ้น โดยปี 2558 เรามุ่งเน้นในการส่งเสริมให้พนักงานของบริษัทมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ เพื่อให้เกิดความรู้สึกร่วมและสามารถต่อยอดความรับผิดชอบต่อสังคมในทุกมิติ

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้จัดทำนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งครอบคลุมการดำเนินงานและผ่านการดำเนินกิจกรรมโครงการต่างๆ ครอบคลุมหัวข้อดังต่อไปนี้



ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค
(ลูกค้า)



การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม



การร่วมพัฒนาชุมชน
และสังคม



การมีนวัตกรรมและเผยแพร่
นวัตกรรม



ความรับผิดชอบต่อพนักงาน



นโยบายค่าตอบแทนพนักงาน



นโยบายและแนวปฏิบัติด้าน
ทรัพยากรงานบริษัทฯ



นโยบายต่อต้านทุจริต
คอรัปชั่น

ความรับผิดชอบต่อผู้บริโภค (ลูกค้า)

ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงมุ่งมั่นดำเนินการภายใต้แนวคิด “บินคุ้ม คุณภาพครบ” ต่อเนื่องจากปี 2557 คือนอกจากการเป็นผู้นำสายการบินราคาประหยัดแล้ว บริษัทยังยึดมั่นกับ “คุณภาพบริการ” ที่ดีเลิศ โดยเฉพาะเรื่องความตรงต่อเวลา ใส่ใจความปลอดภัย เส้นทางบินหลากหลาย และพร้อมจะแสดงความรับผิดชอบต่อผู้บริโภคอย่างดีที่สุด โดยปี 2558 บริษัทได้รับเครื่องบินแอร์บัส A320 ใหม่ จำนวน 180 ที่นั่ง เพิ่มจำนวน 5 ลำ รวมเป็น 45 ลำ (สถานะสิ้นสุด ณ เดือนธันวาคม 2558) เข้าประจำการฝูงบิน ซึ่งล้วนเป็นเครื่องบินใหม่จากโรงงานแอร์บัสที่เมืองตุลูล ประเทศฝรั่งเศส จึงเชื่อมั่นได้ถึงมาตรฐานการผลิตที่มีมาตรฐานการยอมรับในระดับโลก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบซ่อมบำรุงอากาศยานและระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมให้แก่ทุกหน่วยงานที่

เกี่ยวข้อง ทั้งนักบิน ลูกเรือ วิศวกรอากาศยาน และพนักงานในทุกภาคส่วน การจัดฝึกอบรมให้พร้อมรับสถานการณ์ฉุกเฉิน รวมทั้งระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่น่าเชื่อถือ เพื่อให้มั่นใจว่าได้ปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมการบินอย่างเข้มงวด โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการควบคุมมาตรฐานสายการบินดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของบริษัทปีละ 2 ครั้ง และหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลจากประเทศอื่นๆ ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยเป็นประจำ

สำหรับด้านการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินถึงประโยชน์ของผู้บริโภคเป็นสำคัญ โดยมุ่งมั่นนำเสนอบริการที่ประหยัด น่าเชื่อถือ เป็นมิตร และตรงต่อเวลา โดยมีการควบคุมความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ในปี 2558 เที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตรา “ความตรงต่อเวลา” ติดอันดับต้นของเอเชียจากการจัดอันดับของ FlightStats ซึ่งเป็นการยืนยันถึงการทำงานอย่างเต็มประสิทธิภาพเพื่อผู้บริโภคทุกๆ คนอย่างดี



นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีระบบแจ้งการยกเลิกหรือเลื่อนเที่ยวบิน ให้ลูกค้าทราบผ่านทางอีเมล ข้อความสั้น (SMS) หรือโทรศัพท์ ลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อผ่านช่องทางเหล่านี้ได้ จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดภัยพิบัติหรือเหตุการณ์ไม่คาดฝัน อันส่งผลให้ไม่สามารถทำการบินได้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการดูแลผู้โดยสารตามมาตรฐานที่เหมาะสม อาทิ การจัดหาที่พัก อาหาร และบริการรถรับส่งมายังสนามบิน เพื่อให้แน่ใจว่าผู้โดยสารจะได้รับบริการที่พึงพอใจและเป็นธรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังให้ความสำคัญกับการสื่อสารอย่างชัดเจนถึงรูปแบบการดำเนินงานธุรกิจ โดยแจกแจงค่าบริการต่างๆ อย่างชัดเจนในทุกช่องทาง จัดจำหน่าย เพื่อให้ผู้บริโภคเข้าใจและสามารถเลือกใช้บริการที่ตรงกับความต้องการได้มากที่สุด ทั้งยังเพิ่มโอกาสให้ผู้บริโภคที่ไม่สามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศ เนื่องจากข้อจำกัดด้านราคา มีโอกาสใช้บริการจากบัตรโดยสารราคาพิเศษของรายการส่งเสริมการขายต่างๆ ที่มีอย่างต่อเนื่อง

การดูแลรักษาสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นสายการบินราคาประหยัดที่คำนึงถึงการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมและลดการใช้ทรัพยากรที่สิ้นเปลืองในทุกกระบวนการให้บริการ นอกจากนี้จะเป็นการบริหารจัดการต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพแล้ว เรายังตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมของประเทศและโลก ซึ่งเป็นเรื่องที่ทุกองค์กรควรตระหนักร่วมกัน

เริ่มตั้งแต่การเลือกใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งฝูงบิน ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการใช้พลังงานที่ประหยัดค่าน้ำมันและมีมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่บริษัท แอร์บัส เปิดตัวโครงการ “ชาร์คเลิท์” ซึ่งเป็นอุปกรณ์ที่ติดตั้งบริเวณปลายปีกรูปแบบใหม่ ที่ออกแบบด้วยหลักอากาศพลศาสตร์และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้การใช้เชื้อเพลิงลดลงอีกร้อยละ 3 เครื่องบินแอร์บัส A320 ลำใหม่ที่จะเข้าประจำการในฝูงบินของแอร์เอเชียได้ติดตั้งอุปกรณ์ “ชาร์คเลิท์” นี้ด้วย โดยเครื่องบินแอร์บัส A320 NEO ลำแรก ทางแอร์บัสคาดว่าจะส่งมอบให้กับสายการบินลูกค้าได้ในปี 2559

ด้านการให้บริการผู้โดยสารสายการบินแอร์เอเชียยังใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพให้เกิดประโยชน์สูงสุด เช่น ป้ายระบุสัมภาระเช็คอิน (Baggage

Identification Tag) ตามปกติแล้วจะมีความยาว 14-21 นิ้ว แต่สายการบินใช้ป้ายที่มีความยาวเพียง 10 นิ้ว ซึ่งเป็นการลดการใช้กระดาษและหมึกพิมพ์

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



สำหรับการบริการบนเที่ยวบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้วางนโยบายและกลยุทธ์เน้นให้ผู้โดยสารทำการสั่งจองอาหารและบริการล่วงหน้า (Pre-Book) ซึ่งนอกจากจะทำให้ผู้โดยสารเลือกบริการและอาหารที่หลากหลายได้ด้วยตนเองแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถจัดการนำอาหารและบริการอื่นๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงของผู้โดยสารขึ้นไปบนเที่ยวบิน ไม่จำเป็นต้องผลิตอาหารจำนวนมากหรือขนส่งอาหารจำนวนมากบนเที่ยวบิน ทำให้มีทรัพยากรที่เหลือใช้น้อยลง และลดน้ำหนักการบรรทุกของเครื่องบินซึ่งจะช่วยลดการใช้เชื้อเพลิงอีกด้วย

การร่วมพัฒนาชุมชนและสังคม

สำหรับการพัฒนาชุมชนและสังคมถือเป็นบทบาทที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากบริษัทดำเนินกิจการครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ เราจึงมีโอกาสร่วมกิจกรรมที่หลากหลายและเข้าถึง โดยสามารถแบ่งออกเป็นรูปแบบกิจกรรมต่างๆ ดังต่อไปนี้

การอนุรักษ์สืบสานศิลปวัฒนธรรมไทย

“ยุทธวัฒนธรรม แอร์เอเชีย”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สนับสนุนสวัสดิการการโดยสารเครื่องบินอย่างต่อเนื่องให้กับศิลปินแห่งชาติทุกสาขา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้ศิลปินแห่งชาติได้ปฏิบัติภารกิจในการเผยแพร่ศิลปวัฒนธรรมอันทรงคุณค่าของไทยให้ดำรงอยู่และสืบทอดไปยังเยาวชนไทยรุ่นต่อไป และเพื่อเป็นการสืบสานศิลปวัฒนธรรมของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มเยาวชนและการเผยแพร่วัฒนธรรมไทยไปสู่สาธารณชน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงต่อยอดสนับสนุนให้ยุทธวัฒนธรรมแอร์เอเชีย ที่ได้ผ่านค่ายอบรมและเรียนรู้วิชาชั้นครูจากศิลปินแห่งชาติได้เดินทางเผยแพร่การแสดงศิลปะพื้นบ้านบนเวทีทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ทั้งนี้ ยุวทูตวัฒนธรรมแอร์เอเชีย ได้ร่วมเดินทางเป็นตัวแทนประเทศไทย เพื่อเผยแพร่ศิลปะการแสดงพื้นบ้าน โดยความร่วมมือจากศิลปินแห่งชาติ และคณาจารย์จากหลักสูตรนาฏศิลป์และการละคร คณะมนุษยศาสตร์ และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี โดยตลอดปี 2558 ยุวทูตวัฒนธรรมแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมโครงการและกิจกรรมเผยแพร่ศิลปะการแสดงพื้นบ้านของไทยในระดับสากล เช่น งาน Thai Festival in Tokyo ระหว่างวันที่ 15-17 พฤษภาคม 2558 ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น โครงการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมไทยและอินโดนีเซีย ระหว่างวันที่ 3-6 มิถุนายน 2558 ณ เมืองบาห์ลี ประเทศอินโดนีเซีย และ งาน Thai Festival in Seoul 2015 ระหว่างวันที่ 28-30 สิงหาคม 2558 ณ กรุงโซล ประเทศเกาหลีใต้



การส่งเสริมและพัฒนากองท่องเที่ยวเชิงชุมชน

“โครงการ English on Air ห้องเรียนนางฟ้า ฝึกภาษา พัฒนาชุมชน”

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนากองท่องเที่ยวเชิงชุมชนที่นับวันจะได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติมากยิ่งขึ้นจึงจัดโครงการ English on Air เพื่อพัฒนามาตรฐานการใช้ภาษาอังกฤษในการท่องเที่ยวเชิงชุมชน โดยรูปแบบเป็นกิจกรรมการถ่ายทอดความรู้ทางภาษาอังกฤษเพื่อการท่องเที่ยวเชิงชุมชน โดยร่วมมือกับคณาจารย์สถาบันภาษาจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยออกแบบหลักสูตรการเรียนการสอนภาษาอังกฤษเพื่อการท่องเที่ยวเชิงชุมชน และมีอาสาสมัครตัวแทนพนักงานแอร์เอเชียจากทุกฝ่ายร่วมเป็นตัวกลางในสอนภาษาอังกฤษให้กับชาวชุมชน

การคัดเลือกชุมชนในการลงพื้นที่สอนภาษาอังกฤษ คัดเลือกจากชุมชนที่มีความพร้อมในการพัฒนาตัวเองให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงชุมชน ความพร้อมในการต้อนรับนักท่องเที่ยว และความต้องการกิจกรรมการพัฒนาภาษาอังกฤษ English on Air มีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการที่พักท้องถิ่น (Home Stay) ผู้ประกอบการรายย่อยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยวเชิงชุมชนในพื้นที่ มัคคุเทศก์ท้องถิ่นและเยาวชน โดยในปี 2558 ได้จัดกิจกรรมอย่างต่อเนื่องใน 3 พื้นที่ คือ บ้านหัวทุ่ง อ.เชียงดาว จ.เชียงใหม่ บ้านกู่กาสิงห์ จ.ร้อยเอ็ด และบ้านพรหมโลก จ.นครศรีธรรมราช

การส่งเสริมและสนับสนุนด้านการศึกษาของไทย

“โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย”

ตามเจตนารมณ์ที่มีความตั้งใจเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนาการศึกษาของเยาวชนไทย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) จัดกิจกรรมเพื่อส่งเสริมการศึกษาไทยภายใต้โครงการความรู้บินได้กับแอร์เอเชีย (Connecting our Wisdoms) เป็นปีที่ 2 ติดต่อกัน โดยมุ่งหวังให้กิจกรรมดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งในการรณรงค์และเสริมสร้างลักษณะนิสัยในการรักการอ่านให้กับเยาวชนไทย

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญในประเด็นปัญหาดังกล่าวและมีทรัพยากรที่มีความพร้อม จึงร่วมมือกับมูลนิธิหนังสือเพื่อไทย (Book for Thailand Foundation) ขนส่งหนังสือภาษาอังกฤษไปยังหน่วยงานหรือสถาบันการศึกษาที่มีความต้องการใน 10 จังหวัดทั่วประเทศ ภายในปี 2558 สายการบินแอร์เอเชียได้นำส่งหนังสือกว่า 70,000 เล่ม



การให้ความช่วยเหลือ กรณีเกิดเหตุภัยพิบัติ

กลุ่มสายการบินแอร์เอเชีย รวมทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมระดมเงินช่วยเหลือผู้ประสบภัยแผ่นดินไหวในเนปาลผ่านโครงการ “To Nepal With Love” โดยในประเทศไทยได้จัดโครงการระหว่างวันที่ 12 – 31 พฤษภาคม

2558 โดยผู้โดยสารของสายการบินแอร์เอเชียสามารถร่วมบริจาคเงินผ่านกล่องรับบริจาคบนทุกเที่ยวบินและสนามบินที่มีสายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการ ตลอดจนการดำเนินโครงการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถรวบรวมเงินบริจาคได้จำนวน 3,467,538.35 บาท และได้มอบเงินบริจาคให้กับสถานกาชาดไทยเพื่อส่งต่อความช่วยเหลือไปยังสถานกาชาดเนปาลเพื่อใช้บรรเทาความเดือดร้อนในด้านอาหาร น้ำ และยารักษาโรค

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจัดเที่ยวบินพิเศษเพื่อช่วยเหลือชาวเนปาล โดยการขนส่งบุคลากรและอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการช่วยเหลือและบรรเทาทุกข์ไปยังประเทศเนปาลอีกด้วย ซึ่งถือเป็นการเปิดโอกาสให้คนไทยร่วมทำความดีร่วมกันในฐานะเพื่อนมนุษย์

สนับสนุนการเดินทางและทริปพิเศษเพื่อเยาวชนในพื้นที่ห่างไกล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับหน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน ฐานทัพเรือสัตหีบ และการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สำนักงานจังหวัดระยอง จัดโครงการพาน้องท่องฟ้า ตอน พาน้องท่องฟ้า ล่องทะเลกับแอร์เอเชีย เปิดโอกาสให้เยาวชนอายุระหว่าง 12-15 ปี จำนวน 60 คนจากจังหวัดเชียงใหม่และอุดรธานี ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ห่างไกล โดยเปิดโอกาสให้เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการได้มีโอกาสขึ้นเครื่องบินเป็นครั้งแรก เพื่อเดินทางสู่สนามบินอู่ตะเภา พร้อมจัดกิจกรรมการทัศนศึกษาเพื่อให้เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการได้เรียนรู้ประวัติศาสตร์กองทัพเรือ ณ หน่วยบัญชาการนาวิกโยธิน ฐานทัพเรือสัตหีบ และทัศนศึกษาในแหล่งความรู้ของจังหวัดระยอง



เยาวชนที่เข้าร่วมโครงการทั้งหมดนั้นมีโอกาสได้เข้าศึกษาเรียนรู้หน่วยบินเรือหลวงจักรีนฤเบศร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เรียนรู้ประวัติศาสตร์ ณ พิพิธภัณฑ์ทหารนาวิกโยธิน เยี่ยมชมเรือรบหลวงจักรีนฤเบศร และทัศนศึกษาสถานที่สำคัญในด้านการเรียนรู้ของจังหวัดระยอง เช่น อนุสาวรีย์สุนทรภู่ โดยจัดระหว่างวันที่ 27-29 พฤศจิกายน 2558

การสนับสนุนด้านกีฬา

วงการกีฬาของประเทศไทยเติบโตอย่างต่อเนื่องในหลากหลายชนิดกีฬา บจ. ไทยแอร์เอเชีย รู้สึกภูมิใจที่ได้เป็นส่วนหนึ่งในการมอบโอกาสให้กับเยาวชนและนักกีฬาไทยสามารถมีประสบการณ์แข่งขันระดับนานาชาติได้มากขึ้น รวมทั้งการสนับสนุนทีมกีฬาในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การสนับสนุนสมาคมฟุตบอลแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ ในฐานะหน่วยงานหลักที่พัฒนางานการฟุตบอลของประเทศไทย รวมทั้งการสนับสนุนทีมฟุตบอลสโมสรต่างๆ ในไทยพรีเมียร์ลีกและดิวิชั่น 1 รวม 19 ทีม โดยการใช้ศักยภาพด้านการเดินทางขนส่งที่มีเส้นทางบินที่หลากหลายทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเป็นเครื่องมือสำคัญ ซึ่งทำให้นักกีฬาประหยัดเวลาในการเดินทาง รวมทั้งถนอมร่างกายในการแข่งขัน



- การสนับสนุนสมาคมกอล์ฟอาชีพแห่งประเทศไทย ในการทำหน้าที่ชนบทนักกีฬาไทย ทีมผู้ฝึกสอน และเจ้าหน้าที่สมาคมในการแข่งขันต่างๆ อย่างเต็มความสามารถ รวมทั้งการเป็นผู้สนับสนุนหลักการแข่งขันกอล์ฟเยาวชนแอร์เอเชีย รุ่นอายุไม่เกิน 14 ปี ต่อเนื่อง โดยเล็งเห็นในการพัฒนาเยาวชนเป็นกำลังสำคัญในการก้าวสู่ทีมชาติต่อไป
- การสนับสนุนนักกีฬาเยาวชนเทนนิส กับโครงการ “บินสู่ฝันกับแอร์เอเชีย ปีที่ 4” เพื่อส่งนักกีฬาดาวรุ่งเดินทางสู่ประเทศต่างๆ เก็บคะแนนสะสมระดับนานาชาติ โดยนักกีฬาที่ผ่านโครงการสามารถสร้างผลงานที่ดีเป็นที่น่าพอใจอย่างยิ่ง
- การสนับสนุนกีฬาแบดมินตัน โดยการสนับสนุน 2 สโมสรคือ “สโมสรบ้านทองหยอด” ซึ่งเป็นศูนย์พัฒนาเยาวชนแบดมินตันที่สร้างผลงานที่ต่อเนื่องในระดับนานาชาติ อาทิ น้องเมย์ รัชนก อินทนนท์ และ “สโมสร ที.ไทยแลนด์” เป็นต้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสนับสนุนในอีกหลากหลายชนิดกีฬา ทั้งในระดับท้องถิ่นระดับชาติและนานาชาติ อาทิ การแข่งขันเรือยาวประเพณี จังหวัดต่างๆ การวิ่งมาราธอน และการแข่งขันจักรยาน เป็นต้น

การสนับสนุนสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชน เพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในฐานะสายการบินที่ให้บริการครอบคลุมทั่วทุกภาคทั่วประเทศจึงพร้อมเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มช่องทางจำหน่ายสินค้าและผลิตภัณฑ์ชุมชนสู่นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติ โดยตลอดปี 2558 สายการบินได้นำสินค้าชุมชนจัดจำหน่ายบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่อง อาทิ กล้วยตากพลังงานแสงอาทิตย์เคลือบช็อกโกแลต จังหวัดพิษณุโลก โดยเราพร้อมนำผลิตภัณฑ์ชุมชนใหม่ๆ จัดจำหน่ายบนเครื่องบินอย่างต่อเนื่องใน

ปี 2559 ต่อไป อาทิ ผลิตภัณฑ์กาแฟเชอ จังหวัดตาก ซึ่งวางจำหน่ายบนเครื่องบินไทยแอร์เอเชียเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

การมีนวัตกรรมและเผยแพร่นวัตกรรม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถือเป็นสายการบินแห่งนวัตกรรมต่างๆ อย่างแท้จริง โดยมุ่งหวังเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และส่งเสริมประสิทธิภาพในการปฏิบัติการของสายการบินในหลากหลายรูปแบบ อาทิเช่น

- การเช็คอินด้วยตนเอง ผู้โดยสารไม่จำเป็นต้องเช็คอินหรือตรวจบัตรโดยสารเพื่อรับบัตรที่นั่งผ่านเคาเตอร์เช็คอินที่ท่าอากาศยาน แต่สามารถเลือกใช้บริการเช็คอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โทรศัพท์เคลื่อนที่ หรือตู้เช็คอินด้วยตนเอง (Check-in Kiosk) ซึ่งสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น
- การสั่งจองอาหารและบริการเสริมพิเศษล่วงหน้า ไม่เพียงแต่การซื้ออาหารที่จำหน่ายบนเที่ยวบิน แต่สายการบินยังมีเมนูอาหารที่หลากหลายมากกว่า 20 รายการ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเลือกได้ล่วงหน้าตั้งแต่ขั้นตอนการสำรองที่นั่งหรือล่วงหน้าก่อนการเดินทาง แตกต่างจากบริการอาหารบนเที่ยวบินทั่วไปที่อาจมีให้เลือกแค่ 2-3 รายการ นอกจากนั้นแล้วผู้โดยสารยังสามารถเลือกบริการพิเศษต่างๆ ได้ล่วงหน้าเช่น น้ำหนักกระเป๋าสัมภาระ การเลือกที่นั่งที่ต้องการ ตัวรถรับส่งจากสนามบินเข้าเมือง เป็นต้น



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

- บริการต่อเที่ยวบิน Fly Thru บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดบริการสำหรับผู้โดยสารที่ต้องการต่อเที่ยวบินที่ ท่าอากาศยานดอนเมือง จากเดิมที่ต้องซื้อบัตรโดยสารแบบจุดต่อจุด และต้องมีการรับกระเป๋าและเช็คอินใหม่ในระหว่างต่อเที่ยวบิน ด้วยบริการ Fly Thru ผู้โดยสารสามารถเลือกซื้อบัตรโดยสารจากต้นทางไปยังปลายทาง สองเที่ยวบินผ่านการต่อเที่ยวบินที่ดอนเมืองได้ในคราวเดียว และเมื่อเช็คอินก็สามารถรับบัตรที่นั่งทั้งสองเที่ยวบินและฝากสัมภาระครั้งเดียวเพื่อไปรับที่ปลายทางได้โดยสะดวก ทำให้การเดินทางเป็นเรื่องง่ายขึ้นสำหรับทุกคน



บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพนักงานทุกคนรู้สึกภูมิใจเป็นอย่างยิ่งในการได้เป็นส่วนหนึ่งเพื่อรับผิดชอบและตอบแทนสังคมอย่างต่อเนื่องตลอดปี 2558 บริษัทฯ ยังยืนยันในการเดินทางต่อไปเพื่อพัฒนากิจกรรมเพื่อสังคมที่สร้างความยั่งยืนยิ่งขึ้น เกิดการสร้างงาน สร้างอาชีพ กระจายรายได้ให้ท้องถิ่น รวมทั้งใช้ศักยภาพด้านการขนส่งทางอากาศให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่สังคมไทยที่เรารักตลอดไป

ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรับพนักงานเพิ่มอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตและการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน เพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและเปิดเส้นทางใหม่ 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

- การตรวจสอบสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุ การเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุดร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีพนักงานสมรส
- ตัวเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 16 แด้มต่อปี
- ตัวเครื่องบินส่วนตัว 90% จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดา มารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วย 4 โรคกลุ่มร้ายแรง ดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง และโรคไตวาย

การบริหารค่าจ้างและผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ เหมาะสมตามผลการปฏิบัติงานที่ผ่านกระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานตามความเหมาะสมของตำแหน่งงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอก และบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสมสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดจนไปถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กรได้แก่

- กิจกรรมเพื่อสังคม พนักงานเป็นอาสาสมัครในกิจกรรมต่างๆ อาทิ อาสาสมัครเพื่อลงไปช่วยเหลือพื้นที่ที่น้ำท่วม รวมถึงการบริจาคเงินและสิ่งของเพื่อช่วยเหลือครอบครัวพนักงานที่ประสบภัยทั้งภายในและต่างประเทศ การเป็นอาสาสมัครในชุมชน เช่น การสอนหนังสือเด็ก การอ่านหนังสือให้คนตาบอด การเป็นอาสาสมัครกู้ภัย เป็นต้น

- กิจกรรมครบรอบวันเกิดบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ



- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ การแข่งขันแบดมินตัน การแข่งขันฟุตบอล การแข่งขันกอล์ฟ เป็นต้น
- กิจกรรมกีฬาสีประจำปี พนักงานสามารถแสดงออกถึงความคิดสร้างสรรค์ ความมุ่งมั่นในการแข่งขันกีฬาสีและการประกวดกองเชียร์เพื่อฝึกความมีน้ำใจนักกีฬา การเรียนรู้ความเป็นผู้นำและผู้ตาม ตลอดจนไปถึงการให้อภัยกันระหว่างเพื่อนพนักงาน โดยประเภทกีฬาจะเน้นความสนุกสนาน การแก้ไขปัญหาเป็นทีม
- กิจกรรมงานเลี้ยงอาหารค่ำประจำปีและงานฉลองปีใหม่ เพื่อเป็นขวัญและกำลังใจแก่พนักงาน อีกทั้งเป็นการขอบคุณจากผู้บริหารและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่พนักงานได้ทำงานอย่างขยันขันแข็ง กิจกรรมงานเลี้ยงอาหารค่ำประจำปีและงานฉลองปีใหม่ยังเป็นการเปิดโอกาสให้พนักงานทั่วประเทศได้มีโอกาสพบปะสังสรรค์กันเพื่อสานความสัมพันธ์อันดีระหว่างพนักงานและผู้บริหาร



การพัฒนานุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนานุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น



ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

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

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

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

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

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

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายนิรภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำโครงการ Safety Always 2015 ซึ่งเป็นกิจกรรมที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behavior Based Safety) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัย พนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยในช่วงเริ่มกิจกรรม (เดือนมกราคม 2558) พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานคิดเป็นร้อยละ 97.27 และเมื่อสิ้นสุดโครงการในเดือนธันวาคม 2558 พฤติกรรมความปลอดภัยของพนักงานเพิ่มเป็นร้อยละ 99.77
- กิจกรรม “ทัก ชม เตือน” มุ่งเน้นให้พนักงาน หัวหน้างานทุกคนกล่าวชมเชยเมื่อพบการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย รวมถึงเตือนซึ่งกันและกันเมื่อพบการปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้หัวหน้างานและพนักงานร่วมกันหาแนวทางการแก้ไข ให้เกิดความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน เพื่อส่งเสริมวัฒนธรรมการทำงานอย่างปลอดภัย
- กิจกรรมการคัดเลือกพนักงานดีเด่นด้านความปลอดภัย (Safety Icons) เป็นกิจกรรมที่คัดเลือกพนักงานที่ปฏิบัติงานดีเด่นด้านความปลอดภัยในการทำงานเพื่อให้เป็นตัวอย่างที่ดีแก่พนักงานท่านอื่น
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Reporter) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ อุบัติการณ์เชิงรุก โดยในปี 2558 ที่ผ่านมาพนักงานได้รายงานอันตรายทั้งหมด 48 เรื่อง
- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็วเหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดของ ICAO ที่ประกาศใช้ล่าสุด
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การฝึกซ้อมรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน แบบบางส่วนร่วมกับสนามบินดอนเมือง (DMK-EMEX15) เป็นการฝึกซ้อมเพื่อรับมือสถานการณ์จริงและยกระดับการติดต่อ สื่อสาร ประสานงานระหว่างทีมตอบโต้เหตุฉุกเฉินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของสนามบินดอนเมือง
- การฝึกอบรมทีมผู้ช่วยเหลือพิเศษ (Special Assistance Team) เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการให้ความช่วยเหลือผู้โดยสารและญาติผู้โดยสาร กรณีเกิดสถานการณ์ฉุกเฉิน ทั้งการช่วยเหลือทางด้านกายภาพและการช่วยเหลือด้านจิตใจ
- การฝึกอบรมหลักสูตร เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับบริหาร, เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับเทคนิค และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างาน ให้กับพนักงานอย่างต่อเนื่อง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมดับเพลิงขั้นต้นสำหรับพนักงานภาคพื้น
- การฝึกอบรมปฐมพยาบาลเบื้องต้น และเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บ เพื่อลดความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายผู้บาดเจ็บไม่ถูกวิธี
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสมที่พนักงานได้รับ และการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2558 อยู่ที่ 0.47 ต่อ 1000 เที่ยวบินขาออก โดยสถิติการเกิดอุบัติเหตุ - อุบัติการณ์ดังกล่าวลดลงจาก ปี 2557 และ ปี 2556 ซึ่งอยู่ที่ 0.49 และ 0.65 ตามลำดับ

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2558 ที่ผ่านมามีบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัคร และสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มี

การจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน

- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติ ต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

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

คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับ ซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสม กับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัท โดยเฉพาะ หรือเพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีตามกฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

- คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย และกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
- คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุดและมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่อง แจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
- ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย
- หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

- กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
- เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสร้องเรียนเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
- ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อยในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
- 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. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรียไ้เงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน พึงหลีกเลี่ยงการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมีใช้ตัวเงินจากคู่ค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่ในเทศกาลหรือประเพณีนิยม แต่ต้องมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 บาท ในกรณีที่มิเหตุจำเป็นต้องรับของขวัญหรือทรัพย์สินอื่นใดในมูลค่าที่สูงกว่า 5,000 บาท ให้รายงานผู้บังคับบัญชาเพื่อดำเนินการตามความเหมาะสม
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจได้ เพื่อประโยชน์ในธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และพึงหลีกเลี่ยงการรับการเลี้ยงรับรองในลักษณะที่เกินกว่าเหตุความสัมพันธ์ปกติจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับบริษัทและบริษัทย่อย หรือจะเป็นคู่ค้าในอนาคต

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

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

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2558 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยกยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแผนทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยมีการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

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

การควบคุมภายในและ การบริหารจัดการความเสี่ยง

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้าน เพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัทเป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบและถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทและบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปอย่างถูกต้อง รัดกุม และเป็นไปตามที่ระเบียบกำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายใน ที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในซึ่งจะต้องรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นผู้ทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทและบริษัทย่อย

ในการประชุมคณะกรรมการครั้งที่ 1/2559 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่านเข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทในด้านต่าง ๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล โดยบริษัทได้จัดให้มีบุคคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวข้องกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2558 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวดวงพร ต้นศิริวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 10 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทและบริษัทย่อย จึงเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ

ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติ แต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงานเพื่อทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท

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 การบริหารความเสี่ยงครอบคลุมหัวข้อสำคัญดังนี้

หลักการและนโยบายการบริหารความเสี่ยงมีสาระสำคัญดังนี้

1. บจ. ไทยแอร์เอเชีย คำนึงถึงความเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักในการประกอบธุรกิจตั้งแต่การวางแผนกลยุทธ์และแผนธุรกิจ ตลอดจนการดำเนินธุรกิจประจำวัน โดยมีจุดหมายที่จะบริหารจัดการความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้และมีการใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ
2. การบริหารจัดการความเสี่ยงถือเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร โดยมีการสื่อสารและมอบหมายให้ผู้บริหารและพนักงานทุกคนให้ความสำคัญ ตลอดจนมีส่วนร่วมและเกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงในทุกขั้นตอน
3. ฝ่ายบริหารและพนักงานแต่ละหน่วยงานร่วมกันระบุความเสี่ยง ประเมินความเสี่ยง และวางแผนทางการจัดการความเสี่ยง อย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง
4. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและคณะกรรมการตรวจสอบจะมีการประเมินกรอบการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี และมีการจัดทำเป็นรายงานความเสี่ยง
5. การบริหารความเสี่ยงแต่ละขั้นตอนจะต้องมีการจัดทำอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร

กรอบการบริหารความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วย

1. หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ ต่อการบริหารความเสี่ยง ดังนี้
 - คณะกรรมการบริษัทและประธานเจ้าหน้าที่บริหารมีหน้าที่กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ รวมถึงกำหนดโครงสร้างสภาพแวดล้อม โดยรวมของบริษัทเพื่อสนับสนุนให้การบริหารความเสี่ยงดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่พิจารณาผลการประเมินความเสี่ยง แผนการบริหารความเสี่ยง และอนุมัติการดำเนินการตามแผนงาน
 - คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงมีหน้าที่กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พิจารณาและอนุมัติแผนบริหารความเสี่ยง จัดให้มีคณะทำงาน รวมทั้งวิเคราะห์ ประเมินผล จัดการติดตาม และรายงานอย่างเป็นระบบ สนับสนุนให้มีการแนะนำกระบวนการบริหารความเสี่ยงแก่หน่วยงานภายในต่างๆ ตลอดจนติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง โดยรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างสม่ำเสมอ

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

2. วัตถุประสงค์เพื่อสรุปหลักการและวิธีการที่ใช้โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการบริหารจัดการความเสี่ยงของตนเองโดยใช้ร่วมกับนโยบาย และกระบวนการบริหารความเสี่ยงเพื่อการระบุและการจัดการความเสี่ยง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานและการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
3. กระบวนการบริหารความเสี่ยงประกอบด้วย ขั้นตอนการกำหนดวัตถุประสงค์ เป้าหมาย และกลยุทธ์ ขั้นตอนการระบุความเสี่ยง ขั้นตอนการวิเคราะห์ความเสี่ยง ขั้นตอนการประเมินความเสี่ยง ขั้นตอนการจัดการความเสี่ยง และขั้นตอนการติดตามผลและรายงานความเสี่ยง

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

1. พิจารณาโดยตรงถึงลักษณะความเสี่ยงที่ประสพอยู่หรือคาดว่าจะประสพ โดยระบุเหตุการณ์หรือปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ทั้งที่อาจส่งผลกระทบ หรือที่เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ และระดับปฏิบัติการไว้อย่างเหมาะสม โดยพิจารณาแหล่งความเสี่ยง ตั้งแต่การดำเนินงานภายใน กฎหมาย สังคม การเมือง และสภาพแวดล้อมภายนอก และมอบหมายให้ทุกหน่วยงานระบุและจัดประเภทความเสี่ยงไว้อย่างเป็นระบบและครอบคลุมในทุกๆ กิจกรรมขององค์กร รวมทั้งคอยติดตามการเปลี่ยนแปลงและรายงานต่อผู้บริหารหรือผู้ที่เกี่ยวข้องให้รับทราบอยู่เสมอ
2. ประเมินความเสี่ยงโดยกำหนดหลักเกณฑ์ของการประเมินในแต่ละระดับไว้อย่างเหมาะสมทั้งในระดับองค์กรและระดับปฏิบัติการ ตลอดจนทำการประเมินในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ จัดระดับความเสี่ยงซึ่งพิจารณาทั้งจากความเสี่ยงที่ยอมรับได้และไม่สามารถยอมรับได้

ทั้งนี้ จะทำการประเมิน 2 ด้านคือ ผลกระทบต่อความเสียหายที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น และโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ความเสี่ยง โดยกำหนดระดับค่าของความเสี่ยงแบ่งออกเป็นระดับสูง กลาง หรือต่ำ

3. กำหนดกลยุทธ์การตอบสนองต่อความเสี่ยงในแต่ละระดับและในภาพรวม ได้แก่ การหลีกเลี่ยง การลด การโอนให้ผู้อื่น และการยอมรับความเสี่ยง เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการพิจารณาทางเลือกที่คุ้มค่าและมีประสิทธิภาพที่สุด โดยเลือกจัดการกับความเสี่ยงระดับสูงเป็นอันดับแรก เพื่อลดโอกาสและผลกระทบในภาพรวมที่จะเกิดเหตุการณ์นั้น
4. หัวหน้างานของแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่ควบคุม ประเมิน และติดตามผลของการบริหารความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ ตลอดจนทบทวนความเสี่ยงว่ามีด้านใดบ้างที่เพิ่มขึ้นหรือ

เปลี่ยนแปลงไป โดยจัดทำเป็นรายงานประเมินผลความเสี่ยงเสนอต่อผู้บริหารระดับสูงอย่างสม่ำเสมอ

5. คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงเป็นผู้ติดตามผลสำเร็จของการบริหารความเสี่ยง โดยพิจารณาจากแผนงานของฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบในปัจจุบันความเสี่ยงต่างๆ และผลของการวัดผลที่เชื่อถือได้ของการปฏิบัติงานตามแผนงาน และในการประชุมทุกครั้ง คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะกำหนดให้ฝ่ายบริหารที่รับผิดชอบรายงานผลการบริหารความเสี่ยง นอกจากนี้คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงจะนำเสนอผลการบริหารความเสี่ยงให้คณะกรรมการตรวจสอบได้รับทราบ

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557 สามารถสรุปได้ดังนี้

1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกับภายในในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบชำระค่าโดยสาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกับกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการชำระเงินสกุลต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB	3,287,360,724	2,720,329,210	<u>การกำหนดราคา</u> ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง
(3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรรานเดส และนาย ตามารูติน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอรรานเดส และนาย ตามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA	140,842,833	-	<u>การชำระเงิน</u> : ภายใน 30 วัน
		1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAI	184,123,680	40,669,951	<u>ลักษณะรายการในอนาคต</u> รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
		1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAX	204,266,032	-	
			54,621,092	-	
			726,029,652	-	
			710,181,439	-	
		1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - TAAX	9,146,025	-	
			9,146,025	-	

รายงานประจำปี 2558

2. รายการเงินครองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
				ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการเงินตรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ	2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAB ลูกหนี้ตรองจ่าย – AAB	467,754,403	175,900,768	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย บริษัทในกลุ่มที่ให้บริการเส้นทางบินในสนามบินนั้น เป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาด และส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย		2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน IAA ลูกหนี้ตรองจ่าย – IAA	354,706,978	99,165,278	
(3) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีการรวมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายตามารูติน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายตามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX		2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAX ลูกหนี้ตรองจ่าย – AAX	15,213,622	3,934,675	
(4) Thai AirAsia X (TAAX)	TAAX มีการรวมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายตามารูติน บิน เมอรานัน นายธรรพลฐ์ แบเลเวลด์ เป็นผู้ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 41 นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายตามารูติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX และ AAX ถือหุ้นใน TAAX ร้อยละ 49		2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน TAAX ลูกหนี้ตรองจ่าย – TAAX	26,029,914	6,266,028	
			2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน PAA ลูกหนี้ตรองจ่าย – PAA	10,386,424	147,325,410	
			2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAI ลูกหนี้ตรองจ่าย – AAI	12,102,608	-	
				63,980,371	287,924,016	
				51,701,243	-	
				4,262,995	-	
				4,335,942	-	
				84,613	-	
				85,071	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(5) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเด็นเดียวกัน	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – IAAX	48,393	-	
			48,395	-	
(6) AirAsia Inc. (PAA)	PAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 40 ทั้งนี้ PAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Tune Insurance ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย – Tune Insurance	8,520,107	-	
			8,520,107	-	
(7) PT Indonesia AirAsia X (IAAX)	เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดฟิลิปปินส์ ไกลในประเทศอินโดนีเซีย	2.9 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย – AAB	477,282,630	624,855,309	
			505,733,447	77,242,202	
		2.10 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย – IAA	29,324,991	535,871	
			37,662,103	11,385,683	
		2.11 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย – AAI	2,464,274	-	
		2.12 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย – AAX	7,153,151	1,620,750	
			6,443,711	-	

3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ		มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
				ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่เป็นดอกเบี้ยภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุดท้ายไม่เกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้				บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระ โดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	3.1 ดอกเบี้ยรับ: บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าว ชำระหนี้สุดท้ายช้ากว่ากำหนด				อัตราดอกเบี้ย: อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2557 และปี 2558
(3) AirAsia (India) Private Limited (AAI)	AAI เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB ดอกเบี้ยรับตั้งรับปลายงวด - AAB		- - -	3,474,759	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการเงินการกำกับดูแลและได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
(4) AirAsia X Berhad (AAX)	AAX มีกรรมกร่วมร่วมกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส และ นายคามาธุติน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี ฟรานซิส เพอร์นันเดส และนายคามาธุติน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	3.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับตั้งรับปลายงวด - IAA		2,428,781 - 12,120,810	4,817,108 - 10,808,427	
		3.1.3 ดอกเบี้ยรับจาก AAI ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI ดอกเบี้ยรับตั้งรับปลายงวด - AAI		1,520,462 - 1,506,600	- - -	
		3.1.4 ดอกเบี้ยรับจาก AAX ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAX ดอกเบี้ยรับตั้งรับปลายงวด - AAX		10,493,465 - 10,397,804	- - -	

4. ค่าเช่าเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง		ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
				ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 31 ลำ และ 28 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 และ 2557) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน	4,147,355,311	3,750,883,931	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต	
				การกำหนดอัตราค่าเช่า:		
ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือนอายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ.ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม				-	-	
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น – เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน				748,209,343	630,333,888	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
เจ้าหน้าที่เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน – AAM				-	-	ลักษณะรายการในอนาคต:
รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase						

5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia (Mauritius) Ltd. (AAM)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งไม่เป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน	1,527,210,017	1,502,123,611	เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
			การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:		
			ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐต่อเวลา/รอบการใช้ งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาคาดตลาดในอุตสาหกรรม		
			การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน		
			393,997,290		ลักษณะรายการในอนาคต:
					รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (BOOKING FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย AAB เข้าเป็นผู้ถือหุ้นในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ
		ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร	133,141,805	104,976,328	
		เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	61,126,350	10,078,034	
		การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร: อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา			
		การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน			
ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ					

7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินและเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินและเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก
		ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่สินค้าและอุปกรณ์ - AAB	244,699,899 63,542,936	228,167,100 22,913,613	
		การกำหนดราคาซื้อขาย: ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก			
		การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน			
		ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ			

8. ค่าบริหารจัดการ (ADMINISTRATIVE FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้บริการและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินงาน
		ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่การบริหารจัดการ - AAB	16,595,132 7,225,188	15,649,508 1,324,528	<u>การกำหนดราคาซื้อขาย:</u> ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
					การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
					<u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำไว้ และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

9. การเป็นส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม
		9.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB	-	-	<u>การกำหนดราคา:</u> ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยเป็นสัดส่วนตามสัดส่วนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ให้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
(2) PT Indonesia AirAsia (IAA)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย	9.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA	-	-	<u>การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน</u>
		พนักงานของ IAA	15,780,057	18,171,721	<u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวได้สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 30 กันยายน 2558

10.รายการส่วนแบ่งทางคฤ (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาบ้าน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งกำไรจากทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาซื้อขายความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มบริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่	1,298,054,586	312,406,466	การปันส่วนกำไร(ขาดทุน): กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัท ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้ น้ำมันตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
		ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน	748,646,841	160,002,199	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน AAB	17,961,650	16,406,400	
		สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน			รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

11.ค่าฝึกอบรมนักบิน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ AACOE	119,707,049	84,540,826	บจ. ไทยแอร์เอเชียใช้บริการศูนย์ฝึกอบรมนักบินของ AACOE ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ CAE ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินการด้านธุรกิจการบินของประเทศไทยขนาดใหญ่ ที่ตั้งอยู่ในประเทศมาเลเซีย การกำหนดราคา: อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าฝึกอบรมนักบิน	7,396,530	3,710,479	
		เจ้าหน้าที่ค่าฝึกอบรมนักบิน - AACOE			

12. ค่าเครื่องหนายการค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Berhad (AAB)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือผ่าน AirAsia Investment Limited ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหนายการค้าให้ AAB ค่าเครื่องหนายการค้า เจ้าหน้าที่ค่าเครื่องหนายการค้า - AAB	307,867,500 230,543,203	244,381,651 74,667,584	บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) <u>การกำหนดราคา:</u> ต้องชำระค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเป็นจำนวนเท่ากับร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ.ไทยแอร์เอเชียต่อปี <u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการค่าธรรมเนียมการจดทะเบียนยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) Tune Insurance Malaysia Berhad (TIMB)	TIMB มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายตามูดีน บิน เมอรานัน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสตราตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสตราตามโครงการ AirAsia Insure <u>การกำหนดราคา:</u> ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ Permpoonsub เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริการจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
(2) Permpoonsub Broker Co.,Ltd. (Permpoonsub)	Permpoonsub มีกรรมกรรร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายตามูดีน บิน เมอรานัน โดยนายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายตามูดีน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Tune Inc Holding Berhad ซึ่ง ถือหุ้นร้อยละ 49 ใน Permpoonsub	13.1 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ TIMB ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย 13.2 รายได้ค่าบริการจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ Permpoonsub ค่าเบี้ยประกันภัย รายได้ค่าบริการจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าเบี้ยประกันภัย	10,053,723 2,513,431 - 219,100,510 41,929,807 20,672,202	18,292,963 4,573,241 1,876,428 29,527,997 5,315,039 12,836,126	<u>การชำระเงิน:</u> ภายใน 30 วัน <u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

14. ค่าบริหารจัดการ (MANAGEMENT FEE)

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (AAV)	AAV เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 55	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) แก่ AAV	25,000,000	25,000,000	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินงาน การกำหนดราคาซื้อขาย: ค่าบริการจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าบริการจัดการ	-	-	
		เจ้าหน้าที่บริหารจัดการ - AAV	-	-	
			-	-	

15. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd. (AGSS)	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ AGSS โดยถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AGSS	AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัท	37,644,887	31,371,651	AGSS ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยเป็นส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ให้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน	-	-	
		การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ	12,428,723	3,865,822	
		เจ้าหน้าที่บริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ - AGSS	-	-	

16. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2558	ปี 2557	
(1) Think Big Digital Sdn Bhd. (TBD)	TBD เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50	TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย			TBD ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตัวเครื่องบินและบริการอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย
		การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้			การกำหนดราคา: อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	10,758,306	6,818,567	การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
		เจ้าหนี้ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - TBD	10,758,306	6,818,567	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้ำทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
		รายได้ค่าตัวโดยสาร	8,759,578	2,786,228	
		ลูกหนี้รายได้ค่าตัวโดยสาร	8,759,578	2,786,228	

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันดังกล่าวได้รับการพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่ารายการระหว่างกันดังกล่าวเป็นไปอย่างสมเหตุสมผล และจำเป็นเพื่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยรายการดังกล่าวเป็นการดำเนินธุรกิจปกติของบริษัท และเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าทั่วไป และพิจารณาถึงประโยชน์สูงสุดที่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับเป็นสำคัญ

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยจะพิจารณาความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ และคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าว

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

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

รายงาน คณะกรรมการตรวจสอบ ประจำปี 2558

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายอาร์ักษ์ ชลธารินทร์ เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายดิสร วัชรวิทย์ และนายณัฐวุฒิ เกาโบรมย์ เป็นกรรมการ และหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

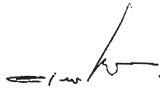
ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 3 ท่าน ทุกครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. สอบทานงบการเงินรายไตรมาสและงบการเงินประจำปี 2558 ร่วมกับผู้สอบบัญชีและผู้บริหารโดยสอบถามและให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อให้มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ และเป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลที่เพียงพอ เหมาะสม
2. ประเมินและสอบทานประสิทธิภาพและประสิทธิผลของระบบควบคุมภายใน การบริหารความเสี่ยง และระบบการตรวจสอบภายในของบริษัท ร่วมกับหน่วยงานตรวจสอบภายใน ผู้บริหาร และผู้สอบบัญชี
3. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบและกฎบัตรของหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติในปีที่ผ่านมาครบถ้วนตามที่ได้รับมอบหมาย และหน้าที่ความรับผิดชอบ รวมทั้งพิจารณาปรับปรุงให้มีความทันสมัยและเหมาะสมกับธุรกิจของบริษัท
4. สอบทานรายงานผลการตรวจสอบภายในแต่ละไตรมาสปี 2558 และติดตามให้มีการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของรายงานผลการตรวจสอบ เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผล
5. พิจารณาให้ความเห็นชอบแผนการตรวจสอบภายในประจำปี 2558 งบประมาณ บุคลากรของฝ่ายตรวจสอบภายใน และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบ โดยให้ฝ่ายตรวจสอบภายในรายงานผลตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ รวมทั้งพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายใน
6. สอบทานและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าวตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์

7. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและคำตอบแทนของผู้สอบบัญชี โดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของคำตอบแทน และความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อนายชาญชัย ชัยประสิทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760 นายขจรเกียรติ อรุณไพโรจน์กุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3445 และนายไพบูล์ ตันกุล ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4298 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยคำตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม
8. พิจารณาสอบทานให้บริษัทปฏิบัติตามว่าด้วยกฎหมายหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ รวมถึงนโยบายกำกับดูแลที่ดี โดยประสานงานกับผู้บริหารและหน่วยงานตรวจสอบภายใน

จากการปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าในปี 2558 บริษัทมีการจัดทำงานการเงินอย่างถูกต้อง เป็นไปตามมาตรฐานบัญชีที่รับรองทั่วไป มีการเปิดเผยสารสนเทศอย่างถูกต้องเพียงพอ ครบถ้วน และเชื่อถือได้ มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง มีการดูแลจัดการรายการที่เกี่ยวข้องกันด้วยความโปร่งใส ไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์และเป็นประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น รวมทั้งมีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างเพียงพอโปร่งใส และเชื่อถือได้



นายอาร์กัน ชลธารันนท์
ประธานกรรมการตรวจสอบ

รายงาน ความรับผิดชอบของ คณะกรรมการต่อรายงาน ทางการเงิน

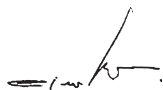
คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่อการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติดังมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์ คูเปอร์ส์ เอบีเอส จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติตามกฎหมาย และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง



นายอารักษ์ ชลธาร์นนท์
ประธานกรรมการ



นายธรรพลฐ์ แบลเวลด์
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

คำอธิบายและการวิเคราะห์ ผลการดำเนินงาน

บทสรุปผู้บริหาร

ภาพรวมเศรษฐกิจโลกในปี 2558 มีดังนี้ ในเดือนมกราคม 2559 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์เศรษฐกิจโลกในปี 2558 เติบโตอยู่ที่ร้อยละ 3.1 โดยเศรษฐกิจสหรัฐฯ เติบโตอย่างต่อเนื่องจากการบริโภคในประเทศที่เติบโต ขณะที่อัตราการว่างงานอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามเศรษฐกิจสหรัฐฯ ยังคงได้รับผลกระทบจากค่าเงินดอลลาร์ที่แข็งค่าขึ้นในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมและการส่งออกสินค้าลดลง เช่นเดียวกับเศรษฐกิจยูโรโซนที่ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องจากการใช้จ่ายภาครัฐที่เพิ่มขึ้นตามตลาดแรงงานที่ปรับตัวดีขึ้น แม้จะมีเหตุการณ์ก่อการร้ายในฝรั่งเศสช่วงเดือนพฤศจิกายน 2558 แต่ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจยูโรโซน ขณะที่เศรษฐกิจญี่ปุ่นกลับมาเติบโตในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปี จากการลงทุนภาคเอกชนและการบริโภคภายในประเทศที่ปรับตัวดีขึ้น สวนทางกับเศรษฐกิจจีนที่อยู่ในภาวะชะลอตัว โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมและการผลิต ส่งผลกระทบต่อความผันผวนอย่างรุนแรงในตลาดหุ้นจีนและการอ่อนค่าของค่าเงินหยวน สำนักงานสถิติแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้เปิดเผยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของจีนในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 6.9 แม้ว่าธนาคารกลางจีน (PBOC) จะประกาศมาตรการลดค่าเงินหยวน รวมถึงเร่งการลงทุนของรัฐบาลกลางจีนเพื่อช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจในประเทศ ทั้งนี้ราคาเฉลี่ยน้ำมันในตลาดโลกในปี 2558 ปรับตัวลงจากปีก่อนหน้าจากปัจจัยกดดันจากภาวะอุปทานน้ำมันดิบโลกที่ยังคงล้นตลาด

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เปิดเผยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยในปี 2558 อยู่ที่ร้อยละ 2.8 โดยภาพรวมเศรษฐกิจไทยในปี 2558 ขยายตัวในระดับต่ำ สาเหตุหลักมาจากภาคการส่งออกของไทยที่หดตัวลง เนื่องจากได้รับผลกระทบจากเศรษฐกิจจีนที่ชะลอตัว โดยราคาน้ำมันโลกที่ทรงตัวในระดับต่ำกดดันมูลค่าการส่งออกสินค้าที่เกี่ยวข้องกับราคาน้ำมัน อย่างไรก็ตาม รายได้ภาคการท่องเที่ยวยังคงเป็นรายได้หลักของประเทศไทย รวมถึงภาครัฐมีมาตรการกระตุ้นการใช้จ่ายใช้สอยของประชาชนในช่วงปลายปี 2558 เพื่อหนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในประเทศ

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยตั้งแต่เดือนมกราคม-ธันวาคม 2558 ขยายตัวร้อยละ 20 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยมีปัจจัยหนุนมาจากนักท่องเที่ยวจีนที่เติบโตถึงร้อยละ 71 ในขณะที่นักท่องเที่ยวจากภูมิภาคอื่นๆ เติบโตขึ้นเพียงเล็กน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารสายการบินไทยแอร์เอเชียตลอดปี 2558 อยู่ที่ 14.8 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ซึ่งสูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 ทั้งนี้ ในปี 2558 สายการบินไทยแอร์เอเชียได้เปิดเส้นทางบินใหม่ ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ เป็นจำนวน 12 เส้นทาง ประกอบด้วย กรุงเทพฯ(ดอนเมือง) สุราษฎร์ธานี ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และเบงกอลูร์ รวมทั้ง พัทยา(อู่ตะเภา) สุทนต์ขาง หนานหนิง มาเก๊า สิงคโปร์ อุดรธานี เชียงใหม่ และหาดใหญ่ นอกจากนี้สายการบินไทยแอร์เอเชียได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 5 ลำ ในปีนี้ ส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2558 สายการบินไทยแอร์เอเชียมีฝูงบินเป็นจำนวนทั้งสิ้น 45 ลำ เพิ่มขึ้น 5 ลำ จากช่วงเดียวกันของปีก่อน

ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2558 มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 1,078.5 ล้านบาท เติบโตเกินกว่าเท่าตัวจากปี 2557 ที่มีกำไรสุทธิอยู่ที่ 183.2 ล้านบาท โดยมีสาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่แข็งแกร่งที่ร้อยละ 81 ถึงแม้ว่าต้นทุนเชื้อเพลิงลดลงอย่างมีนัยสำคัญดังที่กล่าวมาข้างต้น อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานของบริษัทได้รับผลกระทบจากค่าเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเปรียบเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ

สรุปผลการดำเนินงาน

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

ผลประกอบการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2558 เป็นไปดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานในปี 2558 บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีรายได้จำนวน 29,507.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,151.8 ล้านบาท หรือร้อยละ 16 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน และมีกำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้มีจำนวน 2,566.4 ล้านบาท ส่งผลให้ในปี 2558 มีกำไรสุทธิส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่จำนวน 1,078.5 ล้านบาท คิดเป็นอัตรากำไรสุทธิที่ร้อยละ 3.7 และมีกำไรต่อหุ้นพื้นฐานอยู่ที่ 0.2224 บาท

กำไรเบ็ดเสร็จสำหรับปี 2558 ของส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่อยู่ที่ 1,091.3 ล้านบาท เป็นผลมาจากกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 29.2 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 5.8 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สินทรัพย์มีมูลค่า 52,826.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,324.7 ล้านบาท หรือร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน และมีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์อยู่ที่ร้อยละ 2.1 ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,336.6 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นจำนวน 1,333.7 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,988.1 ล้านบาท มาจากเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์-สิทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 2,182.8 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2558 บริษัทได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 2 ลำภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงมีการตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น ขณะที่เงินลงทุนระยะยาวลดลงจากเงินฝากประจำ 24 เดือน ที่จะถึงกำหนดภายในหนึ่งปี

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หนี้สินมีมูลค่า 24,743.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,257.4 ล้านบาท หรือร้อยละ 10 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 431.7 ล้านบาท มาจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี เพิ่มขึ้น 445.2 ล้านบาท และ 302.4 ล้านบาท

ตามลำดับ ขณะที่รายได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 599.0 ล้านบาท เป็นผลมาจากพฤติกรรม การจองบัตรโดยสารล่วงหน้าที่เปลี่ยนแปลงไป

- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,825.7 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจำนวน 1,657.4 ล้านบาท จากการรับเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเป็นจำนวน 2 ลำ ในปี 2558

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 28,083.2 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,067.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 4 เทียบจากสิ้นปีก่อน เป็นผลจากผลการดำเนินงานของงวด แม้ว่าบริษัทมีการประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลงวดตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม - 31 สิงหาคม 2558 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท เป็นจำนวนเงิน 485.0 ล้านบาท โดยเงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2558 รวมทั้งตั้งสำรองทางกฎหมายเป็นจำนวน 26.5 ล้านบาท ทั้งนี้ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่และส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม ณ สิ้น ปี 2558 เป็นจำนวน 20,142.4 ล้านบาท และ 7,940.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยมีอัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้นอยู่ที่ร้อยละ 5.4

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,007.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 882.8 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากเงินลงทุนระยะสั้นและยาวที่ลดลง ในขณะที่มีเงินสดจ่ายซื้อเครื่องบินเพื่อขยายฝูงบินและเงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น นอกจากนี้มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,529.1 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเงินปันผล เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,361.0 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 6,122.8 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2557 และ 2558 เป็นไปดังนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปี 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จำนวน 29,507.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 จากปี 2557 ที่เท่ากับ 25,355.5 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 22 มาอยู่ที่ 14.8 ล้านคน ในปี 2558 ซึ่งสูงกว่าปริมาณที่นั่งที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 19 จากช่วงเวลาเดียวกัน

ของปีก่อน ขณะที่อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น 1 จุด จากช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ร้อยละ 81 นอกจากนี้รายได้บริการเสริมในปี 2558 เท่ากับ 4,851.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 11 จากปี 2557 ส่วนใหญ่มาจากรายได้ค่าธรรมเนียมสัมภาระ รายได้ค่าธรรมเนียมบริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru) และรายได้จากการขายอาหารและของที่ระลึกให้แก่ผู้โดยสารบนเครื่องบินเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในปี 2558 ลดลงร้อยละ 3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน มาอยู่ที่ 1,667 บาทต่อคน อันเนื่องมาจากการยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2558 ทั้งนี้หากพิจารณาราคาค่าโดยสารเฉลี่ยไม่รวมค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในปี 2558 จะอยู่ที่ 1,628 บาทต่อคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 3 จากปี 2557 ที่ 1,583 บาทต่อคน

กำไรสุทธิสำหรับปี 2558 มีจำนวน 1,991.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2557 ที่มีกำไรสุทธิ เท่ากับ 335.3 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกที่ปรับตัวลงซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักหนุนผลการดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนน้ำมันคิดเป็นสัดส่วนหลักถึงร้อยละ 36 ของต้นทุนรวม แม้ว่าบริษัทมีต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้นจากการซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 2 ลำ รวมทั้งสิ้น 14 ลำ ณ สิ้นปี 2558 รวมถึงรับรู้ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงสุทธิเป็นจำนวน 204.8 ล้านบาท อันเนื่องมาจากค่าเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเปรียบเทียบกับเงินดอลลาร์สหรัฐฯ อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ต้นปี

กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี 2558 มีจำนวน 2,014.4 ล้านบาท เป็นผลกำไรจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจำนวน 29.2 ล้านบาท และภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจำนวน 5.8 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 สินทรัพย์มีมูลค่า 29,007.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 3,318.3 ล้านบาท หรือร้อยละ 13 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,310.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด เพิ่มขึ้นจำนวน 1,287.9 ล้านบาท
- (2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 2,008.3 ล้านบาท มาจากเครื่องบินส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์-สุทธิเพิ่มขึ้น จำนวน 2,202.7 ล้านบาท เนื่องจากในปี 2558 บริษัทได้รับเครื่องบินเพิ่มขึ้น 2 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน รวมถึงมีการตั้งสำรองค่าบำรุงรักษาเครื่องบินเพิ่มขึ้น ขณะที่เงินลงทุนระยะยาวลดลงจากเงินฝากประจำ 24 เดือน ที่จะถึงกำหนดภายในหนึ่งปี

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 หนี้สินมีมูลค่า 21,750.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,262.2 ล้านบาท หรือร้อยละ 12 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

- (1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้น 433.2 ล้านบาท มาจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้น 445.2 ล้านบาท และ 302.4 ล้านบาท ตามลำดับ ขณะที่รายได้รับล่วงหน้าลดลงจำนวน 599.0 ล้านบาท เป็นผลมาจากพฤติกรรม การจองบัตรโดยสารล่วงหน้าเปลี่ยนแปลงไป
- (2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้น 1,829.0 ล้านบาท สาเหตุหลักมาจากการรับเครื่องบินใหม่ภายใต้สัญญาเช่าทางการเงินเป็นจำนวน 2 ลำ ในปี 2558

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีมูลค่า 7,257.1 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 1,056.1 ล้านบาท หรือร้อยละ 17 เทียบจากสิ้นปีก่อน จากผลการดำเนินงานของงวด อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกาศจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลในอัตรา หุ้นละ 22 บาท เป็นจำนวนเงิน 958.2 ล้านบาท โดยเป็นปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2558 รวมถึงตั้งสำรองทางกฎหมายเป็นจำนวน 44.0 ล้านบาท

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนเงินกู้ยืมต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E ratio) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (Net Gearing ratio) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2558 เท่ากับ 1.93 เท่า และ 0.94 เท่า ตามลำดับ โดยบริษัทมีแผนบริหารจัดการทางการเงินให้อัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับต่ำกว่า 2 เท่า เพื่อรักษาระดับโครงสร้างเงินทุนให้แข็งแกร่งในสถานะที่ตลาดมีการแข่งขันสูง

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2558 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 3,005.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นกำไรจากการดำเนินงานในงวดนี้ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนจำนวน 882.8 ล้านบาท โดยส่วนใหญ่มาจากเงินลงทุนระยะสั้นและยาวที่ลดลง แม้ว่ามีเงินสดจ่ายซื้อเครื่องบินเพื่อขยายฝูงบินและเงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันเพิ่มขึ้น นอกจากนี้มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมจัดหาเงินจำนวน 2,572.9 ล้านบาท โดยเป็นเงินสดจ่ายเงินปันผล เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงินและดอกเบี้ยจ่าย ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 1,315.2 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นงวดอยู่ที่ 6,071.4 ล้านบาท

ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคต

ในเดือนมกราคม 2559 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) ได้ปรับลดคาดการณ์การเติบโตเศรษฐกิจโลกในปี 2559 ลดลงจากร้อยละ 3.6 มาอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ดังนั้นเพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจเกิดขึ้นซึ่งส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงดังต่อไปนี้

- 1) **ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย** เศรษฐกิจสหรัฐฯ โดยรวมในปี 2559 คาดจะเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จากสภาวะการเงินที่ยังคงอยู่ในเกณฑ์ปกติ กอปรกับอัตราการว่างงานที่อยู่ในระดับต่ำ ส่งผลให้ภาคการบริโภคขยายตัว อย่างไรก็ตามธนาคารกลางสหรัฐฯ (Fed) ยังคงมีแผนที่จะทยอยปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยอีกครั้งในปี 2559-2560 หลังจากที่ได้ประกาศปรับอัตราดอกเบี้ยนโยบายเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.25 เมื่อเดือนธันวาคม 2558 ที่ผ่านมา ดังนั้นบริษัทจึงลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยอันเนื่องมาจากหนี้สินจากการลงทุนซื้อเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าการเงิน โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยในสัญญาเป็นอัตราคงที่ รวมถึงพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินโดยทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (interest rate swap) กับสถาบันการเงินอย่างเหมาะสม โดยในปัจจุบันบริษัทมีโครงสร้างอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่เป็นสกุลเงินต่างประเทศอยู่ที่เพียงร้อยละ 7 ดังนั้น คาดอัตราดอกเบี้ยที่มีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นจะไม่ส่งผลกระทบต่อบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- 2) **ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ** บริษัทมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินต่างประเทศในสัดส่วนร้อยละ 60 อาทิ ค่าโดยสาร สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น ดังนั้นเพื่อเป็นการลดความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศทางบริษัทจึงได้มีการบริหารความเสี่ยงโดยให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด (Natural Hedge)
- 3) **ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง** ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกยังอยู่ในระดับต่ำแต่มีแนวโน้มฟื้นตัวในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2559 หลังจากทีในเดือนกุมภาพันธ์ 2559 กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC) และ กลุ่มผู้ผลิตน้ำมันนอกกลุ่มโอเปก (Non-OPEC) ได้จัดการเจรจา ณ ประเทศกาตาร์ โดยมีแผนสนับสนุนการจำกัดเพดานการผลิตน้ำมัน เพื่อสร้างเสถียรภาพทางด้านราคา อย่างไรก็ตามประเทศจีน ผู้นำเข้าน้ำมันรายใหญ่อันดับสองของโลก มีแนวโน้มความต้องการใช้น้ำมันลดลงจากสภาวะเศรษฐกิจในประเทศที่ยังชะลอตัว อาจส่งผลให้อุปทานน้ำมันในตลาดโลกยังอยู่ในระดับสูงตามที่กล่าวข้างต้น ดังนั้นบริษัทจึงติดตามสถานการณ์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมัน โดยมีการบริหารจัดการราคาน้ำมันอย่างต่อเนื่องเพื่อลดความเสี่ยงจากราคาน้ำมันที่อาจมีการผันผวน

ในอนาคต และมียุทธศาสตร์ป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Fuel Price Hedging) ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 บริษัทมีค่าเฉลี่ยต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานหลังทำการป้องกันความเสี่ยงสำหรับปี 2559 (Effective Fuel Costs) อยู่ที่ 53 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) คาดการณ์อัตราการขยายเศรษฐกิจไทยปี 2559 อยู่ที่ร้อยละ 3.3 โดยได้รับปัจจัยบวกหลักจากการลงทุนของภาครัฐ โดยเฉพาะการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจระยะสั้น ขณะที่ภาคการท่องเที่ยวจะยังคงเติบโตอย่างแข็งแกร่ง ทั้งนี้ในเดือนมกราคม 2559 กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาคาดว่าปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติที่จะเดินทางเข้าประเทศไทยในปี 2559 มีจำนวน 32 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.0 จากปีก่อนหน้า หนุนโดยการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจีนที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง และการเมืองในประเทศที่มีเสถียรภาพ โดยรัฐบาลจะเน้นยุทธศาสตร์การเติบโตของรายได้จากการท่องเที่ยวผ่านกลยุทธ์การสร้างคุณภาพการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน และยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ในไตรมาสที่ 1 ยังคงเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของประเทศไทย กอปรกับมีช่วงวันหยุดเทศกาลต่างๆ เช่น วันขึ้นปีใหม่ วันตรุษจีน และ วันมาฆบูชา เป็นต้น ซึ่งจะเพิ่มปัจจัยขับเคลื่อนจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและระหว่างประเทศให้เติบโตขึ้น ซึ่งคาดว่าปัจจัยสนับสนุนต่างๆ ข้างต้นจะส่งผลบวกต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

ในปี 2559 บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางเป้าหมายผู้โดยสารอยู่ที่ 16.9 ล้านคน โดยมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 82 และมีแผนรับเครื่องบินใหม่เป็นจำนวน 5 ลำ ซึ่งจะส่งผลให้ ณ สิ้นปี 2559 บริษัทจะมีจำนวนเครื่องบินทั้งสิ้น 50 ลำ โดย 1 ใน 5 ของเครื่องบินลำใหม่จะเป็นรุ่น NEO (New Engine Option) ซึ่งเป็นเครื่องบินที่ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงได้ถึงร้อยละ 15 และยังเป็นเครื่องบินที่ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมต่ำกว่ารุ่นอื่นๆ นอกจากนี้บริษัทได้วางกลยุทธ์ในการรุกฐานลูกค้าในตลาดประเทศอินเดียและในตลาดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) มากขึ้น ขณะที่ยังคงรักษาระดับฐานลูกค้าจากประเทศจีนให้อยู่ในสัดส่วนเดิม ซึ่งคาดแผนงานดังกล่าวจะช่วยลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาฐานลูกค้าหลักเฉพาะกลุ่ม และเป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้บริษัทมีเสถียรภาพด้านรายได้ที่มั่นคงต่อไป



บัตรเครดิต แอร์เอเชียธนาคารกรุงเทพ บัตรสำหรับคนชอบบิน



รับคะแนนสูงสุดถึง 3 เท่า* ให้คุณบินฟรีได้เร็วขึ้น และบินได้ง่ายขึ้นกับการผ่อน 0% 3 เดือน*

สมัครบัตรวันนี้ - 31 ธ.ค. 2559 แลใช้จ่ายผ่านบัตรตั้งแต่ 5,000 บาท ใน 1 รอบบัญชีแรก
รับคะแนน BIG Points 5,000 คะแนน** เพื่อนำไปแลกเที่ยวบิน W5



AirAsia

Lowest fares @ airasia.com

AirAsia

**ข้อกำหนด และเงื่อนไขโปรโมชั่นสมัครบัตร

• ให้สิทธิ์ผู้สมัครบัตรหลักเป็นผู้สมัครบัตรรายใหม่ (New Customer) คือไม่เคยถือบัตรเครดิตธนาคารกรุงเทพมาก่อน หากเคยถือและได้ยกเลิกไปแล้ว ต้องยกเลิกแล้วไม่น้อยกว่า 1 ปี • หากสมัครบัตรเครดิตพร้อมกันหลายประเภท ธนาคารจะนับยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตแอเซีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพเท่านั้น และนับยอดใช้จ่ายผ่านบัตรหลักและบัตรเสริมรวมกัน • ต้องเป็นรายการใช้จ่ายซื้อสินค้า / บริการจากร้านค้าและสถานที่บริการที่มีการเรียกเก็บเท่านั้น ไม่รวมรายการเบิกถอนเงินสดล่วงหน้า การซื้อหน่วยลงทุน การชำระค่าประกัน การชำระค่าธรรมเนียมทุกประเภท ค่าปรับ และดอกเบี้ยจากการใช้บัตร • คะแนน BIG Points ไม่สามารถโอนเป็น Thank you points แลกของสมนาคุณของธนาคารหรือเงินสดได้ และไม่สามารโอนคะแนนให้สมาชิกบัตรอื่นของธนาคารกรุงเทพได้ • ผู้ถือบัตรจะได้รับคะแนน BIG Points ภายใน 60 วัน นับจากวันที่ผู้ถือบัตรได้ใช้จ่าย ผ่านบัตรตามเงื่อนไขของธนาคาร • ผู้ถือบัตรต้องคงสภาพเป็นสมาชิกบัตรเครดิต และไม่ผิดชำระต่อระยะเวลาการส่งเสริมการขาย • เส้นทางและระยะเวลาของเที่ยวบินฟรี เป็นไปตามเงื่อนไขที่สายการบินแอเซียกำหนด • ผู้ถือบัตรต้องสำรองที่นั่งล่วงหน้า และอาจไม่มีให้บริการในช่วง ที่มีอัตราการเดินทางสูง • ผู้ถือบัตรจะต้องชำระค่าใช้จ่ายอื่นๆ ของเที่ยวบินฟรีด้วยบัตรเครดิตแอเซีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ • ธนาคารสงวนสิทธิ์ในการเปลี่ยนแปลงโปรโมชั่นตามความเหมาะสม โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า • กรณีมีข้อโต้แย้ง การตัดสินใจของคณะ กรรมการธนาคารถือเป็นที่สุด

สมัครบัตรได้ที่ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และธนาคารกรุงเทพ ทุกสาขา โทร. 0 2638 4000 กด 181 www.bangkokbank.com/creditcard

*โปรดศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมจากสื่อประชาสัมพันธ์อื่น

งบการเงิน

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

31 ธันวาคม 2558

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวมและงบแสดงฐานะการเงินเฉพาะบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 และงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมและงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเฉพาะบริษัท งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นเฉพาะบริษัท และงบกระแสเงินสดรวมและงบกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญและหมายเหตุเรื่องอื่นๆ

ความรับผิดชอบของผู้บริหารต่องบการเงิน

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำและการนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชี

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณ รวมถึงวางแผนและปฏิบัติตามตรวจสอบเพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการตรวจสอบเพื่อให้ได้มาซึ่งหลักฐานการสอบบัญชีเกี่ยวกับจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน วิธีการตรวจสอบที่เลือกใช้ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของผู้สอบบัญชี ซึ่งรวมถึงการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญของงบการเงินไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ในการประเมินความเสี่ยงดังกล่าว ผู้สอบบัญชีพิจารณาการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและการนำเสนองบการเงินโดยถูกต้องตามที่ควรของกิจการ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบที่เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อประสิทธิภาพของการควบคุมภายในของกิจการ การตรวจสอบรวมถึงการประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีที่จัดทำขึ้นโดยผู้บริหาร รวมทั้งการประเมินการนำเสนองบการเงินโดยรวม

ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความเห็น

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงินรวมและฐานะการเงินเฉพาะบริษัทของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และของเฉพาะของบริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 และผลการดำเนินงานรวมและผลการดำเนินงานเฉพาะบริษัท และกระแสเงินสดรวมและกระแสเงินสดเฉพาะบริษัทสำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน



ชาญชัย ชัยประสิทธิ์

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 3760

บริษัท ไพร์ชวอเตอร์เฮาส์เพอร์ส เอบีเอเอส จำกัด

กรุงเทพมหานคร

25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

รายงานประจำปี 2558

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	6,122,814,644	4,789,064,903	51,437,734	5,632,235
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		358,741,649	6,109,410	-	-
เงินลงทุนระยะสั้น	8	1,109,230,126	1,492,718,615	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	9	-	10,480,236	-	-
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	10	439,190,726	631,014,664	-	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.4	326,208,917	68,162,932	-	-
สินค้าคงเหลือ		94,033,284	96,845,864	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		315,699,793	270,989,534	928,847	967,691
ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ - สุทธิ		-	86,822,474	-	-
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		63,283,980	40,339,352	1,563,891	901,695
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		8,829,203,119	7,492,547,984	53,930,472	7,501,621
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกัน		6,441,435	171,192,685	-	-
เงินลงทุนระยะยาว	11	13,291,300	1,299,268,100	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	12	-	-	3,067,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	27.6	1,066,380,311	-	-	-
เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ	13	18,216,068,951	16,033,305,083	17,401	24
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ	14	14,868,493,040	14,867,983,340	1	1
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	18	-	-	1,404,795	2,201,186
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	16	1,001,821,169	812,677,583	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		43,997,322,009	42,009,252,594	3,068,536,567	3,069,315,581
รวมสินทรัพย์		52,826,525,128	49,501,800,578	3,122,467,039	3,076,817,202

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	หมายเหตุ	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เจ้าหนี้การค้า		335,807,004	175,170,833	-	-
เจ้าหนี้อื่น		194,558,325	192,155,392	-	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	27.5	917,878,501	472,709,254	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		4,030,229,013	4,629,227,573	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		1,516,586,327	1,372,431,680	1,556,800	1,000,000
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน					
ที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	17	1,261,443,422	959,006,292	-	-
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		39,983,783	64,050,869	748,738	2,723,961
รวมหนี้สินหมุนเวียน		8,296,486,375	7,864,751,893	2,305,538	3,723,961
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน	17	12,775,395,312	11,117,961,859	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	18	3,502,537,265	3,345,639,796	-	-
ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน	20	168,945,620	157,547,925	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		16,446,878,197	14,621,149,580	-	-
รวมหนี้สิน		24,743,364,572	22,485,901,473	2,305,538	3,723,961

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)				
ส่วนของผู้ถือหุ้น				
ทุนเรือนหุ้น				
ทุนจดทะเบียน				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท				
	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
หุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น				
มูลค่าที่ได้รับชำระแล้ว หุ้นละ 0.1 บาท				
21	485,000,000	485,000,000	485,000,000	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	21	2,599,808,274	2,599,808,274	2,599,808,274
กำไร (ขาดทุน) สะสม				
จัดสรรแล้ว				
ทุนสำรองตามกฎหมาย				
23	26,510,386	-	26,510,386	-
ยังไม่ได้จัดสรร				
	17,031,066,832	16,449,402,593	8,842,841	(11,715,033)
รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทใหญ่				
	20,142,385,492	19,534,210,867	3,120,161,501	3,073,093,241
ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม				
	7,940,775,064	7,481,688,238	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น				
	28,083,160,556	27,015,899,105	3,120,161,501	3,073,093,241
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น				
	52,826,525,128	49,501,800,578	3,122,467,039	3,076,817,202

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
รายได้จากการขายและการให้บริการ	24	29,507,305,473	25,355,514,917	25,000,000	25,000,000
ต้นทุนขายและการให้บริการ		(25,315,075,228)	(23,707,654,246)	-	-
กำไรขั้นต้น		4,192,230,245	1,647,860,671	25,000,000	25,000,000
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		-	126,024,280	-	-
รายได้อื่น		956,277,752	793,763,630	528,001,129	604,803
กำไรก่อนค่าใช้จ่าย		5,148,507,997	2,567,648,581	553,001,129	25,604,803
ค่าใช้จ่ายในการขาย		(1,493,977,009)	(1,180,060,295)	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		(883,380,720)	(744,837,116)	(21,997,008)	(16,267,696)
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน		(204,759,134)	-	-	(8,172)
กำไรก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้		2,566,391,134	642,751,170	531,004,121	9,328,935
ต้นทุนทางการเงิน		(457,068,503)	(312,758,626)	-	-
กำไรก่อนภาษีเงินได้		2,109,322,631	329,992,544	531,004,121	9,328,935
ภาษีเงินได้	19	(151,062,286)	1,279,965	(796,391)	2,201,186
กำไรสุทธิสำหรับปี		1,958,260,345	331,272,509	530,207,730	11,530,121
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
การวัดมูลค่าใหม่ของภาระผูกพัน					
ผลประโยชน์พนักงาน	20	29,175,913	11,685,182	-	-
ภาษีเงินได้เกี่ยวกับองค์ประกอบของ					
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	19	(5,835,183)	(2,337,036)	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		23,340,730	9,348,146	-	-
กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		1,981,601,075	340,620,655	530,207,730	11,530,121
การแบ่งปันกำไรสุทธิ					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		1,078,476,693	183,181,769	530,207,730	11,530,121
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		879,783,652	148,090,740	-	-
		1,958,260,345	331,272,509	530,207,730	11,530,121
การแบ่งปันกำไรเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของบริษัทใหญ่		1,091,314,095	188,323,249	530,207,730	11,530,121
ส่วนที่เป็นของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		890,286,980	152,297,406	-	-
		1,981,601,075	340,620,655	530,207,730	11,530,121
กำไรต่อหุ้น					
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน	26	0.2224	0.0378	0.1093	0.0024

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม					
		ส่วนของผู้ถือหุ้นบริษัทใหญ่		กำไรสะสม			
หมายเหตุ	ทุนที่ออก และชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	จัดสรรแล้ว	รวมส่วนของ		ส่วนได้เสียที่ไม่มี	รวมส่วนของ
				- ทุนสำรอง	ผู้ถือหุ้น		
			ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	บริษัทใหญ่	อำนาจควบคุม	ผู้ถือหุ้น
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557 กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	485,000,000	2,599,808,274	-	16,261,079,344	19,345,887,618	7,329,390,832	26,675,278,450
	-	-	-	188,323,249	188,323,249	152,297,406	340,620,655
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557		485,000,000	2,599,808,274	-	19,534,210,867	7,481,688,238	27,015,899,105
ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 กำไรเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	485,000,000	2,599,808,274	-	16,449,402,593	19,534,210,867	7,481,688,238	27,015,899,105
	-	-	-	1,091,314,095	1,091,314,095	890,286,980	1,981,601,075
เงินปันผลจ่าย	-	-	-	(483,139,470)	(483,139,470)	(431,200,154)	(914,339,624)
ทุนสำรองตามกฎหมาย	-	-	26,510,386	(26,510,386)	-	-	-
ยอดคงเหลือปลายปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558		485,000,000	2,599,808,274	26,510,386	20,142,385,492	7,940,775,064	28,083,160,556

งบประมาณเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

งบการเงินเฉพาะบริษัท					
		กำไร (ขาดทุน) สะสม			
		จัดสรรแล้ว			
		- ทุนสำรอง			
หมายเหตุ	ทุนที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้น	ตามกฎหมาย	ยังไม่ได้จัดสรร	รวม
	485,000,000	2,599,808,274	-	(23,245,154)	3,061,563,120
	-	-	-	11,530,121	11,530,121
	485,000,000	2,599,808,274	-	(11,715,033)	3,073,093,241
	485,000,000	2,599,808,274	-	(11,715,033)	3,073,093,241
	-	-	-	530,207,730	530,207,730
22	-	-	-	(483,139,470)	(483,139,470)
23	-	-	26,510,386	(26,510,386)	-
	485,000,000	2,599,808,274	26,510,386	8,842,841	3,120,161,501
	ยอดคงเหลือต้นปี ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558				

หมายเหตุประกอบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและการเงินเฉพาะบริษัท

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,109,322,631	329,992,544	531,004,121	9,328,935
รายการปรับปรุง				
ค่าเสื่อมราคา	13 1,122,269,061	817,881,659	4,123	-
ค่าตัดจำหน่าย	14 4,631,730	5,741,679	-	-
ค่าตัดจำหน่ายค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	401,538,669	122,861,382	2,029,582	2,206,571
ขาดทุนจากการด้อยค่า	19,805,773	-	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายและ				
ตัดจำหน่ายส่วนปรับปรุงอาคารเช่า อุปกรณ์	1,508,043	(255,597)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงาน	20 42,178,576	36,235,647	-	-
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน	682,138,882	48,254,196	-	8,172
กำไรสุทธิจากการปรับมูลค่ายุติธรรม				
ของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	9 (27,192)	(13,359,792)	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	457,068,503	312,758,626	-	-
รายได้ดอกเบี้ยรับ	(118,614,404)	(168,309,331)	(6,856)	(14,616)
รายได้เงินปันผลรับ	-	-	(527,022,166)	-
	4,721,820,272	1,491,801,013	6,008,804	11,529,062
การเปลี่ยนแปลงของสินทรัพย์และหนี้สินดำเนินงาน				
- ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	98,791,358	91,388,290	-	-
- ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(258,718,313)	23,297,623	-	-
- สินค้าคงเหลือ	(16,993,193)	(6,635,245)	-	-
- ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	(446,248,928)	(49,963,429)	(1,990,738)	(2,255,875)
- ภาษีมูลค่าเพิ่มค้างรับ	86,822,474	(8,135,824)	-	-
- สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(16,327,056)	5,387,237	99,190	(889,355)
- เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	27.6 (1,066,380,311)	-	-	-
- สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น	(189,143,586)	4,970,057	-	-
- เจ้าหนี้การค้า	160,636,171	22,219,341	-	-
- เจ้าหนี้อื่น	2,402,933	68,022,753	-	-
- เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	447,153,960	(34,120,961)	-	-
- รายได้รับล่วงหน้า	(598,998,560)	330,064,124	-	-
- ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	82,952,653	(33,840,419)	556,800	555,624
- หนี้สินหมุนเวียนอื่น	(24,067,086)	31,566,572	(1,975,223)	(5,396,636)

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
เงินสดได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	2,983,702,788	1,936,021,132	2,698,833	3,542,820
ภาษีเงินได้จ่าย	(6,617,572)	(121,134,793)	(761,386)	-
ดอกเบี้ยรับ	31,793,390	34,071,970	6,856	14,616
ผลประโยชน์พนักงานจ่าย	(1,604,968)	-	-	-
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมดำเนินงาน	3,007,273,638	1,848,958,309	1,944,303	3,557,436
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระค้ำประกันลดลง (เพิ่มขึ้น)	(185,297,243)	175,243,919	-	-
เงินลงทุนระยะสั้นลดลง	413,055,602	1,955,909,555	-	-
เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลลดลง	9 10,507,428	1,035,430,738	-	-
เงินลงทุนระยะยาวลดลง (เพิ่มขึ้น)	11 1,295,061,800	(1,715,500)	-	-
เงินสดรับจากการจำหน่าย				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	1,899,130	1,057,329	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อซื้อเครื่องบิน				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์	(814,871,642)	(1,266,087,577)	(21,500)	-
เงินสดจ่ายเพื่อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	14 (5,141,430)	(4,988,182)	-	-
ดอกเบี้ยรับ	167,569,704	130,521,985	-	-
เงินปันผลรับ	-	-	527,022,166	-
เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุน	882,783,349	2,025,372,267	527,000,666	-
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินสดจ่ายภายใต้สัญญาเช่าการเงิน	(1,059,103,336)	(704,485,139)	-	-
ดอกเบี้ยจ่าย	(555,610,442)	(326,277,187)	-	-
เงินปันผลจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท	22 (483,139,470)	-	(483,139,470)	-
เงินปันผลจ่ายให้แก่ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อย	12 (431,200,154)	-	-	-
เงินสดสุทธิใช้ในกิจกรรมจัดหาเงิน	(2,529,053,402)	(1,030,762,326)	(483,139,470)	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

รายงานประจำปี 2558

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

(หน่วย: บาท)

หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิ	1,361,003,585	2,843,568,250	45,805,499	3,557,436
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันต้นปี	4,789,064,903	1,958,637,392	5,632,235	2,082,971
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสด	(27,253,844)	(13,140,739)	-	(8,172)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ณ วันสิ้นปี	6,122,814,644	4,789,064,903	51,437,734	5,632,235

รายการที่ไม่ใช่เงินสด

รายการที่ไม่ใช่เงินสดที่มีสาระสำคัญในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2557 มีดังต่อไปนี้

ซื้ออะไหล่เครื่องบินโดยยังไม่ได้ชำระเงิน	138,205,808	14,430,535	-	-
ซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินภายใต้ สัญญาเช่าการเงิน	2,267,749,370	4,475,499,524	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทนี้

รายงานประจำปี 2558

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม และงบการเงินเฉพาะบริษัท

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

1 ข้อมูลทั่วไป

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) เป็นบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นในประเทศไทย และมีที่อยู่ตามที่ได้จดทะเบียนดังนี้

เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร 10210

หุ้นสามัญของบริษัทได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงาน จึงรวมเรียกบริษัทและบริษัทย่อยว่าเป็น “กลุ่มบริษัท”

ธุรกิจหลักของบริษัทและบริษัทย่อย สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักเกี่ยวกับการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ซึ่งคือบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยบริษัทมีส่วนได้เสียจากการถือหุ้นร้อยละ 55

บริษัทย่อยซึ่งคือ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการสายการบินราคาประหยัด

ตามที่ได้อธิบายในหมายเหตุ 12 ในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด เปลี่ยนจากกิจการร่วมค้าของบริษัทเป็นบริษัท ย่อยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมระหว่างผู้ถือหุ้น

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

2 นโยบายการบัญชี

นโยบายการบัญชีที่สำคัญที่ใช้ในการจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทมีดังต่อไปนี้

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน

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

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมในการวัดมูลค่าขององค์ประกอบของงบการเงินยกเว้นหากอธิบายไว้เป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.1 เกณฑ์การจัดทำงบการเงิน (ต่อ)

การจัดทำงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทให้สอดคล้องกับหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย กำหนดให้ใช้ประมาณการทางบัญชีที่สำคัญและการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหารซึ่งจัดทำขึ้นตามกระบวนการในการนำนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัทไปถือปฏิบัติ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยเรื่องการใช้ดุลยพินิจของผู้บริหาร หรือความซับซ้อน หรือเกี่ยวกับข้อสมมติฐานและประมาณการที่มีนัยสำคัญต่องบการเงินในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 4

งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาอังกฤษจัดทำขึ้นจากงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทที่เป็นภาษาไทย ในกรณีที่เนื้อความขัดแย้งกันหรือมีการตีความในสองภาษาแตกต่างกัน ให้ใช้งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทฉบับภาษาไทยเป็นหลัก

2.2 มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง

มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่ และมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุง ซึ่งมีผลบังคับใช้ ในรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มต้นหรือหลังวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558 ซึ่งเกี่ยวข้องกับกลุ่มบริษัท

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557)	เรื่อง ผลประโยชน์ของพนักงาน
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10	เรื่อง งบการเงินรวม
มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13	เรื่อง การวัดมูลค่ายุติธรรม

มาตรฐานการบัญชี ฉบับที่ 19 (ปรับปรุง 2557) การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญได้แก่ (ก) ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย เปลี่ยนชื่อเป็น “การวัดมูลค่าใหม่” และต้องรับรู้ใน “กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ” แทนที่ ผลกำไรและขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยจะไม่สามารถรับรู้ตามวิธีขอบเขตหรือรับรู้ในกำไรหรือขาดทุนได้ และ (ข) ต้นทุนบริการในอดีตจะรับรู้ในงวดที่มีการเปลี่ยนแปลงโครงการ ผลประโยชน์ที่ยังไม่เป็นที่ลืมหายกจะไม่สามารถทยอยรับรู้ตลอดระยะเวลาการให้บริการในอนาคตได้

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 10 ได้มีการกำหนดคำนิยามของคำว่า “ควบคุม” ซึ่งถูกนำมาใช้แทนหลักการของการควบคุม และการจัดทำงบการเงินรวมภายใต้มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 27 งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ มาตรฐานนี้ได้กำหนดว่าเมื่อใดกิจการควรจัดทำงบการเงินรวม ให้นิยามหลักการของการควบคุม อธิบายหลักการของการนำหลักการของการควบคุมไปใช้ รวมถึงอธิบายถึงข้อกำหนดในการจัดทำงบการเงินรวม หลักการสำคัญของมาตรฐานรายงานทางการเงินฉบับใหม่คือหากมีอำนาจควบคุม จะต้องมีการจัดทำงบการเงินรวมเฉพาะในกรณีที่ผู้ลงทุนได้แสดงให้เห็นถึงอำนาจการควบคุมที่เหนือกว่าผู้ถูกลงทุน ผู้ลงทุนได้รับผลตอบแทนที่ผันแปรจากการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผู้ถูกลงทุน และมีความสามารถในการใช้อำนาจในผู้ถูกลงทุน ซึ่งส่งผลกระทบต่อผลตอบแทนที่กิจการจะได้รับ

มาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 13 มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุง และลดความซ้ำซ้อนของคำนิยามของมูลค่ายุติธรรม โดยการกำหนดคำนิยาม และแหล่งข้อมูลในการวัดมูลค่ายุติธรรม และการเปิดเผยข้อมูลสำหรับใช้ในมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มาตรฐานดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท ยกเว้นเรื่องการเปิดเผยข้อมูล

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัทได้ประเมินและเห็นว่ามาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่และมาตรฐานการบัญชีที่มีการปรับปรุงดังกล่าว ไม่มีผลกระทบต่องบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการที่น่าเสนอ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.3 การแปลงค่าเงินตราต่างประเทศ

- (ก) สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและสกุลเงินที่ใช้นำเสนองบการเงิน

รายการที่รวมในงบการเงินของแต่ละบริษัทในกลุ่มบริษัทถูกวัดมูลค่าโดยใช้สกุลเงินของสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจหลักที่บริษัทดำเนินงานอยู่ (สกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงาน) งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัทแสดงในสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานและที่นำเสนองบการเงินของกลุ่มบริษัทและบริษัท

- (ข) รายการและยอดคงเหลือ

รายการที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ หรือวันที่ตราค่าหากรายการนั้นถูกวัดมูลค่าใหม่ รายการกำไรและรายการขาดทุนที่เกิดจากการรับหรือจ่ายชำระที่เป็นเงินตราต่างประเทศ และที่เกิดจากการแปลงค่าสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งเป็นเงินตราต่างประเทศ ได้บันทึกไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

เมื่อมีการรับรู้รายการกำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นด้วย ในทางตรงข้ามการรับรู้กำไรหรือขาดทุนของรายการที่ไม่เป็นตัวเงินไว้ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ องค์ประกอบของอัตราแลกเปลี่ยนทั้งหมดของกำไรหรือขาดทุนนั้นจะรับรู้ไว้ในกำไรขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จด้วย

2.4 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึงบุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าคือคณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

2.5 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดหมายถึงเงินสดในมือ เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม และเงินลงทุนระยะสั้นอื่นที่มีสภาพคล่องสูงซึ่งมีอายุไม่เกินสามเดือนนับจากวันที่ได้มาและไม่ติดภาระผูกพัน

2.6 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลประกอบด้วย เงินลงทุนในเงินฝากประจำ พันธบัตรรัฐบาล และตราสารหนี้ ซึ่งถูกจัดประเภทเป็นเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อค่า การจัดประเภทดังกล่าวขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุน ฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

เงินลงทุนเพื่อค่า คือเงินลงทุนเพื่อจุดมุ่งหมายหลักในการหากำไรจากการเปลี่ยนแปลงราคาในช่วงเวลาสั้นและแสดงรวมไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน

เงินลงทุนรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.6 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล (ต่อ)

เงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อคำนวณมูลค่าในเวลาต่อมาด้วยมูลค่ายุติธรรม มูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุนวัดตามราคาเสนอซื้อที่อ้างอิงจากธนาคารผู้ออกตราสาร ณ วันทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน โดยอ้างอิงราคาเสนอซื้อล่าสุดจากศูนย์ซื้อขายตราสารหนี้ไทย รายการกำไรและขาดทุนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินลงทุนเพื่อรับรู้เป็นกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้ชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.7 ลูกหนี้การค้า

ลูกหนี้การค้ารับรู้เริ่มแรกด้วยมูลค่าตามใบแจ้งหนี้ และจะวัดมูลค่าต่อมาด้วยจำนวนเงินที่เหลืออยู่หักด้วยค่าเผื่อนที่สงสัยจะสูญซึ่งประมาณจากการสอบทานยอดคงเหลือ ณ วันสิ้นปี ค่าเผื่อนที่สงสัยจะสูญหมายถึงผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของลูกหนี้การค้าเปรียบเทียบกับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับจากลูกหนี้การค้า หนี้สูญที่เกิดขึ้นในระหว่างปีจะรับรู้ไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการบริหาร

2.8 สินค้าคงเหลือ

สินค้าคงเหลือประกอบด้วย อาหาร เครื่องดื่ม ของที่ระลึก และวัสดุสิ้นเปลือง

อาหาร เครื่องดื่ม และของที่ระลึก แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีเข้าก่อน - ออกก่อน ต้นทุนของการซื้อประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงด้วยราคาทุนหรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า ราคาทุนของสินค้าคำนวณโดยวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และประกอบด้วยราคาซื้อ และต้นทุนแปลงสภาพที่เกิดขึ้นเพื่อให้สินค้าคงเหลือนั้นอยู่ในสถานที่และอยู่ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเพื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า สลัมัย หรือเสื่อมคุณภาพเท่าที่จำเป็น

2.9 เงินลงทุน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทเงินลงทุนที่นอกเหนือจากเงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม และส่วนได้เสียในกิจการร่วมค้า เป็น 2 ประเภท คือ 1. เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด หรือ 2. เงินลงทุนทั่วไป การจัดประเภทขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายขณะลงทุนฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดการจัดประเภทที่เหมาะสมสำหรับเงินลงทุน ณ เวลาลงทุนและทบทวนการจัดประเภทเป็นระยะ

- เงินลงทุนที่ถือไว้จนครบกำหนด คือ เงินลงทุนที่มีกำหนดเวลาและผู้บริหารตั้งใจแน่วแน่และมีความสามารถถือไว้จนครบกำหนดได้แสดงรวมไว้ในสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน เว้นแต่จะครบกำหนดภายใน 12 เดือนนับแต่วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานก็จะแสดงไว้ในสินทรัพย์หมุนเวียน
- เงินลงทุนทั่วไป คือ เงินลงทุนในตราสารทุนที่ไม่มีตลาดซื้อขายคล่องรองรับ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.9 เงินลงทุน (ต่อ)

เงินลงทุนทั้ง 2 ประเภทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยราคาทุน ซึ่งหมายถึงมูลค่ายุติธรรมของสิ่งตอบแทนที่ให้ไปเพื่อให้ได้มาซึ่งเงินลงทุนนั้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายในการทำรายการ

เงินลงทุนที่จะถือไว้จนครบกำหนดมูลค่าภายหลังการได้มาด้วยวิธีราคาทุนตัดจำหน่ายตามอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง หักด้วยค่าเพื่อการด้อยค่า

เงินลงทุนทั่วไป แสดงด้วยราคาทุนหักค่าเพื่อการด้อยค่า

กลุ่มบริษัทจะทดสอบค่าเพื่อการด้อยค่าของเงินลงทุนเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าเงินลงทุนนั้นอาจมีค่าเพื่อการด้อยค่าเกิดขึ้น หากราคาตามบัญชีของเงินลงทุนสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกการขาดทุนจากค่าเพื่อการด้อยค่ารวมไว้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ในการจำหน่ายเงินลงทุน ผลต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของผลตอบแทนสุทธิที่ได้รับจากการจำหน่ายเมื่อเปรียบเทียบกับราคาตามบัญชีของเงินลงทุนนั้นจะบันทึกรวมอยู่ในกำไรหรือขาดทุน กรณีที่จำหน่ายเงินลงทุนที่ถือไว้ในตราสารหนี้หรือตราสารทุนชนิดเดียวกันออกไปบางส่วน ราคาตามบัญชีของเงินลงทุนที่จำหน่ายจะกำหนดโดยใช้วิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยราคาตามบัญชีจากจำนวนทั้งหมดที่ถือไว้

2.10 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

บริษัทย่อยหมายถึงกิจการ (ซึ่งรวมถึงกิจการเฉพาะกิจ) ที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมนโยบายการเงินและการดำเนินงาน และโดยทั่วไปแล้วกลุ่มบริษัทจะถือหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงมากกว่ากึ่งหนึ่ง ในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีการควบคุมบริษัทอื่นหรือไม่ กิจการต้องพิจารณาถึงการมีอยู่และผลกระทบจากสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ที่กิจการสามารถใช้สิทธิหรือแปลงสภาพตราสารนั้นในปัจจุบัน รวมถึงสิทธิในการออกเสียงที่เป็นไปได้ซึ่งกิจการอื่นถืออยู่ด้วย กลุ่มบริษัทรวมงบการเงินของบริษัทย่อยไว้ในงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่กลุ่มบริษัทมีอำนาจในการควบคุมและต้องไม่นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมนับจากวันที่กลุ่มบริษัทสูญเสียอำนาจควบคุม

กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีการรวมธุรกิจโดยใช้วิธีการซื้อ สิ่งตอบแทนที่โอนให้สำหรับการซื้อบริษัทย่อย ต้องวัดด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ผู้ซื้อ โอนให้และหนี้สินที่ก่อขึ้นและส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นที่ออกโดยกลุ่มบริษัท รวมถึงมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่คาดว่าจะต้องจ่ายชำระ ต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซื้อจะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดขึ้น และวัดมูลค่าเริ่มแรกของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินและหนี้สินที่อาจจะเกิดขึ้นในการรวมธุรกิจด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ซื้อ ในการรวมธุรกิจแต่ละครั้ง กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าของส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อด้วยมูลค่ายุติธรรม หรือมูลค่าของสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของผู้ถูกซื้อตามสัดส่วนของหุ้นที่ถือ

สำหรับงบการเงินเฉพาะบริษัท เงินลงทุนในบริษัทย่อยจะบันทึกบัญชีด้วยราคาทุนหักค่าเพื่อการด้อยค่า

กรณีที่มูลค่าสิ่งตอบแทนที่โอนให้ มูลค่าส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในผู้ถูกซื้อ และมูลค่ายุติธรรม ณ วันซื้อธุรกิจของส่วนได้เสียในส่วนของผู้ถือหุ้นของผู้ถูกซื้อที่ผู้ซื้อถืออยู่ก่อนการรวมธุรกิจ มากกว่ามูลค่าสุทธิ ณ วันที่ซื้อของสินทรัพย์ที่ได้มาที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมา ผู้ซื้อต้องรับรู้ค่าความนิยม หากน้อยกว่าเนื่องจากการต่อรองราคาซื้อ จะรับรู้ส่วนต่างโดยตรงไปยังงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับรายการระหว่างกันยอดคงเหลือ และรายการกำไรหรือขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงระหว่างกลุ่มบริษัท จะถูกตัดบัญชีออกวันแต่รายการขาดทุนที่ยังไม่ได้เกิดขึ้นจริงซึ่งกลุ่มบริษัทจะไม่สามารถได้รับคืน ในกรณีที่มีความจำเป็นนโยบายการบัญชีของบริษัทย่อยจะถูกเปลี่ยนเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการบัญชีของกลุ่มบริษัท

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.11 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์

เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์รับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเสื่อมราคาสะสม ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จในงวดที่เกิดขึ้น

ค่าเสื่อมราคาคำนวณโดยวิธีเส้นตรง เพื่อลดราคาตามบัญชีของสินทรัพย์แต่ละชนิดให้เท่ากับมูลค่าคงเหลือตลอดอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้ของสินทรัพย์ดังต่อไปนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	5 ปี
คอมพิวเตอร์	5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	5 ปี
ยานพาหนะ	5 ปี

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนและปรับปรุง (ในกรณีที่เหมาะสม) มูลค่าคงเหลือและอายุการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์ให้เหมาะสมทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

ในกรณีที่ราคาตามบัญชีสูงกว่ามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืน ราคาตามบัญชีจะถูกปรับลดให้เท่ากับมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนทันที

รายการกำไรและขาดทุนจากการจำหน่ายกำหนดโดยเปรียบเทียบสิ่งตอบแทนที่ได้รับกับราคาตามบัญชีจะรวมไว้อยู่ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

2.12 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

2.12.1 สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดรับรู้ตามราคาทุนหักด้วยค่าเพื่อการด้อยค่าสะสม สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดถูกพิจารณาว่ามีอายุการใช้งานไม่ทราบแน่นอน (indefinite useful life) เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต้นนั้นได้รับการปฏิบัติตาม สิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีและมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

2.12.2 โปรแกรมคอมพิวเตอร์

สิทธิการใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ที่ซื้อเข้ามาโดยมีลักษณะเฉพาะบันทึกเป็นสินทรัพย์โดยคำนวณจากต้นทุนในการได้มาและการดำเนินการให้โปรแกรมคอมพิวเตอร์นั้นสามารถนำมาใช้งานได้ตามประสงค์ โดยจะตัดจำหน่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุประมาณการให้ประโยชน์ภายในระยะเวลา 5 ปี

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.13 ค่าความนิยม

ค่าความนิยมคือส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้ของบริษัทย่อย ณ วันที่ได้มาซึ่งบริษัทย่อยนั้น ค่าความนิยมที่เกิดจากการได้มาซึ่งบริษัทย่อยแสดงเป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวม แต่จะแสดงรวมเป็นส่วนหนึ่งของบัญชีเงินลงทุนในบริษัทย่อยในงบการเงินเฉพาะบริษัท ในการทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยม ค่าความนิยมจะถูกปันส่วนไปยังหน่วยที่ก่อให้เกิดกระแสเงินสด โดยที่หน่วยนั้นอาจจะเป็นหน่วยเดียวหรือหลายหน่วยรวมกันซึ่งคาดว่าจะได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมที่เกิดจากการรวมธุรกิจ

ค่าความนิยมจะถูกทดสอบการด้อยค่าโดยรวมเป็นส่วนหนึ่งของเงินลงทุนในบริษัทย่อย

ค่าความนิยมจะต้องถูกทดสอบการด้อยค่าทุกปี และแสดงด้วยราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม ค่าเผื่อการด้อยค่าของค่าความนิยมที่รับรู้แล้วจะไม่มีกรกลับรายการ ทั้งนี้มูลค่าคงเหลือตามบัญชีของค่าความนิยมจะถูกรวมในการคำนวณงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จเมื่อมีการขายกิจการ

2.14 สัญญาเช่า - กรณีที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่า

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเกือบทั้งหมดถือเป็นสัญญาเช่าการเงิน ซึ่งจะบันทึกเป็นรายจ่ายฝ่ายทุน ณ วันที่ทำสัญญาเช่าด้วยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่เช่า หรือมูลค่าปัจจุบันสุทธิของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่า แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า จำนวนเงินที่ต้องจ่ายดังกล่าวจะบันทึกส่วนระหว่างหนี้สินและค่าใช้จ่ายทางการเงิน เพื่อให้ได้อัตราดอกเบี้ยคงที่ต่อหนี้สินคงค้างอยู่ โดยพิจารณาแยกแต่ละสัญญา การผูกพันตามสัญญาเช่าหักค่าใช้จ่ายทางการเงินจะบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน ส่วนดอกเบี้ยจ่ายจะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตลอดอายุของสัญญาเช่า สินทรัพย์ที่ได้มาตามสัญญาเช่าการเงินจะคิดค่าเสื่อมราคาตลอดอายุการใช้งานของสินทรัพย์

สัญญาเช่าสินทรัพย์ซึ่งผู้ให้เช่าเป็นผู้รับความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของเป็นส่วนใหญ่ สัญญาเช่านั้นถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน เงินที่ต้องจ่ายภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว (สุทธิจากสิ่งตอบแทนจูงใจที่ได้รับจากผู้ให้เช่า) จะบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยใช้วิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่านั้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาเช่าดำเนินงานก่อนหมดอายุการเช่า เช่น เบี้ยปรับที่ต้องจ่ายให้ผู้ให้เช่าจะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในรอบระยะเวลาบัญชีที่การยกเลิกนั้นเกิดขึ้น

2.15 ภาษีเงินได้งวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้สำหรับงวดประกอบด้วย ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ภาษีเงินได้จะรับรู้ในกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นส่วนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับรายการที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือรายการที่รับรู้โดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น ในกรณีนี้ ภาษีเงินได้ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น หรือโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นตามลำดับ

ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันคำนวณจากอัตราภาษีตามกฎหมายภาษีที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือ ที่คาดได้ค่อนข้างแน่ว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงานในประเทศที่บริษัทและบริษัทย่อยต้อง ดำเนินงานอยู่และเกิดรายได้เพื่อเสียภาษี ผู้บริหารจะประเมินสถานะของการยื่นแบบแสดงรายการภาษีเป็นงวดๆ โดยคำนึงถึงสถานการณ์ที่สามารถนำกฎหมายภาษี ไปปฏิบัติซึ่งขึ้นอยู่กับความ และจะตั้งประมาณการค่าใช้จ่ายภาษี หากคาดว่าจะต้องจ่ายชำระภาษีแก่หน่วยงานจัดเก็บ

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.15 ภาษีเงินได้งวดปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีรับรู้อตามวิธีนี้สิน เมื่อเกิดผลต่างชั่วคราวระหว่างฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สิน และราคาตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบการเงิน อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทจะไม่รับรู้ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เกิดจากการรับรู้เริ่มแรกของรายการสินทรัพย์หรือรายการหนี้สินที่เกิดจากรายการที่ไม่ใช่การรวมธุรกิจ และ ณ วันที่เกิดรายการ รายการนั้นไม่มีผลกระทบต่อกำไรหรือขาดทุนทั้งทางบัญชีหรือทางภาษี ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีคำนวณจากอัตราภาษี (และกฎหมายภาษีอากร) ที่มีผลบังคับใช้อยู่ หรือ ที่คาดว่าจะมีผลบังคับใช้ภายในสิ้นรอบระยะเวลาที่รายงาน และคาดว่าจะอัตราภาษีดังกล่าวจะนำไปใช้เมื่อสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ หรือหนี้สินภาษีเงินได้รอตัดบัญชีได้มีการจ่ายชำระ

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีจะรับรู้หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำจำนวนผลต่างชั่วคราวนั้นมาใช้ประโยชน์ กลุ่มบริษัทได้ตั้งภาษีเงินได้รอตัดบัญชีโดยพิจารณาจากผลต่างชั่วคราวของเงินลงทุนในบริษัทย่อย ที่ต้องเสียภาษีเว้นแต่กลุ่มบริษัทสามารถควบคุมจังหวะเวลาของการกลับรายการผลต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลต่างชั่วคราวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่าจะไม่เกิดขึ้นได้ภายในระยะเวลาที่คาดการณ์ได้ในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะแสดงหักกลบกันก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิตามกฎหมายที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันมาหักกลบกับหนี้สินภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน และทั้งสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเกี่ยวข้องกับภาษีเงินได้ที่ประเมินโดยหน่วยงานจัดเก็บภาษีหน่วยงานเดียวกันโดยการเรียกเก็บเป็นหน่วยภาษีเดียวกันหรือหน่วยภาษีต่างกันซึ่งตั้งใจจะจ่ายหนี้สินและสินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบันด้วยยอดสุทธิ

2.16 ผลประโยชน์พนักงาน

2.16.1 กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

กลุ่มบริษัทจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่งเป็นแผนการจ่ายสมทบตามที่กำหนดไว้ สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกไปจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัท และมีการบริหารโดยผู้จัดการกองทุนภายนอก กองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้รับเงินสะสมเข้ากองทุนจากพนักงานและเงินสมทบจากกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันทางกฎหมายหรือภาระผูกพันจากการอนุমানที่จะต้องจ่ายเงินเพิ่ม ถึงแม้กองทุนไม่มีสินทรัพย์เพียงพอที่จะจ่ายให้พนักงานทั้งหมดสำหรับการให้บริการจากพนักงานทั้งในอดีตและปัจจุบัน เงินจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับรอบระยะเวลาบัญชีที่เกิดรายการนั้น

2.16.2 ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ

ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ คือ โครงการผลประโยชน์ที่พนักงานจะได้รับตามกฎหมายแรงงานไทยเมื่อเกษียณอายุ ซึ่งขึ้นอยู่กับอายุและจำนวนปีที่ทำงาน

หนี้สินผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุจะรับรู้ในงบแสดงฐานะการเงินโดยคิดจากมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพัน ณ วันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน และปรับปรุงด้วยกำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่ยังไม่เกิดขึ้นและต้นทุนบริการในอดีต ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุถูกคำนวณขึ้นโดยผู้ชำนาญทางคณิตศาสตร์ประกันภัยอิสระ โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุคำนวณจากการคิดลดกระแสเงินสดที่ต้องจ่ายในอนาคตโดยใช้อัตราดอกเบี้ยตามพันธบัตรรัฐบาลที่มีหน่วยเงินตราเดียวกับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่ต้องจ่าย และมีระยะเวลาการครบกำหนดใกล้เคียงกับภาระผูกพันผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ กำไรขาดทุนทางคณิตศาสตร์ประกันภัยที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์ และการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานทางการคำนวณจะรับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้นผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นในงวดที่เกิดขึ้น

2 นโยบายการบัญชี (ต่อ)

2.17 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินซึ่งไม่รวมถึงประมาณการหนี้สินสำหรับผลตอบแทนพนักงานอันเป็นภาระผูกพันในปัจจุบันตามกฎหมายหรือตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากเหตุการณ์ในอดีต ซึ่งการชำระภาระผูกพันนั้นมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะส่งผลให้กลุ่มบริษัทต้องสูญเสียทรัพยากรออกไป และตามประมาณการที่น่าเชื่อถือของจำนวนที่ต้องจ่าย ในกรณีที่กลุ่มบริษัทคาดว่าประมาณการหนี้สินเป็นรายจ่ายที่จะได้รับคืน กลุ่มบริษัทจะบันทึกเป็นสินทรัพย์แยกต่างหากเมื่อคาดว่าจะได้รับรายจ่ายนั้นคืนอย่างแน่นอน

2.18 ทุนเรือนหุ้น

หุ้นสามัญจะถูกจัดประเภทเป็นส่วนของผู้ถือหุ้น

ต้นทุนที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการออกหุ้นใหม่ที่จ่ายออกไปนอกเหนือจากการรวมธุรกิจ จะแสดงรายการดังกล่าวด้วยจำนวนเงินสุทธิจากภาษีไว้เป็นรายการหักในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยนำไปหักจากสิ่งตอบแทนที่ได้รับจากการออกหุ้น ต้นทุนการออกหุ้นที่เกิดขึ้นโดยตรงกับการรวมธุรกิจจะถูกรวมไว้ในต้นทุนการได้มาของเงินทุน

2.19 การรับรู้รายได้

รายได้ค่าโดยสารและบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร รับรู้เมื่อได้ให้บริการแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งซึ่งยังไม่ได้ให้บริการได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

รายได้จากการขายประกอบด้วยมูลค่าที่จะได้รับจากการขายสินค้าเป็นจำนวนเงินสุทธิจากภาษีขาย เงินคืนและส่วนลด รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อผู้ซื้อรับโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนที่เป็นสาระสำคัญของความเป็นเจ้าของสินค้า

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์สัดส่วนของเวลาโดยพิจารณาจากจำนวนเงินต้นที่เป็นยอดคงเหลือในบัญชีและพิจารณาจากอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงของช่วงเวลาจนถึงวันครบอายุสำหรับการบันทึกค้างรับของกลุ่มบริษัท

รายได้อื่นรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

2.20 การจ่ายเงินปันผล

เงินปันผลที่จ่ายไปยังผู้ถือหุ้นของบริษัทจะรับรู้ในด้านหนี้สินในงบการเงินของกลุ่มบริษัทในรอบระยะเวลาบัญชีซึ่งที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทได้อนุมัติการจ่ายเงินปันผล

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน

กิจกรรมของกลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินซึ่งรวมถึงผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงของราคาน้ำมันและการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ แผนการจัดการความเสี่ยงโดยรวมของกลุ่มบริษัทจึงมุ่งเน้นความผันผวนของตลาดการเงินและแสวงหาวิธีการลดผลกระทบที่ทำให้เสียหายต่อผลการดำเนินงานทางการเงินให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่เป็นไปได้ กลุ่มบริษัทไม่มีนโยบายประกอบธุรกรรมอนุพันธ์ทางการเงินเพื่อการค้าหรือเก็งกำไร

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท (หมายเหตุ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

สินทรัพย์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเงินฝากสถาบันการเงิน เงินมัดจำ และลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน ส่วนหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นเจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกิดจากสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ (หมายเหตุ 3.2)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยของกลุ่มบริษัทเกิดจากหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินคิดอัตราดอกเบี้ยแบบผันแปรและเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันคิดอัตราดอกเบี้ยแบบคงที่ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยในการบริหารความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราดอกเบี้ยในอนาคต (หมายเหตุ 3.2)

ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ

รายได้ส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทได้แก่ รายได้ค่าโดยสาร ซึ่งลูกค้าส่วนใหญ่จะจ่ายให้ล่วงหน้า ความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อซึ่งเกิดจากลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันนั้นอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น ผู้บริหารจึงมีความเห็นว่าความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อของกลุ่มบริษัทไม่เป็นสาระสำคัญ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่ได้ทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินใดที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงด้านการให้สินเชื่อ สำหรับรายการเงินสดกลุ่มบริษัทเลือกที่จะทำรายการกับสถาบันการเงินที่มีคุณภาพและมีความน่าเชื่อถือสูง

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.1 ปัจจัยความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

การจัดการความเสี่ยงด้านสภาพคล่องอย่างรอบคอบหมายถึงการดำรงไว้ซึ่งเงินสดและหลักทรัพย์ที่มีตลาดรองรับอย่างเพียงพอ ความสามารถในการหาแหล่งเงินทุนที่เพียงพอและความสามารถในการปิดฐานะความเสี่ยง ส่วนงานบริหารการเงินของกลุ่มบริษัท ตั้งเป้าหมายจะดำรงความยืดหยุ่นในการระดมเงินทุนโดยการรักษาวงเงินสินเชื่อให้มีความเพียงพอ เนื่องจากลักษณะทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินหลักที่กลุ่มบริษัทใช้ในการจัดการความเสี่ยงคือ สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน สัญญาซื้อขาย อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน

สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นคู่สัญญาในการทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันกับบุคคลที่สาม โดยสัญญาดังกล่าวช่วยป้องกันความเสี่ยงให้กับกลุ่มบริษัทจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้เข้าทำสัญญากับ AirAsia Berhad ภายใต้ข้อตกลงว่ากำไรหรือขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนมายังกลุ่มบริษัททุกเดือน โดยคำนวณจากอัตราส่วนการใช้น้ำมันของกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทบันทึกการดังกล่าวในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จโดยรับรู้เป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนจากการดำเนินงานเมื่อเกิดรายการ

สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศซึ่งเกี่ยวข้องกับเงินฝากประจำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ยอดคงค้าง ตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559 (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 : 10 มีนาคม พ.ศ. 2558 และวันที่ 29 มิถุนายน พ.ศ. 2558) มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
จำนวนเงินผูกพันที่จะได้รับ				
9.23 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 35.76 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	330,210,602	-	-	-
15.14 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 32.24 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	-	488,245,471	-	-
10.10 ล้านเหรียญสหรัฐฯ				
ที่อัตรา 33.14 บาท ต่อ 1 เหรียญสหรัฐฯ	-	334,524,996	-	-

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.2 การบัญชีสำหรับตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเครื่องมือทางการเงินและกิจกรรมป้องกันความเสี่ยง (ต่อ)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความเสี่ยงเกี่ยวกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน จากอัตราดอกเบี้ยแบบลอยตัวเป็นอัตราดอกเบี้ยคงที่ภายใต้สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย บริษัทตกลงที่จะแลกเปลี่ยนผลแตกต่างระหว่างจำนวนดอกเบี้ยแบบอัตราคงที่และอัตราลอยตัวซึ่งคำนวณจากจำนวนเงินตามสัญญาที่ตกลงไว้ในแต่ละช่วงเวลาที่กำหนดไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 จำนวนเงินตามสัญญา 2,525 ล้านบาท และ 113 ล้านเหรียญสหรัฐ (พ.ศ. 2557: 1,090 ล้านบาท) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.24 ถึงร้อยละ 5.09 (พ.ศ.2557: ร้อยละ 5.09) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว THBFIX1M บวกร้อยละ 1.98 ถึงร้อยละ 2.20 THBFIX6M บวกร้อยละ 2.25 และ USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.56 ถึงร้อยละ 0.83 (พ.ศ. 2557: THBFIX1M บวกร้อยละ 2.20)

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีกำหนดชำระผลแตกต่างของอัตราดอกเบี้ยเป็นรายเดือน

สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน

บริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินกับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 ยอดคงค้างตามสัญญาดังกล่าวจะครบกำหนดชำระในวันที่ 10 พฤศจิกายน พ.ศ. 2568 (พ.ศ. 2557 : ไม่มี) จำนวนเงินตามสัญญา 29 ล้านเหรียญสหรัฐ (พ.ศ. 2557: ไม่มี) อัตราดอกเบี้ยคงที่ร้อยละ 2.64 (พ.ศ. 2557: ไม่มี) และอัตราดอกเบี้ยลอยตัว USD LIBOR3M บวกร้อยละ 0.70 (พ.ศ. 2557: ไม่มี)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม

ตารางต่อไปนี้แสดงการวิเคราะห์เครื่องมือทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมจำแนกตามวิธีการประมาณมูลค่าความแตกต่างของระดับข้อมูลสามารถแสดงได้ดังนี้

- ราคาเสนอซื้อขาย (ไม่ต้องปรับปรุง) ในตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกัน (ข้อมูลระดับ 1)
- ข้อมูลอื่นนอกเหนือจากราคาเสนอซื้อขายซึ่งรวมอยู่ในข้อมูลระดับ 1 ทั้งที่สามารถสังเกตได้โดยตรง (ได้แก่ ข้อมูลราคา) หรือโดยอ้อม (ได้แก่ ข้อมูลที่คำนวณมาจากราคา) สำหรับสินทรัพย์นั้นหรือหนี้สินนั้น (ข้อมูลระดับที่ 2)
- ข้อมูลสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินซึ่งไม่ได้มาจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด (ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้) (ข้อมูลระดับที่ 3)

3 การจัดการความเสี่ยงทางการเงิน (ต่อ)

3.3 การประมาณมูลค่ายุติธรรม (ต่อ)

ตารางต่อไปนี้จะแสดงสินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2
	เหรียญสหรัฐฯ	บาท	เหรียญสหรัฐฯ	บาท
สินทรัพย์				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	3,461,205	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	-	52,215,877	-	-
สินทรัพย์รวม	-	55,677,082	-	-
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2	ข้อมูลระดับที่ 2
	เหรียญสหรัฐฯ	บาท	เหรียญสหรัฐฯ	บาท
หนี้สิน				
ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้สำหรับป้องกันความเสี่ยง				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	21,775,524	-	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	-	10,977,944	-	-
หนี้สินรวม	21,775,524	10,977,994	-	-

ไม่มีรายการโอนระหว่างระดับของลำดับชั้นมูลค่ายุติธรรมในระหว่างปี

ตราสารอนุพันธ์ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง วัดมูลค่ายุติธรรมโดยใช้ราคาเสนอซื้อขายของสถาบันการเงินที่กลุ่มบริษัททำสัญญาซื้อขายตราสารอนุพันธ์ทางการเงิน ซึ่งอ้างอิงจากข้อมูลที่สามารถสังเกตได้จากตลาด เช่น อัตราดอกเบี้ย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศที่ประกาศไว้ในแหล่งข้อมูลที่ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าถึงได้ ณ วันที่ทำการสุดท้ายของวันที่ในงบแสดงฐานะการเงิน

4 ประเมินการทางบัญชีที่สำคัญ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจ

การประมาณการ ข้อสมมติฐานและการใช้ดุลยพินิจได้มีการประเมินทบทวนอย่างต่อเนื่อง และอยู่บนพื้นฐานของประสบการณ์ในอดีตและปัจจัยอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตที่เชื่อว่ามีเหตุผลในสถานการณ์ขณะนั้น

ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน

กลุ่มบริษัทมีการระบุพันในการบำรุงรักษาเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกสำรองหนี้สินค่าบำรุงรักษาตลอดอายุสัญญาเช่าเพื่อให้เป็นไปตามภาระผูกพันในสัญญา โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวได้คำนวณจากประมาณการของต้นทุนในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาในอนาคตสำหรับตัวเครื่องบิน การตรวจสอบสภาพบำรุงรักษาเครื่องบินบางประเภท และต้นทุนประเภทเกิดขึ้นครั้งเดียวที่คาดว่าจะเกิดขึ้น วันสิ้นสุดสัญญาเช่า โดยสำรองหนี้สินดังกล่าวถูกบันทึกในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามชั่วโมงการบินในแต่ละปี

อายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบิน

กลุ่มบริษัทได้มีการทบทวนอายุการให้ประโยชน์ที่ได้ประมาณการไว้และมูลค่าคงเหลือของโครงสร้างและเครื่องยนต์ของเครื่องบินทุกปีตามปัจจัยสำคัญต่างๆที่เกี่ยวข้อง เช่นแผนธุรกิจและกลยุทธ์ของบริษัท ระดับการใช้งานที่คาดการณ์ ความก้าวหน้าของเทคโนโลยีในอนาคต และราคาตลาด ผลของการดำเนินกิจการในอนาคตอาจจะได้รับผลกระทบอย่างมีสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของประมาณการซึ่งเปลี่ยนไปโดยปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องดังที่ได้กล่าวไว้

5 การจัดการความเสี่ยงในส่วนของทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษีกลุ่มบริษัทจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ

(หน่วย: บาท)

	พ.ศ. 2558				
	ส่วนงานการบิน		ส่วนงานอื่น	รายการระหว่างกัน	รวม
	แบบมี ตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	27,426,215,857	2,081,089,616	25,000,000	(25,000,000)	29,507,305,473
กำไรจากการดำเนินงาน	1,318,366,219	533,482,892	3,002,992	-	1,854,852,103
ขาดทุนจากการด้อยค่า					(19,805,773)
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน					(20,173,814)
รายได้อื่น					956,277,752
ขาดทุนสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					(204,759,134)
ต้นทุนทางการเงิน					(457,068,503)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					2,109,322,631
ภาษีเงินได้					(151,062,286)
กำไรสุทธิสำหรับปี					1,958,260,345
สินทรัพย์รวม					52,826,525,128

	พ.ศ. 2557				
	ส่วนงานการบิน		ส่วนงานอื่น	รายการระหว่างกัน	รวม
	แบบมี ตารางบินประจำ	ส่วนงานการบิน แบบเช่าเหมาลำ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	24,179,617,929	1,175,896,988	25,000,000	(25,000,000)	25,355,514,917
กำไรจากการดำเนินงาน	(429,501,229)	163,158,678	8,732,304	-	(257,610,247)
ต้นทุนที่ไม่ปันส่วน					(19,426,493)
กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน					126,024,280
รายได้อื่น					793,763,630
ต้นทุนทางการเงิน					(312,758,626)
กำไรก่อนภาษีเงินได้					329,992,544
ภาษีเงินได้					1,279,965
กำไรสุทธิสำหรับปี					331,272,509
สินทรัพย์รวม					49,501,800,578

ส่วนงานดำเนินงานได้ถูกรายงานในลักษณะเดียวกับรายงานภายในที่นำเสนอให้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงาน ผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานหมายถึง บุคคลที่มีหน้าที่ในการจัดสรรทรัพยากรและประเมินผลการปฏิบัติงานของส่วนงานดำเนินงาน ซึ่งพิจารณาว่าเป็น คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

6 ข้อมูลจำแนกตามส่วนงาน (ต่อ)

ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงานธุรกิจ (ต่อ)

ข้อมูลที่สรุปดังต่อไปนี้ อธิบายการดำเนินงานของแต่ละส่วนงาน

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำคือ กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัท และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำคือ กิจกรรมขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

บริษัทประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานโดยพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ต้นทุนทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

7 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
เงินสดในมือ	9,678,812	5,599,026	-	-
เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถาม	5,292,980,832	4,599,799,877	51,437,734	5,632,235
เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตัวแลกเปลี่ยนที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่า	820,155,000	183,666,000	-	-
รวมเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	6,122,814,644	4,789,064,903	51,437,734	5,632,235

เงินฝากธนาคารประเภทจ่ายคืนเมื่อทวงถามมีอัตราดอกเบี้ยถัวเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.51 ต่อปี (พ.ศ. 2557: ร้อยละ 0.87 ต่อปี)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 เงินฝากธนาคารระยะสั้นและตัวแลกเปลี่ยนที่ครบกำหนดไถ่ถอนภายในสามเดือนหรือน้อยกว่ามีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 1.35 ถึงร้อยละ 3.30 ต่อปี (พ.ศ. 2557 : ร้อยละ 2.82 ต่อปี)

8 เงินลงทุนระยะสั้น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ตัวแลกเปลี่ยน	1,109,230,126	1,492,718,615	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 เงินลงทุนระยะสั้นประกอบด้วยตัวแลกเปลี่ยน จำนวน 9.99 ล้านเหรียญสหรัฐและ 750.00 ล้านบาท (พ.ศ. 2557: 25.50 ล้านเหรียญสหรัฐ และ 125.00 ล้านบาท) ตัวแลกเปลี่ยนมีระยะเวลา 5 เดือนถึง 12 เดือนและมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.80 ต่อปี ถึงร้อยละ 2.00 ต่อปี (พ.ศ. 2557: ร้อยละ 2.25 ต่อปีถึงร้อยละ 4.00 ต่อปี)

9 เงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมีหลักทรัพย์ในเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคลดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	มูลค่ายุติธรรม พ.ศ. 2558	มูลค่ายุติธรรม พ.ศ. 2557	มูลค่ายุติธรรม พ.ศ. 2558	มูลค่ายุติธรรม พ.ศ. 2557
เงินฝากธนาคาร	-	10,480,236	-	-
พันธบัตรรัฐบาล	-	-	-	-
ตราสารหนี้	-	-	-	-
รวมเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล	-	10,480,236	-	-

การเปลี่ยนแปลงของเงินลงทุนในกองทุนส่วนบุคคล มีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	10,480,236	1,032,551,182	-	-
ยอดซื้อหลักทรัพย์	-	-	-	-
ยอดขายหลักทรัพย์	(10,507,428)	(1,035,430,738)	-	-
การปรับมูลค่ายุติธรรมของเงินลงทุน	27,192	13,359,792	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	-	10,480,236	-	-

10 ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ลูกหนี้การค้า	354,170,114	255,647,615	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
ลูกหนี้การค้า - สุทธิ	354,170,114	255,647,615	-	-
เงินอุดหนุนจากค่าธรรมเนียมและการใช้สนามบินค้างรับ	2,843,204	253,027,273	-	-
รายได้ค้างรับ	49,568,722	111,865,263	-	-
ลูกหนี้อื่น	32,608,686	10,474,513	-	-
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น - สุทธิ	439,190,726	631,014,664	-	-

ลูกหนี้การค้า สามารถวิเคราะห์ตามอายุหนี้ที่ค้างชำระได้ดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ไม่เกิน 3 เดือน	340,651,599	216,357,455	-	-
3 - 6 เดือน	7,020,344	3,881,108	-	-
6 - 12 เดือน	726,806	12,291,770	-	-
เกินกว่า 12 เดือน	5,771,365	23,117,282	-	-
รวมลูกหนี้การค้า	354,170,114	255,647,615	-	-
หัก ค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญ	-	-	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	354,170,114	255,647,615	-	-

11 เงินลงทุนระยะยาว

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ราคาตามบัญชีต้นปี	1,299,268,100	1,312,007,600	-	-
การลงทุนเพิ่มขึ้น	1,163,200	1,715,500	-	-
การจำหน่ายออก	(1,296,225,000)	-	-	-
หัก กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน	9,085,000	(14,455,000)	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	13,291,300	1,299,268,100	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 เงินลงทุนระยะยาวประกอบด้วย

	งบการเงินรวม		
	เงินลงทุนที่ ถือจนครบกำหนด	เงินลงทุนทั่วไป	รวม
เงินฝากประจำ	-	-	-
ตราสารทุน	-	13,291,300	13,291,300
รวมเงินลงทุนระยะยาว	-	13,291,300	13,291,300

เงินลงทุนทั่วไปเป็นเงินลงทุนในหุ้นสามัญของกลุ่มบริษัท วิทย์การบินแห่งประเทศไทย จำกัด

12 เงินลงทุนในบริษัทย่อย

รายละเอียดเกี่ยวกับเงินลงทุนในบริษัทย่อยมีดังต่อไปนี้

		ข้อมูลทางการเงินเฉพาะบริษัท			
		สัดส่วนความเป็นเจ้าของ		วิธีราคาทุน	
		และสิทธิออกเสียง			
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	ประเทศที่	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
	จดทะเบียน	ร้อยละ	ร้อยละ	บาท	บาท
	ไทย	55	55	3,067,114,370	3,067,114,370

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 บริษัทได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามผู้ถือหุ้น ได้แก่ AirAsia Investment Ltd. (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) บริษัท AirAsia Berhad และ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งผู้สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทมีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทว่าได้เริ่มดำเนินการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทแทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663.11 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ส่งผลให้บริษัทมีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

ตามมติการประชุมคณะกรรมการเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2558 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยอนุมัติจ่ายเงินเป็นผลระหว่างกาลสำหรับกำไรสะสมที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ในอัตราหุ้นละ 22 บาท (พ.ศ.2557: ไม่มี) สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 43,555,560 หุ้น เป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 958.22 ล้านบาท (พ.ศ.2557: ไม่มี) บริษัท เอเชีย เอวิชั่น จำกัด (มหาชน) ได้รับเงินปันผลจำนวน 527.02 ล้านบาท ตามสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 55 เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม พ.ศ.2558

ไม่มีการเปลี่ยนแปลงในเงินลงทุนในบริษัทย่อยในปี พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2557

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ

งบการเงินรวม										(หน่วย: บาท)
ส่วนปรับปรุง อาคารเช่า	เครื่องตกแต่ง ติดตั้งและ อุปกรณ์			อุปกรณ์ในการ ดำเนินงาน		เครื่องบิน และเครื่องยนต์		สินทรัพย์ ระหว่างติดตั้ง		
	คอมพิวเตอร์	สำนักงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ระหว่างติดตั้ง	ระหว่างติดตั้ง	ระหว่างติดตั้ง		
	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ		
	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ	ราคาตามบัญชี - สุทธิ		
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557										
ราคาทุน	108,542,731	84,947,557	45,573,468	185,590,260	109,401,710	10,521,255,973	939,758,806	24,309,974	12,019,380,479	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(35,815,821)	(61,366,575)	(22,489,653)	(120,298,331)	(89,428,660)	(302,365,075)	(431,592,005)	-	(1,063,356,120)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557										
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	72,726,910	23,580,982	23,083,815	65,291,929	19,973,050	10,218,890,898	508,166,801	24,309,974	10,956,024,359	
ซื้อสินทรัพย์	18,048,466	13,853,660	8,432,384	56,744,272	4,500,000	5,614,655,738	146,957,363	32,772,232	5,895,964,115	
จำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	-	(233,843)	(4,260)	(7,123)	(444,321)	-	(112,185)	-	(801,732)	
โอนสินทรัพย์	16,085,014	-	1,762,797	9,310,559	13,321,389	-	-	(40,479,759)	-	
ค่าเสื่อมราคา	(23,281,134)	(9,500,924)	(6,968,041)	(23,881,141)	(13,871,159)	(671,152,040)	(69,227,220)	-	(817,881,659)	
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	83,579,256	27,699,875	26,306,695	107,458,496	23,478,959	15,162,394,596	585,784,759	16,602,447	16,033,305,083	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557										
ราคาทุน	142,676,211	79,676,405	55,701,610	249,895,413	125,465,083	16,135,911,711	1,086,585,053	16,602,447	17,892,513,933	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(59,096,955)	(51,976,530)	(29,394,915)	(142,436,917)	(101,986,124)	(973,517,115)	(500,800,294)	-	(1,859,208,850)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	83,579,256	27,699,875	26,306,695	107,458,496	23,478,959	15,162,394,596	585,784,759	16,602,447	16,033,305,083	

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

งบการเงินรวม										(หน่วย: บาท)
	เครื่องตกแต่ง				เครื่องบิน				สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	รวม
	ติดตั้งและ				และเครื่องยนต์					
	อุปกรณ์สำนักงาน	คอมพิวเตอร์	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	รวม	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558										
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	83,579,256	27,699,875	26,306,695	107,458,496	23,478,959	15,162,394,596	585,784,759	16,602,447	16,033,305,083	
ซื้อสินทรัพย์	5,982,956	22,020,645	5,070,351	42,502,558	353,500	3,076,701,601	127,854,480	28,286,986	3,308,773,077	
จำหน่าย/ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ - สุทธิ	(2)	-	(2)	(27)	(3,407,116)	-	(26)	-	(3,407,173)	
โอนสินทรัพย์/รายการปรับปรุง	11,171,077	4,062,000	1,478,362	4,510,000	-	-	-	(21,554,414)	(332,975)	
ค่าเสื่อมราคา	(25,699,377)	(11,585,286)	(8,266,643)	(36,198,774)	(7,366,835)	(944,341,046)	(88,811,100)	-	(1,122,269,061)	
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	75,033,910	42,197,234	24,588,763	118,272,253	13,058,508	17,294,755,151	624,828,113	23,335,019	18,216,068,951	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558										
ราคาทุน	159,616,245	105,759,049	62,174,934	295,267,636	107,585,096	19,212,780,615	1,210,458,272	23,335,019	21,176,976,866	
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(84,582,335)	(63,561,815)	(37,586,171)	(176,995,383)	(94,526,588)	(1,918,025,464)	(585,630,159)	-	(2,960,907,915)	
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	75,033,910	42,197,234	24,588,763	118,272,253	13,058,508	17,294,755,151	624,828,113	23,335,019	18,216,068,951	

สินทรัพย์ตามสัญญาเช่าการเงินที่กลุ่มบริษัทเป็นผู้เช่าซึ่งรวมแสดงในรายการข้างต้นประกอบด้วยเครื่องบิน และเครื่องยนต์เครื่องบิน ซึ่งมีราคาทุนรวมจำนวน 19,212.78 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 1,918.03 ล้านบาท (พ.ศ. 2557: ราคาทุนรวมจำนวน 16,147.65 ล้านบาท และค่าเสื่อมราคาสะสมจำนวน 981.92 ล้านบาท)

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะบริษัท (ต่อ)

13 เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท อุปกรณ์สำนักงาน
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	24
ค่าเสื่อมราคา	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	24
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	40,687
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(40,663)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	24
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	24
ซื้อสินทรัพย์	21,500
ค่าเสื่อมราคา	(4,123)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	17,401
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาทุน	62,187
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม	(44,786)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	17,401

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สิทธิ

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	สิทธิในการ	โปรแกรม		รวม
	นำเครื่องบิน	โปรแกรม	คอมพิวเตอร์	
	ลงจอด	คอมพิวเตอร์	ระหว่างติดตั้ง	
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557				
ราคาทุน	14,856,000,000	37,858,170	3,298,938	14,897,157,108
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(28,420,271)	-	(28,420,271)
ราคาตามบัญชี - สิทธิ	14,856,000,000	9,437,899	3,298,938	14,868,736,837
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สิทธิ	14,856,000,000	9,437,899	3,298,938	14,868,736,837
ซื้อสินทรัพย์	-	4,276,474	711,708	4,988,182
โอนสินทรัพย์	-	4,010,646	(4,010,646)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(5,741,679)	-	(5,741,679)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สิทธิ	14,856,000,000	11,983,340	-	14,867,983,340
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557				
ราคาทุน	14,856,000,000	46,138,870	-	14,902,138,870
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(34,155,530)	-	(34,155,530)
ราคาตามบัญชี - สิทธิ	14,856,000,000	11,983,340	-	14,867,983,340
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558				
ราคาตามบัญชีต้นปี - สิทธิ	14,856,000,000	11,983,340	-	14,867,983,340
ซื้อสินทรัพย์	-	3,381,550	1,759,880	5,141,430
โอนสินทรัพย์	-	340,000	(340,000)	-
ค่าตัดจำหน่าย	-	(4,631,730)	-	(4,631,730)
ราคาตามบัญชีปลายปี - สิทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558				
ราคาทุน	14,856,000,000	49,860,420	1,419,880	14,907,280,300
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(38,787,260)	-	(38,787,260)
ราคาตามบัญชี - สิทธิ	14,856,000,000	11,073,160	1,419,880	14,868,493,040

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยมในหมายเหตุ 15

14 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน - สุทธิ (ต่อ)

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะบริษัท โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาตามบัญชีต้นปี - สุทธิ	1
ค่าตัดจำหน่าย	-
ราคาตามบัญชีปลายปี - สุทธิ	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	
ราคาทุน	6,420
หัก ค่าตัดจำหน่ายสะสม	(6,419)
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	1

15 ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 บริษัทมีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัดตามสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” ดังนั้นบริษัทจึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วน 51% ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุม และได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทมีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยม ในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ณ วันที่ 31 ธันวาคม				
ราคาทุน	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
หัก ค่าเพื่อการด้อยค่า	-	-	-	-
ราคาตามบัญชี - สุทธิ	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-

16 สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	27.7	748,209,343	630,333,888	-	-
เงินมัดจำจากการดำเนินงานของสนามบิน		34,600,000	34,600,000	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	27.7	17,961,650	16,406,400	-	-
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า		42,158,417	46,610,702	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		9,216,373	10,880,712	-	-
เงินมัดจำอื่น		149,675,386	73,845,881	-	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		1,001,821,169	812,677,583	-	-

17 หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน

จำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายซึ่งบันทึกเป็นหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ภายใน 1 ปี	1,709,396,605	1,365,914,441	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	6,765,109,949	5,451,922,249	-	-
เกินกว่า 5 ปี	8,033,497,105	7,737,871,073	-	-
หัก ค่าใช้จ่ายทางการเงินในอนาคต ของสัญญาเช่าการเงิน	(2,471,164,925)	(2,478,739,612)	-	-
	14,036,838,734	12,076,968,151	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าการเงิน				
- ส่วนที่หมุนเวียน	1,261,443,422	959,006,292	-	-
- ส่วนที่ไม่หมุนเวียน	12,775,395,312	11,117,961,859	-	-
	14,036,838,734	12,076,968,151	-	-

มูลค่าปัจจุบันของหนี้สินตามสัญญาเช่าการเงินมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ภายใน 1 ปี	1,676,545,078	1,338,730,452	-	-
เกินกว่า 1 ปีแต่ไม่เกิน 5 ปี	6,104,530,065	4,889,550,263	-	-
เกินกว่า 5 ปี	6,255,763,591	5,848,687,436	-	-
	14,036,838,734	12,076,968,151	-	-

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้ตกลงทำสัญญาเช่าเครื่องบินเพิ่มเติมจำนวน 2 ลำ และเครื่องยนต์เครื่องบิน 1 เครื่อง ภายใต้สัญญาเช่าการเงิน สัญญาเช่าเครื่องบินมีระยะเวลา 12 ปี และสัญญาเช่าเครื่องยนต์เครื่องบินมีระยะเวลา 5 ปี กลุ่มบริษัทมีสิทธิเลือกซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้รอตัดบัญชีคำนวณจากผลแตกต่างชั่วคราวตามวิธีหนี้สินโดยใช้อัตราภาษีร้อยละ 20

สินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสามารถวิเคราะห์ได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่ใช้ประโยชน์ภายใน 12 เดือน	-	-	1,404,795	2,201,186
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่ใช้ประโยชน์เกินกว่า 12 เดือน	1,546,805,901	1,352,163,663	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่จะจ่ายชำระเกินกว่า 12 เดือน	(5,049,343,166)	(4,697,803,459)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี - สุทธิ	(3,502,537,265)	(3,345,639,796)	1,404,795	2,201,186

รายการเคลื่อนไหวของภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ณ วันที่ 1 มกราคม	(3,345,639,796)	(3,309,661,779)	2,201,186	-
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	(151,062,286)	(33,640,981)	(796,391)	2,201,186
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	(5,835,183)	(2,337,036)	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	(3,502,537,265)	(3,345,639,796)	1,404,795	2,201,186

18 ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของสินทรัพย์และหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม				
	ผลประโยชน์เมื่อ				รวม
	ขาดทุนทางภาษี	เกษียณอายุ	ค่าเสื่อมราคา	สัญญาเช่าการเงิน	
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี					
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	-	25,669,837	-	784,165,604	809,835,441
เพิ่มในกำไรหรือขาดทุน	188,861,816	5,993,276	-	349,810,166	544,665,258
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(2,337,036)	-	-	(2,337,036)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	188,861,816	29,326,077	-	1,133,975,770	1,352,163,663
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	188,861,816	29,326,077	-	1,133,975,770	1,352,163,663
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	(54,048,048)	9,180,160	-	245,345,309	200,477,421
ลดในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	-	(5,835,183)	-	-	(5,835,183)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	134,813,768	32,671,054	-	1,379,321,079	1,546,805,901

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับรายการขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ยกไปจะรับรู้ได้ไม่เกินจำนวนที่เป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่าจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์ทางภาษีนั้น

	งบการเงินรวม		
	กำไรจากมูลค่ายุติธรรมของ ส่วนได้เสียที่มีอยู่เดิม	สัญญาเช่าการเงิน	รวม
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี			
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	(2,999,914,044)	(1,119,583,176)	(4,119,497,220)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	3,885,297	(582,191,536)	(578,306,239)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	(2,996,028,747)	(1,701,774,712)	(4,697,803,459)
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2558	(2,996,028,747)	(1,701,774,712)	(4,697,803,459)
เพิ่ม (ลด) ในกำไรหรือขาดทุน	4,034,764	(355,574,471)	(351,539,707)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	(2,991,993,983)	(2,057,349,183)	(5,049,343,166)

19 ภาษีเงินได้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน				
ภาษีเงินได้ปัจจุบันสำหรับกำไรทางภาษีสำหรับปี	-	-	796,391	-
การปรับปรุงจากงวดก่อน	-	(34,920,946)	-	-
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
- สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	(200,477,421)	(544,665,258)	-	(2,201,186)
- หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	351,539,707	578,306,239	-	-
รวมภาษีเงินได้	151,062,286	(1,279,965)	796,391	(2,201,186)

ภาษีเงินได้สำหรับกำไรก่อนหักภาษีของกลุ่มบริษัทมียอดจำนวนเงินที่แตกต่างจากการคำนวณกำไรทางบัญชีคู่กับอัตราภาษีเงินได้ของกลุ่มบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

	งบการเงินรวม	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กำไรก่อนภาษีเงินได้	2,109,322,631	329,992,544
ภาษีคำนวณจากอัตราภาษี ร้อยละ 20	421,864,526	65,998,509
ผลกระทบ		
กำไรที่ได้รับยกเว้นภาษีเนื่องจากได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	(430,193,999)	(268,666,793)
ค่าใช้จ่ายที่ไม่สามารถหักภาษี	14,399,886	7,994,870
ผลต่างของสัญญาเช่าการเงินในช่วงที่ได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	110,229,161	232,381,370
การใช้ขาดทุนทางภาษีที่ผ่านมา ซึ่งยังไม่รับรู้	34,762,712	-
การปรับปรุงจากงวดก่อน	-	(34,920,946)
ขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	-	(4,066,975)
ภาษีเงินได้	151,062,286	(1,279,965)

อัตราภาษีเงินได้ถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักคิดเป็นร้อยละ 7.16 (พ.ศ. 2557: ร้อยละติดลบ 0.39)

19 ภาษีเงินได้ (ต่อ)

ภาษีเงินได้ที่ลดที่เกี่ยวข้องกับองค์ประกอบในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นมีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2558			พ.ศ. 2557		
	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี	ก่อนภาษี	ภาษีลด	หลังภาษี
การวัดมูลค่าใหม่ของการผูกพัน						
ผลประโยชน์พนักงาน	29,175,913	(5,835,183)	23,340,730	11,685,182	(2,337,036)	9,348,146
กำไรเบ็ดเสร็จอื่น	<u>29,175,913</u>	<u>(5,835,183)</u>	<u>23,340,730</u>	<u>11,685,182</u>	<u>(2,337,036)</u>	<u>9,348,146</u>
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน		-			-	
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี		(5,835,183)			(2,337,036)	
		<u>(5,835,183)</u>			<u>(2,337,036)</u>	

20 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
งบแสดงฐานะการเงิน				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	168,945,620	157,547,925	-	-
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ				
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	42,178,576	36,235,647	-	-
การวัดมูลค่าใหม่สำหรับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(29,175,913)	(11,685,182)	-	-
ผลสะสมของการวัดมูลค่าใหม่สำหรับผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ	(52,535,781)	(23,359,868)	-	-

20 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

รายการเคลื่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานในระหว่างปี มีดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ราคาตามบัญชีต้นปี	157,547,925	132,997,460	-	-
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	36,916,484	30,673,843	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	5,262,092	5,561,804	-	-
การวัดมูลค่าใหม่				
ผลกำไรที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ				
ด้านประชากรศาสตร์	(26,765,080)	(12,972,965)	-	-
ผลขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ				
ทางการเงิน	10,206,386	18,172,181	-	-
ผลกำไรที่เกิดจากประสบการณ์	(12,617,219)	(16,884,398)	-	-
จ่ายผลประโยชน์	(1,604,968)	-	-	-
ราคาตามบัญชีปลายปี	168,945,620	157,547,925	-	-

ค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่รับรู้ในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับแต่ละรายการดังนี้

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ต้นทุนบริการปัจจุบัน	36,916,484	30,673,843	-	-
ต้นทุนดอกเบี้ย	5,262,092	5,561,804	-	-
รวม (แสดงอยู่ในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน)	42,178,576	36,235,647	-	-

สมมติฐานทางสถิติที่สำคัญที่ใช้ มีดังนี้

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
อัตราคิดลด	ร้อยละต่อปี	2.92	3.34	-	-
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละต่อปี	5.59 - 10.00	5.59 - 10.00	-	-
อัตราการลาออก	ร้อยละต่อปี	0.00 - 12.00	0.00 - 10.00	-	-

20 ภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงาน (ต่อ)

	ผลกระทบต่อการผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้		
	การเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติ	การเพิ่มขึ้นของข้อสมมติ	การลดลงของข้อสมมติ
อัตราคิดลด	ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 12.27	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.78
อัตราการขึ้นเงินเดือน	ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 14.27	ลดลง ร้อยละ 12.13
อัตราการลาออก	ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 13.38	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 11.42

การวิเคราะห์ความอ่อนไหวข้างต้นนี้อ้างอิงจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติ ขณะที่ให้ข้อสมมติอื่นคงที่ ในทางปฏิบัติสถานการณ์ดังกล่าวยากที่จะเกิดขึ้น และการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติอาจมีความสัมพันธ์กัน ในการคำนวณการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของภาระผูกพันผลประโยชน์ที่กำหนดไว้ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงในข้อสมมติหลักได้ใช้วิธีเดียวกับ (มูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันโครงการผลประโยชน์ที่กำหนดไว้คำนวณด้วยวิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method)) ณวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน) ในการคำนวณหนี้สินบำเหน็จบำนาญที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน

วิธีการและประเภทของข้อสมมติที่ใช้ในการจัดทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

21 ทุนเรือนหุ้น

	จำนวนหุ้น		ทุนเรือนหุ้น		ส่วนเกิน	
	มูลค่าที่ตราไว้	สามัญจดทะเบียน	ที่ออกและชำระแล้ว	ที่ออกและชำระแล้ว	มูลค่าหุ้น	รวม
	บาท	หุ้น	หุ้น	บาท	บาท	บาท
ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2557	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274
การออกหุ้น	-	-	-	-	-	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558	0.10	4,850,000,000	4,850,000,000	485,000,000	2,599,808,274	3,084,808,274

หุ้นสามัญจดทะเบียนทั้งหมดซึ่งมีราคามูลค่าหุ้นละ 0.10 บาท (พ.ศ. 2557: 0.10 บาท) มีจำนวน 4,850,000,000 หุ้น (พ.ศ.2557: 4,850,000,000 หุ้น) หุ้นทั้งหมดได้ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้ว

22 เงินปันผลจ่าย

ตามมติการประชุมคณะกรรมการของบริษัทเมื่อวันที่ 11 สิงหาคม พ.ศ. 2558 คณะกรรมการมีมติอนุมัติจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลสำหรับผลการดำเนินงานปี พ.ศ. 2558 ในอัตราหุ้นละ 0.10 บาท (พ.ศ. 2557: ไม่มี) สำหรับหุ้นสามัญจำนวน 4,850,000,000 หุ้น คิดเป็นจำนวนเงินรวมทั้งสิ้น 485 ล้านบาท (พ.ศ. 2557: ไม่มี) เงินปันผลดังกล่าวได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นเมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2558

23 ทุนสำรองตามกฎหมาย

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ณ วันที่ 1 มกราคม	-	-	-	-
จัดสรรระหว่างปี	26,510,386	-	26,510,386	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม	26,510,386	-	26,510,386	-

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 บริษัทต้องสำรองตามกฎหมายอย่างน้อยร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิหลังจากหักส่วนของขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าสำรองนี้จะมีมูลค่าไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองนี้ไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

24 รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการประกอบด้วย

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
รายได้ค่าโดยสาร	22,091,893,669	18,154,708,921	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	4,811,362,443	5,561,579,215	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	2,081,089,616	1,175,896,988	-	-
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	322,959,745	260,875,934	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	200,000,000	202,453,859	-	-
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
รวมรายได้	29,507,305,473	25,355,514,917	25,000,000	25,000,000

25 ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

ค่าใช้จ่ายบางรายการที่รวมอยู่ในการคำนวณกำไรจากการดำเนินงานสามารถนำมาแยกตามลักษณะได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	หมายเหตุ	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
		พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	13, 14	1,126,900,791	823,623,338	4,123	-
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน		3,377,679,708	2,799,564,751	-	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง		9,830,407,370	11,272,295,601	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	27.2	4,147,355,311	3,750,883,931	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา		2,337,954,895	1,861,852,842	-	-
ค่าใช้จ่ายการบริการในสนามบินและลานจอด		3,362,626,401	2,291,867,842	-	-

26 กำไรต่อหุ้น

กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยการหารกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญของบริษัทใหญ่ด้วยจำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักที่ชำระแล้วและคงเหลือในระหว่างปี

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้น (บาท)	1,078,476,693	183,181,769	530,207,730	11,530,121
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก ที่ชำระแล้วและคงเหลือ (หุ้น)	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000	4,850,000,000
กำไรต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	0.2224	0.0378	0.1093	0.0024

กลุ่มบริษัทไม่มีหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 และ พ.ศ. 2557

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

กิจการและบุคคลที่ควบคุมบริษัทหรือถูกควบคุมโดยบริษัทหรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกับบริษัททั้งทางตรงหรือทางอ้อมไม่ว่าจะโดยทอดเดียวหรือหลายทอด กิจการและบุคคลดังกล่าวเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัทรวมถึงบริษัทผู้ถือหุ้น บริษัทย่อยและบริษัทย่อยลำดับถัดไป บริษัทร่วมและบุคคลที่เป็นเจ้าของส่วนได้เสียในสิทธิออกเสียงของบริษัททั้งทางตรงและทางอ้อมซึ่งมีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญเหนือกิจการ ผู้บริหารสำคัญรวมทั้งกรรมการและพนักงานของบริษัทตลอดจนสมาชิกในครอบครัวที่ใกล้ชิดกับบุคคลเหล่านั้น กิจการและบุคคลทั้งหมดถือเป็นบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริษัท

ในการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันซึ่งอาจมีขึ้นได้ต้องคำนึงถึงรายละเอียดของความสัมพันธ์มากกว่ารูปแบบความสัมพันธ์ตามกฎหมาย

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท คือ ผู้บริหารของบริษัท ส่วนที่เหลือถือโดยสาธารณะ

เพื่อวัตถุประสงค์ในการรายงานจึงรวมเรียก AirAsia Berhad ผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัดซึ่งเป็นบริษัทย่อย และบริษัทย่อยของ AirAsia Berhad ว่าเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ

27.1) รายได้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ดอกเบี้ยรับ	14,442,708	8,291,867	-	-
ค่าบริการจัดการอื่น	44,443,238	9,888,280	-	-
บริษัทย่อย				
รายได้ค่าบริการจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
เงินปันผลรับ	-	-	527,022,166	-

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

รายการต่อไปนี้เป็นรายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันที่สำคัญ (ต่อ)

27.2) ซื้อสินค้า บริการ และค่าใช้จ่าย

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยน				
ราคาน้ำมัน	1,298,054,586	312,406,466	-	-
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการ				
ทางบัญชีและอื่นๆ	37,644,887	31,371,651	-	-
ค่าเช่าเครื่องบิน	4,147,355,311	3,750,883,931	-	-
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	1,527,210,017	1,502,123,611	-	-
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	244,699,899	228,167,100	-	-
ค่าบริการจัดการ	16,595,132	15,649,508	-	-
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	133,141,805	104,976,328	-	-
ค่าฝึกอบรมนักบิน	119,707,049	84,540,826	-	-
ค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้า	307,867,500	244,381,651	-	-

27.3) ค่าตอบแทนผู้บริหาร

ผู้บริหารของกลุ่มบริษัท รวมถึงกรรมการ (ไม่ว่าจะทำหน้าที่ในระดับบริหารหรือไม่) ค่าตอบแทนที่จ่ายหรือค้างจ่ายสำหรับผู้บริหารมีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
เงินเดือนและผลประโยชน์ระยะสั้นอื่น	85,252,036	94,545,894	10,172,499	6,290,000
ผลประโยชน์เมื่อเกษียณอายุ	6,073,888	5,055,044	-	-
	<u>91,325,924</u>	<u>99,600,938</u>	<u>10,172,499</u>	<u>6,290,000</u>

27 รายการกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน (ต่อ)

ยอดคงค้างของรายการลูกหนี้ เจ้าหนี้ เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินและสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น สรุปได้ดังนี้

27.4) ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	326,208,917	68,162,932	-	-

ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันได้ถูกเรียกเก็บดอกเบี้ยสำหรับจำนวนที่ผิดนัดชำระที่อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.00 ต่อปี (พ.ศ. 2557: ร้อยละ 6.00 ต่อปี)

27.5) เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น	917,878,501	472,709,254	-	-

27.6) เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับกลุ่มบริษัท โดยภายใต้สัญญานี้ กลุ่มบริษัทจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบินเพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง AirAsia Berhad จะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต AirAsia Berhad ไม่ได้นำเงินจ่ายล่วงหน้าที่ได้รับจากแต่ละบริษัทที่เกี่ยวข้องกันไปลงทุนเพื่อหาผลตอบแทนใด

27.7) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
กิจการที่เกี่ยวข้องกันอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน	748,209,343	630,333,888	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	17,961,650	16,406,400	-	-
	766,170,993	646,740,288	-	-

28 ภาระผูกพัน

ภาระผูกพันตามสัญญาเช่าดำเนินงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าสำนักงานและอื่นๆ ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะบริษัท	
	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2557
ภายใน 1 ปี	47,449,315	42,611,872	-	-
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	4,958,386	5,306,226	-	-
รวม	52,407,701	47,918,098	-	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม กลุ่มบริษัทมียอดรวมของจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตตามสัญญาเช่าเครื่องบินซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน ที่ไม่สามารถยกเลิกได้ ซึ่งจัดทำกับ AirAsia (Mauritius) Limited กิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งและทำให้เช่ารายหนึ่งรวมถึงสัญญาประกันภัยของเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินดังนี้

	งบการเงินรวม			
	พ.ศ. 2558		พ.ศ. 2557	
	สัญญา		สัญญา	
	ค่าเช่า	ประกันภัย	ค่าเช่า	ประกันภัย
	ดอลลาร์สหรัฐ	ดอลลาร์สหรัฐ	ดอลลาร์สหรัฐ	ดอลลาร์สหรัฐ
ภายใน 1 ปี	126,647,808	1,003,906	115,260,000	2,993,762
เกินกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	481,391,232	-	459,325,479	-
เกินกว่า 5 ปี	220,655,835	-	275,132,384	-
รวม	828,694,875	1,003,906	849,717,863	2,993,762

29 การค้ำประกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่ออกโดยธนาคารที่เกี่ยวข้องกับเงินกู้ของนักบินฝึกหัดในหลักสูตรวิชาชีพนักบิน เป็นจำนวน 178.17 ล้านบาท (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 : จำนวน 99.29 ล้านบาท) โดยปกติกลุ่มบริษัทจะสิ้นสุดภาระค้ำประกันเมื่อนักบินฝึกหัดดังกล่าวได้รับใบอนุญาตนักบินพาณิชย์และได้รับการแต่งตั้งเป็นนักบินผู้ช่วยของกลุ่มบริษัท หรือเมื่อธนาคารได้รับชำระหนี้สินคงค้างครบถ้วนแล้ว อย่างไรก็ตามกลุ่มบริษัทสามารถเรียกคืนหนี้สินดังกล่าวจากผู้ค้ำประกันนักบินฝึกหัดที่ได้ค้ำประกันไว้กับกลุ่มบริษัท

30 หนังสือค้ำประกัน

กลุ่มบริษัทมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2558			พ.ศ. 2557		
	ล้าน		ล้าน	ล้าน		ล้าน
	ดอลลาร์	อินเดีย		ดอลลาร์	อินเดีย	
	ล้านบาท	สหรัฐฯ	รูปี	ล้านบาท	สหรัฐฯ	รูปี
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการบิน	7.90	0.09	23.58	7.90	0.09	12.38
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	-	27.62	-	-	9.59	-
รวม	7.90	27.71	23.58	7.90	9.68	12.38

กลุ่มบริษัทใช้เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากกระแสรายวันเป็นหลักประกันสำหรับหนังสือค้ำประกันดังกล่าวมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

	งบการเงินรวม					
	พ.ศ. 2558			พ.ศ. 2557		
	ล้านบาท	ล้านเหรียญสหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี	ล้านบาท	ล้านเหรียญสหรัฐฯ	ล้านอินเดียรูปี
เงินฝากออมทรัพย์	85.38	-	-	171.01	-	-
เงินฝากกระแสรายวัน	-	7.61	12.68	-	-	12.68
รวม	85.38	7.61	12.68	171.01	-	12.68

31 สิทธิประโยชน์จากการได้รับการส่งเสริมการลงทุน

เมื่อวันที่ 13 มีนาคม พ.ศ. 2556 บริษัทย่อยได้รับสิทธิพิเศษจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 1 บัตร สำหรับเครื่องบินจำนวน 24 ลำ สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญคือการได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุนเงื่อนไขกำหนดให้ทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้วของบริษัทย่อยไม่น้อยกว่า 435.50 ล้านบาท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2558 บริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบินจำนวน 17 ลำซึ่งอยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว (ณ วันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2557 : จำนวน 12 ลำ)

32 เหตุการณ์ภายหลังวันที่ในงบการเงิน

เมื่อวันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2559 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยได้รับมอบเครื่องบิน Airbus A320-216 จำนวนหนึ่งลำ การขยายฝูงบินของบริษัทย่อยนี้เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินที่มีอยู่ของบริษัทย่อย เครื่องบินดังกล่าวได้จัดหาภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีระยะเวลา 9 ปี

บินคุ้ม...คุณภาพครบ กับแอร์เอเชีย

Truly Low Fares, Trusted Quality

ใส่ใจความ
ปลอดภัย
Safety Assured

ครอบคลุม
หลายเส้นทาง
Widest Network

ตรงเวลา
Fly On-Time

ประหยัดสุดๆ ที่ airasia.com

AirAsia



ASIA AVIATION PUBLIC COMPANY LIMITED

222 Don Mueang International Airport, 3rd Floor, Central Office Building,
Room 3200, Vibhavadee Rangsit Road, Don Mueang, Bangkok 10210
Telephone: 02-562-5700 Fax: 02-562-5705

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3
ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 02-562-5700 โทรสาร : 02-562-5705

www.aavplc.com