ASIA AVIATION
Public Company Limited

NEVER STOP BEING STRONG

รายงานประจำปี 2564

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

SERVICE

ตอกย้ำการเป็นสายการบินราคาประหยัด ที่มี “คุณภาพบริการระดับสากล” ด้วยความตรงต่อเวลา
การนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาปรับใช้ และสิ่งสำคัญที่สุดกับความใส่ใจในมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มข้นในทุกเที่ยวบิน

SUPER APP

airasia Super App สุดยอดแอปพลิเคชัน ที่ตอบโจทย์ทุกไลฟ์สไตล์ความต้องการ ให้บริการครบทั้งตั๋วเครื่องบิน โรงแรม สั่งอาหารเดลิเวอรี ส่งพัสดุถึงหน้าบ้าน ฯลฯ พร้อมปรับตัวสร้างโอกาสทางธุรกิจใหม่ๆ ไม่หยุดนิ่ง

SUSTAINBILITY

ด้วยรากฐานที่มั่นคง และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพในทุกมิติ ครอบคลุมทั้งเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม
แอร์เอเชียยังคงเดินหน้าเติบโตได้อย่างยั่งยืนต่อไป แม้ต้องเผชิญกับสถานการณ์อันยากลำบากท้าทายเพียงใดก็ตาม

สารบัญ

6–22
ภาพรวมธุรกิจ
- คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ
- จุดเด่นทางการเงินและการดำเนินงาน
- ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป
- สารจากประธานกรรมการบริหาร
- สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
- คณะกรรมการและคณะผู้บริหาร
- กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2564
- กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2564
- พัฒนาการที่สำคัญ

10 สารจากประธานกรรมการ

วิธีใช้งาน Interactive

- สแกนเพื่อแสดงรายละเอียดเพิ่มเติม
- คลิกเพื่อดูคลิปวิดิโอ
- คลิกเพื่อเข้าสู่หน้าเว็บไซต์ AAV

113–195
การกำกับดูแลกิจการ
- นโยบายการกำกับดูแลกิจการ
- โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ
- รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ
- การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

57 การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

23–112
การประกอบธุรกิจและผลการดำเนินงาน
- นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ
- ลักษณะการประกอบธุรกิจ
- สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน
- การบริหารจัดการความเสี่ยง
- การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ
- ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่นๆ

197–279
ข้อมูลทางการเงิน
- รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน
- งบการเงิน
- ตารางการแสดงข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI

คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ (GRI 102-12)

World Airline Awards 2021 by Skytrax

สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก 12 ปีซ้อน

SET THSI 2021 by The Stock Exchange of Thailand

หุ้นยั่งยืน หรือ Thailand Sustainability Investment (THSI) กลุ่มบริการ ประจำปี 2564

Top 3 "Most On-Time Low-Cost Carriers" by Cirium

สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดในโลก ติด 3 อันดับแรก ประเภทสายการบินราคาประหยัด

The Best of SHA (Safety and Health Administration) Awards 2021 : Air Transportation by the Tourism Authority of Thailand (TAT)

ที่สุดของมาตรฐานความปลอดภัยด้านสุขอนามัย (Amazing Thailand Safety & Health Administration: SHA) ประเภทยานพาหนะทางอากาศ

Achieved Highest Safety Standards 7/7 by airlineratings.com

สายการบินที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับสูงสุด ด้วยเรตติ้ง 7/7

คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ (GRI 102-12)

Airline Strategy Awards 2021 by FlightGlobal

สุดยอดธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม

2021 Thailand's Most Admired Brand by Brandage Magazine

สุดยอดแบรนด์ครองใจผู้บริโภคแห่งปี 2564

สายการบินราคาประหยัดที่น่าเชื่อถือที่สุด

World Travel Awards 2021

สายการบินราคาประหยัด

ชั้นนำของโลก 9 ปีซ้อน

สายการบินราคาประหยัดชั้นนำของเอเชีย

The Most Powerful Brands of Thailand 2021 by Chulalongkorn Business School

สุดยอดแบรนด์ทรงพลังของประเทศไทย

ประเภท สายการบิน

IR Magazine Forum & Awards South East Asia 2021

ดีเยี่ยมด้านการบริหารจัดการวิกฤตระดับภูมิภาคฯ

สำหรับบริษัทที่มีมูลค่าการตลาดไม่เกิน

1,000 ล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือ (Small Cap)

ชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

สายการบินราคาประหยัดระดับโลก 5 ปีซ้อน

ชนะเลิศพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

สายการบินราคาประหยัดระดับเอเชีย

Business Traveller Asia Pacific

สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุด 10 ปีซ้อน

จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน (GRI 102-7, 102-8)

เครื่องบิน
60
ลำ

อัตราขนส่ง
68
%

ตรงต่อเวลา
97
%

รายได้เสริม
651
ล้านบาท

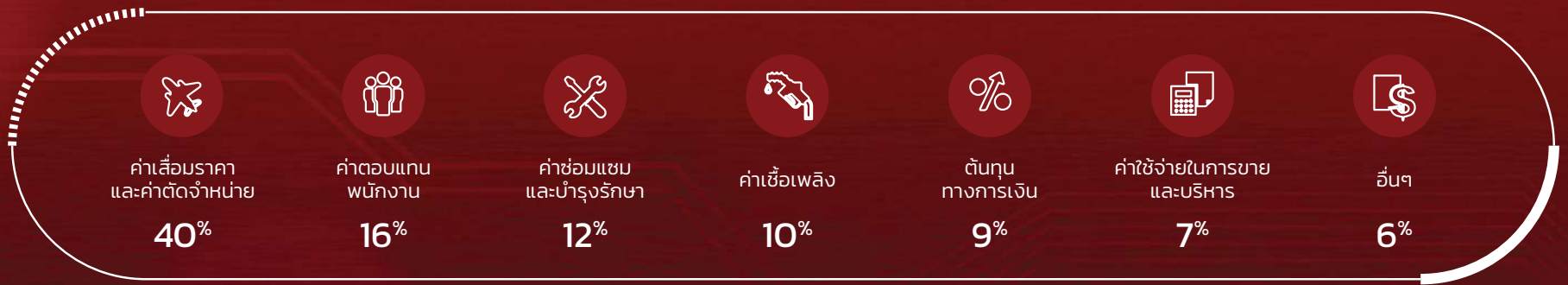
ผู้โดยสาร
2.9
ล้านคน

พนักงาน
5,003
คน

ระยะทางบินเฉลี่ย
688
กิโลเมตรต่อเที่ยวบิน

อัตราการใช้เครื่องบิน
5.6
ชั่วโมงต่อวันต่อลำ

รายละเอียดค่าใช้จ่าย



ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป (GRI 102-7)

(หน่วย : ล้านบาท)

ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2562	2563[1]	2564
งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ			
รายได้จากการขายและการให้บริการ	40,181	13,634	3,828
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	(122)	(7,551)	(11,851)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(474)	(4,764)	(6,647)
งบแสดงฐานะการเงินรวม			
สินทรัพย์รวม	62,903	67,978	71,208
หนี้สินรวม	35,214	50,618	54,379
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท	19,944	14,266	20,201
ส่วนของผู้ถือหุ้นรวม	27,689	17,360	16,829
งบกระแสเงินสด			
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	966	(898)	(4,347)
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,794)	12,064	1,284
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	829	(14,031)	7,314
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	1	(2,865)	4,250
อัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ			
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ (ร้อยละ)[2]	(1.2)	(34.9)	(173.6)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ร้อยละ)[3]	(0.8)	(7.3)	(9.6)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (ร้อยละ)[4]	(2.3)	(27.9)	(38.6)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.0977)	(0.9823)	(1.2985)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด (บาท)	(0.0977)	(0.9823)	(1.2833)

ข้อมูลราคาหลักทรัพย์

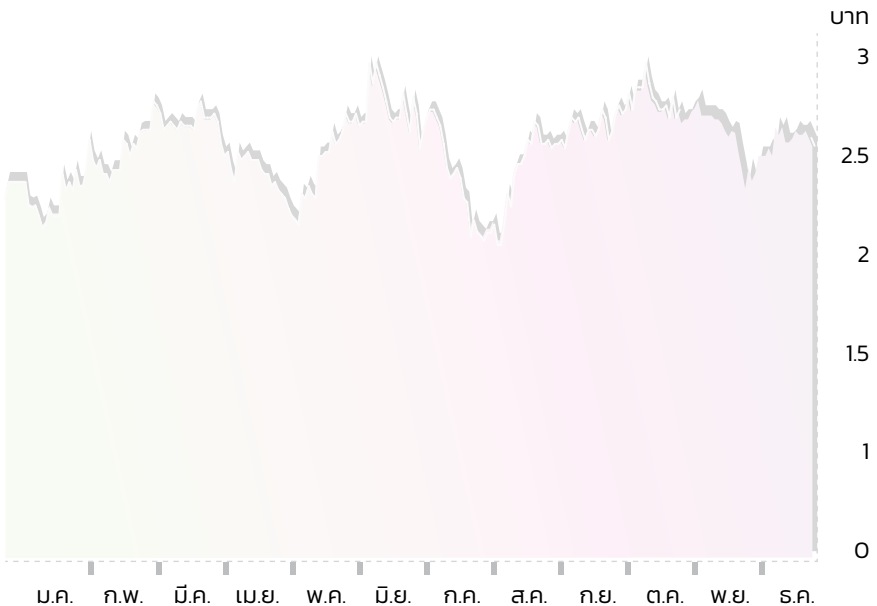
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

2.54
ราคา ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2564 (บาท)

46.86
ปริมาณการซื้อขายเฉลี่ย (ล้านหุ้น)

2.05–2.95
ช่วงราคาใน 52 สัปดาห์ (บาท)

2.25–786.75
ปริมาณการซื้อขายใน 52 สัปดาห์ (ล้านหุ้น)



หมายเหตุ
(1) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่
(2) อัตรากำไรสุทธิ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / รายได้การขายและการให้บริการ
(3) อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / สินทรัพย์รวม (เฉลี่ย)
(4) อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของเจ้าของ = กำไรสำหรับปีส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท / ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัท (เฉลี่ย)

สารจากประธานกรรมการ (GRI 102-14)

เรียนท่านผู้ถือหุ้น

เป็นที่ทราบกันดีว่าธุรกิจสายการบินได้รับผลกระทบโดยตรงจากการระบาดของ COVID-19 ซึ่งครอบคลุมช่วงเวลามาถึงสองปีแล้ว ในรายงานประจำปี 2562 ผมได้รายงานกับท่านผู้ถือหุ้นไปว่า **“ขอให้อายุมั่น ขวัญยืน”** ซึ่งสองปีที่ผ่านมานั้น พวกเราทั้งผู้บริหารและพนักงานทุกระดับ ได้ดำรงคำว่า **“ขวัญยืน”** ด้วยความมุ่งมั่นและรักษาขวัญกำลังใจเพื่อคงระดับความพร้อมของเราให้สามารถกลับมาบริการลูกค้าได้ทันทีที่โอกาสเปิด เพราะเราเชื่อว่าถ้าเรามีขวัญและกำลังใจที่ดีพร้อม ธุรกิจของเราก็จะมี **“อายุมั่น”** อยู่ได้

การดำเนินธุรกิจในปี 2564 ที่ผ่านมา เราก็ยังต้องรับสภาวะที่เปรียบเหมือนเครื่องบินกำลังบินฝ่าพายุ ปัจจัยภายนอกทั้งการระบาดของ COVID-19 และกำลังซื้อที่หดหายเนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอย ได้สร้างผลกระทบต่อบริษัทอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ผู้บริหารและพนักงาน ยังคงมุ่งมั่นตั้งใจในการเตรียมความพร้อมเหมือนการรักษาระดับการบินให้ราบรื่นปลอดภัยที่สุด ด้วยการใช้ประสบการณ์ที่ผ่านการฝึกฝนมาอย่างดีและทำอย่างเต็มความสามารถ เพื่อให้เราบินผ่านพายุร้ายไปได้อย่างมั่นคงและปลอดภัย

แม้ตลอดปี 2564 จะเป็นช่วงที่ยากลำบาก แต่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคน มั่นใจว่าวันที่ฟ้าฝนพายุร้ายจะสงบนิ่งจะต้องมาถึงในไม่ช้า พวกเรามีวินัยที่จะเดินตามแผนอย่างดี โดยได้ปรับโครงสร้างกิจการและการเงิน รวมถึงโครงสร้างผู้ถือหุ้นได้สำเร็จมีทุนเสริมสภาพคล่องกว่า 14,000 ล้านบาทมาบริหารจัดการช่วงฟื้นตัวธุรกิจ และยังได้คณะกรรมการบริษัทที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเข้ามาเสริมทัพ แตกไลน์ธุรกิจใหม่ๆ ใน airasia Super App ทำให้แอร์เอเชียเป็นมากกว่าสายการบิน นอกจากนั้นเรายังรักษามาตรฐานในการบริหารจัดการที่ดี ตอกย้ำความสำเร็จจากการได้รับคัดเลือกเป็น **“หุ้นยั่งยืน THSI”** จากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เป็นสมัยที่ 3

แม้เราจะกดปุ่ม Pause ชั่วคราว แต่เราไม่เคยกดปุ่ม Stop ไม่เคยหยุดนิ่งในการเตรียมความพร้อมรับการกลับมา พร้อมยึดมั่นในการสร้างรากฐานบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ส่งต่อบริการที่ดีให้ผู้โดยสาร เพื่อบินไปข้างหน้าได้อย่างเต็มที่ เติบโตอย่างยั่งยืนสร้างผลกำไรได้ดียิ่งขึ้น

นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ

หากเปรียบผลกระทบจากสถานการณ์ COVID-19 กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทเป็นกราฟตัว V ผมเชื่อว่าเราได้เดินทางผ่านจุดต่ำสุดมาแล้ว ถึงอย่างไรหลังจากนี้พวกเราก็จะไม่ประมาท เราจะฝ่าอุปสรรคที่รออยู่ข้างหน้าแม้ท้องฟ้าเริ่มแจ่มใสแล้วก็ตาม

“อายุมั่นขวัญยืน” คือ ความหมายที่แท้จริงของความยั่งยืนบริษัท วันนี้ขวัญและจิตใจของผู้บริหาร และพนักงานยังแข็งแกร่ง เรากดปุ่ม Play อีกครั้งแล้วในปี 2565 ตอกย้ำความมุ่งมั่นหลักคิด แนวปฏิบัติที่บริษัทยึดถือ ซึ่งช่วยให้เราผ่านพ้นสถานการณ์มาได้อย่างดี

ผมขอขอบคุณคณะกรรมการ คณะผู้บริหาร พนักงาน ลูกค้า คู่ค้า นักลงทุน ผู้มีส่วนได้เสียทุกท่านที่อยู่ร่วมกันมา และพร้อมก้าวไปข้างหน้าด้วยกัน ขอให้เชื่อมั่นว่าด้วยรากฐานที่แข็งแกร่งของเราทำให้เรายังเป็นบริษัทที่น่าลงทุนและเติบโตต่อไปอย่างต่อเนื่องครับ

การใช้ประสบการณ์ที่ผ่านการฝึกฝนมาอย่างดี และทำอย่างเต็มความสามารถ ทำให้เราบินผ่านพายุร้ายไปได้อย่างมั่นคงและปลอดภัย

สารจากประธานกรรมการบริหาร

(GRI 102-14)

ปี 2564 ถือเป็นปีที่ 2 ต่อเนื่องกัน ที่บริษัทได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แม้เราจะเรียนรู้ประสบการณ์และปรับตัวได้ดียิ่งขึ้น แต่ยังมีความท้าทายมากมายตลอดปี ให้เราประคองผ่านสถานการณ์อันยากลำบากนี้

โจทย์สำคัญและเร่งด่วนของบริษัท คือ การหาเงินทุนหมุนเวียน เสริมสภาพคล่องให้บริษัทในวิธีการที่ดีที่สุด เพื่อกลับมาเติบโตอีกครั้ง ผมบอกทุกคนเสมอว่า ไทยแอร์เอเชียต้องรอดแน่นอน และเราก็ทำสำเร็จกับแผนการปรับโครงสร้างกิจการในช่วงปลายปี ทำให้บริษัทมีเงินทุนมาหมุนเวียนดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง

ผมขอขอบคุณทีมงานทุกคนที่ทำงานอย่างหนัก ขอบคุณผู้ถือหุ้นและนักลงทุนที่ให้ความเชื่อมั่นบริษัทมาโดยตลอด เชื่อมั่นว่า AAV จะกลับมาแข็งแกร่งเติบโตได้อีกครั้งเมื่อโอกาสมาถึง ตลอดช่วงเวลาของการปรับโครงสร้างกิจการ เราได้รับการสนับสนุนอย่างดีตลอดเส้นทาง ทั้งจากการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่แต่ละรายถืออยู่ (Rights Offering) การเพิ่มทุนจดทะเบียนและเสนอขายหุ้นให้บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) และเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพ

การปรับโครงสร้างกิจการครั้งนี้ เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่เหมาะสม เนื่องจากปี 2565 จะเป็นปีแห่งการฟื้นตัว สถานการณ์ต่างๆ เริ่มปรับตัวดีขึ้น บริษัทจะสามารถขยายการเติบโตและแข่งขันได้เต็มที่ เมื่อโอกาสมาถึงเราคือคนแรกที่พร้อมคว้าโอกาสนั้นแน่นอน

บทเรียน 2 ปีที่บริษัทผ่านมาได้ ทำให้เรายิ่งเข้มแข็ง ผมให้คำมั่นสัญญาว่าจากนี้จะนำพาบริษัทฟื้นตัวกลับมาให้เร็วที่สุด เพื่อเป็นการขอบคุณทุกคนที่อดทนและอยู่ร่วมกันอย่างดีที่สุดในช่วงที่ผ่านมา

ผมให้คำมั่นสัญญาว่า
จากนี้จะนำพาบริษัทฟื้นตัว
กลับมาให้เร็วที่สุด

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร

สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (GRI 102-14)

ความเป็นผู้นำในตลาด ทำให้เราต้องคิดมากกว่าแค่การอยู่รอด เราต้องเดินต่อได้ด้วยแผนการเก็บรักษาฝูงบินและบุคลากรที่เหมาะสม ในขณะเดียวกันต้องบริหารจัดการให้รัดกุมและมีประสิทธิภาพสูงสุด และเมื่อโอกาสกลับมาอีกครั้ง เราจะพร้อมที่สุด แข็งแกร่งที่สุด ในทุกการแข่งขัน เพื่อสร้างโอกาสการเติบโตอย่างก้าวกระโดดให้กับธุรกิจทันที

การที่เราอยู่ร่วมกับ COVID-19 เป็นปีที่สอง ทำให้เรามีภูมิต้านทานที่ดีขึ้นทั้งร่างกายและจิตใจ เรามีแผนระยะสั้นและระยะยาว เพื่อสร้างเสถียรภาพและการเติบโตที่ต่อเนื่องยั่งยืนของบริษัท ที่ผ่านมาเราสร้างโอกาสในธุรกิจใหม่ๆ ให้เกิดขึ้น เช่น ธุรกิจการขนส่งคาร์โก หรือต่อยอดฐานลูกค้ากลุ่มไลฟ์สไตล์จากบริการที่หลากหลายของ airasia Super App การเพิ่มมูลค่าแบรนด์ และไม่หยุดนิ่งในการนำนวัตกรรมเทคโนโลยีมาปรับใช้ เพื่อพัฒนาคุณภาพบริการให้ดียิ่งขึ้น

ไตรมาสที่ 4/2564 ที่ผ่านมา ถือจุดเริ่มต้นในช่วงการฟื้นตัวของบริษัทได้ดีที่สุด เราเดินหน้ากลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศ เส้นทางข้ามภาคต่างๆ เต็มที่ พร้อมทำงานอย่างเห็นผลร่วมกับภาครัฐและเอกชนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว สามารถสร้างบรรยากาศท่องเที่ยวให้กลับคืนมาอีกครั้ง และสำคัญที่สุดกับการเริ่มให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศช่วงเดือนธันวาคมได้อีกครั้ง นับเป็นความหวังและสัญญาณที่ดีของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวต่อจากนี้

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

เมื่อโอกาสกลับมาอีกครั้ง เราจะพร้อมที่สุด แข็งแกร่งที่สุด ในทุกการแข่งขัน เพื่อสร้างโอกาสการเติบโตอย่างก้าวกระโดดให้กับธุรกิจทันที

ปี 2565 จะเป็นปีแห่งการฟื้นตัวทางธุรกิจ เราเชื่อว่า **“ไม่มีอะไรทดแทนการเดินทางเพื่อท่องเที่ยวได้”** โดยคาดการณ์ว่าความต้องการในการเดินทางเส้นทางภายในประเทศจะกลับมาได้ใกล้เคียงกับก่อนสถานการณ์ COVID-19 ในขณะที่เส้นทางระหว่างประเทศจะเริ่มให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง เราจะเป็นสายการบินที่มีความพร้อมที่สุดในฐานะผู้นำตลาดอย่างแน่นอน

ผมขอบคุณพนักงาน ผู้บริหารทุกคน ที่เสียสละและเห็นเป้าหมายเดียวกัน ขอบคุณผู้โดยสารที่เป็นกำลังใจให้การสนับสนุน พวกเราทุกคนยังมีพลังกายและพลังใจที่มุ่งมั่นเต็มเปี่ยมในการเป็นสายการบินอันดับหนึ่ง พร้อมเป็นมากกว่าสายการบิน และรอวันได้เห็นเครื่องบินของแอร์เอเชียกลับมาบินเต็มท้องฟ้าอีกครั้งเร็วๆ นี้

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายวิเชฐ ตันติวานิช
ประธานกรรมการ / กรรมการอิสระ / ประธานกรรมการตรวจสอบ

นายวีรยุทธ โพธารามิก
กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

นายดิเนช นัมบิอาร์
กรรมการ / กรรมการอิสระ / กรรมการตรวจสอบ

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
กรรมการ

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
กรรมการ

นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร
กรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน
กรรมการ

นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม
กรรมการ

นายรอซแมน บิน โอมาร์
กรรมการ

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์
กรรมการ

นายศิโรตม์ เสตะพันธุ
กรรมการ / กรรมการอิสระ

นายยุทธพงศ์ มา
กรรมการ

คณะผู้บริหาร บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

1

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร

2

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

3

นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

คณะผู้บริหาร บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์
ประธานกรรมการบริหาร

2

นายสันติสุข คล่องใช้ยา
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

3

นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร
ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

4

นายบัญญัติ หรรษกุล
ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

5

นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

คณะผู้บริหาร บจ. ไทยแอร์เอเชีย

6 **นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์**
ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

7 **นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล**
ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

8 **นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ**
ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

9 **นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล**
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน

10 **นายบัณฑิต พรสาโรจน์**
ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

11 **นายกฤษ พัฒนสาร**
ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2564

แอร์เอเชีย บินตรงระหว่างประเทศ สู่มัลดีฟส์ และ พนมเปญ แล้ว!

แอร์เอเชียเริ่มกลับมาให้บริการเส้นทางระหว่างประเทศอีกครั้งในไตรมาสที่ 4 ปีนี้ หลังผลกระทบ COVID-19 เริ่ม 2 เส้นทาง ได้แก่ บินตรงจากกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) สู่มัลดีฟส์ และพนมเปญ ประเทศกัมพูชา ซึ่งได้รับการตอบรับที่ดีจากนักท่องเที่ยว

airasia Super App เปิดตัว บริการส่งอาหารเดลิเวอรี่ airasia food

จากสถานการณ์และพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนไป airasia Super App จึงเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เปิดตัวบริการใหม่ airasia food ส่งอาหารเดลิเวอรี่ถึงบ้านคุณ ตอบสนองไลฟ์สไตล์คนกรุงเทพฯ ครอบคลุมพื้นที่ทั้ง 50 เขต พร้อมโปรโมชั่นสุดคุ้มต่อเนื่อง

แอร์เอเชียเดินหน้ารับรางวัล แม้ในสถานการณ์วิกฤต

กลุ่มแอร์เอเชีย ไม่หยุดนิ่งในการปรับตัวและพัฒนาคุณภาพ เดินหน้ารับรางวัลการันตีตลอดทั้งปี อาทิ รางวัล “สายการบินราคาประหยัดที่ดีที่สุดในโลก สมัยที่ 12” จากสกายแทรกซ์ รางวัล “สุดยอดธุรกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม” จาก FlightGlobal ฯลฯ ในขณะที่ไทยแอร์เอเชียก็คว้ารางวัล “สุดยอดแบรนด์ทรงพลัง” หมวดสายการบินจากจุฬาฯ รวมทั้ง AAV ได้รับคัดเลือกเป็น “หุ้นยั่งยืน THSI” เป็นสมัยที่ 3 ตอกย้ำการบริหารจัดการที่ดีได้รับการยอมรับระดับสากล

ยกระดับมาตรฐานสุขอนามัย พร้อมให้บริการอย่างมั่นใจ

ความปลอดภัยและมาตรฐานสุขอนามัยสำคัญที่สุด ไทยแอร์เอเชียพร้อมให้บริการเต็มที่ โดยพนักงานทุกคนได้รับวัคซีนป้องกัน COVID-19 ครบโดส พร้อมปรับมาตรการด้านสุขอนามัยที่เข้มข้นขึ้น ทั้งการคัดกรองผู้โดยสารตามข้อกำหนดปลายทาง ทำความสะอาดฆ่าเชื้อห้องโดยสารและจุดสัมผัส พร้อมนำนวัตกรรมต่างๆ มาปรับใช้ เพื่อลดการสัมผัส ป้องกัน COVID-19

กิจกรรมประชาสัมพันธ์บริษัทปี 2564

กลับมาแล้ว โปรในตำนาน แอร์เอเชีย "ตั๋วบินรัวๆ ทั่วไทย"

หลังจากได้รับการตอบรับที่ดีมาก จากการเปิดขายโปรโมชั่นตั๋วบินรัวๆ จากปีก่อน แอร์เอเชียกลับมาอีกครั้งกับโปรโมชั่นที่รอคอย "ตั๋วบินรัวๆ ทั่วไทย" ราคาเพียง 3,599 บาท ต่อคน เพียง 80,000 สิทธิ์ ซึ่งขายหมดอย่างรวดเร็ว เดินทางได้ครอบคลุมทุกเส้นทางทั่วประเทศ รวมเส้นทางข้ามภาค เพื่อร่วมกระตุ้นเศรษฐกิจและการใช้จ่ายทั่วทุกภูมิภาค

แอร์เอเชีย ผสานพลังภาคธุรกิจท่องเที่ยว ตอบรับนโยบาย "ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์"

แอร์เอเชีย ร่วมกับ ททท. และภาคเอกชน ที่มีความสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยว เปิดตัวและตอบรับนโยบายเปิดประเทศโครงการ "ภูเก็ตแซนด์บ็อกซ์" พร้อมส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศด้วยมาตรฐานด้านสุขอนามัยที่เข้มข้น ซึ่งเป็นสัญญาณที่ดีในการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจท่องเที่ยวของประเทศไทย

แอร์เอเชีย บุกตลาดคาร์โก สร้างโอกาสธุรกิจ

แอร์เอเชีย ร่วมกับ เทเลพอร์ต บริษัทร่วมทุนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เปิดตัวเครื่องบินขนส่งสินค้าทางอากาศลำแรก เพื่อให้บริการด้านคาร์โกในภูมิภาคเอเชียอย่างเต็มตัว เพิ่มโอกาสและขีดความสามารถในการสร้างรายได้ พร้อมเติบโตอย่างมีเสถียรภาพอย่างยั่งยืน

สำรองที่นั่งบัตรโดยสารกว่า 700 สายการบิน ได้สะดวกที่ airasia Super App

airasia Super App ร่วมมือกับพันธมิตรสายการบินและโรงแรมที่พัก เดินหน้าขยายบริการสำรองที่นั่งบัตรโดยสารจาก 700 สายการบินชั้นนำทั่วโลก เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางได้ไกลขึ้น ครอบคลุมกว่า 3,000 จุดหมายปลายทาง ตอกย้ำการเป็นแพลตฟอร์มชั้นนำด้านการเดินทางและไลฟ์สไตล์แบบครบวงจร

กิจกรรมนักลงทุนสัมพันธ์ปี 2564

19 มกราคม
THAILAND C-SUITE CORPORATE DAY
การประชุมเสมือนจริง

25 กุมภาพันธ์
ประกาศผลการดำเนินงานประจำปี 2563

28 กุมภาพันธ์
งานแถลงผลประกอบการประจำปี 2563
การประชุมเสมือนจริง

9 มีนาคม
CITIC CLSA ASEAN ACCESS MONTH
การประชุมเสมือนจริง

22 เมษายน
การประชุมสามัญผู้ถือหุ้น
ห้องประชุม Foxtrot และ Golf
สำนักงานใหญ่ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

23 เมษายน
JP MORGAN ASEAN TRAVEL DAY
การประชุมเสมือนจริง

27 เมษายน
AAV OPEN HOUSE
การประชุมเสมือนจริง

14 พฤษภาคม
ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 1/2564

17 พฤษภาคม
งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 1/2564
การประชุมเสมือนจริง

13 สิงหาคม
ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 2/2564

16 สิงหาคม
งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 2/2564
การประชุมเสมือนจริง

21 ตุลาคม
AAV OPEN HOUSE
การประชุมเสมือนจริง

11 พฤศจิกายน
ประกาศผลการดำเนินงาน ประจำไตรมาส 3/2564

15 พฤศจิกายน
งานแถลงผลประกอบการ ประจำไตรมาส 3/2564
การประชุมเสมือนจริง

7 ธันวาคม
IR MAGAZINE FORUM & AWARDS 2021
การประชุมเสมือนจริง

พัฒนาการที่สำคัญ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (GRI 102-10)

2547

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการเที่ยวบินในประเทศ กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ไปยังหาดใหญ่ ภูเก็ต และเชียงใหม่ รวมถึงเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นครั้งแรก จากกรุงเทพฯ ไปยังสิงคโปร์ ด้วยเครื่องบินรุ่นโบอิ้ง 737 จำนวน 2 ลำ

2549

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

2550

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบิน (Hub) จากท่าอากาศยานดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ลำแรก

2552

GATE CHECK IN

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต

2553

ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียว

2555

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และถือหุ้นเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินลำแรกภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ย้ายฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมายังท่าอากาศยานดอนเมือง

2556

เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่

2557

บจ. ไทยแอร์เอเชีย คว้าแชมป์สายการบินที่ตรงเวลาที่สุดของโลก จาก FlightStats ของปี 2556

2558

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

พัฒนาการที่สำคัญ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

2559

บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นีโอ ลำแรกของประเทศไทย

2560

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สายการบินราคาประหยัดรายแรกของไทยที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศใหม่

2561

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลดีเด่นด้านนักลงทุนสัมพันธ์ในงาน SET Awards 2018
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรางวัลความเป็นเลิศทางการตลาดจากสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (TMA) รางวัลพระราชทานสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี

2562

- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2562 เป็นครั้งแรก
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านเว็บไซต์นักลงทุนสัมพันธ์ระดับภูมิภาค
- บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A321 นีโอ 2 ลำแรกของประเทศไทย

2563

- เปิดฐานปฏิบัติการบิน (Hub) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2563
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านรายงานประจำปีระดับภูมิภาค

2564

- คณะกรรมการบริษัทอนุมัติแผนในการปรับโครงสร้างการถือหุ้นและเพิ่มทุนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้รับคัดเลือกเข้าสู่รายชื่อหุ้นยั่งยืน (THSI) ประจำปี 2564
- บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คว้ารางวัลยอดเยี่ยมด้านการบริหารจัดการวิกฤตระดับภูมิภาค

2565

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

(GRI 102-1, 102-16)

วิสัยทัศน์

เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา

พันธกิจ

- นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ
- สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง
- ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ
- ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม

ภาพรวมการประกอบธุรกิจของบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัทฯ”) เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว ดังนั้น ภาพรวมการประกอบธุรกิจจะพิจารณาจากบริษัทที่ดำเนินธุรกิจหลัก (Operating Company) หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวิสัยทัศน์เป็นบริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา อีกทั้งมีพันธกิจที่นำเสนอผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีจัดการต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างการจ้างงานในภูมิภาค และเป็นบริษัทชั้นนำที่ทำให้ความฝันของทุกคนเป็นจริง ดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน ตั้งแต่พนักงาน Allstars ลูกค้า พันธมิตรทางธุรกิจ นักลงทุน ครอบคลุมถึงชุมชนและภาครัฐ ผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม และเปิดโอกาสให้ **“ใคร ใคร... ก็บินได้”** นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นการให้บริการที่หลากหลายเส้นทางบินและเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบิน (Hub) แต่ละแห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานดอนเมือง) กรุงเทพฯ (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียสามารถเข้าถึงประชากรในประเทศและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ ตอนใต้ของประเทศจีน และญี่ปุ่น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบิน เพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสาร เที่ยวบินที่หลากหลาย และตรงต่อเวลาเป็นสำคัญ

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

ความเป็นมา

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

ในวันที่ 21 มิถุนายน 2550 กลุ่มผู้บริหารไทยซึ่งประกอบไปด้วยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงได้เข้าซื้อหุ้นทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากผู้ถือหุ้นเดิม เนื่องจากกลุ่มผู้บริหารไทยเล็งเห็นถึงศักยภาพของธุรกิจนี้

ในเดือนพฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นอีกร้อยละ 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากนายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ทำให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนจำนวน 485,000,000 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 410,000,000 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 4,100,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท

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

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

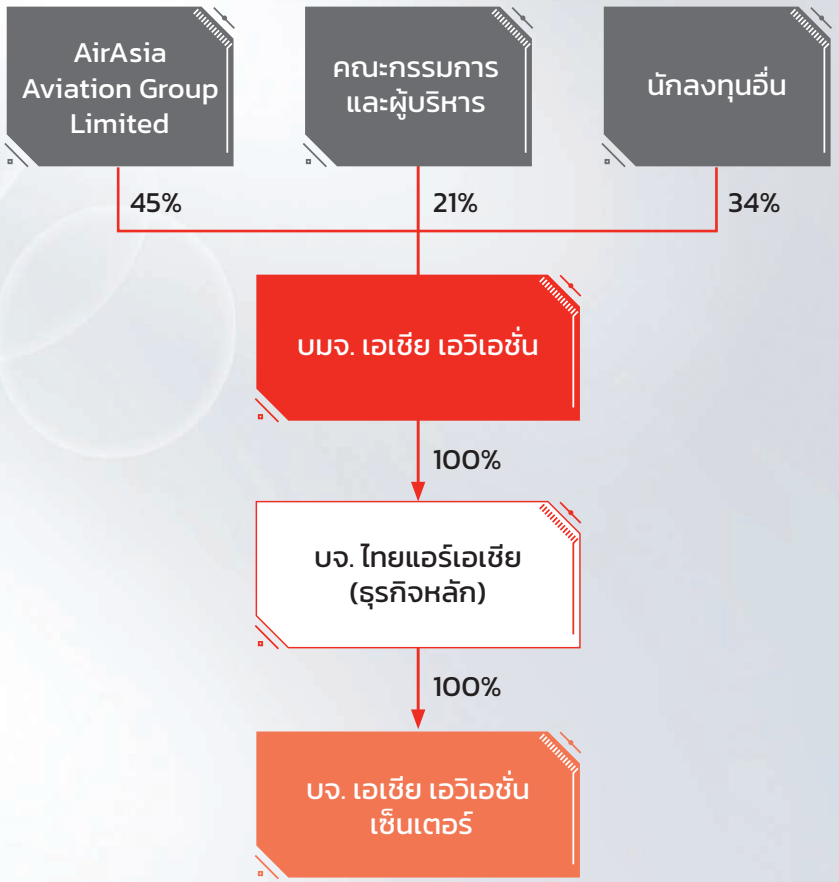
Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ได้ถูกจัดตั้งในวันที่ 16 เมษายน 2561 และเข้าตลาดหลักทรัพย์แทน AAB โดยมีสัดส่วนถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAAGL

ในวันที่ 27 มกราคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งบริษัทย่อย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 100 เพื่อเป็นสถาบันฝึกอบรมพัฒนาความสามารถและสร้างทักษะการเรียนรู้แก่บุคลากรในอุตสาหกรรมการบิน การท่องเที่ยวและบริการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้าง โดยในวันที่ 8 ธันวาคม 2564 ได้เพิ่มทุนใน บจ.ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นในไทยแอร์เอเชียจากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 และในวันที่ 20 มกราคม 2565 ได้เข้าซื้อหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อีกจำนวนร้อยละ 30.8 เพื่อให้บริษัทฯ เป็นเจ้าของหุ้นเกือบทั้งสิ้นในไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัท ณ วันที่ 31 มกราคม 2565 เป็นดังนี้



การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad

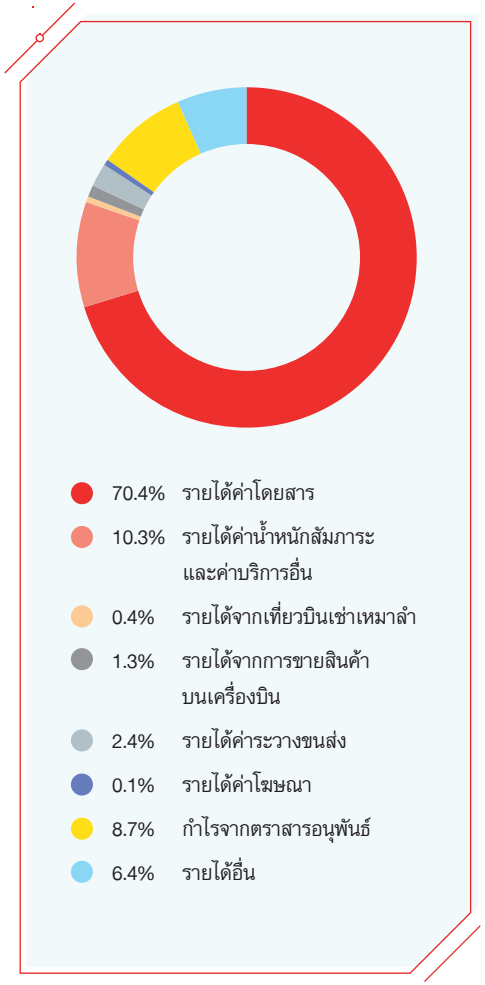
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า AirAsia เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius (“AAM”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์ จาก AirAsia Com Travel Sdn Bhd (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd (“AASEA”) อีกทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทมีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บและการซ่อมบำรุงเครื่องบินโดย AAB และ Asia Digital Engineering Sdn. Bhd. (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB อีกทั้งได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่ม Capital A ในบางท่าอากาศยาน รวมทั้งได้รับบริการอื่นๆ อาทิ การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่งและโปรแกรมสมาชิกแอร์เอเชีย รีวอร์ด เป็นต้น อย่างไรก็ตามอำนาจการตัดสินใจในการเข้าทำรายการดังกล่าวเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ลักษณะการประกอบธุรกิจ

(GRI 102-2, 102-6)

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



โครงสร้างรายได้ของบริษัท	รอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2562		2563		2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการขายและให้บริการ						
รายได้ค่าโดยสาร	31,506.4	75.9	11,123.4	68.5	3,174.2	70.4
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	6,599.4	15.9	1,902.8	11.7	464.1	10.3
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	1,174.8	2.8	252.9	1.6	16.3	0.4
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	589.0	1.4	201	1.2	61.7	1.3
รายได้ค่าระวางขนส่ง	286.8	0.7	146.4	0.9	109.4	2.4
รายได้ค่าโฆษณา	24.2	0.1	7.3	0.1	2.8	0.1
รวมรายได้จากการขายและให้บริการ	**40,180.6**	**96.8**	**13,633.8**	**84.0**	**3,828.5**	**84.9**
รายได้อื่น						
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	-	-	1,331.8	8.2	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	350.5	0.8	545.6	3.3	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	-	-	-	-	391.2	8.7
รายได้อื่น	998.1	2.4	725.1	4.5	287.8	6.4
รวมรายได้อื่น	**1,348.6**	**3.2**	**2,602.5**	**16.0**	**679.0**	**15.1**
รวมรายได้	**41,529.2**	**100.0**	**16,236.3**	**100.0**	**4,507.5**	**100.0**

การประกอบธุรกิจของบริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

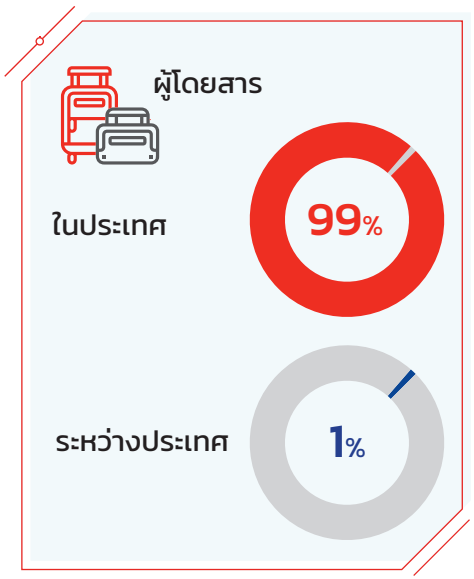
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบินราคาประหยัดด้วยเครื่องบินตระกูลแอร์บัสในขนาดรุ่น A320 และ A321 โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และการให้บริการเสริม (Ancillary Services)

1. บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำด้วยราคาค่าโดยสารที่ประหยัดกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยค่าโดยสารดังกล่าวไม่รวมถึงบริการเสริมต่างๆ อาทิเช่น ค่าบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง ค่าเลือกที่นั่ง

ค่าอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่อง และบริการอื่นๆ ซึ่งหากผู้โดยสารมีความประสงค์ใช้บริการดังกล่าว ผู้โดยสารสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ตามต้องการ โดยรายได้จะอยู่ในส่วนของการให้บริการเสริม (Ancillary Services) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง โดยมีประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดการเดินทาง) อยู่ที่ร้อยละ 97

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสาร 2.93 ล้านคน โดยร้อยละ 99 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและร้อยละ 1 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ



ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญ	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2562	2563	2564
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง)	26.1	12.6	4.3
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	22.1	9.5	2.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) (ร้อยละ)[1]	85	75	68
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.)[2]	26,940	10,174	3,002
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.)[3]	22,670	7,735	2,083
ค่าโดยสารเฉลี่ย (บาท)[4]	1,478	1,199	1,090
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) (บาท)[5]	1.49	1.34	1.28
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) (บาท)[6, 12]	1.55	2.29	4.51
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) (บาท)[7, 12]	1.03	1.68	4.04
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	63	62	60
จำนวนเที่ยวบิน	144,421	69,368	24,011
ระหว่างประเทศ	61,406	10,320	328
ภายในประเทศ	83,015	59,048	23,683
ระยะทางบินโดยเฉลี่ย (กิโลเมตร)[8]	1,033	804	688
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน)[9]	12.3	7.4	5.6
รายได้จากบริการเสริม (ล้านบาท)	7,511	2,285	651
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท)	339	241	222
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ล้านบาร์เรล)	4.94	1.76	0.53
ราคาถัวเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาด (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล)[10]	77.1	46.7	72.6
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ)[11]	86	96	97

(1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่

(2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometres) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินทั้งหมดคูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี2563-2564 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)

(3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometres) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินทั้งหมด คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น (ปี2563-2564 ระยะทางที่ทำการบินจริง; ปี 2562 ระยะทางที่ทำการบินมาตรฐาน)

(4) คำนวณโดยนำรายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยจำนวนผู้โดยสาร

(5) คำนวณโดยนำรายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(6) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่าย ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(7) คำนวณโดยนำผลรวมของต้นทุนจากการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมค่าใช้จ่ายอื่น) หักด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร

(8) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน

(9) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อวันต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง

(10) คำนวณโดยใช้ราคาตลาดถัวเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ระบุไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)

(11) เที่ยวบินจะถือว่า “ตรงเวลา” เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตามกำหนดการ

(12) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่ในงบการเงินปี 2563

เครือข่ายเส้นทางบิน

(GRI 102-4, 102-6)

44
เส้นทางบิน
42 ในประเทศ | 2 ต่างประเทศ

25 เมือง
ครอบคลุม
23 ในประเทศ | 2 ต่างประเทศ

เส้นทางบินของไทยแอร์เอเชีย และบริการเชื่อมต่อไปยังเกาะต่างๆ

ฐานปฏิบัติการบิน
- ท่าอากาศยานดอนเมือง
- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- ท่าอากาศยานภูเก็ต
- ท่าอากาศยานเชียงใหม่

- เส้นทางบินระหว่างประเทศ
- เส้นทางบินภายในประเทศ
- บริการเชื่อมต่อสู่เกาะ

1.1 เครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตรและระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมง 30 นาที จากฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบินแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-Point) โดยจะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวน 4 แห่งประกอบไปด้วยกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และ เชียงใหม่

ตลอดปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 25 เมือง ในทวีปเอเชีย โดยมีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 23 เมือง และจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 2 เมือง พร้อมด้วยเส้นทางบินภายในประเทศ 42 เส้นทาง และเส้นทางบินระหว่างประเทศ 2 เส้นทาง รวมทั้งสิ้น 44 เส้นทางบิน นอกจากนี้ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางเชื่อมต่อในเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินในกลุ่ม Capital A ในประเทศมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์

1.2 การขยายเส้นทางบิน

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

ในปี 2564 อุตสาหกรรมการบินได้เผชิญกับความท้าทายจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรน่า ("COVID-19") โดยเฉพาะในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และปลายเดือนเมษายน 2564 จนทำให้ความต้องการเดินทางลดลงและสายการบินมีการลดจำนวนเที่ยวบิน ให้สอดคล้องกับจำนวนผู้โดยสาร อีกทั้งภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของ COVID-19 โดยจำกัดการเดินทางเข้าหรือออกพื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดในระดับวิกฤต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ("กพท.") จึงได้ออกประกาศเรื่องแนวปฏิบัติสำหรับผู้ดำเนินการสนามบินและผู้ดำเนินการเดินอากาศในเส้นทางบินภายในประเทศในระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 กำหนดว่า "ห้ามสายการบินทำการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด ตั้งแต่วันที่ 21 กรกฎาคม 2564 เป็นต้นไป จนกว่าสถานการณ์ดังกล่าวจะสิ้นสุดไป" ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบิน ณ สนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิตั้งแต่วันที่ประกาศดังกล่าวกำหนด จนถึงวันที่ 31 สิงหาคม 2564 จึงส่งผลต่อจำนวนเส้นทางภายในประเทศที่สายการบินให้บริการในช่วงดังกล่าวลดลงเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กลับมาให้บริการเส้นทางภายในประเทศตั้งแต่วันที่ 3 กันยายน 2564 จากการผ่อนปรนของหน่วยงานกำกับดูแล โดยกำหนดมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคมบนเที่ยวบิน โดยปรับความถี่เที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง ในระหว่างปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปิดเส้นทางบินใหม่กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) สู่เชียงรายและกระบี่ อีกทั้งเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องในจุดหมายปลายทางที่สำคัญภายในประเทศ อย่างไรก็ตามเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและบริหารการใช้เครื่องบินให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการให้บริการเส้นทางบิน อาทิเช่น กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) สู่หาดใหญ่ อู่ตะเภา (พัทยา) สู่เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต และอุดรธานี ในระหว่างปี 2564

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายที่จะเป็นผู้นำตลาดในเส้นทางบินหลักและรอง เพื่อให้ได้รับผลตอบแทนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดภายในประเทศและเตรียมพร้อมรองรับการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารเพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศและในภูมิภาค นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเราจะได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า เพื่อคงความเป็นผู้นำตลาดในประเทศ

2. บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีบริการเสริมที่หลากหลายให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งเริ่มตั้งแต่การให้บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่อง บริการเสริมบนเครื่อง และรวมถึงสินค้าและค่าบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ โดยถือเป็นรายได้อีกทางหนึ่งนอกเหนือจากรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำซึ่งเป็นธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ รายได้จากบริการเสริมคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19 ร้อยละ 17 และร้อยละ 17 ของรายได้จากการขายและให้บริการทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562 ปี 2563 และปี 2564 ตามลำดับ โดยบริการเสริมสามารถแบ่งเป็นกลุ่มต่างๆ ดังนี้

2.1 บริการเสริมก่อนขึ้นเครื่องและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ซึ่งสามารถเลือกซื้อได้ผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย และเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย ได้แก่

- **บริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่อง (Checked Baggage):** อัตราค่าธรรมเนียมขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบิน ช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ และช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าหากผู้โดยสารมีน้ำหนักสัมภาระเกินกว่าที่ซื้อบริการไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมน้ำหนักส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **บริการรับกระเป๋าสัมภาระด่วน (Xpress Baggage):** ผู้โดยสารสามารถรับกระเป๋าสัมภาระที่สถานีปลายทางเป็นการเร่งด่วนพิเศษ สามารถซื้อบริการรับสัมภาระด่วน Xpress Baggage ได้ขณะจองน้ำหนักสัมภาระล่วงหน้าพร้อมการสำรองบัตรโดยสาร
- **บริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระขึ้นเครื่อง (Xtra Carry-On):** ผู้โดยสารสามารถนำสัมภาระพกพาขึ้นเครื่องได้มากขึ้นจากปกติจำนวน 2 ใบน้ำหนักรวมไม่เกิน 7 กิโลกรัม ฟรี สามารถซื้อบริการเพิ่มน้ำหนักสัมภาระพกพา Xtra Carry-On เพื่อนำสัมภาระขึ้นเครื่องเพิ่มขึ้นเป็นใบละไม่เกิน 7 กิโลกรัม
- **การเลือกที่นั่ง (Seat Selection):** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง ที่อาจแตกต่างขึ้นอยู่กับโซนแถวที่นั่งที่ผู้โดยสารเลือก เส้นทางการบิน และช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ การจองที่นั่งบนเที่ยวบินพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่า
- **บริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง (Checked Sports Equipment):** ผู้โดยสารสามารถฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่อง เช่น ถุงกอล์ฟ อุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น และจักรยาน โดยอัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระอุปกรณ์กีฬาที่ต้องการใช้บริการ เส้นทางการบินและช่วงเวลาในการเลือกซื้อบริการ รวมถึงช่วงเวลาเดินทาง การซื้อบริการฝากสัมภาระอุปกรณ์กีฬาใต้ท้องเครื่องพร้อมบัตรโดยสารจะมีค่าธรรมเนียมที่ประหยัดกว่าหากผู้โดยสารมีน้ำหนักอุปกรณ์กีฬาเกินกว่าที่ซื้อไว้ ผู้โดยสารจะต้องชำระค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง (Bookings and Amendments):** ผู้โดยสารสามารถทำการสำรองที่นั่งผ่านเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแอร์เอเชีย โดยมีค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถทำการเปลี่ยนแปลงกำหนดการเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน (ไม่สามารถเปลี่ยนชื่อและเส้นทางได้) อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติมแล้วแต่กรณี
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงิน (Payment Processing Fees):** การซื้อบัตรโดยสารผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋ว ณ สนามบิน ผู้โดยสารสามารถเลือกชำระค่าบัตรโดยสารได้หลากหลายช่องทาง อาทิ บัตรเครดิต, เดบิต, หักบัญชีธนาคาร, ตู้เอทีเอ็ม (ATM), เคาน์เตอร์เซอร์วิส, พร้อมเพย์ และ QR Code ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการรับชำระเงินในกรณีดังกล่าว
- **การประกันภัยการเดินทาง (Tune Protect):** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับความคุ้มครองเพิ่มเติมโดยซื้อประกันภัยการเดินทางของ Tune Protect จากแอร์เอเชีย ซึ่งจะรวมถึงความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาลกรณีเจ็บป่วยหรือเกิดอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อกระเป๋าเดินทางและทรัพย์สินส่วนตัว รวมถึงความคุ้มครอง COVID -19 และอื่นๆ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับ บริษัท ทูนประกันภัย จำกัด (มหาชน) ในการให้บริการดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมการขายประกันภัยการเดินทางดังกล่าวผ่านเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย

- **บริการต่อเที่ยวบิน (Fly-Thru):** ผู้โดยสารสามารถเลือกใช้บริการต่อเที่ยวบิน ในเส้นทางที่มีให้บริการ ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งบริการนี้จะอำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสาร โดยไม่ต้องรอรับสัมภาระ ณ จุดเปลี่ยนเครื่อง สัมภาระจะถูกนำส่งไปยังจุดหมายปลายทางสุดท้ายของผู้โดยสาร ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **บริการ Red Carpet:** ผู้โดยสารสามารถเลือกรับบริการพิเศษเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายรวดเร็วในการเดินทาง ครอบคลุมทั้งการเช็กอินที่เคาน์เตอร์เช็กอินพิเศษ พักผ่อนพร้อมอาหารและเครื่องดื่มในห้องรับรองพิเศษก่อนขึ้นเครื่อง รวมทั้งบริการเรียกขึ้นเครื่องก่อนและรับสัมภาระรวดเร็วก่อนใครที่สนามบินปลายทาง พร้อมให้บริการให้กับผู้โดยสารที่เดินทางออกจากสนามบินดอนเมือง ภูเก็ต เชียงใหม่ (เที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ) และสนามบินอุดรธานี หาดใหญ่ เชียงราย (เที่ยวบินภายในประเทศ) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีรายได้จากค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **แพ็กสุดคุ้ม (Value Pack):** ผู้โดยสารสามารถเลือกจองเที่ยวบินประหยัดพร้อมบริการเสริมแบบคุ้มค่า ด้วยแพ็กสุดคุ้มที่จัดให้ครบทุกสิ่งจำเป็นในการเดินทาง ประกอบไปด้วย น้ำหนักสัมภาระใต้ท้องเครื่อง 20 กิโลกรัม เลือกที่นั่งมาตรฐาน บริการอาหารบนเที่ยวบิน พร้อมรับความคุ้มครองการล่าช้าของเที่ยวบิน และความคุ้มครองการล่าช้าของสัมภาระบริการเสริมที่กล่าวมาทั้งหมดจะรวมอยู่ด้วยกันในราคาสุดประหยัด

2.2 บริการเสริมบนเครื่องบิน

หนึ่งในบริการเสริมบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการจำหน่ายเครื่องดื่มและอาหารให้แก่ผู้โดยสาร หากผู้โดยสารได้ทำการสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่งทางออนไลน์หรือผ่าน เมนูจัดการบุ๊คกิ้ง (Manage My Booking) ผู้โดยสารจะมีรายการอาหารที่หลากหลายให้เลือกพร้อมทั้งยังจะได้รับส่วนลดเพิ่มจากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับบริการก่อนที่บริการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบินจะเริ่มต้นขึ้น โดยผู้โดยสารสามารถสั่งซื้อบริการดังกล่าวอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนถึงเวลาเดินทาง

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อโปโล) อุปกรณ์เดินทางแบบพกพา (เช่น สายชาร์จแบตเตอรี่โทรศัพท์มือถือและหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อคสัมภาระและหมอนกับชุดเครื่องนอนสำหรับการเดินทาง)

2.3 บริการอื่นๆ

- **บัตรเครดิต แอร์เอเชีย แพลทินัม มาสเตอร์การ์ด ธนาคารกรุงเทพ:** : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมมือกับธนาคารกรุงเทพให้บริการบัตรเครดิตร่วม ที่มอบสิทธิประโยชน์มากมาย อาทิ ทุกการใช้จ่ายผ่านบัตร 20 บาท รับ 1 คะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด เพื่อใช้แทนเงินจ่ายค่าเที่ยวบินได้ โดยเมื่อใช้บัตรที่แอร์เอเชีย รับคะแนนสะสมแอร์เอเชีย รีวอร์ด สูงสุด 10 เท่าจากการเป็นสมาชิกระดับแพลทินัมของแอร์เอเชีย รีวอร์ด บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับส่วนแบ่งรายได้ทุกยอดใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตร่วมดังกล่าวจากธนาคาร
- **พื้นที่ระวางสินค้า (AirAsia Cargo):** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากบริการขนส่งสินค้า และไปรษณีย์ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการดังกล่าวได้เมื่อมีพื้นที่และระวางน้ำหนักสำหรับขนส่งสินค้าได้เท่านั้น
- **การให้บริการเชื่อมต่อไปยังเกาะและเมืองต่างๆ:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการบริการเชื่อมต่อการเดินทางไปยังสถานที่ต่างๆ โดยร่วมมือกับผู้ดำเนินธุรกิจให้บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ เช่น เมืองปาย เชียงคาน เมืองภูเก็ต ป่าตอง สุโขทัย และสุรินทร์ รวมถึงบริษัทผู้ให้บริการเรือเฟอร์รี่ไปยังหมู่เกาะต่างๆ เช่น เกาะลันตา เกาะหลีเป๊ะ เกาะพะงัน เกาะพีพี และเกาะสมุย เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้ง่าย ทั้งนี้ บริการรถโดยสารระหว่างสนามบินไปยังเมืองต่างๆ ได้หยุดให้บริการชั่วคราวในปีนี้

3. การกำหนดราคา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสารหลายระดับต่อเส้นทางบิน (Dynamic Pricing) เพื่อบริหารให้เกิดรายได้รวมสูงสุดในแต่ละเที่ยวบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสาร แต่ละเที่ยวบิน แต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์และอุปทานในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการจากสภาพเศรษฐกิจทั้งภายในและภายนอกประเทศ

โดยปกติที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ยิ่งผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารจึงมีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งแบบการเดินทางเที่ยวเดียว และการเดินทางเชื่อมเส้นทางระหว่างเมือง การสำรองที่นั่งจะได้รับการยืนยันหลังจากที่ท่านได้ชำระเงินค่าโดยสารเต็มจำนวนนั้น ไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ แต่ผู้โดยสารสามารถดำเนินการขอคืนเงินในส่วนของภาษีสนามบินได้ ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน แต่สามารถเปลี่ยนแปลงวันและเวลาการเดินทางล่วงหน้าได้อย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทางได้ (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสารเพิ่มเติมแล้วแต่กรณี

เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในการเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการบริหารจัดการต้นทุนที่ดี ทำให้โครงสร้างต้นทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่ำพอที่จะสามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาเฉลี่ยที่ประหยัดกว่าคู่แข่ง ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษขึ้นไปอีกนั้น เป็นส่วนหนึ่งของการจัดโปรโมชั่นที่จัดเป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

4. การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง โดยการเดินทางทั้งหมดทางบริษัทจะดำเนินการจัดส่งบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (Confirmation Itinerary) ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่งไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย โดยในรอบปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของการสำรองที่นั่งผ่านทางเว็บไซต์และแอปพลิเคชันอยู่ที่ร้อยละ 75.9 ช่องทางขายตรงที่ร้อยละ 3.2 และช่องทางขายทางอ้อมที่ร้อยละ 20.9

4.1 การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ตผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com และการสำรองที่นั่งผ่านโมบายแอปพลิเคชันบนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ซึ่งปัจจุบันแอปพลิเคชัน “airasia Super App” ครอบคลุมระบบปฏิบัติการทั้งแบบ iOS และ Android ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะสามารถเลือกชำระเงินผ่านบัตรเครดิต การหักบัญชีอัตโนมัติ (Direct Debit and Internet Banking) การชำระผ่านตู้เอทีเอ็ม (ATM) โมบายแบงก์กิ้ง (Mobile Banking) และการชำระเงินสดผ่านเคาน์เตอร์บริการ อันได้แก่ เคาน์เตอร์เซอร์วิส เทสโก้โลตัส บิ๊กซีซุปเปอร์เซ็นเตอร์ ไปรษณีย์ไทย ท็อปซุปเปอร์มาร์เก็ต ทรูมันนี่ และอื่นๆ ทั่วประเทศ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์และ airasia Super App ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต อีกทั้งการสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

4.2 การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานทุกท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินให้บริการ โดยสามารถทำการชำระเงินในรูปแบบเงินสด, บัตรเครดิต, พร้อมเพย์ และ QR Code รวมถึงการชำระด้วยเงินสดผ่านทางจุดรับชำระเงินของเคาน์เตอร์เซอร์วิสที่ให้บริการ

4.3 การขายทางอ้อม

การขายทางอ้อมโดยผ่านตัวแทนจำหน่ายหรือตัวกลางในการสำรองที่นั่ง อันประกอบด้วยการสำรองที่นั่งของผู้โดยสารผ่านตัวแทนจำหน่าย ทั้งในรูปแบบออนไลน์ (Online Travel Agents - OTA) และออฟไลน์ (ผ่านตัวแทนจำหน่ายในรูปแบบอื่นๆ)

- **การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายหลายประเภท ได้แก่ "ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน" ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ ตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนและคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว และ "ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี" คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจของตัวแทนจำหน่ายภายนอกได้มีการขยายธุรกิจไปยังรูปแบบออนไลน์นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากตัวแทนจำหน่ายรูปแบบออนไลน์ ในส่วนของค่าบัตรโดยสาร ที่เป็นส่วนหนึ่งของแพคเกจท่องเที่ยวหรือเพียงบัตรโดยสารเท่านั้น
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ MyCorporate:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ MyCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoGovernment:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoGovernment ให้แก่ผู้เดินทางภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ โดยสามารถใช้สิทธิการซื้อผ่านทางเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารที่สนามบินในประเทศไทย หรือ ผ่านทางตัวแทนจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ร่วมโครงการ
- **การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ Book and Pay:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับ เคาน์เตอร์เซอร์วิส ได้บริการสำรองที่นั่งและชำระผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสทุกสาขาทั่วประเทศ อาทิ ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้าและซูเปอร์มาร์เก็ต เพื่อขยายฐานผู้ใช้บริการให้ครอบคลุมทั่วประเทศ การสำรองที่นั่งและชำระค่าบริการสามารถทำล่วงหน้า 24 ชั่วโมงสำหรับการเดินทางทุกเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ ทั้งแบบเที่ยวเดียวและไปกลับ

5. การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการจัดสรรงบประมาณในสัดส่วนที่เหมาะสมสำหรับการทำการตลาด และ การสื่อสาร โดยจะทำการเลือกสื่อโฆษณาที่เข้าถึงผู้บริโภคตามวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด กล่าวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเลือกใช้สื่อโฆษณาแบบวงกว้าง (Mass Media) เพื่อให้เกิดการรับรู้ในผู้บริโภคส่วนใหญ่อย่างกว้างขวาง ซึ่งได้แก่ สื่อโฆษณาทางโทรทัศน์ สื่อกลางแจ้ง (Billboard) จอแอลอีดีภายในท่าอากาศยานและนอกอาคาร สื่อวิทยุ และเลือกใช้สื่อโฆษณาออนไลน์เพื่อให้เข้าถึงกลุ่มผู้บริโภคหลัก ซึ่งทางช่องทางนี้ ยังสามารถทำให้เกิดการซื้อได้โดยตรง (Conversion) เนื่องจากช่องทางหลักของการขายคือ ช่องทางออนไลน์ (ทางเว็บไซต์ และ ทางแอปพลิเคชัน ของสายการบินฯ)

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

6. ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับผู้โดยสาร และได้มีการเปิดช่องทางการติดต่อ เพื่อให้ข้อมูล ให้ความช่วยเหลือรวมถึงรับฟังข้อเสนอแนะและคำติชมจากผู้โดยสารโดยสามารถติดต่อที่บริการช่วยเหลือของแอร์เอเชียผ่านหน้าเว็บไซต์ www.airasia.com หรือผ่านทาง airasia Super App ซึ่งที่ผ่านมาเรามีช่องทางการติดต่อที่หลากหลาย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสาร เนื่องด้วยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ฝ่ายบริการลูกค้าได้ใช้เทคโนโลยีต่างๆ ช่วยให้สามารถจัดการช่วยเหลือผู้โดยสารด้วยความรวดเร็ว ทันท่วงที โดยได้นำเทคโนโลยี Chatbot ซึ่งสามารถจัดการให้ข้อมูลที่ถูกต้อง อย่างรวดเร็ว ทุกวันตลอด 24 ชั่วโมง และพร้อมยังมีทีมงานหลังบ้าน Live Chat Agent ดูแลลูกค้าหากทาง Chatbot ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้กับทางผู้โดยสารได้

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือและบริการผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

1. ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 60 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานรวมทั้งหมด 51 ลำเช่าจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB จำนวน 13 ลำ และเช่าจากบุคคลภายนอก (Third Party) จำนวน 38 ลำ รวมถึงเช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าการเงินจากสถาบันทางการเงิน 5 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินอยู่ระหว่างรอคืนเนื่องจากหมดอายุสัญญาเช่าภายในปี 2564 จำนวน 5 ลำ และหมุนเวียนภายในสายการบินกลุ่ม Capital A อีก 2 ลำสำหรับปี 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนจะรับมอบเครื่องบินเพิ่มเติม แต่จะทำการคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มบริษัท ส่งผลให้มีจำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นปี จำนวน 53 ลำ

เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะสั้นที่มีความถี่ของเที่ยวบินสูงและรองรับจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบินอย่างเหมาะสม ทั้งนี้ ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในตระกูลแอร์บัส A320 ประกอบไปด้วยขนาดแอร์บัส A320 จำนวน 47 ลำ แอร์บัส A320 นีโอ จำนวน 11 ลำ และแอร์บัส A321 นีโอ จำนวน 2 ลำโดยมีอายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินอยู่ที่ 8.35 ปีและตลอดปี 2564 มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยที่ 5.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน

ในการจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย วิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่ม Capital A แต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับแอร์บัส (บริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน) ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก

สำหรับสิทธิประโยชน์ทางภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) นั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับสิทธิประโยชน์ 7 โครงการ สำหรับเครื่องบินจำนวน 13 ลำโดยมีสิทธิประโยชน์ (ก) ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักรตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนอนุมัติ (ข) ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้รับจากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นเวลา 5 ปีนับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการนั้น โดยโครงการแรก มีมูลค่า 1,409.0 ล้านบาท โครงการที่ 2 มีมูลค่า 1,370.0 ล้านบาท โครงการที่ 3 - 7 มีมูลค่าอยู่ระหว่าง 1,351.4 - 1,531.7 ล้านบาท ต่อโครงการแล้วแต่กรณี (ค) ได้รับอนุญาตให้นำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลโดยมีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น และ (ง) ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ผู้ได้รับการส่งเสริมได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขหลายประการตามที่คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนด เพื่อที่จะได้มาซึ่งสิทธิประโยชน์ดังกล่าว

2. น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562 ปี 2563 และปี 2564 มีจำนวน 13,962.8 ล้านบาท 6,398.7 ล้านบาท และ 1,406.2 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 34 ร้อยละ 27 และร้อยละ 10 ของรวมต้นทุนขายและบริการ ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก บมจ. ปตท. น้ำมันและการค้าปลีก และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย ซึ่งมีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินมีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมทำรายการกับ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง เพื่อบริหารความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **การจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้ข้อจำกัดทางการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า:** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง:** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถคงอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ

3. ลูกค้าหลัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2562 ปี 2563 และปี 2564 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารรายย่อย

4. ผู้จัดจำหน่ายหลัก

ในปี 2562 ปี 2563 และปี 2564 ไม่มีผู้จัดจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 30 หรือมากกว่า ของต้นทุนการดำเนินงานและค่าใช้จ่ายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

5. การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

5.1 การซ่อมบำรุง

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

5.2 ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินโดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 1,317.4 ล้านบาท

การดำเนินการอื่นๆ

1. ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร และพนักงานทุกคน ทั้งนี้ ความมุ่งมั่นดังกล่าวสอดคล้องกับการที่บริษัทฯ นำระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management system, “SMS”) ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization, “ICAO”) มาใช้ในบริษัทฯ ซึ่งคลอบคลุมทุกขั้นตอนการทำงานตั้งแต่การบริการภาคพื้น ระบบการซ่อมบำรุงอากาศยาน จนถึงขณะทำการบิน และที่สำคัญบริษัทฯ มีการดำรงรักษาและปรับปรุงการบริหารด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าในปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 แต่บริษัทฯ สามารถรับมือสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี เนื่องจากมีแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน (Emergency Response Plan: “ERP”) และมีการฝึกอบรมและฝึกซ้อมให้กับพนักงานทุกระดับอย่างสม่ำเสมอ จึงทำให้การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทั้งในทุกภาคส่วนการปฏิบัติงาน และของผู้โดยสารมีประสิทธิภาพที่ดี และมีความปลอดภัยตามนโยบายของระบบการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย

1.1 ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลัก ในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรามุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน เพื่อนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย และเป็นไปตามมาตรฐานของประเทศ ตลอดจนมาตรฐานในระดับสากล พร้อมกับการให้บริการเที่ยวบินกับลูกค้าด้วยราคาประหยัด อย่างมีความน่าเชื่อถือ และได้รับความสะดวกสบาย ถือเป็นภาระรับผิดชอบอย่างยิ่งยวดของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

พันธกิจของเราคือ

- **สนับสนุน** การจัดการด้านความปลอดภัย ผ่านการจัดสรรทรัพยากรที่เหมาะสม ซึ่งจะก่อให้เกิดผลลัพธ์ในการสร้างวัฒนธรรมขององค์กร ที่ส่งเสริมการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย กระตุ้นให้เกิดการรายงาน และการสื่อสาร อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนการจัดการความปลอดภัยอย่างจริงจัง ด้วยความใส่ใจเพื่อให้เกิดผลทัดเทียมกับของระบบการจัดการด้านอื่นขององค์กร
- **บังคับใช้** ให้การจัดการด้านความปลอดภัยเป็นความรับผิดชอบหลัก ของผู้จัดการ และพนักงานทุกคน
- **กำหนดให้ชัดเจน** เกี่ยวกับภาระรับผิดชอบ และหน้าที่รับผิดชอบ ของผู้จัดการ พนักงาน และลูกจ้างทุกคน ในการดำเนินการให้ได้ตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยของแต่ละหน่วยงาน และสมรรถนะของระบบการจัดการด้านความปลอดภัยโดยภาพรวม
- **จัดให้มีและปฏิบัติ** ตามกระบวนการชี้บ่งอันตรายและจัดการความเสี่ยง รวมถึงระบบการรายงานอันตราย เพื่อที่จะกำจัด หรือลดความเสี่ยง ของผลที่อาจจะเกิดขึ้นจากอันตรายที่มีอยู่ในระหว่างการดำเนินการ หรือการปฏิบัติเพื่อลดความเสี่ยงลงไปสู่ระดับที่น้อยที่สุดที่สามารถจะปฏิบัติได้จริงตามหลักเหตุผล
- **ยืนยันว่า** บริษัทฯ จะไม่มีมาตรการทางวินัยกับพนักงานที่เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับความปลอดภัยผ่านทางระบบรายงานอันตราย ถ้าการรายงานหรือการปฏิบัตินั้น ไม่ใช่การกระทำที่ขาดเหตุผล การทำผิดกฎหมาย การประมาทร้ายแรง หรือการตั้งใจฝ่าฝืนกฎระเบียบ หรือข้อปฏิบัติ
- **ปฏิบัติตาม** ข้อกำหนดกฎหมาย และมาตรฐาน หากเป็นไปได้ปฏิบัติให้เกินกว่ามาตรฐานที่กฎหมายกำหนด
- **สร้างความมั่นใจว่า** ทรัพยากรบุคคลของบริษัทฯ ที่ได้รับการฝึกอบรม และมีทักษะที่เหมาะสม มีจำนวนเพียงพอที่จะปฏิบัติตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความมั่นใจว่า** พนักงานทุกคนได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยการบิน ได้รับการฝึกอบรมอย่างเพียงพอ เหมาะสม และมีความสามารถที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ตลอดจนมีการจัดสรรพนักงานดังกล่าวให้ปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมกับความชำนาญของตนเอง
- **กำหนดให้มี และวัดผล** สมรรถนะทางด้านความปลอดภัย ตามดัชนีชี้วัดและเป้าหมายด้านความปลอดภัยที่สะท้อนกับความเป็นจริง
- **ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง** เกี่ยวกับสมรรถนะด้านความปลอดภัย โดยผ่านกระบวนการจัดการที่รับประกันได้ว่าการปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ
- **สร้างความมั่นใจว่า** ระบบการส่งเสริมและการบริการจากภายนอก ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานของบริษัทฯ มีสมรรถนะเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย
- **สร้างความเชื่อมั่น** ด้านการสื่อสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยภายในองค์กร สนับสนุนส่งเสริมให้ทุกคนมีความตระหนักด้านความปลอดภัยและมีการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายด้านความปลอดภัย

1.2 มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ในขณะที่ผู้ประกอบกิจการท่าอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบและเฝ้าระมัดระวังอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสมที่อาจเป็นภัยต่อสายการบินและสนามบิน และผู้โดยสารที่ไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของสายการบินและสนามบิน อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตราย ซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และ ภาชนะที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน) อีกทั้งจะมีการฝึกอบรมทบทวนรายปีจากเคสกรณีศึกษา เพื่อให้สามารถรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของ กพท. และ ICAO อย่างเคร่งครัด รวมทั้งติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

2. เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่ม Capital A ซึ่งลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มโดยตรงช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ รวมถึงช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 4.2 และ Gonow 4.3 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับดำเนินการขึ้นเครื่องของผู้โดยสารการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Oracle Cloud Application ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน และการจัดซื้อจัดจ้าง (3) AIMS ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

3. การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน รวมถึงบริการลานจอด ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่ด้วยตนเอง สำหรับจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับสายการบินในเครือข่ายที่บินไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกัน ร่วมกันต่อรองจัดหาบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับเป็นผู้ให้บริการแทน เพื่อประโยชน์ในการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ

ในด้านการให้บริการท่าอากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โดยมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการเช็กอินด้วยตนเอง (ตู้เช็กอินอัตโนมัติ หรือ Kiosk และเคาน์เตอร์โหลดสัมภาระด้วยตนเอง หรือ Self Bag Drop) มาให้บริการ เพื่อตอบสนองการเดินทางของผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางอย่างต่อเนื่อง ทั้งยังเป็นการลดต้นทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพอีกด้วย และเพื่อการป้องกันการติดต่อของโรคระบาด COVID-19 ทางบริษัทได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการเดินทางแบบ New Normal โดยได้ปรับปรุงระบบการเช็กอินด้วยตนเอง (Self Check-in) ต่างๆ เป็นในรูปแบบลดการสัมผัส รวมถึงพัฒนาระบบ Scan2Fly แอปพลิเคชันเพื่อให้ผู้โดยสารทำการแนบเอกสารเกี่ยวกับการป้องการโรคระบาด COVID-19 ล่วงหน้าเพื่อลดการติดต่อระหว่างเจ้าหน้าที่ภาคพื้นและผู้โดยสารก่อนการเดินทาง

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงพัฒนาด้านการให้บริการพร้อมลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง โดยได้มีการศึกษาพัฒนาเทคโนโลยีนอกเหนือจากเทคโนโลยีด้านการเช็กอินด้วยตนเองตามที่กล่าวข้างต้น ยังได้มีการศึกษาเพิ่มเติมในเทคโนโลยีด้าน F.A.C.E.S หรือ Fast Airport Clearance Experience System โดยจะนำเทคโนโลยีการสแกนใบหน้ามาใช้ในการตรวจสอบการเรียกผู้โดยสารขึ้นเครื่อง (Boarding) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดการทำงานของเจ้าหน้าที่บริการภาคพื้นดิน ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างการปรับปรุง

ระบบและขออนุญาตจากหน่วยงานราชการ นอกจากนี้ หน่วยงานบริการลานจอดได้เริ่มทำการศึกษาระบบ Baggage Reconciliation System (“BRS”) เพื่อนำมาจัดการสัมภาระผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบิน โดยจะพิจารณาเริ่มจากเที่ยวบินภายในประเทศก่อน ซึ่งระบบ BRS จะช่วยให้การตรวจสอบสัมภาระของผู้โดยสารในแต่ละเที่ยวบินทำได้ง่ายและมีความแม่นยำมากขึ้น รวมถึงสามารถลดความผิดพลาดในการตกหล่นของสัมภาระให้เกิดน้อยที่สุด โดยระบบจะสามารถตรวจสอบได้ตั้งแต่ขั้นตอนออกบัตรโดยสาร ณ สนามบิน ผ่านการลงทะเบียนและนำส่งผ่านสายพานลำเลียง และตรวจสอบความถูกต้องก่อนนำกระเป๋าสัมภาระไปยังเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยลดความเสี่ยงที่สัมภาระจะถูกลำเลียงไปผิดเที่ยวบิน ทั้งนี้ยังมีการแสดงผลการทำงานผ่านหน้าจอแสดงผลแบบทันที (Dashboard) เพื่อให้ผู้ควบคุมงานเห็นได้ชัดเจนมากขึ้น

4. การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบินและสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินภายใต้วงเงินความคุ้มครองชดใช้รวม (กรณีการบาดเจ็บทางร่างกาย / ทรัพย์สินเสียหาย) จำนวน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และต่อเครื่องบินหนึ่งลำ โดยไม่จำกัดจำนวนครั้ง แต่สำหรับความรับผิดซึ่งเกิดจากผลิตภัณฑ์ รวมถึงความรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการปฏิบัติการภาคพื้นดิน เป็นจำนวนเงิน 125 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการจอดภาคพื้น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำกรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินสำหรับความเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยมีการกำหนดวงเงินความรับผิดส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง มูลค่า 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ แต่ไม่รวมถึงเหตุการณ์ความเสียหายโดยสิ้นเชิง ความเสียหายเสมือนหนึ่งเสียหายโดยสิ้นเชิง และความเสียหายโดยสิ้นเชิงของตัวเครื่องบิน ตามข้อตกลง

อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดทำประกันวงเงินค่าความเสียหายส่วนแรกเพื่อคุ้มครองต่อความเสียหายของตัวเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมด แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในส่วนต่างของจำนวนความเสียหายส่วนแรกที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องรับผิดเองที่วงเงินระหว่าง 750,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ และ 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ โดยจัดทำวงเงินประกันค่าความเสียหายส่วนแรกของธุรกิจสายการบินภายใต้กลุ่ม Capital A รวมต่อปี จำนวน 10,000,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับเครื่องบิน เครื่องยนต์สำรองและอะไหล่ทั้งหมดรวมกันและตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

นอกเหนือจากที่กล่าวข้างต้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องบินอันมีสาเหตุจากภัยสงครามรวมทั้งภัยอันตรายที่เกี่ยวเนื่อง เว้นแต่ภัยสงคราม การจี้เครื่องบิน และภัยอันตรายอื่นๆ ที่ระบุไว้ในข้อยกเว้น (AVN 48B) ภายใต้ความคุ้มครองกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเครื่องบินแบบเสี่ยงภัยทุกประเภทในขอบเขตที่จะสามารถคุ้มครองได้ซึ่งเป็นไปตามแบบกรมธรรม์ LSW555D ครอบคลุมมูลค่าเครื่องบินตามที่ได้ตกลงไว้ โดยความคุ้มครองดังกล่าวอยู่ภายใต้วงเงินรวมต่อปี จำนวน 1,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้จัดซื้อกรมธรรม์คุ้มครองความรับผิดสำหรับภัยสงคราม การจี้เครื่องบินและภัยอันตรายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง (AVN52E) ซึ่งมีวงเงินคุ้มครองรวมต่อปีไม่เกิน 750 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์และตลอดระยะเวลาเอาประกันภัย

สภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

1. แนวโน้มเศรษฐกิจและสภาวะอุตสาหกรรม

จากรายงานเดือนมกราคม 2565 กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 4.4 ต่ำกว่าปี 2564 ที่เติบโตร้อยละ 5.9 โดยหลักจากการแพร่ระบาดของไวรัสสายพันธุ์ใหม่โอมิครอน (“Omicron”) ส่งผลต่อภาคบริการ จากที่หลายประเทศเพิ่มข้อจำกัดในการเดินทาง ราคาพลังงานที่สูงและปัญหาการขาดแคลนวัตถุดิบในภาคการผลิต (“Supply Chain Disruption”) ที่ยังไม่คลี่คลาย ส่งผลให้เกิดอัตราเงินเฟ้อในวงกว้าง ในขณะเดียวกันการบริโภคภาคเอกชนที่ต่ำกว่าคาด กดดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความยืดเยื้อของ

การแพร่ระบาดสายพันธุ์ใหม่ของ COVID-19 การปรับดอกเบี้ยนโยบายของประเทศที่พัฒนาแล้ว อาจจะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพทางการเงิน และเงินลงทุนในประเทศเกิดใหม่และประเทศกำลังพัฒนา นอกจากนี้ความเสี่ยงอื่นๆ เช่น ข้อพิพาทระหว่างประเทศ และการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2565 จะมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 85-90 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล อ้างอิงจากคาดการณ์น้ำมันเบรนท์ที่ราคาเฉลี่ย 75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดย U.S. Energy Information Administration (EIA) โดยมีแนวโน้มขาขึ้นเมื่อเทียบกับปี 2564 ค่าเฉลี่ยที่ 73 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จากอุปสงค์การใช้น้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น สืบเนื่องมาจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและการเปิดประเทศมากขึ้น เป็นผลให้เศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวจากการขยายตัวของการเดินทางการท่องเที่ยว การค้า การขนส่ง ทั้งนี้ สถานการณ์ความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครนจะเป็นปัจจัยผลักดันราคาน้ำมันโลกให้พุ่งสูงขึ้นหากสงครามมีความยืดเยื้อออกไป อย่างไรก็ตาม การที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC+) มีมติปรับเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดิบเดือนละ 4 แสนบาร์เรลต่อวัน กอปรกับสหรัฐฯ และกลุ่มผู้นำเข้าน้ำมันหลักจะระบายน้ำมันจากคลังสำรองทางยุทธศาสตร์ราว 80 ล้านบาร์เรล จะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันตามอุปทานที่เพิ่มมากขึ้น

ในส่วนของภาคการท่องเที่ยว IATA คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวทั่วโลกในปี 2565 จะเพิ่มเป็น 3,432 ล้านคน เมื่อเทียบกับ 2,277 ล้านคน ในปี 2564 โดยนักท่องเที่ยวทั่วโลกที่เดินทางโดยเครื่องบินมีแนวโน้มใช้จ่ายทั้งหมด 626 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือคิดเป็นร้อยละ 72 ของระดับการใช้จ่ายในการเดินทางโดยเครื่องบินก่อนวิกฤตการณ์การแพร่ระบาด ทั้งนี้ธุรกิจการบินยังคงสูญเสียรายได้กว่า 12 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งน้อยกว่าปี 2564 ซึ่งสูญเสียรายได้กว่า 52 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการกระจายวัคซีนและการผ่อนคลายมาตรการภาครัฐในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตาม การพบเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่อาจเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการเติบโตของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (“สศช.”) คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2565 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 ที่ร้อยละ 3.5 - 4.5 จากความคืบหน้าการฉีดวัคซีนให้กับประชากรในประเทศและทั่วโลก การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการส่งออก การท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มที่ดีขึ้น และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐส่งผลให้อุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยค่าเงินบาทมีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยอยู่ในกรอบ 32-33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากการที่เศรษฐกิจไทยมีแนวโน้มฟื้นตัวดีขึ้นตามมาตรการการเปิดประเทศหลังการระดมฉีดวัคซีน ดุลบัญชีเดินสะพัดที่คาดว่าจะขาดดุลลดลงจากการทยอยเปิดรับนักท่องเที่ยวและค่าระวางสินค้าที่จะทยอยลดลง รวมไปถึงกระแสเงินทุนที่ยังมีแนวโน้มไหลเข้ากลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และไทย ตามความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่จะเร่งตัวขึ้นตามการเปิดเมือง อย่างไรก็ดี คณะกรรมการนโยบายการเงิน (กนง.) มีแนวโน้มที่จะคงอัตราดอกเบี้ยนโยบายที่ระดับร้อยละ 0.5 ตลอดทั้งปี 2565 เนื่องจากสภาพคล่องในระบบยังมีแนวโน้มสูงและการปรับขึ้นอัตราดอกเบี้ยจะกระทบต่อแนวโน้มการบริโภคและการลงทุนมากกว่าในอดีต อย่างไรก็ตามความไม่แน่นอนของการแพร่ระบาดของ COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ ปัญหาด้าน Supply Chain Disruption จากทั้งในและต่างประเทศ และอัตราเงินเฟ้อทั่วไปมีแนวโน้มเร่งตัวในช่วงแรกของปี 2565 อาจเป็นปัจจัยกดดันการฟื้นตัวของเศรษฐกิจภายในประเทศ

สำหรับปี 2565 การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับมาตรการผ่อนคลายการเดินทางข้ามประเทศ ความคืบหน้าของการกระจายวัคซีน และประสิทธิภาพของยารักษา COVID-19 โดยหลังจากการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ผ่านโครงการเดินทางเข้าไทยโดยยกเว้นการกักตัว (“Test & Go”) นั้นช่วยกระตุ้นการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวต่างชาติได้อย่างดี ส่งผลให้มีผู้เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2564 จำนวน 0.43 ล้านคน อย่างไรก็ดี การพบเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในหลายประเทศมีแนวโน้มสร้างความกังวลต่อนักเดินทางทั่วโลก รวมไปถึงการจำกัดการเดินทางของประเทศต้นทางโดยเฉพาะจีน ที่ยังคงดำเนินนโยบายควบคุมการแพร่ระบาดโดยไม่ให้มีผู้ติดเชื้อ (COVID-Zero) ซึ่งอาจเป็นปัจจัยกดดันการท่องเที่ยวของไทยในปี 2565 ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 5.5 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.47 ล้านล้านบาท ในขณะที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 10 ล้านคน และสร้างรายได้ราว 0.63 ล้านล้านบาท สำหรับนักท่องเที่ยวตลาดในประเทศจำนวน 120 ล้านคน-ครั้ง และสร้างรายได้ราว 0.49 ล้านล้านบาท รวมรายได้จากการท่องเที่ยวปี 2565 จำนวน 1.12 ล้านล้านบาท

2. การแข่งขัน

ในภาวะปัจจุบันการแพร่ระบาดของ COVID-19 ได้ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินเป็นวงกว้าง ทำให้การบินระหว่างประเทศต้องหยุดชะงัก ดังนั้นการแข่งขันในปัจจุบันจะเน้นการบินในประเทศและเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวไทยเป็นหลัก ในขณะเดียวกันก็พยายามหารายได้จากช่องทางอื่นเพื่อความอยู่รอด และเปลี่ยนกลยุทธ์ไปสู่ธุรกิจใหม่ๆ เพื่อปรับสัดส่วนรายได้ในอนาคต นอกจากนี้การแพร่ระบาดยังทำให้หลายสายการบินประสบภาวะขาดทุนขาดสภาพคล่อง การประกาศล้มละลายและเข้าสู่กระบวนการฟื้นฟูกิจการ

การบินไทย เป็นสายการบินแห่งชาติที่ให้บริการเต็มรูปแบบ เน้นสร้างประสบการณ์การเดินทางด้วย “เสน่ห์ความเป็นไทย” และเสนอบริการหลายระดับ รวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน มีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้การบินไทย ได้จัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อการเดินทางในประเทศ รวมถึงการเชื่อมโยงระหว่างประเทศในกลุ่มอาเซียน นอกจากนี้มีการหารายได้เพิ่มเติม อาทิ การขายปาท่องโก๋ อนึ่ง เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2563 ศาลล้มละลายกลางได้รับคำร้องขอฟื้นฟูกิจการของการบินไทยและต่อมาเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ

นกแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัด เน้นการให้บริการในกลุ่มลูกค้าที่ให้ความสำคัญกับราคาค่าโดยสารอีกทั้งยังมีบริการให้เช่าเครื่องบิน โดยมีฐานปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันสายการบินนกแอร์ได้เข้าสู่การฟื้นฟูกิจการตามคำสั่งของศาลล้มละลายกลางในวันที่ 4 พฤศจิกายน 2563 และต่อมาเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2564 ศาลได้มีคำสั่งเห็นชอบด้วยแผนฟื้นฟูกิจการ

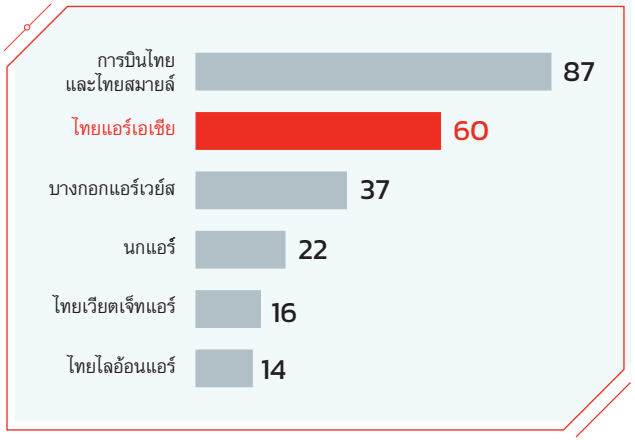
บางกอกแอร์เวย์ส เป็นสายการบินที่เป็นทั้งเจ้าของและผู้ดำเนินกิจการสนามบินต่างๆ เช่น สนามบินสมุย สนามบินตราด และสนามบินสุโขทัย เน้นให้บริการการบินแบบเต็มรูปแบบ โดยเฉพาะเส้นทางไปยังเกาะสมุย นอกจากนี้สายการบินให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 5 ชั่วโมง จากฐานปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของสายการบินครอบคลุมเส้นทางทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ นอกจากนี้ยังคงให้ความสำคัญกับการลงทุนโครงการเมืองการบินในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) รวมถึงธุรกิจบริการภาคพื้น ครัวการบิน และคลังสินค้า เพื่อให้ธุรกิจมีความแข็งแรงมากขึ้นในอนาคต

ไทยไลอ้อนแอร์ เป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของไลอ้อนกรุ๊ปของประเทศอินโดนีเซีย ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นฐานปฏิบัติการบิน โดยชูกลยุทธ์ราคาค่าโดยสารถูกกว่าคู่แข่ง พร้อมแคมเปญในเมืองไทยคือ “อิสระในการบิน” โดยมุ่งเน้นเส้นทางบินหลักในประเทศ ช่วงปลายปี 2564 สายการบินเริ่มทำธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศโดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A330 และมีฐานปฏิบัติการบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ไทยเวียตเจ็ทแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดในเครือข่ายของสายการบินเวียตเจ็ทแอร์ ประเทศเวียดนาม โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานปฏิบัติการบินและได้เปิดให้บริการเที่ยวบินในประเทศตั้งแต่กันยายน 2559 นับเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการเติบโตอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นด้านการทำโปรโมชั่นหรือขยายเส้นทางการบิน นอกจากนี้ยังเน้นธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มหารายได้เสริม

ไทยแอร์เอเชีย ใช้กลยุทธ์แข่งขันทางราคาที่ประหยัด ความถี่ของเที่ยวบิน คุณภาพในการให้บริการ และความตรงต่อเวลา โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการเป็นสายการบินที่มีการบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถรับมือกับสถานการณ์ที่ราคาค่าโดยสารจะลดลงเนื่องมาจากกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่งหรือจากคู่แข่งรายใหม่ได้ดี ในปี 2564 ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชียยังคงเผชิญการแพร่ระบาด COVID-19 สายพันธุ์ใหม่ๆ มีผลทำให้ปรับเส้นทางบิน โดยยกเลิกและลดเส้นทางบินในกลุ่มประเทศที่มีความเสี่ยงการแพร่ระบาด และปรับแผนปริมาณที่นั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำการบินและให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นการให้บริการในเส้นทางบินที่ไม่มีคู่แข่งเพื่อหลีกเลี่ยงการแข่งขันที่รุนแรงและเพื่อการรักษาการเป็นผู้นำตลาดการบินในประเทศ ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถเป็นผู้กำหนดราคาค่าโดยสารในเส้นทางนั้นๆ ได้ อาทิ เชียงใหม่สู่สุราษฎร์ธานี ภูเก็ตสู่ขอนแก่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเราจะได้เปรียบในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

สายการบินที่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (AOC) จาก กพท. ที่ให้บริการในเส้นทางบินทั้งใน และ/หรือ ระหว่างประเทศ มีจำนวนอากาศยานที่ใช้ในการปฏิบัติการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ดังภาพที่ปรากฏด้านล่าง



แหล่งข้อมูลจาก สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยและเอกสารเผยแพร่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2.1 เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น (1) การบินไทย (2) คาเธย์แปซิฟิก (3) สิงคโปร์แอร์ไลน์ (4) เวียดนามแอร์ไลน์ (5) แอร์มาเก๊า (6) เมียนมาเนชั่นแนลแอร์ไลน์ และ (7) มาเลเซียแอร์ไลน์ นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด เช่น (1) ไทเกอร์แอร์เวย์ส (2) เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส (3) สปริงแอร์ไลน์ (4) ไทยไลอ้อนแอร์ (5) ไทยเวียตเจ็ทแอร์ (6) อินดิโก และ (7) ซิปแอร์

2.2 เส้นทางบินภายในประเทศ

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

กลยุทธ์ของบริษัท

เป้าหมายของเราคือเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในทุกตลาดที่ให้บริการ โดยเสนอบริการเพื่อให้ผู้โดยสารได้รับคุณภาพและประสบการณ์การบินที่คุ้มค่าและได้มาตรฐานสากล นอกจากนี้จุดมุ่งหมายของเราคือการเป็นผู้นำส่วนแบ่งการตลาดในทุกๆ เส้นทางบิน สำหรับปี 2565 นั้น การท่องเที่ยวภายในประเทศ ถือเป็นหัวใจสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจและการกระจายรายได้ อีกทั้งธุรกิจท่องเที่ยวและสายการบินกำลังฟื้นตัวและได้รับสัญญาณที่ดีสนับสนุนต่อเนื่อง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเดินหน้าเพิ่มความถี่และเปิดเส้นทางบิน เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะกลับมาบินเส้นทางภายในประเทศครบร้อยละ 100 ภายในปีนี้ ในขณะที่พิจารณาเปิดเส้นทางระหว่างประเทศตามแผนเปิดประเทศของรัฐบาลต่อไป ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนรับมอบเครื่องบิน อีกทั้งวางแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในสายการบินกลุ่ม Capital A ส่งผลให้ ณ สิ้นปี มีฝูงบินจำนวน 53 ลำการปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาสักระยะเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการปรับลดและ/หรือเพิ่มความถี่เที่ยวบิน ยกเลิกเส้นทางบินและ/หรือการจัดเส้นทางบินใหม่เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเดินทาง และออกโปรโมชั่นใหม่ๆ ให้สอดคล้องกับการกระตุ้น การท่องเที่ยวของภาครัฐ พร้อมเน้นย้ำความสำคัญกับการบริหารต้นทุนและค่าใช้จ่ายโดยการปรับลดต้นทุนและเลื่อนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นออกไปก่อน สำหรับการขยายฐานปฏิบัติการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น นับเป็นอีกกลยุทธ์ที่เพิ่มโอกาสทางธุรกิจและเสริมสร้างความแข็งแกร่งของตลาดในประเทศ นอกจากนั้นยังเปิดโอกาสธุรกิจด้านโลจิสติกส์โดยเฉพาะในส่วนของการขนส่งสินค้าทางอากาศอีกด้วย นอกจากนี้หน่วยธุรกิจด้านดิจิทัลภายใต้ Capital A ยังได้ขยายไปในธุรกิจแพลตฟอร์มเพิ่มเติม โดยแพลตฟอร์ม airasia Super App มุ่งหวังเป็นผู้นำด้านการท่องเที่ยวและไลฟสไตล์แห่งภูมิภาคเอเชียแปซิฟิค โดยมีผลิตภัณฑ์ SNAP เพื่อเอาใจนักเดินทางให้สามารถจองตั๋วเครื่องบินและที่พักได้พร้อมกัน พร้อมนำเสนอแพคเกจตั๋วโดยสารพร้อมที่พักในราคาสุดประหยัดอีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส โดยให้ผู้โดยสารเช็กอินด้วยตนเองผ่านทางเว็บไซต์ โมบายแอป หรือตู้เช็กอินอัตโนมัติ หรือหากจำเป็นต้องฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องสามารถเช็กอินแล้วนำ QR Code มาสแกนได้โดยไม่ต้องสัมผัสกับตู้เช็กอินอัตโนมัติ รวมถึงเพิ่มความสะดวกสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้า

กล่าวโดยสรุป บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยึดมั่นกับแนวทางของการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีการบริหารต้นทุนและการปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการขยายเครือข่ายและระบบการบริหารที่จะส่งเสริมให้เกิดการประหยัดและการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิผล (Lean Management) เพื่อเตรียมพร้อมกับการแข่งขันในอนาคต

rewards

แฮปปี้กว่าใคร รับ-แลกได้แบบคุ้มค่า!

เซย์ hello กับ rewards โฉมใหม่ให้มากยิ่งกว่า

ต้อนรับโปรแกรมลอยัลตี้ระดับอาเซียนกับการเข้าร่วมเป็นครอบครัว airasia Super App

- รับและแลก airasia points ได้ทุกวัน
- สิทธิประโยชน์แบบเอ็กซ์คลูซีฟสำหรับสมาชิกเท่านั้น!
- ใช้ airasia points จ่ายแทนเงินได้ (เกือบ) ทุกอย่าง บน airasia Super App

รับ airasia points สูงสุด 10 เท่า เมื่อใช้จ่ายผ่านบัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ

สมัครสมาชิกตอนนี้ที่ airasia.com/rewards

กดติดตามเราที่

ดาวน์โหลด airasia Super App ได้เลย!

ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

(GRI 102-5)

หลักทรัพย์

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 มกราคม 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 1,159,285,714.30 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 11,592,857,143 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยเมื่อวันที่ 31 พฤษภาคม 2555 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อ “AAV”

ผู้ถือหุ้น

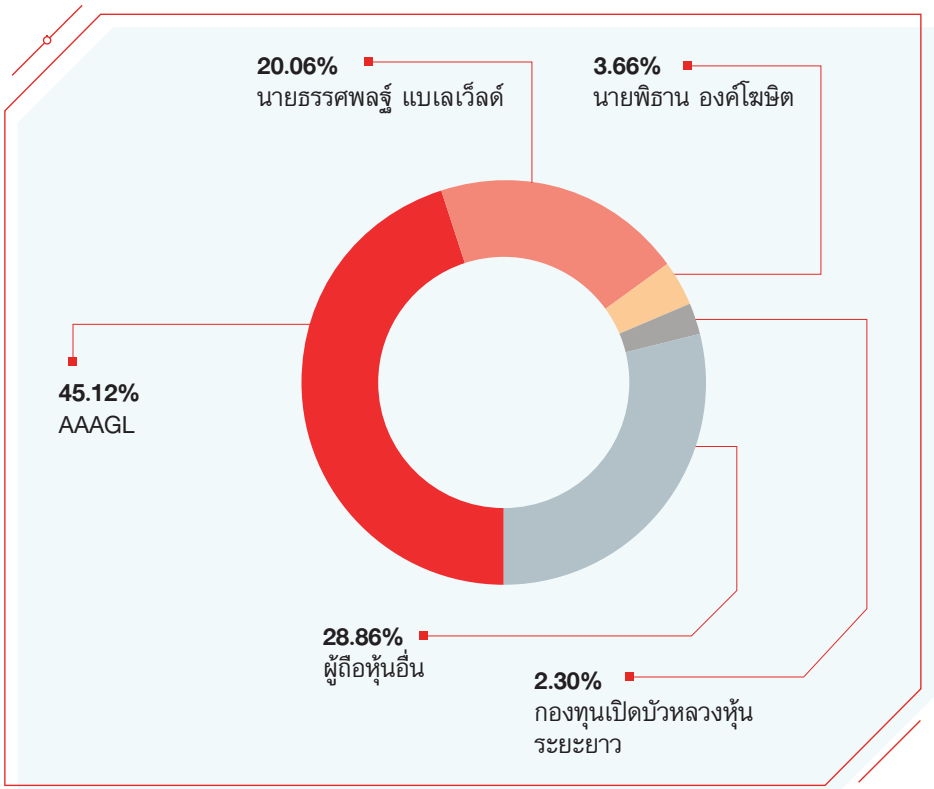
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ณ วันที่ 31 มกราคม 2565 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีผู้ถือหุ้นสูงสุด 10 รายแรก โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. AirAsia Aviation Group Limited [1) ,2)]	5,230,616,671	45.12
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2,325,088,286	20.06
3. นายพิธาน องค์โฆษิต	424,877,596	3.66
4. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว	266,665,354	2.30
5. นายธนรัชต์ พสวงศ์	212,246,622	1.83
6. บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	200,977,527	1.73
7. นายปรินทร์ โลจนะโกสินทร์	175,142,857	1.51
8. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เค มาสเตอร์ พูล ฟันด์ ซึ่งจดทะเบียนแล้ว	157,194,582	1.36
9. กองทุนเปิดบัวหลวงหุ้นระยะยาว 75/25	110,531,463	0.95
10. กองทุนเปิด เค หุ้นทุนบริพัตรเพื่อการเลี้ยงชีพ	96,231,695	0.83

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้วจำนวน 946,183,270 บาท เป็นหุ้นสามัญจำนวน 94,618,327 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท



หมายเหตุ

1) AirAsia Aviation Group Limited (“AAAGL”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Investment) เป็นบริษัทย่อยของ Capital A Berhad (“Capital A”) (ชื่อเดิมคือ AirAsia Group Berhad) ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 100

2) Capital A ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เบอร์ซา ประเทศมาเลเซีย

Capital A Berhad

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของ Capital A มีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	การถือหุ้นทางตรง		การถือหุ้นทางอ้อม	
	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
Tune Live Sdn. Bhd.	509,000,000[1)]	13.06	-	-
Tune Air Sdn. Bhd.	516,485,082[2)]	13.25	-	-
Positive Boom Limited	332,498,504[3)]	8.53	-	-
นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส	1,600,000[4)]	0.04	1,025,485,082[6)]	26.31
นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	2,000,000[5)]	0.05	1,025,485,082[6)]	26.31
Choi Chiu Fai,Stanley	-	-	332,498,504[7)]	8.53

หมายเหตุ

1) Tune Live Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย RHB Capital Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd. และ HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
2) Tune Air Sdn. Bhd. ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
3) Positive Boom Limited ภายใต้การถือหุ้นในชื่อ Positive Boom Limited และ Kenanga Nominees (Asing) Sdn. Bhd.
4) นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นานเดส ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
5) นายคามารูดิน บิน เมอรานัน ภายใต้การถือหุ้นโดย HSBC Nominees (Tempatan) Sdn. Bhd.
6) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2559 ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Tune Live Sdn. Bhd. และ Tune Air Sdn. Bhd.
7) ถือโดยการตีความจากมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติบริษัท พ.ศ. 2559 ด้วยสัดส่วนการถือหุ้นมากกว่าร้อยละ 20 ใน Positive Boom Limited

บจ. ไทยแอร์เอเชีย (บริษัทย่อย)

ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565 ผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวน 7 ราย โดยมีรายละเอียดจำนวนหุ้นและสัดส่วนการถือหุ้นดังนี้

รายชื่อผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น	94,618,320	100.00
2. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	2	0
3. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	1	0
4. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	1	0
5. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	1	0
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	1	0
7. นางหทัยมาศ เอกลักษณ์ดิลก	1	0
รวม	**94,618,327**	**100.00**

การออกหลักทรัพย์อื่น

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้ออกหลักทรัพย์อื่น ประกอบไปด้วยหุ้นกู้แปลงสภาพและหุ้นกู้โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ออกหุ้นกู้แปลงสภาพประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันให้แก่บุคคลในวงจำกัด เมื่อวันที่ 14 ธันวาคม 2564 จำนวน 2,200 ล้านบาท อายุไม่เกิน 2 ปี และไม่มีอัตราดอกเบี้ย โดยมีอัตราแปลงสภาพคือหุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วยสามารถแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น และราคาแปลงสภาพที่ 1.75 บาทต่อหุ้น โดยจัดสรรให้แก่ ธนาคาร กรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มูลค่า 1,200 ล้านบาท จำนวน 1,200,000 หน่วย และนอร์ธ เฮเว่น ไทย ไพรเวทอิควิตี้ แอล.พี. มูลค่า 1,000 ล้านบาท จำนวน 1,000,000 หน่วย โดยบริษัทฯ มีจำนวนหุ้นที่ออกเพื่อรองรับการแปลงสภาพไว้ไม่เกิน 1,257,142,857 หุ้น

2. หุ้นกู้ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และมีอัตราดอกเบี้ยคงที่รายละเอียดดังต่อไปนี้

หุ้นกู้	มูลค่าที่ยังไม่ได้ไถ่ถอน (ล้านบาท)	วันที่ออกหุ้นกู้	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	อัตราดอกเบี้ย (ร้อยละต่อปี)	กำหนดชำระดอกเบี้ย	การจัดอันดับความน่าเชื่อถือ
ครั้งที่ 1/2564 ชุดที่ 1	80	6 ต.ค. 2564	6 เม.ย. 2565	6.75	ทุกเดือน	-
ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 1	1,200	26 มิ.ย. 2561	26 เม.ย. 2565	6.75	ทุกครึ่งปี	BB- [1)]
ครั้งที่ 1/2561 ชุดที่ 2	1,000	26 มิ.ย. 2561	26 มิ.ย. 2566	2.95	ทุกครึ่งปี	BB- [1)]
ครั้งที่ 1/2560 ชุดที่ 2	600	19 พ.ค. 2560	19 พ.ค. 2565	3.28	ทุกครึ่งปี	BB- [1)]
รวม	**2,880**					

หมายเหตุ
[1)] หุ้นกู้ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือจากโดยบริษัท ทริสเรทติ้ง จำกัด (ข้อมูล ณ วันที่ 8 มีนาคม 2565)

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจพิจารณาจ่ายเงินปันผลประจำปีให้แก่ผู้ถือหุ้น โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น เว้นแต่เป็นการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลซึ่งคณะกรรมการมีอำนาจอนุมัติให้จ่ายเงินปันผล ได้เป็นครั้งคราวเมื่อเห็นว่า 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 ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เห็นสมควรทั้งนี้ ในปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีการจ่ายปันผล

นโยบายการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในการพิจารณาจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคำนึงถึงผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง กระแสเงินสด และสถานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เงื่อนไขและข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผลตามที่กำหนดไว้ในสัญญาเงินกู้ หุ้นกู้ หรือสัญญาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติตามแผนธุรกิจในอนาคต และความจำเป็นในการใช้เงินลงทุน รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ตามที่คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เห็นสมควรทั้งนี้ ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการจ่ายปันผล

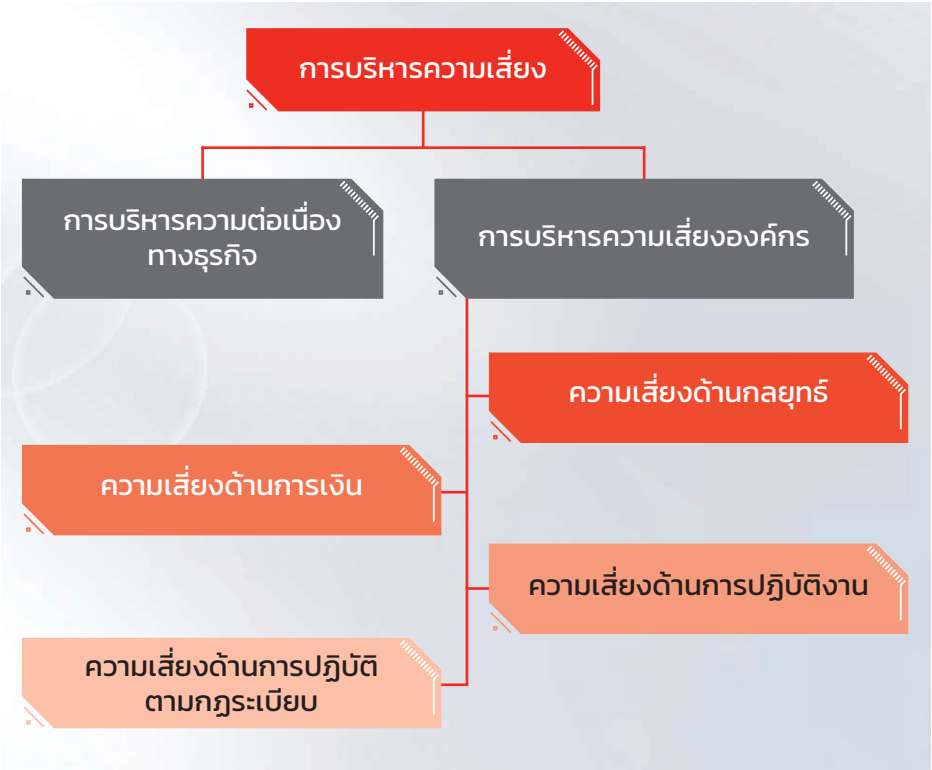
การบริหารจัดการความเสี่ยง

(GRI 102-15)

ในปี 2564 ที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกได้เผชิญกับความเปลี่ยนแปลงหลากหลายรูปแบบอย่างต่อเนื่อง โดยการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและเห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยง เพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งการบริหารจัดการความเสี่ยงนั้นถือเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ช่วยให้ผู้บริหารมีการตัดสินใจต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วได้ดีขึ้น รวมถึงการลดความไม่แน่นอนทางด้านปฏิบัติการ เพิ่มการบริหารทรัพยากรเพื่อประสิทธิภาพสูงสุด เนื่องจาก บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเซีย ดังนั้น ระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ

บจ. ไทยแอร์เอเซีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยง ในด้านจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (Enterprise Risk Management,“ERM”) ที่เป็นไปตามหลักสากลตามแนวทางมาตรฐาน ISO 31000 และในส่วนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Management, “BCM”) ตามหลักสากลมาตรฐาน ISO 22301 ซึ่งนโยบายการบริหารความเสี่ยง ยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและเน้นย้ำให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคน เพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อผลประกอบการที่ดี ลดผลกระทบทางลบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมไปถึงเพื่อประโยชน์ในการลดผลกระทบใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นกับธุรกิจได้อย่างมากที่สุด

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee)[1)] ประกอบไปด้วยประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดจากทั้งปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยคณะกรรมการนั้นมีหน้าที่สำคัญในด้านการสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยง ทั้งการสื่อสารจากระดับผู้บริหารถึงพนักงานในบริษัทฯ รวมถึงการใช้วิธีการเชิงบวก เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ นโยบายการบริหารความเสี่ยง ยังได้ถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับเพื่อสร้างความตระหนักและเน้นย้ำให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนเพื่อให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเซีย ได้แบ่งประเภทของความเสี่ยงในองค์กร เป็นทั้งหมด 4 กลุ่มหลัก ประกอบไปด้วย ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน ความเสี่ยงด้านการเงิน ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ และความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ ซึ่งเป็นความเสี่ยงหลักที่แตกต่างกันและสอดคล้องกับนโยบายการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ[1)]



[1)] ขอบเขต หน้าที่ และความรับผิดชอบ ของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงและกระบวนการบริหารความเสี่ยง ได้ถูกเปิดเผยไว้ภายใต้หัวข้อ “นโยบายการบริหารความเสี่ยง” บนเว็บไซต์ของบริษัท ที่ https://www.aavplc.com

การกำกับดูแลความเสี่ยง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการกำหนดให้การกำกับดูแลความเสี่ยงเป็นส่วนหนึ่งของการบริหารจัดการดูแลทั่วทั้งองค์กร ทั้งนี้ เพื่อให้มั่นใจว่าการบริหารความเสี่ยงได้ถือเป็นส่วนหนึ่งที่ให้ความสำคัญเมื่อปฏิบัติหน้าที่ และโครงสร้างการกำกับดูแล รวมไปถึงหน้าที่ความรับผิดชอบมีความเหมาะสม และส่งเสริมให้การบริหารความเสี่ยงเป็นไปอย่างมีประสิทธิผล

วัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยง

การบริหารความเสี่ยงผ่านการประชุมเชิงปฏิบัติการ

จัดการอบรมให้กับตัวแทนในการจัดการความเสี่ยงของแต่ละหน่วยงาน เพื่อการร่วมประเมินที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพในการจัดการความเสี่ยง

ความตระหนักในการบริหารความเสี่ยง

สร้างความตระหนักและเน้นย้ำความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับชั้นผ่านระบบ E-learning

การสื่อสารเพื่อบริหารความเสี่ยง

สื่อสารนโยบายและแนวทางการบริหารความเสี่ยงอย่างทั่วถึงทั้งองค์กร รวมถึงการสร้างวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงและการวัดผลผ่าน KPI ประจำปี

การรายงานด้านบริหารความเสี่ยง

รายงานการบริหารความเสี่ยงองค์กรให้กับคณะผู้บริหารในทุกๆ ไตรมาส และรายงานต่อคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทุกๆ ครึ่งปี

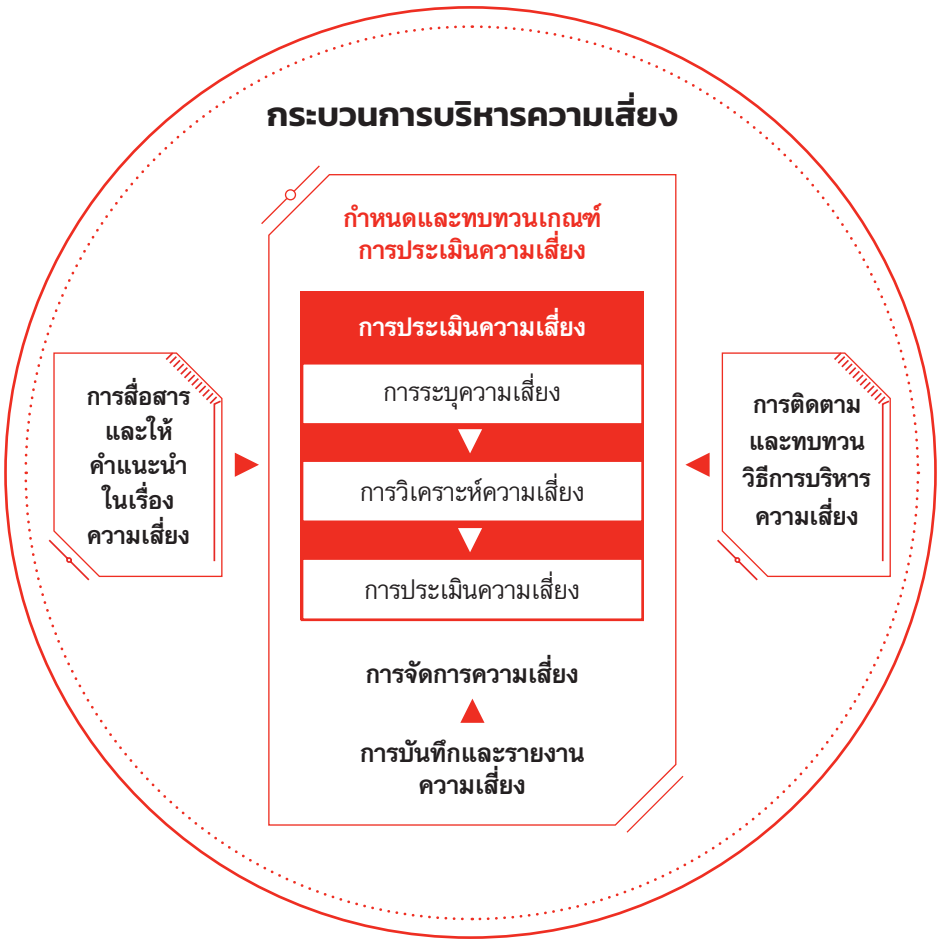
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตระหนักว่าการบริหารความเสี่ยงที่ดีและทั่วถึง สามารถสร้างได้จากการผลักดันให้พนักงานทุกคนรับรู้ถึงการบริหารความเสี่ยงผ่านวัฒนธรรมองค์กร บริษัทฯ จึงได้มุ่งมั่นที่จะสร้างและส่งเสริมวัฒนธรรมการบริหารความเสี่ยงให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม มีความต่อเนื่อง และสามารถวัดผลได้

กระบวนการบริหารความเสี่ยง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นให้มีการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เป็นไปตามแนวทางและปฏิบัติตามมาตรฐานสากล ISO 31000 ซึ่งประกอบไปด้วยขั้นตอนการดำเนินการทั้งหมด 7 ขั้น ดังต่อไปนี้

1. **กำหนดและทบทวนเกณฑ์การประเมินความเสี่ยง**ทั้งภายในและภายนอก รวมไปถึงการกำหนดกลยุทธ์ วัตถุประสงค์การดำเนินงานของบริษัท และความเสี่ยงที่ยอมรับได้
2. **การระบุความเสี่ยง** ที่ก่อให้เกิดผลกระทบในแง่ลบต่อการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของบริษัทฯ ทั้งปัจจัยภายในและภายนอก
3. **การประเมินความเสี่ยง** จากความเสี่ยงที่ได้ระบุไว้โดยคำนึงถึงความน่าจะเป็นในการเกิดความเสี่ยง และระดับผลกระทบของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการจัดลำดับความสัมพันธ์ของความเสี่ยงที่อาจมีผลกระทบต่อเนื่องกับความเสี่ยงอื่นๆ โดยแบ่งเป็นระดับของความเสี่ยง
4. **การทำแผน** เพื่อเตรียมการจัดการเพื่อลดผลกระทบของภัยคุกคามที่เกิดขึ้นและเพื่อเพิ่มโอกาสในด้านธุรกิจโดยคำนึงถึงระดับความเสี่ยงไปพร้อมกันกับการบริหารจัดการต้นทุน

5. **การดำเนินงาน** หรือ การตอบสนองต่อความเสี่ยงที่ต้องดำเนินการสำหรับความเสี่ยงในระดับสูงและ สูงมาก ที่เกิดขึ้น
6. **ติดตาม และทบทวน** ระบบการบริหารความเสี่ยง ประสิทธิภาพการควบคุมและการเปลี่ยนแปลงต่อภาคธุรกิจ
7. **สื่อสาร** และรายงานต่อฝ่ายตรวจสอบและคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง รวมถึงการรายงานต่อฝ่ายบริหารอย่างต่อเนื่อง



ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์

1. อุตสาหกรรมการบินมีความเสี่ยงเนื่องจากปัจจัยภายนอก (เช่น การแข่งขันในตลาดปัจจุบัน โอกาสเกิดอุบัติเหตุในอากาศยาน ฯลฯ)

ถึงแม้ว่าจะมีการแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2564 ที่ผ่านมาแต่การแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินยังคงมีอยู่อย่างต่อเนื่อง ซึ่งการทำให้บริษัทฯ อยู่รอดในสถานภาพที่เหมาะสมนั้น การดำเนินงานธุรกิจให้บริการขนส่งผู้โดยสารผ่านเที่ยวบินอย่างเดียวนั้นไม่เพียงพอเนื่องจากความต้องการของการท่องเที่ยวลดน้อยลง ทำให้บริษัทฯ ได้ปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เป็น “มากกว่าสายการบิน” ในขณะเดียวกันการผันผวนของสภาพอากาศและสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย รวมถึงภัยภิบัติทางธรรมชาติเช่น สึนามิ หรือ น้ำท่วม ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่เกิดขึ้นในหลายปีที่ผ่านมา

สาเหตุของความเสี่ยง [1] การกระจายข่าวและข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุของอากาศยาน การก่อการร้ายบนเครื่องบิน การจลาจลอันเนื่องมาจากความไม่สงบทางการเมือง การปิดสนามบิน ฯลฯ ส่งผลถึงความมั่นใจของผู้โดยสาร [2] ภัยภิบัติทางธรรมชาติและการผันผวนของสภาพอากาศ

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] ผู้โดยสารสูญเสียความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศ [2] ความไม่พอใจของผู้โดยสาร [3] เที่ยวบินล่าช้าเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวน [4] การลดลงของรายได้รวมจากการปฏิบัติการ [5] สื่อสร้างภาพลักษณ์ที่เป็นผลลบต่อธุรกิจด้านการบิน

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับกลยุทธและขยายตลาดในธุรกิจอื่น เช่น ด้านข้อมูลที่เป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินชีวิต, การให้บริการการขนส่งสินค้า และส่งอาหารเพื่อดึงดูดฐานลูกค้าเดิมและลูกค้าใหม่ [2] เนื่องจากความปลอดภัยเป็นหลักสำคัญในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้มีการดำเนินการจัดทำระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System, “SMS”) เพื่อนำไปพัฒนาและสนับสนุนใช้ในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งระบบการจัดการด้านความปลอดภัยเป็นกระบวนการที่ดำเนินงานสอดคล้อง

กับแผนงานที่กำหนดไว้และนำมาปรับใช้ในองค์กรเน้นการป้องกันเชิงรุกผ่านการชี้บ่งอันตรายและควบคุมความเสี่ยงรวมถึงการขจัดความเสี่ยงให้หมดไปก่อนที่จะมีเหตุการณ์ที่กระทบต่อทางด้านความปลอดภัย ซึ่งมีการจัดตั้งการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัยขึ้นเพื่อทำการประเมินประสิทธิภาพในการควบคุมความเสี่ยงและเฝ้าติดตามการปฏิบัติให้สอดคล้องกับกฎหมายด้านความปลอดภัย [3] บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อรับมือต่อเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่อาจเกิดขึ้น (Emergency Response Team) และยังได้มีการจัดทำแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ (Business Continuity Plan, “BCP”) เพื่อเตรียมรับมือต่อเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น มีการประเมินความเสี่ยงต่อสถานการณ์ฉุกเฉินที่จะส่งผล กระทบต่อความปลอดภัยจัดการเฝ้าระวังและติดตามสถานการณ์ให้ทันท่วงที โดยมีจุดประสงค์เพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการการบินและผู้โดยสารให้น้อยที่สุด

2. การชะลอตัวของเศรษฐกิจและความต้องการด้านการท่องเที่ยวเปลี่ยนแปลง

หลังจากผลกระทบอย่างรุนแรงจากแพร่ระบาดของ COVID-19 ในช่วง 9 เดือนแรก และเศรษฐกิจเริ่มกลับมาพลิกฟื้นอย่างต่อเนื่อง แต่ธุรกิจสายการบินยังคงอยู่ในช่วงผันผวนและไม่แน่นอน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังใช้มาตรการความปลอดภัยทั้งบนอากาศยานและทางภาคพื้น ให้สอดคล้องกันกับกฎหมายและข้อกำหนดของกพท. ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

สาเหตุของความเสี่ยง [1] บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าสู่การหยุดปฏิบัติการทั้งหมดในเดือนสิงหาคม 2564 [2] รัฐบาลประกาศมาตรการห้ามการเดินทางข้ามจังหวัด

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ ไม่สามารถสร้างรายได้ในช่วงหยุดปฏิบัติการบินแต่ยังคงมีรายจ่ายอย่างต่อเนื่อง, การปฏิบัติการหยุดชะงัก และ ผู้โดยสารสูญเสียความเชื่อมั่นในการเดินทางทางอากาศ ทำให้ความต้องการเดินทางลดน้อยลง

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] กำหนดนโยบายการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (BCM Policy) เพื่อให้ บจ.ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้ประสบวิกฤตการณ์ โดยมีระบบสำรองต่างๆ สำหรับระบบปฏิบัติงานที่สำคัญและจำเป็นในการให้บริการผู้โดยสาร [2] ขอพนักงานร่วมกันให้ความร่วมมือสำหรับการประหยัดต้นทุน เพื่อเป็นประโยชน์ในการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุดภายใต้ภาวะวิกฤต เช่น การให้พนักงานปฏิบัติงานที่บ้านได้ (Work from Home) หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง (Leave Without Pay) เป็นต้น [3] เริ่มดำเนินการตามกลยุทธ์ทางด้านการปฏิบัติการเพื่อสร้างรายได้ ประกอบไปด้วย การถอดเก้าอี้นั่งผู้โดยสารเพื่อใช้ในการขนสินค้าในห้องโดยสาร, การให้บริการขนสินค้าอันตราย (Dangerous Goods, “DG”) และการเปิดตัวแอปพลิเคชัน airasia Super App ในส่วนของการดำเนินงานสายการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ติดตามการสื่อสารในด้านความสะอาดและการฆ่าเชื้อโรคผ่านทั้งภายในและภายนอกองค์กร เพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่ระบาดจากผู้โดยสารระหว่างการเดินทาง โดยประกาศใช้มาตรการคัดกรองผู้โดยสาร การใส่หน้ากากตลอดเวลา การลดการสัมผัส การเว้นระยะห่างและการแสดงใบรับรองการฉีดวัคซีนของผู้โดยสาร

3. ความเสี่ยงเรื่องการเสื่อมเสียชื่อเสียงของบริษัทเนื่องจากสื่อสังคมออนไลน์

ปัจจุบันเทคโนโลยีได้เข้ามามีส่วนสำคัญกับชีวิตของผู้โดยสารในทุกๆ ด้าน รวมไปถึงการทำธุรกรรมกับสายการบินที่ผู้โดยสารสามารถนำเทคโนโลยีเข้ามาจัดการใช้ได้เพิ่มขึ้นในช่วงการแพร่ระบาด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้มีการพัฒนาระบบต่างๆ เพื่อรองรับ และอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในการเดินทางกับสายการบิน ตั้งแต่เรื่องการสำรองเที่ยวบินผ่านระบบอินเทอร์เน็ต การเช็กอินไปจนถึงการพัฒนาระบบสัญญาณ WiFi เพื่อใช้ในห้องโดยสารขณะทำการบิน ซึ่งในปีที่ผ่านมาได้มีสัดส่วนการจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ตและมือถือมากถึงร้อยละ 75.9 เมื่อเทียบกับการจำหน่ายโดยวิธีอื่น

สาเหตุของความเสี่ยง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มุ่งสู่การเป็นสายการบินแห่งดิจิทัลและนวัตกรรมเต็มตัว โดยเปลี่ยนมาให้บริการในรูปแบบดิจิทัล AVA Live Chat (AirAsia Virtual AllStars) ซึ่งมีโอกาสเกิดความขัดข้องทางระบบ รวมไปถึงการที่ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้โดยสารได้ทันท่วงทีในช่วงความต้องการสูง

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] ผู้โดยสารยังคงเกิดความไม่พอใจ และแสดงความรู้สึกผ่านออกทางสื่อสังคมออนไลน์ จากการใช้บริการ AVA Live Chat ทำให้ขาดความเชื่อมั่นต่อ บจ. ไทยแอร์เอเชีย [2] สูญเสียโอกาสทางธุรกิจ [3] ความยึดถือแบรนด์ส่งผลต่อภาพลักษณ์โดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง แผนกความยั่งยืน แผนกสื่อสารองค์กรและแผนกลูกค้าสัมพันธ์ได้ร่วมมือในการเพิ่มการสื่อสารถึงรายละเอียด ขั้นตอน วิธีการและประโยชน์ของระบบสอบถามอัตโนมัตินี้ให้กับผู้โดยสารได้เข้าใจและรับทราบ รวมถึงการเพิ่มคำสั่งให้กับระบบ AVA เพิ่มเติม

4. ความเสี่ยงเรื่องมลภาวะทางอากาศจากการปฏิบัติการบิน และการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ – Emerging Risk)

อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบโดยตรงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้จากสภาวะอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว เช่น การเกิดพายุ หรือ สภาพอากาศที่แปรปรวนนอกเหนือที่คาดหมายจากข้อมูลการพยากรณ์อากาศที่ได้รับ และ อุตสาหกรรมการบินก็เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้สภาวะอากาศของโลกเปลี่ยนแปลง (Climate Change) จากการปล่อยก๊าซ CO_2 ไปด้วยเช่นกัน

จากมติของที่ประชุมใหญ่สามัญ ICAO ที่ได้มีมติเห็นชอบให้ใช้มาตรการลดการปล่อยของเสียสู่อากาศหรือ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (“CORSIA”) เพื่อชดเชยและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของภาคการบินระหว่างประเทศ เมื่อปี 2561 ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับเลือกโดยกพท. ให้เข้าร่วมเพื่อเป็นต้นแบบสำหรับเป็นแนวทางปฏิบัติในเบื้องต้นในการรองรับมาตรการ CORSIA โดยกำหนดระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี 2562 เป็นฐาน โดยหลังจากนั้นภาคการบินระหว่างประเทศต้องรักษาระดับการปล่อยก๊าซเรือนกระจกไว้ให้ไม่เกินกว่าฐานที่กำหนดไว้

สาเหตุของความเสี่ยง อากาศยานปล่อยมลภาวะสู่อากาศจากการเผาผลาญเชื้อเพลิง ส่วนใหญ่คือก๊าซ CO_2 เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้คุณภาพของอากาศเปลี่ยนไป และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถควบคุมการปล่อยมลภาวะจากการปฏิบัติการบินออกสู่อากาศให้อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] มลภาวะทางอากาศที่การปฏิบัติการบินของบริษัท ได้ปล่อยออกมา เป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของมนุษย์ในวงกว้าง และส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน เช่น ตารางเวลา การจัดเส้นทางการบิน การวางแผนด้านความปลอดภัย ปัญหาเรื่องมลภาวะทางอากาศเป็นปัญหาหนึ่งที่อาจนำไปสู่ชื่อเสียงของบริษัทฯ ได้ หากมีการจัดการแก้ไขเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ทำได้ไม่ดีพอ [2] บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น จากการที่ไม่สามารถทำ Carbon Credit ได้ตามกฎระเบียบที่ ICAO บังคับ

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการดำเนินการเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการบินโดยลดการใช้พลังงานเชื้อเพลิงลงแต่ยังคงประสิทธิภาพการบิน และยังคงยึดมั่นการรักษาความปลอดภัยในการบินไว้เป็นปัจจัยหลักเช่นเดิม โดย “วิธีปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedure)” มีรายละเอียดดังนี้ [1] One Engine Taxi on Arrival (OETA) [2] Reduce Flaps Landing [3] Idle Reverse [4] One Engine Taxi on Departure (OETD) [5] Electronic Flight Bag (EFB) ซึ่งฝ่ายความยั่งยืน และ ฝ่ายปฏิบัติการบินได้ร่วมกันจัดหาวิธีการและจัดทำรายงานการปลดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้แก่กพท. เพื่อให้เป็นไปตามระเบียบและข้อตกลงที่ได้กำหนดไว้

ความเสี่ยงด้านการเงิน

1. การบริหารกระแสเงินสดในกิจการ

ความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญเรื่องการบริหารกระแสเงินสดของกิจการเป็นผลมาจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิด ซึ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ตัวอย่างเช่น กรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหาย ประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุรุนแรง มีการก่อการร้าย รวมไปถึงมีภัยพิบัติ หรือ โรคระบาดร้ายแรงเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ

สาเหตุของความเสี่ยง ตั้งแต่การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปลายปี 2562 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีผลกระทบต่อจำนวนเที่ยวบินที่สอดคล้องกับความต้องการการท่องเที่ยว

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ มีกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงานไม่เพียงพอ

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บริษัทฯ มีการวางแผนและการจัดทำงบประมาณกระแสเงินสดอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีการวางแผนการจัดหาแหล่งเงินทุน เพื่อนำมาเพิ่มสภาพคล่อง หากมีความจำเป็น

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 100 ซึ่งการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น อาจจ่ายเงินปันผลโดยพิจารณาจากกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท แต่ไม่ใช่จากงบการเงินรวม ดังนั้นความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

สาเหตุของความเสี่ยง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีกำไรในการดำเนินงาน

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ผู้ถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ได้รับเงินปันผลจากการถือหุ้น

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำแผนดำเนินการและงบประมาณประจำปี ต้องผ่านการพิจารณาและได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งผู้บริหารระดับสูงมีการประชุมทุกเดือนเพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินงานอย่างใกล้ชิดและปรับแผนงานต่อสถานการณ์อย่างทันท่วงที อีกทั้งขอความร่วมมือพนักงานร่วมกันประหยัดต้นทุนเพื่อเป็นประโยชน์ในทางการบริหารจัดการกระแสเงินสดให้เกิดสภาพคล่องสูงสุด เช่น มาตรการให้พนักงานสามารถทำงานที่บ้าน หรือการขอความร่วมมือพนักงานสมัครใจลาโดยไม่รับค่าจ้าง เป็นต้น

3. ผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากความผันผวนของต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมการบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 10 ของต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทในปี 2564

สาเหตุของความเสี่ยง เนื่องจากความไม่แน่นอนของกำหนดการและแผนปฏิบัติการบินในปี 2564 ที่ผ่านมา ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมัน

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทเพิ่มสูง ส่งผลต่อต้นทุนการดำเนินงาน

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง เพื่อหลีกเลี่ยงการทำสัญญาและซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะที่ปริมาณการใช้นั้นไม่แน่นอน ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมัน ในขณะเดียวกันนั้นฝ่ายปฏิบัติการบิน (Flight Operation) มีการศึกษาและพัฒนามาตรการ รวมไปถึงวิธีการดำเนินงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง โดยเลือกปริมาณการใช้น้ำมันในแต่ละเที่ยวบินให้ได้อย่างเหมาะสมที่สุดและสร้างความตระหนักให้กับทีมงานปฏิบัติการในการเน้นย้ำว่าราคาน้ำมันเป็นรายจ่ายหลักและต้องควบคุมอย่างสม่ำเสมอ

4. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ สถานภาพทางการเงิน และ ผลประกอบการ

เนื่องจากธุรกิจสายการบินที่ล้วนมีกิจกรรมทางธุรกิจที่ก่อให้เกิดรายได้ และค่าใช้จ่ายเป็นเงินตราต่างประเทศหลากหลายสกุลเงิน ด้วยเหตุนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียจึงมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำธุรกรรมป้องกันความเสี่ยงสกุลเงินต่างประเทศ แต่การบริหารความเสี่ยงดังกล่าวอาจจะไม่กำจัดความเสี่ยงนั้นได้ทั้งหมด

สาเหตุของความเสี่ยง ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนต่างประเทศ

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ต้นทุนการดำเนินงานของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บริษัทมีการบริหารภายใต้นโยบายการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedging) คือ จัดการให้รายจ่ายอยู่ในสกุลเงินเดียวกับรายรับให้มากที่สุด และบริหารกระแสเงินสดโดยจัดการแลกเปลี่ยนเงินคงเหลือในแต่ละสกุลเข้ามาเป็นเงินสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลัก เพื่อให้สามารถบริหารจัดการเงินคงเหลือให้สอดคล้องไปกับสกุลเงินที่เป็นค่าใช้จ่ายหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงรวมถึงการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนด้วยเครื่องมือทางการเงินต่างๆ อีก เช่น สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ (Cross Currency Swap, “CCS”) การแลกเปลี่ยนเงินตราแบบทันที (Spot) และการแลกเปลี่ยนเงินตราล่วงหน้า (Forward) ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้ในการวางแผนการจัดหาเงินทุน และกำหนดวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้เครื่องมือทางการเงินที่เหมาะสมที่สุดในแต่ละสถานการณ์

5. การเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย เนื่องจากต้องมีการก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาวและหนี้สินตามสัญญาเช่าบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

สาเหตุของความเสี่ยง อัตราดอกเบี้ยเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] ต้นทุนทางการเงินของบริษัทเพิ่มสูงขึ้น [2] เกิดการชะลอตัวในการขยายกิจการ

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] บมจ. เอเชีย เอวิเอชัน และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่ในกระบวนการเจรจาสัญญาเช่าทางการเงินและพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม [2] ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการทำธุรกรรมแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (Interest Rate Swap) โดยมีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 11 ต่อ 89

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน

1. การประกอบธุรกิจโดยใช้อากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A เพียงตระกูลเดียวทั้งฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 60 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A

สาเหตุของความเสี่ยง [1] เนื่องจากอากาศยานทั้งหมดเป็นแอร์บัสอย่างเดียว อาจทำให้ความล่าช้าในการส่งอากาศยานลำใหม่ในตระกูลแอร์บัส ตามคำสั่งซื้อของบริษัทฯ [2] หากพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาของอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5B และ LEAP-1A จะกระทบอากาศยานทั้งหมด

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] อากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหา ซึ่งส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจและความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร [2] เมื่อสัญญาเช่าหมดลงอาจส่งผลต่อการดำเนินการบินของบริษัท และด้านการเงินเนื่องจากความผันผวนของราคาของอากาศยานตระกูลแอร์บัส A320 ที่ผ่านการใช้งาน

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น ซึ่งครอบคลุมทุกรายละเอียดของรูปแบบอากาศยานและเครื่องยนต์ประเภทนี้ ก่อนการนำอากาศยานมาใช้ โดยพิจารณาถึงข้อมูลและประวัติของอากาศยานแต่ละรุ่น พบว่ามีความปลอดภัยสูงและมีต้นทุนในการให้บริการที่เหมาะสมสำหรับการนำมาใช้ในการปฏิบัติการบินของบริษัท รวมถึงได้ติดตามข่าวสาร รวมไปถึงปรับปรุงการดำเนินงานจากการใช้อากาศยานร่วมกับแอร์บัส ผู้ผลิตอื่นๆ และหน่วยซ่อมบำรุง อย่างต่อเนื่อง ในด้านความปลอดภัย และดำเนินการดูแล ซ่อมแซม อากาศยานอย่างเป็นระบบตามกำหนดรอบระยะเวลาเพื่อป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอากาศยานรุ่นดังกล่าวในการส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการ [2] ประเมินถึงสภาวะตลาด และโอกาสความเป็นไปได้ในการจำหน่ายอากาศยานออก เมื่อถึงครบกำหนดเวลา เพื่อให้มีความยืดหยุ่นมากที่สุดต่อจำนวนอากาศยานที่พร้อมใช้งานที่เหลือ และป้องกันไม่ให้การดำเนินงานตามปกติของบริษัทต้องหยุดชะงัก

2. บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติ และอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์ และระบบสำรองที่นั่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายในขององค์กร การสำรองเที่ยวบินโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์และ airasia Super App บนโทรศัพท์เคลื่อนที่แบบสมาร์ทโฟน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 75.9 ในปี 2564 ซึ่งเว็บไซต์และระบบจองตั๋วออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับปริมาณการใช้งานที่หนาแน่นและแสดงข้อมูลเที่ยวบินที่สำคัญได้โดยเฉพาะในช่วงเทศกาล

สาเหตุของความเสี่ยง [1] ระบบและโปรแกรมหลักที่จำเป็นต้องใช้ไม่พร้อมใช้งาน หรือเกิดความขัดข้อง [2] เกิดข้อผิดพลาดในการทำธุรกรรมซื้อบัตรโดยสารผ่านบัตรเครดิตกับบริษัท [3] ระบบอินเทอร์เน็ตขัดข้องหรือไม่สามารถใช้งานได้

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] ผู้โดยสารเกิดความไม่สะดวกจากข้อจำกัดในการซื้อบัตรโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ต [2] ระบบการสื่อสารภายในองค์กรติดขัด [3] ข้อมูลสำคัญส่วนบุคคล เช่น บัตรเครดิต รั่วไหลส่งผลต่อค่าปรับ และค่าเสียหายอื่นๆ ที่บริษัทต้องรับผิดชอบ [4] เกิดการขัดข้องในการจองเที่ยวบินผ่านระบบ

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] มีนโยบายการเก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า [2] มีการใช้มาตรการความปลอดภัยของข้อมูลเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลส่วนบุคคลดังกล่าวโดยมิชอบ [3] ร่วมมือกับธนาคารชั้นนำทั้งในและนอกประเทศ รวมถึงผู้ให้บริการบัตรเครดิตเช่น VISA Master Card American Express และ JCB เพื่อสร้างความมั่นใจและความ

พึงพอใจต่อผู้โดยสารในการใช้บัตรเครดิตเพื่อทำธุรกรรมทางอินเทอร์เน็ตกับ airasia Super App และระบบต่างๆ ของบริษัทอย่างรวดเร็วและปลอดภัย [4] มีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องร่วมกับแผนกที่เกี่ยวข้องเพื่อป้องกันการหยุดชะงักจากระบบ

3. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทกับ Capital A Berhad

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการสนับสนุนจาก Capital A ในหลายด้าน รวมถึงอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจและการบริการลูกค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินในลักษณะสัญญาเช่าดำเนินงานจาก AirAsia Mauritius “AAM” ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ในการบริหารจัดการด้านจัดซื้ออากาศยาน และการจัดสรรในแต่ละประเทศ ซึ่งทางบริษัทแอร์บัสที่เป็นผู้ผลิตไม่ได้ทำสัญญาโดยตรงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเช่าอากาศยานบางส่วนจาก AAM โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2565 ถึงปี 2573 รวมทั้งพึ่งพาช่องทางจำหน่ายออนไลน์ จาก AirAsia Com Travel Sdn Bhd (“AACOM”) และใช้บริการแผนกสนับสนุนร่วมจาก AirAsia Sea Sdn. Bhd (“AASEA”)

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำสัญญากับ Asia Digital Engineering (“ADE”) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB เพื่อรับการสนับสนุนด้านวิศวกรรมและด้านการซ่อมบำรุง อีกทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศจากกลุ่ม Capital A อาทิ ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ดังนี้ [1] NewSkies 4.3 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองที่นั่งและการขายบัตรโดยสาร [2] Oracle Cloud Application ใช้ในการดำเนินการด้านการเงิน การจัดซื้อจัดจ้าง [3] Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรม การซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง เป็นต้น

สาเหตุของความเสี่ยง [1] การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมและการแก้ไขอื่นๆ ที่อาจจะส่งผลต่อการปฏิบัติงาน [2] ระบบที่ต้องพึ่งพาจาก Capital A อาจไม่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมและสภาวะตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย [3] ความขัดข้องของระบบซอฟท์แวร์หลักที่จำเป็นต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] การถูกเพิกถอนสิทธิ์การใช้ชื่อทางการค้า [2] การดำเนินงานหยุดชะงักเนื่องมาจากระบบซอฟท์แวร์ที่จำเป็นขัดข้อง

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] ผู้บริหารระดับสูงมีการประชุมกันเป็นระยะเพื่อประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นด้านความสัมพันธ์ และ การพึ่งพากับทาง Capital A [2] มีการเพิ่มแผนการดำเนินงานสำรองสำหรับระบบซอฟท์แวร์หลักที่ใช้สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย [3] จัดลำดับความสำคัญสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อดำเนินตามแผนการซ่อมบำรุง และการซ่อมที่รวดเร็ว

ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ

1. ความเสี่ยงเรื่องการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคลผู้โดยสาร และพนักงาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ - Emerging Risk)

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ขายบัตรผ่านอินเทอร์เน็ตเป็นร้อยละ 75.9 ของยอดขายบัตรโดยสารทั้งหมด ตามด้วยการขายทางอ้อมเพียงร้อยละ 24.1 ซึ่งประเทศไทย ได้ประกาศบังคับใช้พระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 (Personal Data Protection Act 2019, “PDPA 2019”) เป็นวันที่ 1 มิถุนายน 2565 ทั้งนี้แนวโน้มการซื้อทางออนไลน์เพิ่มขึ้น ความเสี่ยงจากการละเมิดข้อมูลก็เพิ่มขึ้นเช่นกัน อย่างไรก็ตาม ด้วยมาตรการที่เข้มงวดที่บริษัทเลือกที่จะป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลที่สำคัญ จึงไม่รับประกันว่าความเสี่ยงดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น

สาเหตุของความเสี่ยง ในยุคดิจิทัลที่ประชากรทุกคนสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้นั้น ทำให้การธุรกรรมกับสายการบินในปัจจุบันเกือบทั้งหมดสามารถทำได้โดยผ่านอินเทอร์เน็ตเช่นกัน ซึ่งการกรอกข้อมูลส่วนบุคคลและข้อมูลบัตรเครดิตนั้นถูกเก็บไว้ในลักษณะดิจิทัล จึงมีความเสี่ยงต่อการรั่วไหลสู่ภายนอกได้ และอาจมีโจรกรรมข้อมูลที่สำคัญ ทั้งของผู้โดยสารและของพนักงาน รวมถึงความผิดพลาดในการปฏิบัติงานของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลส่วนบุคคลเกิดขึ้นได้

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] ค่าปรับหรือบทลงโทษจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง [2] มีผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือและการดำเนินงานของบริษัท [3] ข้อมูลส่วนบุคคลรั่วไหล

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง แผนกนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี (ICT) ร่วมกับแผนกกฎหมาย (Legal) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดเก็บข้อมูล ในการเพิ่มมาตรการป้องกันการรั่วไหลของข้อมูลส่วนบุคคล มีการสร้างความตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันข้อมูลสำคัญ และเน้นย้ำให้กับพนักงานทุกคนในองค์กร โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับพนักงานที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ใกล้ชิดกับข้อมูลสำคัญได้ตระหนักถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของบริษัทฯ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล พ.ศ. 2562 และการกำหนดถึงวิธีการในการจัดการข้อมูล (Data Governance) ภายในองค์กร พร้อมทั้งมีการเฝ้าระวังถึงกิจกรรมที่น่าสงสัยซึ่งอาจนำไปสู่การรั่วไหลของข้อมูลได้

2. อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้การกำกับดูแลความปลอดภัยและมาตรฐานการบินในระดับสากล

กพท. เป็นหน่วยงานหลักในการกำกับดูแลกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย รวมถึงเป็นผู้ออกกฎหมายด้านการปฏิบัติการและความปลอดภัย รวมถึงการออกใบอนุญาตให้กับเครื่องบินและใบรับรองอนุมัติต่างๆ ซึ่งอย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามทั้งกฎระเบียบมาตรฐานของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และมาตรฐานการบินในระดับสากลซึ่งมีหน่วยงานต่างๆ ในระดับสากลเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบ และวัดผลในเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่นเดียวกัน

สาเหตุของความเสี่ยง [1] ในปีที่ผ่านมาพนักงานอาจไม่สามารถผ่านการอบรมได้ทั้งหมด [2] การปฏิบัติงานได้ไม่ตรงตามมาตรฐานความปลอดภัยหรือกฎระเบียบที่กำหนด เนื่องจากมีการประกาศบังคับใช้ทันที [3] พนักงานอาจเกิดความละเลยในการปฏิบัติหน้าที่ส่งผลให้การปฏิบัติงานอาจไม่ตรงตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] การถูกระงับเที่ยวบิน การถูกระงับเส้นทางการบิน การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน [2] การถูกถอดถอนสิทธิ์หรือใบอนุญาตบางประการจากหน่วยงานกำกับดูแล

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปฏิบัติตามมาตรฐาน IATA Operational Safety Audit หรือ IOSA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลด้านความปลอดภัย โดยฝ่ายนิรภัย (Corporate Safety) ได้มีการวางแผน และตรวจสอบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องความปลอดภัยกับทุกๆ ส่วนงานในองค์กร รวมไปถึงมีการติดตามและประเมินผลในเรื่องความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง ยิ่งไปกว่านั้น ยังมีการสื่อสารถึงประเด็นความปลอดภัยที่สำคัญกับพนักงานในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ในการดำเนินงานที่ผ่านมาฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Operational Quality Assurance) และฝ่ายตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ร่วมกันให้ความมั่นใจเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัย ผ่านการตรวจสอบการทำงานในแต่ละแผนกตามแผนและความถี่ที่กำหนดไว้ เพื่อให้มั่นใจว่าการปฏิบัติงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ภายใต้การให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัย เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องอยู่เสมอ

3. การปฏิบัติตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายลำดับรอง ตลอดจนข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 97 ว่าด้วยการอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน ประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และประเภทการทำงานทางอากาศ (“กบร.97”) และประกาศของคณะกรรมการการบินพลเรือน ได้กำหนดเรื่องสัดส่วนผู้ถือหุ้นที่มิได้มีสัญชาติไทยในสายการบินของไทยไว้ โดยกำหนดให้สายการบินของไทยจะต้องมีบุคคลผู้มีสัญชาติไทยถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด (“Eligible Persons”) ดังนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎระเบียบดังกล่าวมาโดยตลอด ทั้งนี้เพราะบริษัทฯ ตระหนักดีว่าหากเกิดการละเมิดกฎระเบียบดังกล่าว อาจส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนและใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศได้

สาเหตุของความเสี่ยง โดยสรุปพระราชบัญญัติการเดินอากาศและ กบร.97 กำหนดว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องมีบุคคลที่ไม่ใช่สัญชาติไทยถือหุ้นทั้งโดยตรงและโดยอ้อมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของบริษัท

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น [1] บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สงวนสิทธิ์ที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการโอนหุ้นใดๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัท หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทหรือกลุ่มบริษัท เสียสิทธิตามพรบ. การเดินอากาศ กล่าวคือ หากจะทำให้บุคคลที่มิได้เป็น Eligible Persons ถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจทำให้บริษัทฯ ถูกยึดใบอนุญาตการเดินอากาศและเกิดผลเสียด้านลบที่สำคัญต่อธุรกิจ เช่น ปัญหาการเงิน ผลประกอบการ และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย [2] มีความเสี่ยงหากบริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นเกินกว่าสัดส่วนที่ระบุไว้ในข้อบังคับของบริษัทและพรบ. การเดินอากาศที่ระบุไว้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างร้ายแรงต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ เช่น ถูกระงับสถานภาพสายการบินในไทยและเพิกถอนสิทธิการบินระดับสากล

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง [1] ก่อนบริษัทจะปิดสมุดทะเบียน บริษัทจะแนะนำในทุกๆ ช่องทางให้ผู้ลงทุนซึ่งไม่เป็น Eligible Persons จำหน่ายจ่ายโอนหุ้นของบริษัทออกไป เพื่อมิให้ผู้ลงทุนต้องเสียสิทธิใดๆ หรือแนะนำให้ผู้ลงทุนลงทุนในใบสำคัญแสดงสิทธิที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย (NVDR) แทนหุ้นของบริษัทฯ [2] บริษัทฯ สงวนสิทธิที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการโอนหุ้นใดๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ เสียสิทธิตามพรบ. การเดินอากาศ

4. ไม่ได้จดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทและลงทุนในใบสำคัญแสดงสิทธิเพื่อผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงของไทย (NVDRs)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีบุคคลที่มิได้เป็น Eligible Persons และบุคคลที่มิได้มีสัญชาติไทยถือหุ้นโดยตรงและโดยอ้อมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เกินร้อยละ 49 ของหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้บริษัทฯ ต้องระบุในข้อบังคับของบริษัทฯ สงวนสิทธิที่จะปฏิเสธการรับจดทะเบียนการโอนหุ้นใดๆ หรือการรับจดทะเบียนบุคคลใดเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากการรับจดทะเบียนดังกล่าวจะทำให้บริษัทฯ หรือกลุ่มบริษัทฯ เสียสิทธิตามพรบ. การเดินอากาศ

สาเหตุของความเสี่ยง มีผู้ลงทุนที่มิได้เป็น Eligible Persons ทั้งทางตรงและทางอ้อมถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มากกว่าร้อยละ 49 จากสัดส่วนผู้ถือหุ้นทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อาจถูกปฏิเสธการรับจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หากผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ดังกล่าวได้หุ้นของบริษัทฯ มาหรือได้หุ้นเพิ่มเติมมาในภายหลังและไม่ได้เข้าหลักเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ จะต้องเสียสิทธิที่พึงมี เช่น สิทธิในการเข้าประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อออกเสียงลงคะแนน สิทธิในการได้รับเงินปันผล สิทธิในการได้รับสิทธิประโยชน์ใดๆ จากบริษัท เช่น หุ้นเพิ่มทุน หรือหลักทรัพย์แปลงสภาพ เป็นต้น

การควบคุมและการจัดการความเสี่ยง บริษัทฯ แนะนำให้ผู้ลงทุนที่มิได้เป็น Eligible Persons ลงทุนในใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงไทย ซึ่งออกโดยบริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด (Thai NVDR Company Limited) (หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า NVDRs) โดยผู้ถือ NVDRs จะไม่มีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมของบริษัทฯ (Non-Voting Rights) แต่จะได้รับสิทธิประโยชน์ทางการเงิน เช่น เงินปันผลและสิทธิในการซื้อหุ้นเพิ่มทุน เช่นเดียวกับการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

การขับเคลื่อนธุรกิจเพื่อความยั่งยืน

(GRI 102-45, 102-46, 102-49, 102-50, 102-51, 102-52, 102-53, 102-54)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการขับเคลื่อนธุรกิจภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (3G Good/ Green/ Growth) ซึ่งนโยบายดังกล่าวมีเป้าหมายที่มุ่งเน้นความสมดุล 3 ประเด็นคือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยคำนึงถึงการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน

จากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 ทำให้เศรษฐกิจในทุกภาคส่วนได้รับผลกระทบ เกิดความผันผวนและสร้างความท้าทายอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าทุกปัจจัยและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุม ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ปรับเปลี่ยนและวางแผนตั้งรับตลอดเวลาและบริหารจัดการกับปัจจัยที่สามารถควบคุมได้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ท่ามกลางความท้าทายดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเป็นสายการบินเดียวที่สามารถคงสถานะรายชื่อหุ้นยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์ อย่างต่อเนื่องเป็นปีที่ 3 ติดต่อกัน

แนวทางการจัดทำรายงาน

เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำรายงานความยั่งยืนทุกปีเพื่อเปิดเผยกระบวนการบริหารจัดการตลอดถึงผลการดำเนินธุรกิจด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมถึงประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน เพื่อสนับสนุนการบรรลุเป้าหมายความยั่งยืนของสหประชาชาติ (United Nations Sustainable Development Goals: SDGs) ให้ผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอกรับทราบ

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้จัดทำขึ้นครอบคลุมผลการดำเนินงานวันที่ 1 มกราคม 2564 ถึง 31 ธันวาคม 2564 ตามมาตรฐานการจัดทำรายงานของ Global Reporting Initiative Standards (GRI Standards) ในระดับตัวชี้วัดหลัก (Core Option)

ขอบเขตการรายงาน

รายงานความยั่งยืนฉบับนี้นำเสนอผลการดำเนินงานในปี 2564 เฉพาะ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และดำเนินกิจการในพื้นที่ในประเทศไทย ส่วนธุรกิจอื่นที่บริษัทฯ มีสัดส่วนการลงทุนทั้งทางตรงและทางอ้อมน้อยกว่ากึ่งหนึ่ง หรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการบริหารโดยตรง แต่อาศัยการกำกับดูแลผ่านคณะกรรมการในบริษัทนั้นๆ ผลการดำเนินงานของกิจการดังกล่าว ไม่ได้ถูกนำมารวมในรายงานฉบับนี้

เนื้อหาของรายงาน และการรับรองรายงาน

เนื้อหาหลักและข้อมูลสำคัญในรายงานฉบับนี้ได้ถูกทบทวนและตรวจสอบโดยผู้บริหารระดับสูงของแต่ละฝ่าย เพื่อให้ความเชื่อมั่นว่าเนื้อหาที่รายงานนั้นมีความถูกต้อง สอดคล้องกับประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน และตอบสนองต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน และในรายงานฉบับนี้ได้ใช้หน่วยงานภายนอกตรวจสอบและรับรองรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมรวมถึงรับรองแนวทางการจัดทำรายงานตามมาตรฐาน GRI Standards เพื่อความน่าเชื่อถือ ถูกต้อง และโปร่งใส

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนตามแนวทางการรายงาน GRI Standards: Core Option ที่ระบุในรายงานฉบับนี้เปลี่ยนแปลงจากรายงานความยั่งยืน ปี 2563 โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. การรวมประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนที่มีกิจกรรมและการดำเนินงานร่วมกัน ได้แก่ กลยุทธ์ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ สุขภาพและความปลอดภัย การบริหารทรัพยากรบุคคล บรรษัทภิบาล และจรรยาบรรณธุรกิจ
2. เนื้อหาในรายงานฉบับนี้ครอบคลุมประเด็นสำคัญด้านความยั่งยืน รวมทั้งสิ้น 11 ประเด็น และผลประกอบการทางการเงินนั้นได้ถูกรายงานไว้ในส่วนรายงานประจำปี

ติดต่อเรา

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยินดีรับข้อเสนอแนะและความคิดเห็นสำหรับรายงานฉบับนี้โดยสามารถส่งข้อคิดเห็นผ่านทางฝ่ายความยั่งยืนและสื่อสารองค์กร

Email : taa_sustainbility@airasia.com
ที่อยู่ : 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้น 3 ห้อง 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทร : (66) 2562-5700

นโยบายการบริหารจัดการความยั่งยืน และพันธสัญญาด้านความยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ให้บริการ ผู้ส่งมอบประสบการณ์การเดินทางที่คุ้มค่า ควบคู่ไปกับการยกระดับคุณภาพห่วงโซ่คุณค่าและรับผิดชอบต่อผลกระทบต่างๆ ผ่านความใส่ใจต่อผู้มีส่วนได้เสียทั้งภายในและภายนอก พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาเพื่อเติบโตร่วมกัน

ในการขับเคลื่อนธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (3G Good / Green / Growth) ซึ่งกลยุทธ์ดังกล่าวครอบคลุม 3 ประเด็นหลัก ได้แก่ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมซึ่งประเด็นดังกล่าวได้ถูกนำมาพิจารณาทุกๆ กิจกรรมการดำเนินงานของบริษัท อย่างสม่ำเสมอ โดยเชื่อว่าทั้ง 3 ประเด็นสามารถนำมาประยุกต์ใช้ได้ในทุกกิจกรรม หากเรามุ่งมั่นในการพัฒนาอย่างสม่ำเสมอ

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน (SUSTAINABILITY STRATEGIES)

GOOD

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างถูกต้องตามกฎหมายระเบียบ กฎเกณฑ์ สัญญาและข้อตกลงอย่างเคร่งครัด โปร่งใสสามารถตรวจสอบได้ พร้อมทั้งยึดถือหลักสิทธิมนุษยชนและปฏิบัติต่อแรงงานอย่างเป็นธรรม มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากรทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม มุ่งสร้างโอกาสการเติบโตให้กับชุมชนแวดล้อมในธุรกิจการท่องเที่ยวและส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กรตลอดจนเป็นที่ยอมรับและไว้วางใจจากสังคมและผู้มีส่วนได้เสีย

GREEN

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญกับการจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมุ่งมั่นปกป้องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรอบด้านที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ตลอดห่วงโซ่คุณค่า โดยมีเป้าหมายและแนวทางปฏิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในแต่ละด้านอย่างต่อเนื่อง เพื่อการเติบโตขององค์กรอย่างสมดุลและยั่งยืนอย่างแท้จริง รวมถึงการรณรงค์ให้เกิดการเดินทางที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม

GROWTH

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการส่งเสริมให้สังคมมีความเติบโตอย่างยั่งยืนในทุกมิติ โดยเริ่มจากการสร้างความสามารถในการเติบโตของธุรกิจ และเกื้อหนุนสังคมให้มีความแข็งแรงในด้านต่างๆ เช่น การส่งเสริมการมีรายได้อาชีพที่มั่นคง การสร้างโอกาส รวมทั้งสรรหานวัตกรรมที่ช่วยส่งเสริมความปลอดภัย อำนวยความสะดวกในการเดินทาง พร้อมกับการจัดการต้นทุนที่มีประสิทธิภาพ มีการสื่อสารเพื่อสร้างความเข้าใจอันดีในการดำเนินธุรกิจ เพื่อสร้างความผูกพันร่วมกันกับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย นอกจากนี้ยังแบ่งปันองค์ความรู้และนวัตกรรม พร้อมทั้งร่วมมือกับองค์กรต่างๆ เพื่อช่วยส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีของสังคมให้มีความยั่งยืน และสามารถเป็นแรงขับเคลื่อนสังคมให้มีการเปลี่ยนแปลงที่ดียิ่งขึ้นได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืน

ทั้งนี้กลยุทธ์ด้านความยั่งยืนสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ในการเป็น “บริษัทชั้นนำทางด้านเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการเดินทางที่ยั่งยืนในเอเชีย พร้อมให้บริการที่คุ้มค่ามากกว่าราคา” และพันธกิจในการผลักดัน “แอร์เอเชีย” ให้เป็นแบรนด์อาเซียนที่ได้รับการยอมรับระดับโลก ตอกย้ำคุณค่าที่ยั่งยืนต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

จุดเด่นความยั่งยืนของปี 2564

GOOD

97%
ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา

56%
ดัชนีวัดความพึงพอใจ

ไม่มี
เหตุการณ์ภัยคุกคามทางไซเบอร์

ไม่มี
การร้องเรียนเกี่ยวกับความไม่ปลอดภัยของข้อมูล

GREEN

88%
อัตราการรีไซเคิล

62%
การลดการใช้กระดาษ

203,818 tonnes CO_2
ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขต 1 และ 2

เข้าร่วมโครงการวิภาวดีฯ ไม่มีขยะเป็นปีที่ 2

183,930 kWh
การลดการใช้พลังงานไฟฟ้า

โครงการ LESS
เข้าร่วมโครงการสนันสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก

GROWTH

14 โครงการ
โครงการหางานเสริมให้กับพนักงานทั้งหมด

100%
การฝึกอบรมพนักงานของจำนวนพนักงานที่ปฏิบัติงาน

24 ชั่วโมงต่อคนต่อปี
การฝึกอบรมทักษะเฉพาะทาง (เฉลี่ย)

การวิเคราะห์ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน (MATERIALITY ANALYSIS)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดทำรายงานฉบับนี้เพื่อสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียได้ทราบ ถึงความมุ่งมั่นตั้งใจของบริษัทฯ ในการดำเนินการงานตามกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทบทวนประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนทั้งหมดในปี 2564 ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานเทียบเคียงกับมาตรฐานด้านความยั่งยืนระดับสากลร่วมกับประเด็นสาระสำคัญที่สายการบินชั้นนำระดับโลกให้ความสำคัญ (Sustainability Context) และประเด็นที่ผู้มีส่วนได้เสียให้ความสำคัญ (Stakeholder Inclusiveness) รวมทั้งการประเมินความเสี่ยงทั้งในปัจจุบันและความเสี่ยงที่คาดว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นในอนาคตที่อาจส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ สอดคล้องกับกรอบมาตรฐานดัชนีความยั่งยืนของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงพิจารณาสถานการณ์วิกฤตการณ์แพร่ระบาดของโรค COVID-19

แนวทางการประเมินผลกระทบจากวิกฤตการณ์ต่อเนื่องการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ต่อประเด็นความยั่งยืน

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ผลกระทบจาก COVID-19	ผลการดำเนินงาน	ประเด็นสาระสำคัญที่เกี่ยวข้อง
หุ้นส่วนทางธุรกิจ	กระบวนการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล มาปรับใช้กับสถานการณ์	- ยกระดับความปลอดภัยของข้อมูล - การประชุมเสมือนจริง	- กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล - การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน
	การบริการกลุ่มการทำงานเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อ และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง	- การแบ่งกลุ่มปฏิบัติงาน - มาตรการทำงานจากที่บ้าน - แบบสำรวจสุขภาพประจำวัน ผ่านระบบออนไลน์	- สุขภาพและความปลอดภัย
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	การบริหารจัดการทรัพยากรช่วงหยุดดำเนินการบิน	- พนักงานฝ่ายปฏิบัติการใช้พลังงานเท่าที่จำเป็น - ทำการจอดระยะยาวสำหรับอากาศยานที่ไม่ได้ทำการบิน เพื่อลดการใช้ทรัพยากรและพลังงาน	- กลยุทธ์ด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ - การบริหารจัดการของเสีย
พนักงาน	การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยด้านชีวอนามัย และความเป็นอยู่ที่ดีของพนักงาน	- การตรวจ ATK ก่อนการปฏิบัติการล่วงหน้า 12 ชั่วโมง - การจัดหางานเสริม (Second Job) ให้กับพนักงาน - จัดหาวัคซีนป้องกัน COVID-19 ให้กับพนักงาน	- สุขภาพและความปลอดภัย - สิทธิมนุษยชน - การบริหารทรัพยากรบุคคล
หน่วยงานภาครัฐ	การเปลี่ยนแปลงมาตรการและข้อกำหนดสาธารณสุขในการเดินทางสาธารณะ	- ปรับปรุงขั้นตอนการตรวจสอบผู้โดยสารให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับมาตรการและข้อกำหนด	- สุขภาพและความปลอดภัย

การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย (GPI 102-40, 102-42, 102-44)

การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคม เทคโนโลยีและภาวะการแข่งขันทางธุรกิจ ทำให้พฤติกรรมและความคาดหวังของผู้โดยสารและผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงและซับซ้อนมากขึ้น โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียเป็น 8 กลุ่มหลักได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) ชุมชน สื่อมวลชน พนักงาน (Allstars) นักลงทุน สถาบันการเงิน และพันธมิตรธุรกิจ ทำให้บริษัทต้องศึกษาการรับรู้ทัศนคติและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ ผ่านการสอบถามและรับฟังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มโดยตรง เพื่อได้รับข้อมูลครบถ้วนในทุกมิติ นำมาพัฒนาและกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจเพื่อตอบสนองให้เท่าทันความต้องการและสร้างคุณค่าร่วมกันในระยะยาว

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ได้รับ	ประเด็นความสนใจ	ช่องทางการมีส่วนร่วมและความถี่	การดำเนินงานเพื่อตอบสนอง
หน่วยงานภาครัฐ	- ความสัมพันธ์อันดีกับองค์กร - มาตรการความปลอดภัยของประชาชนในการเดินทาง	- การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส - ความร่วมมือในการทำงานเพื่อสนับสนุนโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยว - การปฏิบัติตามกฎหมาย	- ร่วมประชุมหารือกับหน่วยงานภาครัฐและองค์กรผู้กำกับดูแล ตามความเหมาะสม - การรายงานผลให้กับหน่วยงานราชการทุกเดือน - การมีส่วนร่วมในกิจกรรมและโครงการของหน่วยงานของราชการเป็นประจำ - ทำงานสอดรับกับนโยบายสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเป็นประจำ - ร่วมกิจกรรมกับองค์กรและหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์และรักษาวัฒนธรรมประเพณีอันดีงามของแต่ละท้องถิ่นนั้น - ดำเนินการและปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐในเรื่องมาตรการความปลอดภัยเพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทุกเดือน - ผลักดันหน่วยงานภาครัฐให้มีมาตรการช่วยเหลือสายการบิน โดยเฉพาะการลดต้นทุนที่สำคัญอันเกิดจากหน่วยงานภาครัฐ เพื่อให้ธุรกิจสามารถให้ดำเนินการได้ภายใต้สถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19	- การให้ความร่วมมือกับนโยบายภาครัฐ เพื่อยกระดับมาตรการความปลอดภัยของสายการบิน - การเจรจากับหน่วยงานภาครัฐในการลดค่าธรรมเนียมต่างๆ

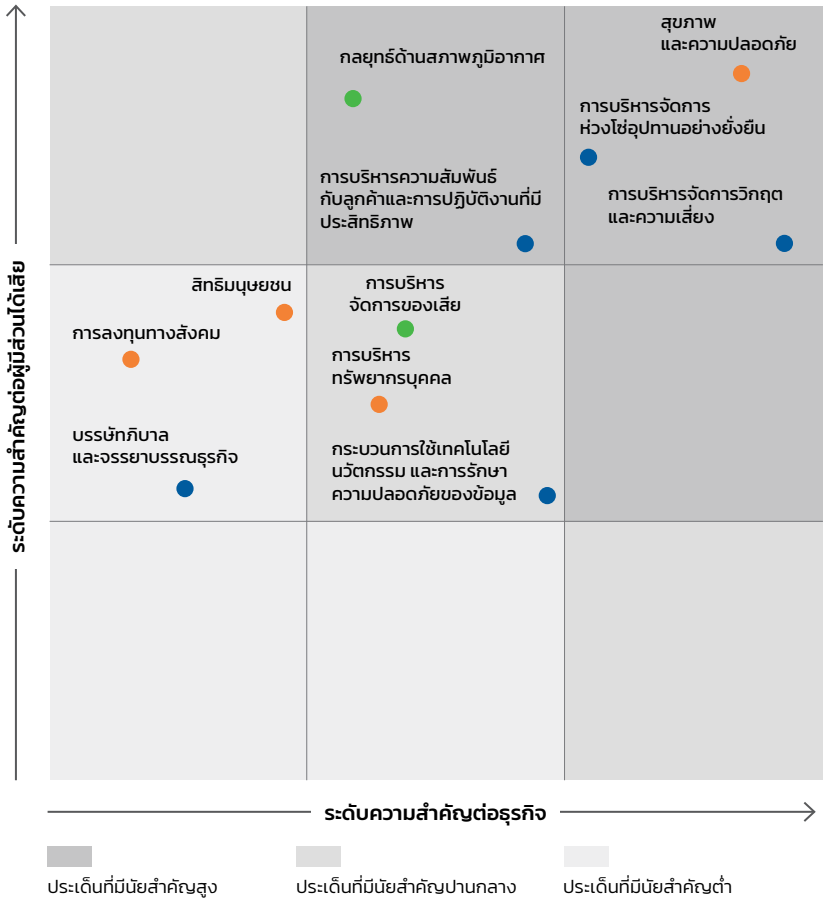
กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ได้รับ	ประเด็นความสนใจ	ช่องทางการมีส่วนร่วมและความถี่	การดำเนินงานเพื่อตอบสนอง
ลูกค้า (ผู้โดยสาร)	- การเดินทางไปถึงจุดหมายอย่างปลอดภัย และตรงต่อเวลา - ประสบการณ์การเดินทางที่ดี	- ความปลอดภัยในการเดินทาง - ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน	- รับฟังความคิดเห็นของผู้โดยสาร โดยผ่านการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า (Customer Satisfaction Survey) ทุกไตรมาส - การร้องเรียนผ่านช่องทางรับเรื่องต่างๆ เช่น Twitter (Ask AirAsia), WhatsApp ในเวลาทำการของทุกวัน และ Live Chat ตลอด 24 ชั่วโมง - การพบปะลูกค้าผ่าน AirAsia Sales Offices, AirAsia Travel & Service Centres ในเวลาทำการของทุกวัน	- การจัดตั้งกลุ่มการทำงานเพื่อตอบสนองและรับฟังความต้องการของผู้โดยสารโดยตรง - การนำผลสำรวจความพึงพอใจนำมาพัฒนาการบริการอย่างต่อเนื่อง
ชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อม	- การลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัท - การไม่ละเมิดกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อม - การสร้างรายได้อย่างยั่งยืนให้กับชุมชน และสังคม - ความสัมพันธ์อันดีกับองค์กร	- ผลกระทบต่อชุมชน สังคม และสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดจากการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ - การดำเนินงานที่โปร่งใส และสามารถตรวจสอบได้ - การให้ความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐ	- การสื่อสารเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน และสร้างจิตสำนึกการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ผ่าน Facebook	- การดำเนินธุรกิจตามนโยบายของบริษัทฯ เพื่อลดผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม - การสื่อสารอย่างโปร่งใสและการรับฟังความคิดเห็นจากชุมชน - โครงการ Allstars do good เพื่อสนับสนุนให้พนักงานมีส่วนร่วมกับชุมชนและสังคม
สื่อมวลชน	- ความสัมพันธ์อันดีกับองค์กร - การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับองค์กร	- ความโปร่งใสในการให้ข้อมูล - วิสัยทัศน์ขององค์กร	- การส่งข่าวประชาสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องกับองค์กรผ่านช่องทางอีเมล กลุ่มไลน์ของสื่อมวลชน เป็นประจำ - การจัดงานแถลงข่าวทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาคทุกไตรมาส - พบปะสื่อมวลชนประจำปีทั้งในกรุงเทพฯ และภูมิภาค - ร่วมกิจกรรมการสัมมนา เสวนา ที่จัดขึ้นโดยองค์กรสื่อมวลชน และการสนับสนุนกิจกรรมขององค์กรสื่อทั้งทางตรงและทางอ้อม เป็นประจำ - การสื่อสารกับสื่อมวลชนผ่านช่องทางออนไลน์ต่างๆ เช่น ไลน์ส่วนตัว สังคมออนไลน์เป็นประจำ	- การแสดงวิสัยทัศน์ของบริษัทฯ ต่อสถานการณ์ปัจจุบัน - การสร้างความเชื่อมั่นต่อความมั่นคงทางธุรกิจ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ได้รับ	ประเด็นความสนใจ	ช่องทางการมีส่วนร่วมและความถี่	การดำเนินงานเพื่อตอบสนอง
พนักงาน	- พนักงานได้รับการอบรมที่เหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่การทำงาน - สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงานลดลง	- ชีวอนามัยและความปลอดภัยในสถานที่ปฏิบัติงาน - สวัสดิการและค่าตอบแทน - สภาพแวดล้อมการทำงานที่โปร่งใสและเป็นธรรม	- การสื่อสารข่าวสารผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ภายในอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้ระบบ Workplace by Facebook ทุกวัน - การประเมินศักยภาพของพนักงานภายในองค์กรอย่างสม่ำเสมอ ทุก 6 เดือน - การประชุมหารือเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้บริหาร ทุกสัปดาห์ - การประชุมตัวแทนหน่วยงานเพื่อแจ้งข่าวสารหรือหารือแก้ไขปัญหาจากการดำเนินงาน (Operation Meeting) ทุกเดือน - การประชุม Coffee Talk ระหว่าง CEO กับผู้บริหารระดับสูงของทุกแผนก ทุกสัปดาห์	- เปิดช่องทางการสื่อสารให้กับพนักงานสามารถเสนอข้อคิดเห็นและข้อเรียกร้องโดยตรงต่อผู้บริหาร - การดูแลอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในสถานที่ทำงาน - การดูแลค่าตอบแทนและสวัสดิการอย่างเป็นธรรมให้กับพนักงาน - การพัฒนาศักยภาพและทักษะของพนักงานอย่างต่อเนื่อง
นักลงทุน	- การเข้าถึงข้อมูลที่ถูกต้อง - การรักษาสิทธิของผู้ถือหุ้นที่พึงได้รับตามกฎระเบียบ - ความเชื่อมั่นต่อองค์กรและการลงทุน	- ความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ - การจัดการความเสี่ยงองค์กร - การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส	- ประชุมสรุปผลการดำเนินงานโดยผู้บริหารระดับสูงทุกไตรมาส - การพบนักลงทุนในประเทศและนักลงทุนต่างประเทศ เป็นประจำ - ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น ทุกปี - เยี่ยมชมกิจการ ทุกปี - เว็บไซต์บริษัท ตลอดเวลา	- การให้ข้อมูลที่โปร่งใสตามมาตรฐานของประเทศและสากล - การเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถเสนอข้อคิดเห็นและข้อเรียกร้องต่อบริษัทฯ

กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย	ประโยชน์ที่ได้รับ	ประเด็นความสนใจ	ช่องทางการมีส่วนร่วมและความถี่	การดำเนินงานเพื่อตอบสนอง
สถาบันการเงิน	- การดำเนินธุรกิจได้ตามเป้าหมาย	- ความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ - การจัดการความเสี่ยงองค์กร - การกำกับดูแลกิจการและการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใส - วินัยทางการเงินของบริษัทฯ	- พบปะ ประชุม พูดคุย เกี่ยวกับผลประกอบการและโครงการต่างๆ ของบริษัท 2 ครั้งต่อปี - ติดต่อประสานงานเกี่ยวกับการทำธุรกรรมต่างๆ ตลอดปี - แจ้งและจัดส่งข้อมูลและรายงานการทำธุรกรรมต่างๆ ทุกเดือน - สัมมนาและประชุมเชิงวิชาการเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจ ตลาดเงิน และตลาดทุน ทุกไตรมาส	- การให้ข้อมูลผลการดำเนินงานตามมาตรฐานสากล - การรับฟังข้อเสนอและข้อคิดเห็นต่อกระบวนการดำเนินธุรกิจ
พันธมิตรทางธุรกิจ	- ความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจ - การใช้นวัตกรรมเพื่อพัฒนาสินค้า	- การดำเนินงานด้วยความซื่อสัตย์ - การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ - ทิศทางการดำเนินธุรกิจในอนาคต	- การพบปะ การประชุม โทรศัพท์ การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ การติดต่อผ่านตัวแทนของบริษัทฯ การเยี่ยมชมดูงาน - ประชุมทางไกลกับบริษัทผู้ผลิตเพื่อรับข้อมูลอัปเดตต่างๆ - บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์เยี่ยมชมฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย - ประชุมหารือกับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องยนต์ - แชทรูม 24 ชั่วโมง กับทีมงานวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และทีมวิศวกรรมของบริษัทผู้ผลิต	- ขยายระยะเวลาสินเชื่อให้กับคู่ค้า - การดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพที่สอดคล้องกับมาตรฐานและตอบสนองต่อความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย

ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2564 (GRI 102-47)

ประเด็นสาระสำคัญได้ผ่านการกำหนดทิศทางและความเห็นชอบโดยคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหารสายงาน อันนำมาซึ่งการระบุประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ซึ่งในปีนี้มีประเด็นจากผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมด 11 ประเด็น ซึ่งหลายประเด็นมีความเกี่ยวข้องกันสามารถจัดรวมเป็นหมวดหมู่ซึ่งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนได้พิจารณาจัดกลุ่มเป็น 9 ประเด็น โดยพิจารณาให้คะแนนตามเกณฑ์ของแนวแกนตั้งและแกนนอน ซึ่งอ้างอิงตามแนวทางของ GRI Standards แล้วกำหนดประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ดังนี้

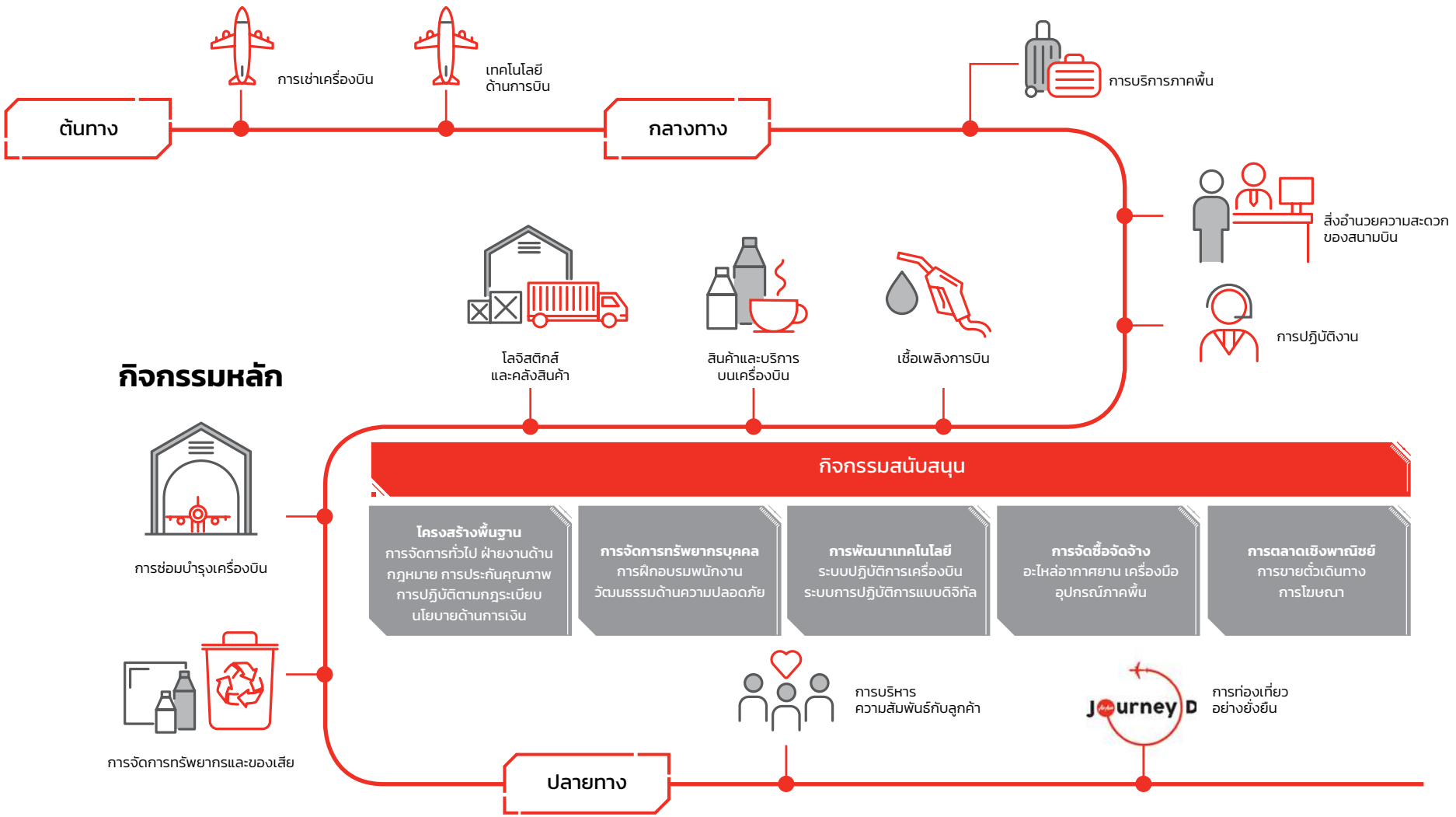


ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ขอบเขตผู้มีส่วนได้เสีย และการสร้างคุณค่า

	ประเด็นสาระสำคัญ	ผู้มีส่วนได้เสีย และขอบเขตผลกระทบ		ความสำคัญและการสร้างคุณค่า
		ภายในองค์กร	ภายนอกองค์กร	
GOOD	บรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ	พนักงาน	หน่วยงานภาครัฐ นักลงทุน สถาบันทางการเงิน สื่อมวลชน	คุณค่าทางด้านการเงิน คุณค่าทางด้านการพัฒนา
GOOD	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	พนักงาน	นักลงทุน ลูกค้า (ผู้โดยสาร) สื่อมวลชน	คุณค่าทางด้านการเงิน คุณค่าทางด้านการพัฒนา
GOOD	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	พนักงาน	นักลงทุน สถาบันทางการเงิน	คุณค่าทางด้านการเงิน
GOOD	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	พนักงาน	พันธมิตรทางธุรกิจ ลูกค้า (ผู้โดยสาร) สื่อมวลชน	คุณค่าทางด้านการเงิน
GREEN	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	พนักงาน	หน่วยงานภาครัฐ พันธมิตรทางธุรกิจ ชุมชน	คุณค่าทางด้านสิ่งแวดล้อม คุณค่าทางด้านการเงิน และคุณค่าทางด้านสังคม
GREEN	การบริหารจัดการของเสีย	พนักงาน	หน่วยงานภาครัฐ พันธมิตรทางธุรกิจ ชุมชน	คุณค่าทางด้านการเงิน
GROWTH	การลงทุนทางสังคม	พนักงาน	ชุมชน	คุณค่าทางด้านสังคม
GROWTH	การบริหารทรัพยากรบุคคล	พนักงาน	พันธมิตรทางธุรกิจ พนักงาน	คุณค่าทางด้านมนุษย์ คุณค่าทางด้านการพัฒนา
GROWTH	สุขภาพและความปลอดภัย	พนักงาน	ลูกค้า (ผู้โดยสาร) พันธมิตรทางธุรกิจ	คุณค่าทางด้านมนุษย์
GROWTH	สิทธิมนุษยชน	พนักงาน	ลูกค้า (ผู้โดยสาร) พันธมิตรทางธุรกิจ	คุณค่าทางด้านมนุษย์ คุณค่าทางด้านสังคม

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ (GRI 102-9)

ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แสดงถึงความสัมพันธ์ของการดำเนินกิจการและกิจกรรมสนับสนุนจากกระบวนการต้นทาง กลางทาง และปลายทาง สะท้อนให้เห็นถึงคุณค่าที่ได้ส่งมอบให้กับผู้มีส่วนได้เสีย เพื่อที่จะสามารถให้บริการได้ครบวงจรและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารได้อย่างสมบูรณ์



เป้าหมายด้านความยั่งยืน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายจากประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ซึ่งเป้าหมายประเด็นสาระสำคัญของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้สอดคล้องกับแนวทางเป้าหมายกลุ่มสายการบิน Capital A โดยเป้าหมายแบ่งตามประเด็นสาระสำคัญ ตามแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ และได้แบ่งเป็นเป้าหมายตามระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

SDGs GOAL	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2564	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน-2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION	**กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ**	ลด Carbon Intensity Ratio ปีละ 3 gCO_2/RPK	เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดทำให้มีข้อจำกัดการเดินทางและมาตรการจำกัดผู้โดยสารทำให้ไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	1. ทดแทนเครื่องบินจากรุ่น A320 ให้เป็นรุ่น A320neo 2. ดำเนินการปฏิบัติการบินสีเขียวอย่างต่อเนื่อง 3. เริ่มศึกษาการใช้น้ำมันกาศยานทดแทน	ดำเนินการปฏิบัติการบินสีเขียวอย่างต่อเนื่องเพื่อบรรลุเป้าหมาย CORSIA		
		ลดการใช้พลังงานไฟฟ้าร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปี 2562	สถานีดอนเมืองสามารถลดการใช้พลังงานไฟฟ้าได้ร้อยละ 40 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2562 ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการกับสถานีหลักอื่นๆ	1. ลดการใช้พลังงานไฟฟ้าอย่างต่อเนื่อง 2. ส่งเสริมนโยบายการประหยัดพลังงานไฟฟ้า	ตั้งเป้าหมายการลดการใช้งานพลังงานไฟฟ้าทุกสถานีปฏิบัติงานร้อยละ 5 เมื่อเทียบกับปี 2562	ตั้งเป้าหมายการลดการใช้งานพลังงานไฟฟ้าทุกสถานีปฏิบัติงาน ร้อยละ 8 เมื่อเทียบกับปี 2562	ตั้งเป้าหมายการลดการใช้งานพลังงานไฟฟ้าทุกสถานีปฏิบัติงานร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2562
		ลดการใช้กระดาษร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับจำนวนการใช้งานจากปี 2562	สถานีดอนเมืองสามารถลดการใช้กระดาษได้ร้อยละ 62 ในปี 2564 เมื่อเทียบกับปี 2562 ทั้งนี้ อยู่ระหว่างการดำเนินการกับสถานีหลักอื่นๆ	1. เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานเอกสารกระดาษ 2. ดำเนินการเปลี่ยนเอกสารรูปแบบกระดาษให้เป็นรูปแบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง	ตั้งเป้าหมายการลดใช้กระดาษจากทุกสถานีปฏิบัติงานร้อยละ 10 เมื่อเทียบกับปี 2562	ตั้งเป้าหมายการลดใช้กระดาษจากทุกสถานีปฏิบัติงานร้อยละ 15 เมื่อเทียบกับปี 2562	ตั้งเป้าหมายการลดใช้กระดาษจากทุกสถานีปฏิบัติงานร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปี 2562

บรรลุเป้าหมาย | กำลังดำเนินการ | ไม่บรรลุเป้าหมาย

SDGs GOAL	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2564	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน-2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
12 RESPONSIBLE CONSUMPTION AND PRODUCTION 13 CLIMATE ACTION	**การบริหารจัดการของเสีย**	เป้าหมายอัตรารีไซเคิล ร้อยละ 80	สถานีดอนเมือง มีอัตราการรีไซเคิล ร้อยละ 88 ทั้งนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการกับสถานีหลักอื่นๆ	1. ดำเนินการขอการรับรองจากโครงการ LESS อย่างต่อเนื่อง 2. เปลี่ยนวัสดุของผลิตภัณฑ์บรรจุสินค้าและอาหารให้มีประสิทธิภาพ 3. อัพไซเคิล เพื่อเพิ่มมูลค่าจากขยะ 4. การดำเนินการแยกขยะและการรีไซเคิล	- ลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบทุกสถานีให้เป็น “ศูนย์” - อัพไซเคิล เพื่อเพิ่มมูลค่าจากขยะ	- ลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบทุกสถานีให้เป็น “ศูนย์” อย่างต่อเนื่อง - ลดการใช้งานพลาสติกประเภทการใช้ครั้งเดียวจากผลิตภัณฑ์	
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	**เทคโนโลยีนวัตกรรมและความลอดภัยของข้อมูล**	การพัฒนาเทคโนโลยี RPA เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานภายในองค์กร	เริ่มใช้งานเทคโนโลยี RPA และโปรแกรมที่เกี่ยวข้อง	1. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี RPA เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและลดภาระงานที่ซ้ำซ้อน 2. จัดการอบรมการใช้งานเทคโนโลยี RPA เบื้องต้นภายในองค์กร	ใช้งานเทคโนโลยี RPA มาพัฒนากระบวนการทำงานอย่างน้อย 3 โครงการ	พัฒนาโปรแกรมการทำงานขององค์กรเพื่อพัฒนาศักยภาพและเพิ่มขีดความสามารถ	
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	**การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ**	เป้าหมายตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 90	ตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 97 ในปี 2564	1. ดำเนินกลยุทธ์ในการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา 2. ทำการวิเคราะห์สาเหตุและรูปแบบความล่าช้า	เป้าหมายตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 90		
		เป้าหมายดัชนีวัดความพึงพอใจที่ร้อยละ 50	ดัชนีวัดความพึงพอใจอยู่ที่ร้อยละ 56	1. สนับสนุนการพัฒนาและยกระดับบริการที่เป็นเลิศตามกลยุทธ์ของบริษัท 2. พัฒนาการฝึกอบรมบุคลากร	เป้าหมายดัชนีวัดความพึงพอใจที่ร้อยละ 60	เป้าหมายดัชนีวัดความพึงพอใจที่ร้อยละ 70	เป้าหมายดัชนีวัดความพึงพอใจที่ร้อยละ 75

บรรลุเป้าหมาย | กำลังดำเนินการ | ไม่บรรลุเป้าหมาย

SDGs GOAL	ประเด็นสาระสำคัญ	เป้าหมายปี 2564	ผลลัพธ์และการดำเนินการ	แผนการพัฒนา	เป้าหมายระยะสั้น (ปัจจุบัน-2568)	เป้าหมายระยะกลาง (2578)	เป้าหมายระยะยาว (2593)
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH 11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	**การลงทุนด้านสังคม**	จัดตั้งเครือข่ายชุมชนทั้งหมด 10 ชุมชน	- เครือข่ายชุมชน 4 ชุมชน - เนื่องจากสถาการณ์โรคระบาด ทำให้มีข้อจำกัดการเดินทาง จึงทำให้ไม่สามารถบรรลุตามเป้าหมายที่ตั้งไว้	1. พัฒนาและส่งเสริมการตลาดออนไลน์ให้แก่ชุมชน 2. การให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและชีวอนามัยในการปฏิบัติงานเพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่เชื้อโรค 3. การสร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวในการกลับมาเที่ยวกับชุมชน	จัดตั้งเครือข่ายชุมชนทั้งหมด 10 ชุมชน	ดำเนินการพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชนยั่งยืน และ รักษาระดับความพึงพอใจของชุมชน	
8 DECENT WORK AND ECONOMIC GROWTH	**การบริหารทรัพยากรบุคคล**	คะแนนความพึงพอใจพนักงานไม่ต่ำกว่า 4.0	ไม่ได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของพนักงานของปี 2564	1. ส่งเสริมคุณค่าช่องทางการสื่อสารของพนักงาน 2. ปรับปรุงนโยบายด้านสิทธิมนุษยชน	คะแนนความพึงพอใจของพนักงานไม่ต่ำกว่า 4.5		
		ชั่วโมงการเรียนออนไลน์ของพนักงานเฉลี่ย 3.5 ชั่วโมงต่อคนต่อปี	- ชั่วโมงการฝึกอบรมทักษะเฉพาะทางเฉลี่ย 24 ชั่วโมงต่อคนต่อปี - ชั่วโมงการฝึกอบรมทักษะพื้นฐานเฉลี่ย 6 ชั่วโมงต่อคนต่อปี	1. พัฒนาระบบการเรียนออนไลน์ 2. ส่งเสริมให้พนักงานพัฒนาทักษะอย่างสม่ำเสมอ	หลักสูตรการพัฒนาทักษะเพียงพอต่อความต้องการของพนักงาน		
11 SUSTAINABLE CITIES AND COMMUNITIES	**สุขภาพและความปลอดภัย**	ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัยไม่เกินค่าเป้าหมาย	- วัฒนธรรมด้านความปลอดภัย - ประสิทธิภาพของระบบการจัดการด้านความปลอดภัย	1. พัฒนาประสิทธิภาพของระบบ SMS และปรับปรุงกลไกอย่างต่อเนื่อง 2. ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย	สร้างเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัย และพัฒนาระบบ SMS อย่างต่อเนื่อง		

บรรลุเป้าหมาย | กำลังดำเนินการ | ไม่บรรลุเป้าหมาย

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน : GOOD (GRI 102-43, 102-44, 103-1, 103-2, 103-3)

1. การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ

1.1 ประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา

ความมุ่งมั่น

ความตรงต่อเวลามีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานของสายการบิน ดังนั้นความล่าช้าของเที่ยวบินจะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการทำงานรวมถึงต้นทุนของสายการบินเป็นจำนวนมหาศาล ดังนั้นการควบคุมประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาจึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างมากของสายการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา โดยกำหนดเป้าหมายตัวเลขชี้วัดความตรงต่อเวลาอยู่ที่ร้อยละ 90

1.1.1 ผลการดำเนินงานในปี 2564

แม้ว่าสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 จะสร้างข้อจำกัดในการเดินทางและผลกระทบต่อเวลาเที่ยวบิน บจ.ไทยแอร์เซีย ยังคงพัฒนาประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาได้ถึงร้อยละ 97 ซึ่งมากกว่าเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้

1.1.2 กลยุทธ์ในการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา

เที่ยวบินแต่ละเที่ยวจะออกเดินทางและถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัยและตรงต่อเวลา ต้องอาศัยการทำงานแบบบูรณาการจากทุกแผนกในการบริหารงานการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา บริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะกรรมการการควบคุมประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา นำโดยประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง โดยมีการจัดประชุมเพื่อรายงานผลการดำเนินงานและประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาทุกๆ เดือน ปัจจัยในการทำให้ค่าประสิทธิภาพของการตรงต่อเวลาบรรลุตามเป้าหมายจึงได้ปรับรูปแบบการทำงานหลายภาคส่วนดังต่อไปนี้

- **การพิจารณาเวลาที่ใช้ระหว่างปฏิบัติการ** การบริหารเวลาที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ นักบิน ลูกเรือ ฝ่ายซ่อมบำรุง พนักงานต้อนรับภาคพื้น และพนักงานบริการลานจอด ซึ่งแต่ละหน่วยงานจะมีการบริหารเวลาที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละนาทีที่อากาศยานอยู่บนพื้นดิน ในช่วงเวลา 25-30 นาที ทุกนาทีจำเป็นต้องใช้การบริหารเวลาที่แม่นยำ เพื่อให้อากาศยานออกได้ตรงตามเวลาที่กำหนด

- **การทดสอบให้ผู้โดยสารขึ้นเครื่องบินทั้ง 2 ประตูในบางเที่ยวบิน**เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร

- **การวิเคราะห์ตารางการบิน** เพื่อวางกลยุทธ์ในการพัฒนาประสิทธิภาพการตรงต่อเวลา พิจารณาถึงผลกระทบต่อเนื่องกันของแต่ละตารางการบิน โดยใช้หลักการทางสถิติมาวิเคราะห์เพื่อใช้เวลาได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

- **การลำดับคู่เที่ยวบินระหว่างวัน** เพื่อลดปัญหาความล่าช้าต่อเนื่อง

- **การทำงานบนฐานข้อมูลเดียวกัน** เพื่อเชื่อมโยงการทำงานของแต่ละฝ่าย เพื่อลดระยะเวลาในการสื่อสาร เพิ่มความสะดวกต่อการปฏิบัติงาน และแสดงผลประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาในแต่ละสถานี

- **การวิเคราะห์สาเหตุและรูปแบบความล่าช้าที่เกิดขึ้น** โดยคณะทำงานวิเคราะห์ผลกระทบของความล่าช้าที่เกิดขึ้นเพื่อการแก้ไขปัญหาให้ตรงจุดและมีประสิทธิภาพ รวมถึงการกำหนดเป้าหมายในรูปแบบของ KPI เพื่อเป็นหน่วยวัดมาตรฐานของแต่ละฝ่ายปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง

1.1.3 แผนการดำเนินงานในอนาคต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นที่จะยกระดับการบริหารจัดการประสิทธิภาพการตรงต่อเวลาให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แม้ว่าจะมีผลกระทบจากโรคระบาดและข้อกำหนดในการบิน โดยใช้แผนการพัฒนาดังต่อไปนี้

- **การให้ผู้โดยสารขึ้นและลงเครื่องบินได้ทั้ง 2 ประตู** เพื่อลดระยะเวลาในการรอขึ้นเครื่องของผู้โดยสาร

- **การคาดการณ์ความล่าช้าที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต** เพื่อสามารถวางแผนและแก้ไขจากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเที่ยวบินในอดีตและผลกระทบของสถานการณ์หรือปัจจัยที่อาจจะเกี่ยวข้องกับปัจจุบัน

- **การให้ความสำคัญกับทุกเที่ยวบิน** เนื่องจากสายการบินไทยแอร์เอเชียมีความเกี่ยวข้องกับสายการบินแอร์เอเชียจากประเทศอื่นๆ ดังนั้นการวิเคราะห์จึงต้องคำนึงถึงเส้นทางการบินร่วมกัน

- **มาตรการการดำเนินงานเพื่อป้องกันการระบาดของโรค COVID-19** ทางสายการบินได้กำหนดมาตรการเพื่อป้องกันการระบาด โดยประสานกับการท่าอากาศยานเพื่อขอนำเครื่องเข้าจอดสะพานเทียบเพื่อลดการติดขัดของการใช้งานรถขนส่งที่รับผู้โดยสารได้ไม่เกิน 50 คน

1.2 การวัดผลคุณภาพการให้บริการ

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นคุณภาพและพัฒนาการให้บริการแก่ผู้โดยสาร เพื่อตอบสนองต่อความต้องการที่หลากหลายของผู้โดยสารอยู่เสมอ บริษัทฯ มีความเชื่อมั่นว่าความคิดเห็นจากผู้โดยสารเป็นรากฐานสำคัญในการสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจแก่บริษัทฯ ดังนั้นการรับฟังข้อเสนอแนะจากผู้โดยสารจึงเป็นกุญแจสำคัญเพื่อให้รับทราบแนวทางการดำเนินธุรกิจบนพื้นฐานของจริยธรรมและคุณธรรมที่ดี และควบคู่ไปกับการเติบโตอย่างยั่งยืน

ความพึงพอใจของผู้โดยสาร

เพื่อการปรับปรุงการให้บริการแก่ผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เริ่มดำเนินการใช้ดัชนีวัดความพึงพอใจ (NPS : Net Promoter Score) ตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน เป็นเครื่องมือพัฒนาการให้บริการผู้โดยสาร โดยวัดจากความพึงพอใจต่อการให้บริการในแต่ละจุดยุทธศาสตร์ (Customer Journey) ซึ่งในแต่ละจุดยุทธศาสตร์มีหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบและดูแลผู้โดยสารโดยตรง ดังนั้นเป้าหมายในการทำงานเพื่อพัฒนาดัชนีวัดความพึงพอใจจึงต้องมีการบูรณาการจากทุกฝ่าย เพื่อความสำเร็จไปสู่เป้าหมายเดียวกัน

ขั้นตอนการติดตามและวัดผลความพึงพอใจของผู้โดยสารคือ การประเมินวัดผล ทบทวนผลของการปฏิบัติงานในทุกจุดยุทธศาสตร์ เพื่อวิเคราะห์คุณภาพการให้บริการทุกๆ เดือน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารได้รับการตอบสนองต่อความคิดเห็นอย่างสม่ำเสมอ สามารถปรับกลยุทธ์ต่อสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว

1.2.1 การบริการภาคพื้น

แผนกบริการภาคพื้นเป็นหน้าด่านของการให้บริการอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โดยมีหน้าที่ให้บริการตั้งแต่การออกบัตรโดยสาร นำผู้โดยสารขึ้นเครื่อง ลงจากเครื่อง และจำหน่ายบัตรโดยสาร ทั้งหมด 24 สนามบินทั่วประเทศไทย โดยมีหัวใจของการให้บริการที่รวดเร็ว มีประสิทธิภาพการให้บริการอย่างดีเยี่ยม โดยวัดคุณภาพการให้บริการภายใต้ความรับผิดชอบของฝ่าย

ผลการดำเนินงานและกลยุทธ์

ในปี 2564 ซึ่งดัชนีวัดความพึงพอใจต้องไม่ต่ำกว่าค่ามาตรฐานที่ถูกกำหนดโดยแผนก กล่าวคือ ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50 สำหรับผลปฏิบัติการในปี 2564 พบว่าได้รับความพึงพอใจมากกว่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 75

เพื่อพัฒนาการให้บริการให้เหนือกว่าเป้าหมาย ฝ่ายบริการภาคพื้นได้พัฒนาหลักสูตรเพื่อยกระดับการบริการในแบบเฉพาะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ชื่อว่า “7 Service Wonders” ซึ่งมีรากฐานจากการประสบการณ์การทำงาน ข้อคิดเห็นจากผู้โดยสาร และค่านิยมขององค์กร โดยหลักสูตรนี้จะให้พนักงานผู้ให้บริการสามารถเข้าใจถึงความคาดหวังของผู้โดยสารและการบริการได้อย่างเข้าอกเข้าใจ และพนักงานผู้ให้บริการมีความสุขในการทำงานและมีผลออกมาในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน ซึ่งหลักสูตรนี้ได้ดำเนินการใช้ตั้งแต่ปี 2561 จนถึงปัจจุบัน ส่งผลให้ผลลัพธ์ของการวัดคุณภาพการให้บริการมีมาตรฐานที่สูงขึ้นทุกๆ ปีตามลำดับ

1.2.2 การบริการผู้โดยสารบนอากาศยาน

แผนกลูกเรือมีหน้าที่ให้บริการผู้โดยสารบนอากาศยาน โดยมีหลักสำคัญในการทำงาน คือ การดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร และการให้บริการในเที่ยวบินภายใต้มาตรการความปลอดภัยที่เข้มงวด เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับประสบการณ์การเดินทางที่ราบรื่น การเดินทางถึงปลายทางอย่างปลอดภัย ตรงต่อเวลา ทั้งนี้การให้บริการดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดบังคับและมาตรฐานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และในส่วนของการวัดคุณภาพการให้บริการของผู้โดยสารบนอากาศยาน ได้ตั้งเป้าหมายไว้ที่ร้อยละ 50 สำหรับผลปฏิบัติการในปี 2564 พบว่า ทางแผนกได้รับความพึงพอใจมากกว่ามาตรฐานค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 71

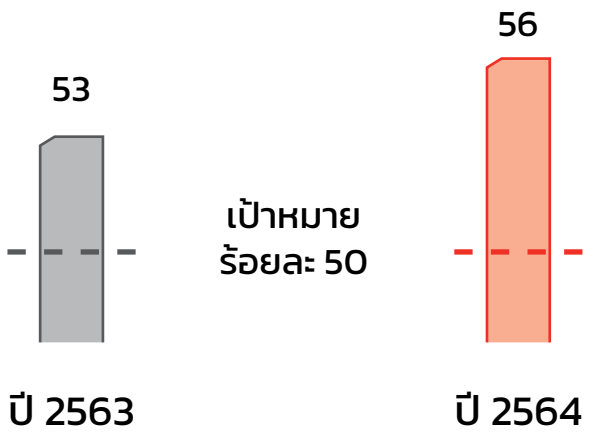
ผลการดำเนินงานและกลยุทธ์

ขั้นตอนการปฏิบัติงานได้ถูกปรับเปลี่ยนไปตามรูปแบบสถานการณ์ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุดทั้งในเชิงป้องกันและรับมือการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่กำลังเป็นสาเหตุหลักของการเปลี่ยนแปลง อีกทั้งยังคงแพร่ระบาดไปทั่วโลกอย่างต่อเนื่องไม่ว่าจะเป็นเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ (Commercial Flight) หรือเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (Charter Flight) ที่มีลำดับขั้นตอนปฏิบัติเป็นจำนวนมากซึ่งต่างไปจากเที่ยวบินในช่วงสถานการณ์ปกติ แต่มิได้เป็นอุปสรรคที่ทำให้คะแนนของดัชนีวัดความพึงพอใจ ลดน้อยลงไปจากค่ากลางที่กำหนดโดยแผนกลูกเรือของระดับภูมิภาค (Regional Cabin Crew Department) ซึ่งกำหนดไว้ที่ร้อยละ 50 โดยแผนกลูกเรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับคะแนน NPS อยู่ที่ร้อยละ 71 ในปี 2564

นอกเหนือจากวัดผลความพึงพอใจของผู้โดยสาร การปฏิบัติงานของแผนกลูกเรือในช่วงการระบาดของ COVID-19 ในการทำให้คงประสิทธิภาพและความปลอดภัยควบคู่กัน แผนกลูกเรือจะต้องได้รับการฝึกอบรมอย่างสม่ำเสมอ แม้ว่าสถานการณ์โรคระบาดทำให้เกิดระยะห่างระหว่างลูกเรือและผู้โดยสาร แต่แผนกลูกเรือยังคงยึดหลักแนวความคิดการให้บริการในแบบ P.E.A.C.E เพื่อให้มั่นใจได้ว่าผู้โดยสารยังคงได้รับการดูแลอย่างเอาใจใส่สม่ำเสมอ รวมถึงใช้หลักการบริการเฉพาะกิจ “7 Service Wonders” มาบูรณาการเข้าด้วยกัน และยกระดับคุณภาพการให้บริการอย่างสูงสุด

1.2.3 ผลการดำเนินงานและเป้าหมายความพึงพอใจของผู้โดยสาร

ด้วยความมุ่งมั่นและการพัฒนาการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน แม้ว่าปัจจัยการเดินทางที่มากขึ้นจะมีข้อจำกัดจากสถานการณ์โรคระบาด แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงประสบความสำเร็จในการสร้างความพึงพอใจของผู้โดยสารได้มากกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้



จากการวัดผลความพึงพอใจของผู้โดยสารในปีที่ผ่านมา ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจด้านบวกของผู้โดยสารคือ ความปลอดภัยในการเดินทาง กระบวนการจองตั๋วเที่ยวบิน ความตรงต่อเวลา การบริการอย่างกระตือรือร้น ทักษะด้านมนุษยสัมพันธ์ที่ดีของพนักงานในทุกขั้นตอนการให้บริการ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2563 ดัชนีวัดความพึงพอใจมีคะแนนที่มากขึ้นจากเดิมร้อยละ 3 นั้นแสดงให้เห็นว่าบริษัทฯ ยังสามารถรักษามาตรฐานของการบริการได้เป็นอย่างดี แม้จะมีผลกระทบจากมาตรการการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และระยะห่างที่เกิดขึ้นระหว่างผู้โดยสารกับพนักงาน ทั้งนี้บริษัทฯ ได้นำผลคะแนนในส่วนของขั้นตอนอื่นๆ มาทำแผนปรับปรุงในขั้นตอนต่อไป

1.3 นโยบายคุณภาพ

ความมุ่งมั่น

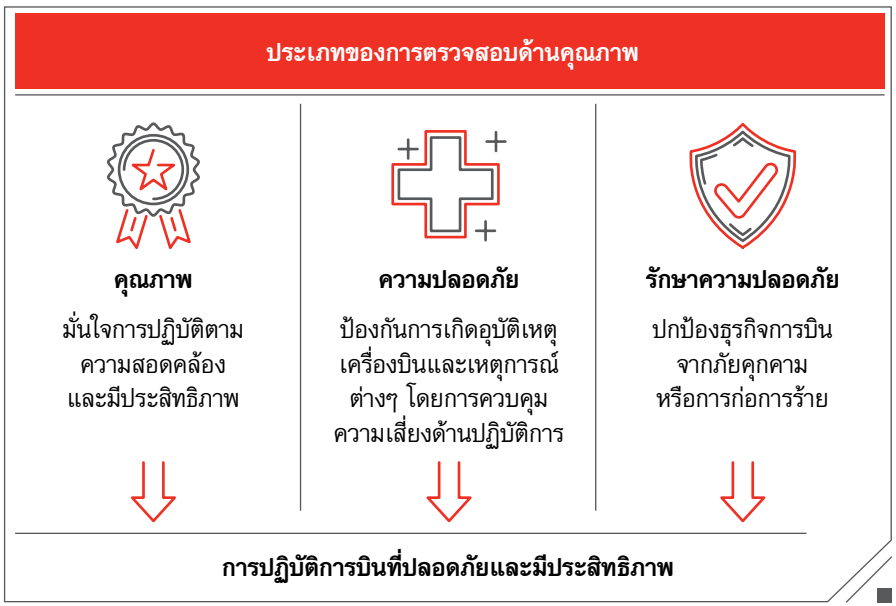
บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารและพนักงานทุกคน มีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานในทุกมิติให้เป็นไปตามข้อบังคับที่กำหนดขึ้น โดย กพท. ICAO มาตรฐานความปลอดภัยระดับโลก IATA Operational Safety Audit (IOSA) และ ISO 9001:2015

จากสถานการณ์ COVID-19 ที่ส่งผลกระทบโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ทำให้มีการหยุดบินเส้นทางระหว่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้พิจารณาและตัดสินใจไม่ต่ออายุ IOSA Certificate จนกว่าการบริหารจัดการเรื่องการบินระหว่างประเทศจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้น อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงรักษามาตรฐานในเรื่องของคุณภาพ ความปลอดภัย กฎระเบียบ รวมถึงขั้นตอนต่างๆ ในทุกพื้นที่ของการปฏิบัติงาน ภายใต้การตรวจสอบประจำปีจากหน่วยงาน Group Operational Quality Assurance (GOQA) โดยใช้มาตรฐานความปลอดภัยของ IOSA นอกเหนือจากนี้เพื่อให้ทุกหน่วยงานยังคงปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพและตอบสนองความพึงพอใจของลูกค้า การตรวจสอบมาตรฐาน ISO 9001:2015 ยังคงปฏิบัติอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

1.3.1 การตรวจสอบควบคุมคุณภาพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้วิธีการตรวจสอบระยะไกล (Remote Audit) สำหรับพื้นที่ที่มีข้อจำกัดในการเดินทางโดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ปี 2563 และจนถึงปัจจุบัน เพื่อควบคุมคุณภาพและตรวจสอบมาตรฐานให้เป็นไปอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับการตรวจในพื้นที่

1.3.2 เสาหลักภายในองค์กร (คุณภาพ ความปลอดภัย รักษาความปลอดภัย)



ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บูรณาการ 3 เสาหลักภายในองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงาน ได้แก่ ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร (Quality) ฝ่ายความปลอดภัย (Corporate Safety) และฝ่ายรักษาความปลอดภัยด้านการปฏิบัติการบิน (Security) โดยมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานอาวุโสในการประชุมทุกไตรมาส เพื่อให้เกิดสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย

ในการประชุมแต่ละครั้ง ได้มีการนำข้อมูลการรายงานผลอุบัติเหตุและอุบัติการณ์จากพนักงานภายในองค์กรมาวิเคราะห์ เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการทำงานและระบบการตรวจสอบร่วมกัน มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ให้อยู่ในระดับที่รับได้และเป็นศูนย์ โดย 3 เสาหลักภายในองค์กรดังกล่าวจะให้ความสำคัญกับการประเมินความเสี่ยงในการปฏิบัติงานด้านการบิน (Safety Risk Assessment) ในหัวข้อต่อไปนี้

- ข้อบกพร่องความรุนแรงระดับ 1 และระดับ 2 ที่เกิดจากการตรวจสอบภายในองค์กร โดยฝ่ายควบคุมคุณภาพ
- การรายงานความเสี่ยงต่างๆ ที่ได้รับจากการรายงานของผู้ปฏิบัติงาน
- ความเปลี่ยนแปลงที่เกี่ยวข้องกับขั้นตอนการปฏิบัติงาน อุปกรณ์เครื่องมือใหม่ก่อนการนำไปใช้
- ดัชนีชี้วัดความปลอดภัยด้านการปฏิบัติงานของแต่ละฝ่ายที่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนด

ภายหลังจากการประเมินความเสี่ยงโดยฝ่ายความปลอดภัย ฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรจะเข้าตรวจสอบพื้นที่ดังกล่าวเพื่อให้มั่นใจว่าผู้ปฏิบัติงานสามารถทำตามข้อกำหนดได้อย่างไม่มีข้อบกพร่อง

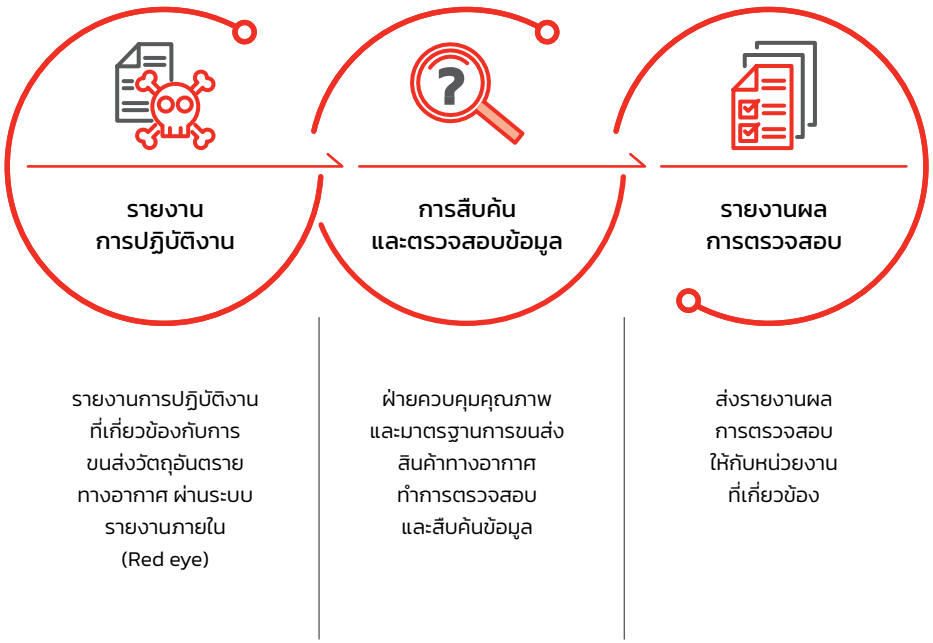
1.3.3 การบริหารความปลอดภัยการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการรับรองให้สามารถทำการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (Dangerous Goods) โดยเป็นไปตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) เพื่อให้การดำเนินการขนส่งนั้นมีความปลอดภัยสูงสุด ทางบริษัทฯ ได้จัดตั้งคณะทำงาน Dangerous Goods Committee ที่รวบรวมตัวแทนจากแผนกต่างๆ และมีการจัดประชุมในทุกๆ เดือน ซึ่งจะเป็นตัวการสำคัญในการควบคุมมาตรฐานการขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศของสายการบิน โดยมีหัวข้อการประชุมดังต่อไปนี้

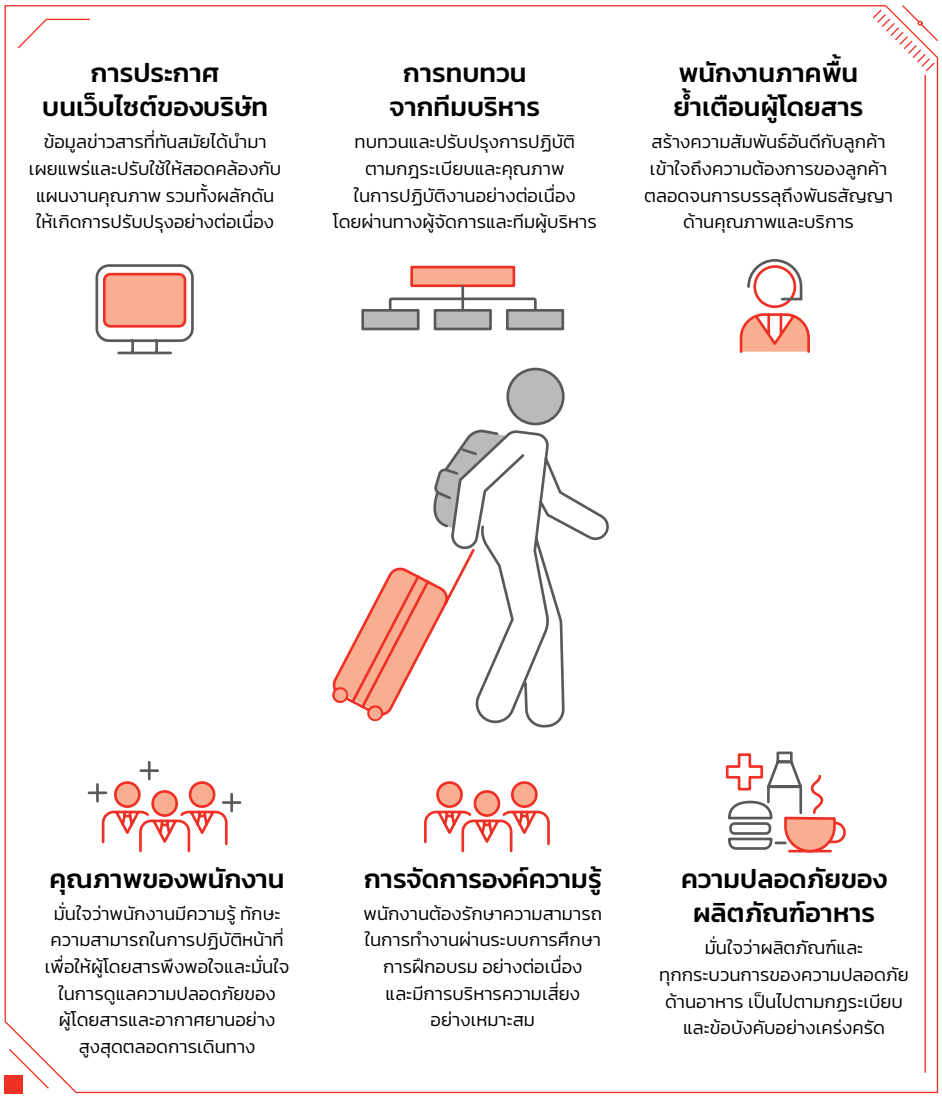
- การเปลี่ยนแปลงในข้อบังคับหรือขั้นตอนการปฏิบัติ
- รายงานและวิเคราะห์เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ
- ผลการตรวจสอบการดำเนินการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ

กระบวนการรายงานการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ (Dangerous Goods Report Process)

ในส่วนของกระบวนการตรวจสอบการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศ ฝ่ายควบคุมคุณภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Standards and Compliance) จะเป็นผู้รับผิดชอบและตรวจสอบขั้นตอนและกระบวนการต่างๆ รวมถึงรายงานข้อมูลและผลการสอบสวนให้กับกพท.



1.3.4 กิจกรรมการควบคุมคุณภาพ



2. กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

(GRI 102-44, 103-1, 103-2, 103-3)

2.1 กระบวนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะพัฒนารูปแบบการทำงานให้มีประสิทธิภาพอย่างสม่ำเสมอ โดยการใช้เทคโนโลยีเป็นตัวกระตุ้นผลักดันเพื่อก่อให้เกิดนวัตกรรมและสามารถประยุกต์ใช้งานได้จริงอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสอดคล้องกับพันธกิจของบริษัทฯ ในเรื่องของการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพสูงสุด และดูแลผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วน

แม้ปัจจุบันผลกระทบจาก COVID-19 ได้สร้างความเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตประจำวันของทุกคน นวัตกรรมและเทคโนโลยีจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการขับเคลื่อนและเพิ่มขีดจำกัดความสามารถในทุกกิจกรรม

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้พัฒนาผลิตภัณฑ์ภายใต้ความท้าทายและความต้องการของผู้มีส่วนได้เสียทุกภาคส่วนอย่างสม่ำเสมอ ถึงแม้สถานการณ์ COVID-19 จะทำให้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจากสถานการณ์ล็อคดาวน์ เป็นโอกาสในการทดสอบขีดความสามารถของนวัตกรรม บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้ทรัพยากรที่มีนำมาพัฒนาต่อยอด เพื่อตอบสนองต่อความต้องการใช้งานผลิตภัณฑ์ได้อย่างสูงสุด ทั้งนี้ได้ปรับกลยุทธ์การแสวงหารายได้ให้มีความยืดหยุ่นเพื่อพร้อมตอบรับกับสถานการณ์ที่ผันผวน

2.1.1 การเช็กอินแบบไร้สัมผัส

จากสถานการณ์ COVID-19 ได้ออกมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงจากการติดเชื้อโดยการลดการอยู่ใกล้ชิดกับบุคคลอื่น และลดการสัมผัสอุปกรณ์ต่างๆ ร่วมกันในสาธารณะ เพื่อเป็นการตอบโจทย์และลดความเสี่ยงที่เกิดจากการเช็กอินของผู้โดยสาร ฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้นจึงร่วมมือกับแผนกไอซีทีพัฒนาระบบเช็กอินที่สนามบิน เพื่อลดการสัมผัสอุปกรณ์ที่ต้องใช้งานร่วมกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและพนักงานที่ให้บริการ

โดยพัฒนาตู้ Kiosk จากแบบเดิมที่สัมผัสหน้าจอเพื่อใส่รายละเอียดข้อมูลการเดินทาง เป็นการแสกนคิวอาร์โคด ผ่านสมาร์ทโฟนของผู้โดยสารเพื่อรับบัตรโดยสาร เป็นจำนวนทั้งหมด 80 เครื่องในทุกสนามบิน เริ่มตั้งแต่วันที่ 21 พฤษภาคม 2563 และยังดำเนินการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมาถึงปัจจุบัน

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ผู้โดยสารได้ใช้งานระบบการเช็กอินแบบไร้การสัมผัสคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 22.9 ของผู้โดยสารที่ทำการเช็กอินเพื่อเดินทางภายในประเทศและระบบการเช็กอินแบบไร้การสัมผัสยังมีประสิทธิภาพการทำงานโดยไม่มีความผิดพลาดคิดเป็น 100% มาตลอดระยะเวลาตั้งแต่เปิดใช้งาน จนถึงปัจจุบัน

2.1.2 การพัฒนาเทคโนโลยี RPA

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนากระบวนการทำงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพของการทำงานสูงสุด โดยมีตัวแปรสำคัญคือเวลาที่ใช้ในการทำงานและประสิทธิภาพที่ใช้ในแต่ละกิจกรรม บริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาปรับใช้กับทุกภาคส่วนขององค์กร ซึ่งคาดหวังให้เกิดการเปลี่ยนแปลงตั้งแต่รากฐานจนถึงกระบวนการทำงานหลัก ซึ่งบริษัทฯ ได้เริ่มจากการพัฒนากระบวนการทำงานบางประเภทที่มีรูปแบบการทำงานแบบซ้ำๆ และมีปริมาณงานที่มากขึ้นตามจำนวนเครื่องบินซึ่งทำให้ภาระของงานนั้นจำเป็นต้องใช้พนักงานและเวลาในการทำงานสูงขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของเวลาในการทำงาน จึงได้ศึกษาและพัฒนาโปรแกรม RPA เพื่อลดภาระงานที่เกิดขึ้น และลดความผิดพลาดที่อาจเกิดจากตัวพนักงานอีกด้วย

บริษัทฯ ได้ส่งเสริมให้พนักงานเป็นผู้ริเริ่มโครงการ เพื่อวางวัตถุประสงค์และผลลัพธ์ที่คาดหวังได้ โดยพนักงานสามารถออกแบบการทำงานในรูปแบบใหม่ๆ ที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ และนำเสนอต่อระดับผู้บริหารให้ได้รับความเห็นชอบเพื่อที่จะสามารถนำรูปแบบการทำงานของระบบใหม่มาทดแทนระบบเก่าโดยถาวร

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

เริ่มต้นจากฝ่ายวิศวกรรมได้ศึกษาการนำโปรแกรม RPA มาประยุกต์ใช้งานในการบันทึกข้อมูลเข้าระบบจัดเก็บฐานข้อมูล เพื่อลดระยะเวลาในการทำงานของแผนกบันทึกข้อมูลของฝ่ายวิศวกรรม โดยจากการใช้โปรแกรม RPA ในเดือนเมษายนปี 2564 โดยมีต้นแบบโปรแกรมดังนี้

โครงการ RPA

RPA สำหรับงานบันทึกข้อมูลการซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบิน

ลดภาระงานเทียบเท่าค่าใช้จ่าย 320,000 บาทต่อปี

RPA สำหรับการจัดทำรายงานการใช้งานเครื่องบิน 17 รายการ

ลดภาระงานเทียบเท่าค่าใช้จ่าย 200,000 บาทต่อปี

ขั้นตอนการพัฒนาโปรแกรม RPA ฝ่ายวิศวกรรมได้จัดคณะทำงานพิเศษโดยมีตัวแทนจากแต่ละฝ่ายร่วมกันทำงาน และคิดค้นกระบวนการที่สามารถทดแทนด้วยโปรแกรม RPA ด้วยหวังผลให้โปรแกรม RPA ได้ทดแทนกระบวนการทำงานที่ซ้ำๆ โดยคณะทำงานได้มีการฝึกอบรมภายในขั้นตอนการใช้งานโปรแกรมเบื้องต้นและร่วมกันพัฒนาโปรแกรม RPA ต่อเนื่อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายระยะยาวในการพัฒนาโปรแกรม RPA เพื่อทดแทนกระบวนการทำงานที่ซ้ำได้ในทุกฝ่ายในบริษัทฯ ไม่ใช่แค่เฉพาะฝ่ายวิศวกรรม และคาดหวังว่าจะพัฒนาให้เป็นโปรแกรมการทำงานภายในบริษัทฯ อย่างสมบูรณ์

2.1.3 โปรแกรมตอบโต้อัตโนมัติสำหรับการสืบค้นข้อมูล

จากการทำงานในปัจจุบัน ข้อมูลที่ใช้ในการทำงานแต่ละกระบวนการจะมีเอกสารอ้างอิงที่จำเป็นต่อการทำงานหลายอย่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงโอกาสในพัฒนาโปรแกรมฐานข้อมูลและการสื่อสารที่สามารถให้สร้าง chatbots ได้ เพื่อลดระยะเวลาในการค้นหาข้อมูลอ้างอิง และเป็นการรวบรวมข้อมูลภายใต้การดูแลจากส่วนกลาง

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้พัฒนาและสร้าง chatbots เพื่อช่วยหาข้อมูลอ้างอิงในการทำงาน รวมถึงข้อมูลของคำถามที่พบบ่อยๆ โดยพนักงานสามารถเพิ่ม chatbot ได้โดยใช้ผ่านแอปพลิเคชัน Line และ chatbots ดังกล่าวได้นำมาใช้งานในฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายปฏิบัติการการบิน โดยเริ่มใช้งานตั้งแต่เดือนมกราคม 2564 เป็นต้นมา

2.2 การรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งพัฒนาระบบ กระบวนการ และรักษามาตรฐานความปลอดภัยข้อมูลสม่ำเสมอ ข้อมูลถือเป็นปัจจัยหลักในการวิเคราะห์และควบคุมการทำงานเพื่อตอบสนองการบริการที่มีคุณภาพต่อลูกค้า ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานอื่นๆ ในแวดวงธุรกิจ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้กำหนดแนวทางบริหารจัดการตามสายการบินในกลุ่ม Capital A โดยจัดตั้งเป็นข้อกำหนดขั้นตอนวิธีปฏิบัติเพื่อสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

2.2.1 การจัดการความปลอดภัยของข้อมูล กรอบการทำงานด้านความปลอดภัยของข้อมูล

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินมาตรการในการป้องกันและรักษาข้อมูลตามกลุ่มสายการบินแอร์เอเชียโดยจัดตั้งเป็นข้อกำหนดและวิธีการใช้ (SOPs) โดยประเภทข้อมูลถูกจัดแบ่งดังนี้

ประเภทของข้อมูล

ข้อมูลลูกค้า Customer Data [C]
- ข้อมูลส่วนตัวของลูกค้าหรือข้อมูลที่ลูกค้าได้ทำการระบุด้วยตัวเอง

ข้อมูลการบริการ Service Data [S]
- ข้อมูลที่ต้องใช้ในการดำเนินธุรกิจ

ข้อมูลบริษัท Company or AirAsia Data [A]
- ข้อมูลรายละเอียดต่างๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ระดับของข้อมูล

1. ข้อมูลสาธารณะ (Public)
   ข้อมูลที่เปิดเผยต่อทุกคนที่สังกัดหรือเกี่ยวเนื่องกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. ข้อมูลภายใน (Intermal)
   ข้อมูลที่มีความอ่อนไหวในเชิงบวกและเปิดเผยเฉพาะภายในเท่านั้น
3. ข้อมูลความลับ (Confidential)
   ข้อมูลที่บังคับใช้โดยกฎหมาย หรือสัญญา หรือข้อมูลที่หากรั่วไหลจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ

จากข้อมูลที่ได้รับทั้งภายในและภายนอกองค์กรที่มีรูปแบบการจัดเก็บแบบดิจิทัล มีการจำกัดการเข้าถึงโดยการตั้งเงื่อนไข และกำหนดรหัสผ่านเฉพาะตามระดับของข้อมูล และต้องจัดเก็บผ่านอุปกรณ์หรือเซิร์ฟเวอร์ที่ได้รับอนุญาตจากแผนกความปลอดภัยของข้อมูล (Information security) ของสายการบินในกลุ่ม Capital A เท่านั้น สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แผนกไอทีซีเป็นผู้ทำหน้าที่ติดตั้งบริหารจัดการ ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาให้ผู้ใช้งานข้อมูลและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร

นโยบายการรักษาความปลอดภัยของข้อมูลได้พัฒนามาจากมาตรฐานหลักในหมวดระบบมาตรฐานความปลอดภัยสารสนเทศ ISO 27001 ซึ่งแนะแนวทางและสนับสนุนให้องค์กรเข้าใจความเสี่ยงและจุดอ่อนด้านการคุ้มครองข้อมูลอย่างเป็นระบบ และมาตรฐานความปลอดภัยของข้อมูลบัตรชำระเงิน (PCI DSS) เป็นมาตรฐานสากลสำหรับยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยข้อมูลบัตรชำระเงิน โดยการควบคุมความปลอดภัยที่จัดการโดย PCI Security Standards Council (PCI SSC)

2.2.2 การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยของข้อมูล

ในการเตรียมพร้อมรับมือการคุกคามทางไซเบอร์ที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สร้างกลไกการตรวจสอบ พัฒนาทดสอบความปลอดภัยของข้อมูลเป็นประจำทุกปี และมีการวางมาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันเหตุภัยคุกคามทางไซเบอร์ โดยการศึกษาสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่ รวมถึงทางสายการบินในกลุ่ม Capital A ได้ร่วมมือกับบริษัท Google ในการพัฒนาระบบความปลอดภัยของข้อมูลภายใต้ระบบ Cloud และมีการสังเกตการณ์ตรวจสอบความปลอดภัยของข้อมูลโดยฝ่าย Information Security ตลอดเวลา และได้กำหนดขั้นตอนในการรายงานและแก้ไขปัญหาดังนี้

2.2.3 การปฏิบัติงานในการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล

1. การประเมินและดัชนีชี้วัดผลงาน

ในส่วนของการประเมินและทดสอบความปลอดภัยของข้อมูลทางไทยแอร์เอเชียได้จัดแบ่งการดูแลและให้บริการออกเป็น 3 ส่วน โดยแบ่งเป็นฝ่าย ICT Server ฝ่าย ICT Network และฝ่าย ICT Desktop โดยทั้ง 3 ฝ่ายมี KPI เป็นดัชนีชี้วัดในการวัดผลการดำเนินงานของแต่ละส่วนงานได้แก่

1.1 KPI System Target : ระบบต่างๆ ภายในองค์กรต้องพร้อมใช้งาน และมีค่าเฉลี่ยต่อเดือนในการทำงานอย่างต่อเนื่อง (Server Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน

1.2 KPI Network Target : ระบบการเชื่อมต่อกับโครงข่ายจะต้องสามารถพร้อมใช้งาน และเชื่อมต่อกับระบบต่างๆ ของสายการบินในกลุ่ม Capital A เพื่อให้สามารถใช้งานระบบต่างๆ ในการปฏิบัติงานได้อย่างต่อเนื่อง (Network Availability) ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน

1.3 KPI Support Target : ระบบการแก้ไขปัญหาด้าน ICT ตามกรอบกำหนดตามความสำคัญ ต้องถูกแก้ไขตามระยะเวลากำหนด ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 97 ในแต่ละเดือน โดยกรอบกำหนดของปัญหาและระยะเวลาการแก้ไขตามตารางด้านล่าง

แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 1 ภายใน	3 ชั่วโมง
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 2 ภายใน	1 วัน
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 3 ภายใน	3 วัน
แก้ไขปัญหาความสำคัญระดับ 4 ภายใน	5 วัน

2. การฝึกอบรมพนักงานด้านความมั่นคงทางไซเบอร์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ร่วมมือกับหน่วยงาน Information Security จากทางสายการบินในกลุ่ม Capital A เพื่อจัดทำเนื้อหาในหัวข้อ “Information Security Awareness” เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจและผลักดันให้พนักงานภายในองค์กรตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยของข้อมูล โดยพนักงานทุกคนจะต้องผ่านการอบรมครั้งแรกตั้งแต่เริ่มงาน และได้รับการแจ้งเตือนให้ทบทวนทุกๆ ปี ปีละ 1 ครั้ง พนักงานแต่ละคนจะได้รับการฝึกอบรมเป็นเวลาอย่างน้อย 1 ชั่วโมงต่อปี รวมถึงจัดตั้งแหล่งข้อมูลเพื่อการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับความปลอดภัยของข้อมูล เพื่อให้พนักงานสามารถเพิ่มความเข้าใจได้มากขึ้น

3. กระบวนการแจ้งเตือนจากการคุกคามและโจมตีทางไซเบอร์

หน่วยงาน Information Security ได้จัดแบ่งระดับของภัยคุกคาม แผนการแก้ไข ระบบการแจ้งเตือน และกระบวนการ เพื่อควบคุมไม่ให้ผลกระทบจากการโจมตีส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงาน

2.3 การจัดการช่วงวิกฤตการณ์โรคระบาด COVID-19

ความมุ่งมั่น

ในช่วงวิกฤตการณ์โรคระบาด COVID-19 แผนก ICT ได้เตรียมความพร้อมในการรับรองการทำงานนอกออฟฟิศ เพื่อสนับสนุนนโยบายการทำงานจากบ้าน โดยแผนกได้สนับสนุนโน้ตบุ๊กให้พนักงานสามารถนำกลับไปบ้าน ในส่วนของมาตรการความปลอดภัยในการใช้งานจากเครือข่ายภายนอกบริษัท ฝ่ายความปลอดภัยของข้อมูลได้วางระบบเพื่อเชื่อมต่อโน้ตบุ๊กของบริษัทมาสู่เครือข่ายความปลอดภัยของบริษัทฯ เพื่อลดโอกาสและความเสี่ยงจากการถูกคุกคามความปลอดภัยของข้อมูล

บริษัทฯ ได้เตรียมระบบความพร้อมงานด้านเทคโนโลยีเพื่อสนับสนุนความต้องการของพนักงานในการทำงานจากบ้าน โดยผ่านทางระบบเครือข่ายความปลอดภัยของบริษัทฯ (VPN) เพื่อความปลอดภัยในการเข้าถึงข้อมูลบริษัทควบคู่ไปกับมาตรการการป้องกันระบบความปลอดภัยบนโลกไซเบอร์ โดยบริษัทฯ ได้แนะนำพนักงานในการใช้โปรแกรม Google Meet และโปรแกรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในแต่ละแผนก เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานได้อย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

จากผลการดำเนินงานในปี 2564 ทางบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บรรลุเป้าหมายในของการวัดผลการดำเนินงานดังนี้

3. การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน (GRI 102-9, 103-1, 103-2, 103-3, 414-1)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน เพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่องในการให้บริการโดยสารด้วยเครื่องบิน เพื่อให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและความสมควรเดินอากาศของอากาศยาน การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานจึงมุ่งเน้นด้านมาตรฐานของคู่ค้า และผลิตภัณฑ์ควบคู่ไปกับ 3 ประเด็น คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

3.1 ห่วงโซ่คุณค่า

บริษัทคู่ค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ผ่านกระบวนการจัดหาและพิจารณาศักยภาพตามความต้องการและสอดคล้องกับนโยบายของการบริษัทฯ เพื่อให้แน่ใจว่าการสรรหาคู่ค้าและจัดหาผลิตภัณฑ์ที่เกี่ยวข้องเป็นไปอย่างยั่งยืนและเป็นธรรม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้นำหลักจรรยาบรรณดำเนินธุรกิจของคู่ค้า Supplier Code of Conduct (SCOC) ที่จัดทำร่วมกันโดยสายการบินในกลุ่ม Capital A โดยระบุในสัญญาระหว่างคู่ค้าซึ่งมีประเด็นดังต่อไปนี้

- การกำกับดูแลกิจการ การคอร์รัปชัน และการจัดการเรื่องผลประโยชน์ทับซ้อน
- การใช้แรงงานภายใต้ความคุ้มครองกฎหมายแรงงาน
- การรักษาความลับและการคุ้มครองข้อมูลส่วนบุคคล
- การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพชีวอนามัย และความปลอดภัย
- ความรับผิดชอบต่อสังคม
- การแข่งขันทางด้านราคาและเงื่อนไขทางการค้า

3.2 การจัดการห่วงโซ่คุณค่าอย่างยั่งยืน

การบริหารจัดการห่วงโซ่คุณค่าอย่างมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสำคัญในการดำเนินกิจการบริษัทฯการประเมินความเสี่ยงห่วงโซ่คุณค่าจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการประเมินคู่ค้า เพื่อป้องกันผลกระทบต่อการดำเนินการของบริษัททั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้กำหนดนโยบายในการบริหารจัดการห่วงโซ่คุณค่าในการประเมินคู่ค้าตั้งแต่กระบวนการสรรหาคู่ค้าจนถึงผลิตภัณฑ์ และสนับสนุนคู่ค้าในการดำเนินกิจการอย่างมีความรับผิดชอบต่อสังคม สิ่งแวดล้อม และมีการกำกับกิจการที่ดี พร้อมสอดคล้องกับหลักจรรยาบรรณดำเนินธุรกิจของคู่ค้า

บริษัทฯ ได้แบ่งประเภทของคู่ค้าตามประเภทกลุ่มผลิตภัณฑ์จากกิจกรรมทั้งหมดตลอดห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจสายการบิน เพื่อวิเคราะห์ความสำคัญและผลกระทบของกิจกรรมแต่ละส่วน

ประเภทของการจัดซื้อสินค้า

3.2.1 แบบสอบถามคู่ค้า

แบบสอบถามคู่ค้าคือเครื่องมือที่สร้างความเข้าใจให้กับคู่ค้าเกี่ยวกับข้อกำหนดและข้อตกลงในการทำงาน สร้างความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง ขั้นตอนและวิธีการประเมินผล กระบวนการทำงานของบริษัท และหลักการตรวจสอบหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจ

3.2.2 หลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการตรวจสอบหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าอย่างสม่ำเสมอ และส่งเสริมให้คู่ค้าของบริษัทฯ เข้าใจและปฏิบัติตามข้อกำหนดของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับมาตรฐานความปลอดภัย การกำกับดูแลกิจการที่ดี จรรยาบรรณทางธุรกิจ และปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยหลักจรรยาบรรณในการดำเนินธุรกิจของคู่ค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นอ้างอิงจากองค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization) ครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการตรวจสอบด้านสิทธิมนุษยชนขั้นพื้นฐาน ความโปร่งใสและการต่อต้านทุจริต ความเสมอภาคของคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสีย ไปจนถึงการดูแลรับผิดชอบต่อสังคม

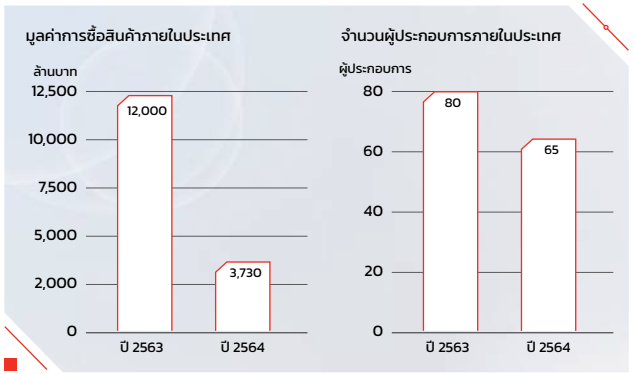
3.2.3 การบริหารจัดการสินเชื่อ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าใจถึงปัญหาในการบริหารสภาพคล่องทางการเงินในช่วงสภาวะเศรษฐกิจปัจจุบัน ดังนั้นการบริหารจัดการสินเชื่อและเงื่อนไขการชำระค่าใช้จ่ายตามกรอบเวลาที่กำหนดจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ได้ทำการขยายระยะสินเชื่อ ขึ้นอยู่กับคู่ค้าของบริษัทฯ และพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ระยะเวลาที่ดำเนินธุรกิจร่วมกัน ประเภทสินค้า ยอดขายสินค้า คุณภาพมาตรฐานสินค้า ขนาดธุรกิจของคู่ค้า (ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ขนาดใหญ่) ทั้งนี้บริษัทฯ ได้กำหนดระยะเวลาสินเชื่อเป็นไปตามหลักความเหมาะสม เพื่อให้คู่ค้าได้สามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องอย่างยั่งยืน และในปี 2564 บริษัทได้ให้ระยะสินเชื่อโดยเฉลี่ยทั้งหมด 45 วัน

3.2.4 ประสิทธิภาพของการดำเนินการห่วงโซ่ความยั่งยืน

นอกเหนือจากอุปกรณ์อากาศยานซึ่งส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าสินค้าผู้ผลิตจากต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามที่จะสรรหาคู่ค้าหรือผลิตภัณฑ์ที่สามารถจัดหาได้จากกิจการท้องถิ่นหรือในประเทศ เพื่อเป็นการส่งเสริมและยกระดับอุตสาหกรรมภายในประเทศ รวมถึงเป็นการลดการปล่อยก๊าซ CO_2 ที่เกิดจากการส่งสินค้าจากต่างประเทศ

การซื้อสินค้าและบริการจากผู้ผลิตภายในประเทศ



ในปี 2564 เนื่องจากผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น บริษัทฯ จึงจำเป็นต้องจำกัดการใช้จ่ายเท่าที่จำเป็นต่อการดำเนินธุรกิจเท่านั้น เพื่อรักษาสภาพคล่องของบริษัทฯ ดังนั้นยอดการใช้จ่ายในการซื้อสินค้าจึงลดลงจากปี 2563 เป็นจำนวน 8,220 ล้านบาท และจำนวนคู่ค้าท้องถิ่นที่ทำการซื้อขายลดลงจาก 80 คู่ค้า เหลือ 65 คู่ค้า เนื่องจากทางบริษัทฯ ได้ลดการใช้จ่ายให้เหลือเท่าที่จำเป็น

3.2.5 การประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้า

บริษัทฯ มีขั้นตอนในการประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้าเป็นประจำทุกๆ ปี โดยใช้ตัวชี้วัดที่ตั้งบนพื้นฐานของมาตรฐานการทำงานของคู่ค้ามีดังนี้

1. ความคุ้มค่าของสินค้าและบริการ (Product Worthiness)
2. คุณภาพของสินค้าที่ได้รับ (Product Quality)
3. ความตรงต่อเวลาในการส่งมอบสินค้า (On-time Delivery)
4. การตอบสนองของคู่ค้า (Supplier After Sales Service and Response)
5. การใช้นวัตกรรม (Innovation Initiative)

ซึ่งหลักการประเมินประสิทธิภาพของคู่ค้า ฝ่ายจัดซื้อจะนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ประสิทธิภาพของคู่ค้าเพื่อไว้ใช้ในการพิจารณาจัดซื้อสินค้าและบริการในอนาคต จากการตรวจสอบประเมินคู่ค้าในปี 2564 พบว่าคู่ค้ามีมาตรฐานผ่านเกณฑ์การประเมินทั้งหมดทั้งนี้ฝ่ายจัดซื้อได้เก็บข้อมูลการประเมินและมีแผนที่จะช่วยเสริมสร้างคู่ค้าให้มีมาตรฐานที่ดีขึ้นต่อไป

3.3 การสร้างความยั่งยืนให้กับคู่ค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการสร้างความยั่งยืนให้กับคู่ค้า เพื่อให้คู่ค้าสามารถเติบโตได้อย่างมั่นคงไปพร้อมกัน บริษัทฯ ได้นำหลักการการวิเคราะห์คุณค่าและวิศวกรรมคุณค่า (Value Analysis / Value Engineering) เพื่อวิเคราะห์หน้าที่การทำงานของสินค้าหรือกระบวนการที่สามารถลดต้นทุน และไม่กระทบต่อคุณสมบัติในการทำงาน คุณภาพ และความปลอดภัย โดยกลยุทธ์เสริมสร้างความร่วมมือในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ระหว่างบริษัทและคู่ค้า โดยในปี 2564 บริษัทฯ ได้ใช้หลักการนี้เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายได้มากถึง 32 ล้านบาท

3.4 แผนการดำเนินงานในอนาคต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจในการเสริมสร้างกลไกการจัดการห่วงโซ่คุณค่าอย่างต่อเนื่อง นอกเหนือจากการประเมินคู่ค้าประจำปี บริษัทฯ ตั้งเป้าหมายในช่วยพัฒนาการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนของคู่ค้าผ่านการประเมิน เพื่อให้คู่ค้าสามารถนำประเด็นจากการประเมินไปพัฒนาปรับปรุงกระบวนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

4. การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง (GRI 102-11, 102-33, 103-1, 103-2, 103-3)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นบริหารจัดการความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กรตามหลักมาตรฐาน ISO 31000 โดยผ่านกระบวนการระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis) และการประเมินความเสี่ยง (Risk Evaluation) ที่เกิดจากปัจจัยทั้งภายในและภายนอกซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้

4.1 โครงสร้างการบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง

ในสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว การบริหารจัดการความเสี่ยง และการติดตามสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง เป็นเครื่องมือในการรับมือต่อผลกระทบการดำเนินงาน การบริหารจัดการความเสี่ยงจึงเป็นส่วนหนึ่งของการกำกับดูแลกิจการที่ดี และเป็นพื้นฐานสำคัญที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างยั่งยืน เป็นประโยชน์ในการสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ภายใต้การดำเนินงานของโครงสร้างการบริหารจัดการความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วยประธานกรรมการบริหาร เจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลัก ร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง (Risk Management Department) เป็นผู้รับผิดชอบดูแลและดำเนินการในการประสานงาน และจัดการร่วมกันระหว่างพนักงานระดับปฏิบัติการกับผู้บริหาร รวมไปถึงการสร้างความเข้าใจอย่างถูกต้องในเรื่องการบริหารความเสี่ยง พร้อมทั้งถูกเน้นย้ำผ่านวัฒนธรรมองค์กรสู่พนักงานในทุกระดับ เพื่อสร้างความตระหนักและให้ถือเป็นหน้าที่ของพนักงานทุกคนให้เห็นถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น สามารถนำหลักวิธีการไปใช้สำหรับการปฏิบัติงานบริหารความเสี่ยงให้สอดคล้องกันทั่วทั้งองค์กร เพื่อประโยชน์สูงสุดในการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างยั่งยืน และเพื่อผลประกอบการที่ดี นอกจากนี้ หน่วยงานบริหารความเสี่ยง ยังได้มีการทำรายงานและนำเสนอต่อผู้บริหารถึงเรื่องความเสี่ยงทุกไตรมาส เพื่อเป็นการรายงานสถานะความเสี่ยงที่มีขององค์กรให้กับผู้บริหารสูงสุด และผู้บริหารทุกท่านได้ทราบ เพื่อติดตาม ประเมินผล และดำเนินการปรับปรุงแผนการจัดการความเสี่ยง

บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายให้พนักงานทุกคน ในทุกระดับ ให้ผ่านการอบรมเรื่องการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้เพื่อเป็นการเสริมสร้างความตระหนักในความสำคัญและวิธีการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงวิธีการปฏิบัติงานเพื่อช่วยบริหารความเสี่ยงขององค์กรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งแผนกบริหารความเสี่ยงได้จัดทำหลักสูตรอบรมเรื่อง Risk Management Awareness ผ่านระบบ e-learning และได้ส่งให้กับพนักงานทุกคนได้เข้าอบรม พร้อมทั้งวัดผลหลังจากเสร็จสิ้นการอบรมเป็นที่เรียบร้อย ซึ่งในปี 2564 ทางฝ่ายได้ทำการส่งจดหมายแจ้งเตือนเรื่อง Risk Management Awareess ไปถึงพนักงานทุกคนในบริษัทฯ ผ่านระบบอีเมล เพื่อการบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

บริษัทฯ ได้มีการจัดประชุมคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ขึ้นอย่างน้อยปีละ 2 ครั้ง เพื่อบริหารความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งได้ประกาศให้กับพนักงานทุกคนในทุกระดับได้รับทราบและเข้าใจอย่างทั่วถึง

4.2 มาตรการการรับมือความเสี่ยง

ในปี 2564 หลายเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2562 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบสำคัญต่อการดำเนินงานบริษัทฯ เช่น สถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ส่งผลถึงการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายและข้อจำกัดของสนามบิน รวมไปถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องปลายทางและส่งผลกระทบ เช่น การปรับโครงสร้าง การทำงานในองค์กร การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน การปฏิบัติการบิน ทั้งนี้หน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้ใช้เครื่องมือตามกรอบความคิดการบริหารความเสี่ยง ISO 31000 เข้ามาบริหารความเสี่ยงที่เกิดขึ้น โดยแบ่งพิจารณาประเมินความเสี่ยงออกเป็น 4 กลุ่ม เพื่อให้ครอบคลุมในทุกๆ ด้านของการบริหารความเสี่ยงตามกรอบความคิดที่เลือกใช้ คือ

1. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน - Operational Risk
2. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ - Strategic Risk
3. ความเสี่ยงด้านการเงิน - Financial Risk
4. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติตามกฎระเบียบ - Compliance Risk

บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการบริหารความเสี่ยงเชิงรุก โดยการค้นหาและวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงเดิม ตลอดจนติดตามแนวโน้มของสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อให้บริษัทฯ ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยความเสี่ยงต่างๆ และได้บริหารจัดการประเด็นที่เกี่ยวข้องที่อาจส่งผลกระทบต่อเป้าหมายบริษัทฯ อย่างเหมาะสม

4.3 แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่

Global Risks Report ได้แบ่งประเภทของความเสี่ยงออกเป็น 5 ประเภท คือ เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม ภูมิรัฐศาสตร์ สังคม และเทคโนโลยี ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นใหม่นั้น เกิดจากการพัฒนาเทคโนโลยีอย่างรวดเร็ว การเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ ความปลอดภัยของข้อมูล และการโจมตีทางไซเบอร์ พร้อมกับโอกาสการเกิดความเสี่ยงดังกล่าวที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ

ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 แม้จะทำให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ แต่ในทางกลับกันได้สร้างการเปลี่ยนแปลงการปฏิสัมพันธ์ของมนุษย์เป็นดิจิทัล ไม่ว่าจะเป็นการศึกษาออนไลน์ การประชุมระยะทางไกล หรือการทำงานจากบ้าน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ทำให้เกิดความพึ่งพาทางดิจิทัลมากขึ้น การจัดการข้อมูลและความปลอดภัยทางเทคโนโลยี (Data Security) จึงเป็นประเด็นความเสี่ยงที่บริษัทให้ความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ถึงแม้ว่าเศรษฐกิจจะชะลอตัวทำให้การปล่อยก๊าซ CO_2 สู่ชั้นบรรยากาศมีปริมาณที่ลดลงจากปี 2562 ประเด็นความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงสภาวะอากาศยังคงเป็นประเด็นสำคัญกับอุตสาหกรรมโลก ทั้งนี้หน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้นำประเด็นความเสี่ยงเรื่องดังกล่าวเข้ามาเป็นประเด็นสำคัญในการผสมผสานวิธีการบริหารความเสี่ยงเรื่องนี้เข้าสู่ทุกๆ แผนกร่วมกับพนักงานและผู้บริหารในทุกระดับ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารความเสี่ยงของบริษัทฯ ให้มากขึ้น

ข้อมูลรายละเอียดความเสี่ยงที่สำคัญ รวมไปถึงวิธีการบริหารความเสี่ยงโดยละเอียด แสดงไว้ที่รายงานประจำปีส่วนที่ 2: การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ ยังมีนโยบายการดำเนินธุรกิจโดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัท การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนได้ให้ความสำคัญ และตระหนักว่าเป็นหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมเรื่องจรรยาบรรณธุรกิจสำหรับพนักงานใหม่และพนักงานปัจจุบัน ได้แก่

1. หลักสูตรข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน (Code of Conduct Training)
2. หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน การให้และรับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy)

ซึ่งเมื่อพนักงานได้เข้าอบรมแล้ว บริษัทฯ จะจัดเอกสารภายใต้หัวข้อจรรยาบรรณธุรกิจให้ศึกษาก่อนลงนามเพื่อเก็บบันทึกเข้าประวัติพนักงานและมีการติดตามผลโดยบริษัทจะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจของผู้บริหารและพนักงาน โดยมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่รายงานผลการประเมินดังกล่าวต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี ซึ่งผลการตรวจสอบปี 2564 ไม่พบการแจ้งว่ามีการทุจริตและคอร์รัปชันเกิดขึ้น

4.4 การบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ

การบริหารความต่อเนื่องธุรกิจ มีจุดประสงค์สำคัญเพื่อสร้างความมั่นใจว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้แม้จะประสบวิกฤตการณ์ต่างๆ ที่มีโอกาสเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ ได้จัดตั้งทีมทำงานเพื่อสร้างความยืดหยุ่น และความสามารถด้านการรับมือ เมื่อมีความเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นภายใต้กรอบการบริหารตามมาตรฐาน ISO 22301

จากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ที่ยังคงส่งผลกระทบต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้ประสบการณ์และการเรียนรู้มาปรับนโยบายการดำเนินงานบริษัทฯ เพื่อลดความเสียหายทางธุรกิจ จนกลายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร ที่มุ่งเน้นเรื่องความปลอดภัยเป็นสำคัญ ในปี 2564 ที่ผ่านมาได้มีการปรับปรุงวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจในทุกแผนกหลัก โดยร่วมมือกับผ่านนิรภัย ในการสื่อสารเรื่องการดำเนินการนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

1. การทำงานแบบ work from home และแบ่งกลุ่มการทำงาน ตามความเหมาะสมของแต่ละฝ่าย
2. ระเบียบการเข้าทำงานที่สำนักงาน การจัดสรรที่นั่งทำงาน เพื่อป้องกันการติดเชื้อ
3. การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงมาตรการการปฏิบัติบิน

เป้าหมายของการดำเนินงานบริหารจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจในปี 2565 จะสอดคล้องกับแผนในปี 2564 ที่ผ่านมา เนื่องจากสาเหตุหลักของความเสี่ยงยังคงมีผลกระทบต่อปัจจัยหลักในปัจจุบัน และบริษัทฯ ได้เพิ่มแผนมาตรการการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงโดยแต่ละแผนกมีแผนการบริหารการรับมือสถานการณ์โดยเฉพาะ เพื่อให้แน่ใจว่าแผนความต่อเนื่องทางธุรกิจยังคงสอดคล้องต่อสภาวะวิกฤต หรือความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจริง และพัฒนาผ่านกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบ การทดสอบ และการทดลองใช้เพิ่มมากขึ้น

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน : GREEN

5. กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ

(GRI 103-1, 103-2, 103-3, 302-1, 302-4, 305-1, 305-2, 305-4, 305-5)

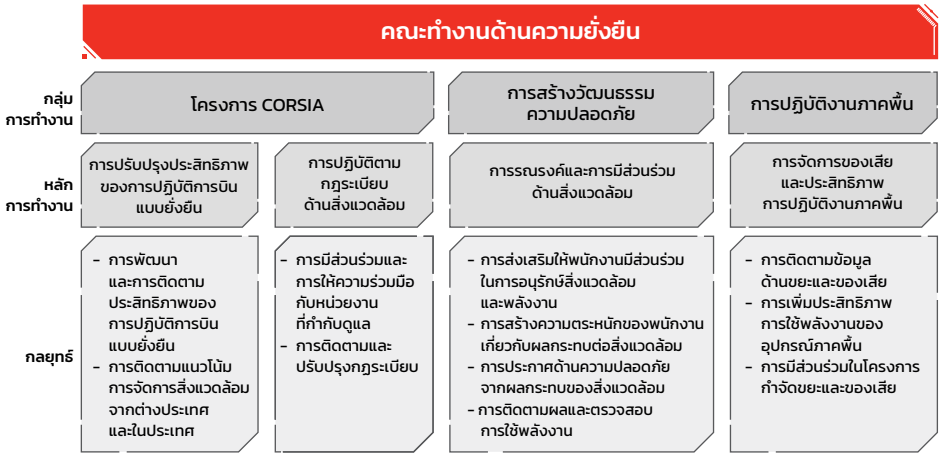
สืบเนื่องจากผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศในโลกของเราที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องในทุกๆ ปี ทำให้การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศได้กลายเป็นประเด็นที่สำคัญที่สุดประเด็นหนึ่งในวาระระดับโลก ซึ่งในส่วนภาคอุตสาหกรรมการบินนั้น มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคธุรกิจการบินนั้น นับเป็นร้อยละ 2.5 ของปริมาณก๊าซเรือนกระจกทั้งหมดที่ถูกปล่อยเข้าสู่ชั้นบรรยากาศโลก จากผลกระทบดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ ได้เห็นข้อเท็จจริงจากปรากฏการณ์การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศที่เกิดขึ้นในประเทศและทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นการเกิดอุทกภัย สภาพอากาศแปรปรวน และการขาดแคลนน้ำที่มีความรุนแรงเพิ่มขึ้น นอกจากนี้อุตสาหกรรมการบินยังต้องเผชิญหน้ากับมาตรฐานและการตรวจสอบในระดับที่สูงขึ้น เพื่อให้การดำเนินธุรกิจสายการบินส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการรับผิดชอบต่อสภาพภูมิอากาศ พร้อมทั้งสนับสนุนเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย รวมถึงการเข้าร่วมโครงการ CORSIA ที่มีมาตรการในการควบคุมและชดเชยปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 สู่ชั้นบรรยากาศ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายระยะยาวในการคงที่ไว้ซึ่งปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศไม่ให้เกินกว่าเกณฑ์ค่าเฉลี่ยพื้นฐานที่ถูกกำหนดโดย ICAO ซึ่งใช้ปริมาณ CO_2 จากปี 2562 เป็นปีฐาน โดยใช้กลยุทธ์เพื่อบริหารจัดการปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ภายใต้กรอบการดำเนินงานด้วยความปลอดภัยสูงสุด

5.1 การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม

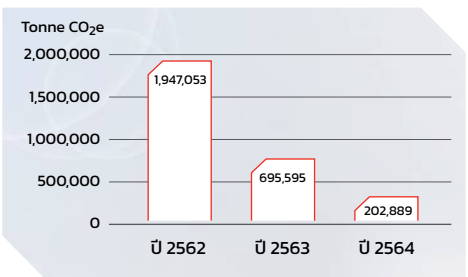
การจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ยับยั้งการก่อมลพิษ และลดการปล่อยก๊าซ CO_2 ที่เกิดจากการดำเนินธุรกิจ คือหนึ่งในหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับดูแลความยั่งยืนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้การดำเนินงานของผู้อำนวยการแต่ละแผนกในการควบคุมการดำเนินงานโดยยึดหลักความยั่งยืนเป็นที่ตั้ง



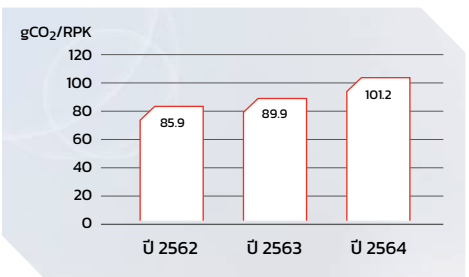
5.2 การปฏิบัติการบินแบบมีประสิทธิภาพ

ประสิทธิภาพการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดต้นทุนการบินได้อย่างมีนัยสำคัญ จากการดำเนินโครงการลดและควบคุมปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2561 และมีการเพิ่มโครงการใหม่เข้าไปในแผนงานตลอดระยะเวลา จนเกิดเป็นแผนการปฏิบัติการบินสีเขียว (Green Operating Procedure) ซึ่งได้ระบุขั้นตอนวิธีการปฏิบัติการบินสำหรับนักบินไว้โดยละเอียด เพื่อให้ได้ประสิทธิภาพสูงสุดในหลากหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็นการลดอัตราการใช้เชื้อเพลิง การลดมลพิษทางเสียงต่อประชากรภาคพื้น โดยยังคงรักษามาตรฐานความปลอดภัยในการบินเป็นปัจจัยหลัก

ปริมาณการปล่อยก๊าซ CO_2 3 ปีย้อนหลัง



ปริมาณความเข้มข้นของปริมาณก๊าซ CO_2 ในหน่วยกรัมต่อการเดินทางของผู้โดยสารหนึ่งคนในระยะทาง 1 กิโลเมตร



จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ทำให้ปริมาณเที่ยวบินทั้งปีลดลงถึงครึ่งหนึ่งเมื่อเทียบกับสถานการณ์ปกติ ส่งผลให้ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซ CO_2 ออกสู่ชั้นบรรยากาศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลงถึงร้อยละ 70 แต่อย่างไรก็ตาม ด้วยข้อจำกัดในการเดินทางข้ามประเทศ มาตรการการจำกัดจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน รวมถึงความไม่มั่นใจในการเดินทางของผู้โดยสารเนื่องจากโรคระบาด ส่งผลให้ค่า Carbon Intensity Ratio (gCO_2/RPK) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าเพิ่มมากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากปี 2563 แม้ว่าจะพยายามเลือกการใช้งานเครื่องบินที่ใช้ปริมาณเชื้อเพลิงน้อยกว่าคือ A321neo แต่ยังไม่สามารถลดระดับ Carbon Intensity Ratio ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้คือ 3 gCO_2/RPK/ปี ทั้งนี้ ทางเราคาดการณ์ว่ามาตรการที่เป็นข้อจำกัดในการบินตามที่กล่าวมานั้นจะมีแนวโน้มลดลง เนื่องจากโรค COVID-19 ลดความรุนแรงลงจนกลายเป็นโรคประจำถิ่น ส่งผลให้หลายประเทศในภูมิภาคเริ่มผ่อนคลายมาตรการการเดินทาง

การปฏิบัติการบินสีเขียว

12 ลิตร/เที่ยวบิน
การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามอย่างเหมาะสม
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

7 ลิตร/นาที
การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวหลังการลงสนามเพื่อเข้าหลุมจอด
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

3 ลิตร/เที่ยวบิน
การปรับค่าเครื่องปรับอากาศบนเครื่องบินอย่างเหมาะสมระหว่างการวิ่งขึ้น
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

6 ลิตร/เที่ยวบิน
การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสม
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

5 ลิตร/นาที
การลดน้ำหนักจากเอกสารเครื่องบิน
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

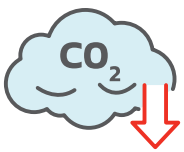
7 ลิตร/นาที
การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการวิ่งขึ้น
ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

การดำเนินงานวิธีปฏิบัติการบินสีเขียวเพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงเดินหน้าต่อเนื่องในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกออกสู่ชั้นบรรยากาศด้วยวิธีปฏิบัติการบินสีเขียว ในทุกมิติทั้งหมด 6 วิธีการหลัก

วิธีปฏิบัติการบินสีเขียว	ผลการดำเนินการ
การขับเคลื่อนอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวระหว่างรอทำการขึ้นวิ่ง	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 7 ลิตร/นาที โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 187 ตัน
การใช้เครื่องเพิ่มแรงยกในการลงสนามอย่างเหมาะสม	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 12 ลิตร/นาที โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 781 ตัน
การใช้อุปกรณ์เปลี่ยนทิศทางแรงขับในปริมาณที่เหมาะสม	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 6 ลิตร/นาที โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 406 ตัน
การขับเคลื่อยอากาศยานด้วยเครื่องยนต์เดียวหลังการลงสนาม เพื่อเข้าหลุมจอด	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 7 ลิตร/นาที โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 491 ตัน
การปรับค่าเครื่องปรับอากาศบนเครื่องบินอย่างเหมาะสมระหว่างการวิ่งขึ้น	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 3 ลิตร/เที่ยวบิน โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 166 ตัน
การลดน้ำหนักจากเอกสารเครื่องบิน	ช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง 5 ลิตร/นาที โดยประมาณ ลดปริมาณ CO_2 ทั้งหมดได้ 61 ตัน

โดยฝ่ายปฏิบัติการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินตามวิธีดังกล่าวได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ต่อเนื่องจากปี 2562 จนถึงปัจจุบัน โดยในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถลดปริมาณก๊าซ CO_2 ที่ถูกลดลงจากการถูกปล่อยสู่ชั้นบรรยากาศ จะเท่ากับ 3,838 ตัน โดยประมาณ และสามารถเทียบเท่ากับการปลูกต้นโกงกางใบใหญ่ ทั้งหมด 66,172 ต้น



ลดปริมาณก๊าซ CO_2 ได้ทั้งหมด
3,838 ตัน

เทียบเท่าการปลูกต้นโกงกาง
*ต้นโกงกางใบใหญ่ ขนาดลำต้น 12 ซม.
66,172 ต้น

5.3 แผนแม่บทการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกจากภาคการบิน

การปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากอากาศยานจากการปฏิบัติการบิน เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดหลักที่ใช้ประเมินประสิทธิภาพและความยั่งยืนของการเดินอากาศ ในการติดตามผลการดำเนินงานดังกล่าวผ่านการรายงานผลการดำเนินงานต่างๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมการหารือกับองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการลดก๊าซเรือนกระจกภาคการบินระหว่างประเทศ “State Action Plan” (SAP) โดยมีเป้าหมายเพื่อควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินระหว่างประเทศให้คงที่ตั้งแต่ปี 2563 (Carbon Neutral Growth) และการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้น้ำมันอากาศยานในอัตราร้อยละ 2 ต่อปี (2 Percent Annual Fuel Efficiency Improvement Through 2050)

ทั้งนี้ กพท. ได้มีมาตรการเชิงนโยบาย และเชิงปฏิบัติการ เพื่อสนับสนุนแผนแม่บทการอนุรักษ์พลังงานและลดก๊าซเรือนกระจกจากภาคการบิน ดังนี้

- สร้างการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกภาคการบินให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบิน
- ร่วมสนับสนุนเพื่อให้เกิดการใช้น้ำมันอากาศยานทดแทน (Sustainable Aviation Fuels) ในประเทศไทย
- ร่วมสนับสนุนระบบคาร์บอนเครดิตภายในประเทศเพื่อเป็นทางเลือกในการชดเชย การซื้อขายหรือแลกเปลี่ยน เพื่อรองรับการชดเชยของสายการบินภายใต้โครงการ CORSIA

5.4 น้ำมันอากาศยานทดแทน (Sustainable Aviation Fuels)

หนึ่งในวิธีการสำคัญที่จะช่วยให้สายการบินลดการปล่อย CO_2 คือการใช้น้ำมันอากาศยานทดแทน (SAF) ซึ่งสามารถลดการปล่อย CO_2 ได้มากถึงร้อยละ 80 ตลอดวัฏจักรชีวิตของเชื้อเพลิงเมื่อเทียบกับน้ำมันเจ็ทแบบดั้งเดิม นอกจากนี้ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศออกมาสนับสนุนให้มีการทดแทนเชื้อเพลิงอากาศยานหรือน้ำมันเจ็ทที่ผลิตจากฟอสซิลด้วยการใช้ SAF ในสัดส่วนที่เหมาะสมภายในปี 2593

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ทำการศึกษาและประเมินถึงความเป็นไปได้ในการใช้ SAF และในส่วนของผู้ผลิตเครื่องบินตระกูล Airbus ได้รับรองว่าเครื่องบินและเครื่องยนต์นั้นสามารถใช้ SAF ในอัตราส่วนผสมร้อยละ 50 กับเชื้อเพลิงอากาศยานแบบน้ำมันเจ็ททั่วไปได้ ปัจจุบันความท้าทายหลักของการใช้ SAF คือราคาที่สูงกว่าน้ำมันเจ็ทกว่า 5-7 เท่าของราคาเชื้อเพลิงแบบปกติ และยังไม่มีบริการในประเทศไทย หรืออาเซียน ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดการณ์ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงในปี 2565 เป็นต้นไป

5.5 แผนการดำเนินงานในอนาคต

แผนงานในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายในการหานวัตกรรมและวิธีการปฏิบัติการบิน รูปแบบใหม่เข้ามาใช้งานในฝูงบิน เพื่อช่วยลดปริมาณการใช้น้ำมันต่อชั่วโมงบิน รวมถึงตั้งเป้าหมาย ในการควบคุมและลดปริมาณการปล่อย CO_2 ไม่ให้เกินจากค่าตั้งต้นจากข้อมูลของปี 2562 เป็นพื้นฐาน ซึ่งสอดคล้องกับข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศในโครงการ CORSIA

ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

ขอบเขต	ประเภทการปล่อยก๊าซ	ดัชนีชี้วัด	แหล่งที่มา
ขอบเขต 1	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางตรง	ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง	แผนกปฏิบัติการบิน
ขอบเขต 2	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกทางอ้อม	ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (อาคารสำนักงาน)	การซื้อพลังงานไฟฟ้าเฉพาะส่วนของสำนักงานดอนเมือง

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 1

ขอบเขต 1 จากการปฏิบัติการบิน	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564*
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (ตัน)	616,156	220,125	64,205
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO_2)	1,947,053	695,595	202,889

การเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกขอบเขต 1 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่รวมถึงส่วนงานของแผนกปฏิบัติการภาคพื้น และปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากแผนกปฏิบัติการบินเป็นไปตามหลักการเก็บข้อมูลแบบ Block-on, Block-off ของ CORSIA บริษัทประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแนวขององค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (อบก.) และคำนวณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยอ้างอิงจาก Emission Factor ภายใต้โครงการ CORSIA แผนการดำเนินงานในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจที่จะปรับปรุงการใช้ยานพาหนะและอุปกรณ์ลานจอดให้เป็นการใช้พลังงานจากไฟฟ้าเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ทั้งนี้ บริษัทฯ จะศึกษาความพร้อมของการใช้งานและปรึกษากับผู้มีส่วนได้เสียในอนาคต

การปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2

การเปิดเผยข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ขอบเขต 2 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการใช้พลังงานไฟฟ้าของสำนักงานดอนเมือง (ไม่รวมสำนักงานและสถานประกอบการอื่นๆ) และบริษัทคำนวณและประเมินการปล่อยก๊าซเรือนกระจกตามแนวของ อบก.

ขอบเขต 2	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564*
ปริมาณการใช้พลังงานไฟฟ้า (กิโลวัตต์ชั่วโมง)	2,761,467	2,042,789	1,858,859
ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (ตัน CO_2)	2,054.53	1,519.84	929.20

*ทวนสอบโดย บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด

6. การบริหารจัดการของเสีย (GRI 103-1, 103-2, 103-3, 303-1, 303-5, 306-1, 306-2, 306-3, 306-4, 306-5)

6.1 การบริการจัดการขยะ

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นบริหารจัดการขยะที่เกิดจากกระบวนการทำงานและชีวิตประจำวัน การจัดการขยะนั้นถือเป็นพื้นฐานของการกำจัดของเสียขององค์กร หากไม่มีการบริหารจัดการขยะอย่างถูกต้องจะทำให้ขยะเสียจากองค์กรไปสู่กระบวนการบ่อฝังกลบเป็นจำนวนมาก บริษัทฯ จึงตั้งเป้าหมายที่จะลดปริมาณขยะเสียที่จะนำไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์อย่างต่อเนื่อง และสร้างเครือข่ายพันธมิตรที่ร่วมมือบริหารจัดการขยะให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

6.1.1 หลักการจัดการของเสีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตั้งเป้าหมายในการลดปริมาณขยะเสียให้เป็นศูนย์ บนพื้นฐานของหลักการเศรษฐกิจหมุนเวียนมาปรับใช้ โดยนำหลักการกำจัดของเสีย 5Rs ประกอบไปด้วย การปฏิเสธการใช้ทรัพยากรที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Refuse) การลดการใช้ (Reduce) การนำกลับมาใช้ซ้ำ (Reuse) การแปรรูปเพื่อกลับมาใช้ใหม่ (Recycle) การซ่อมแซมเพื่อนำกลับมาใช้ต่อ (Repair)

หลักการคิด 5Rs	เป้าหมายกลยุทธ์	แผนการปฏิบัติ
การปฏิเสธการใช้สารที่ไม่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **Refuse**	การลดการใช้การทรัพยากรและบริหารจัดการกระบวนการกำจัดของเสีย	การร่วมกับคู่ค้าและผู้มีส่วนได้เสียในการพัฒนาขั้นตอนกระบวนการเพื่อลดขยะ
การลดการใช้ **Reduce**		การปรับแผนงานการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมเพื่อลดขยะ
การนำกลับมาใช้ซ้ำ **Reuse**	การเพิ่มการนำกลับมาใช้ใหม่และลดการใช้งานผ่านการปรับปรุงการดำเนินงาน	การเพิ่มการนำกลับมาใช้ใหม่
การแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ **Recycle**		การร่วมมือกับคู่ค้าและเครือข่ายเพื่อปริมาณการแปรรูปเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่ และเพิ่มอัตราการรีไซเคิล
การซ่อมเพื่อนำกลับมาใช้ต่อ **Repair**		การซ่อมอุปกรณ์ที่เสียหายให้กลับมาใช้ต่อ และลดปริมาณการซื้อของใหม่

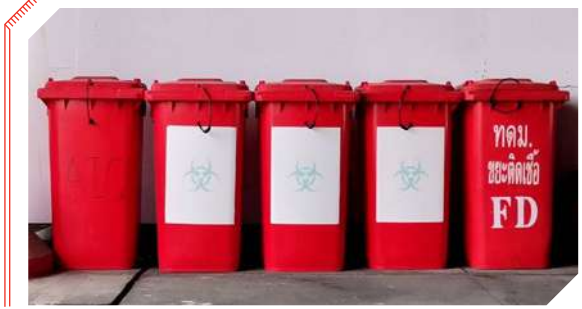
6.1.2 การสร้างเครือข่ายของพันธมิตร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (ก.ล.ต.) ซึ่งร่วมกับเครือข่ายเพื่อความยั่งยืนแห่งประเทศไทย Thailand Responsible Business Network (TRBN) ในโครงการ “วิภาวดีฯ ไม่มีขยะ” (Vibhavadi Zero Waste) เป็นปีที่ 2 โดยจากการเข้าร่วมสัมมนาเพื่อแบ่งปันข้อมูลความรู้มาประยุกต์ใช้ในองค์กรและสร้างเครือข่ายในการทำงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการขยะ จากการเข้าร่วมโครงการทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเพิ่มสัดส่วนขยะที่รีไซเคิลมากขึ้นเป็นร้อยละ 88.1 จากร้อยละ 55.7 ในปี 2563 โดยหลักการเปลี่ยนขยะอาหารเป็นอาหารสัตว์ และนำขยะที่สามารถเปลี่ยนเป็นเชื้อเพลิงโรงงานอุตสาหกรรม โดยการประสานงานดำเนินการกับ บจ. JDP Technology

6.1.3 การจัดการขยะอันตรายที่เกิดจากโรคระบาด

เนื่องด้วยสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ที่รุนแรงขึ้น ได้มีมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการลดการแพร่ระบาดของเชื้อและป้องกันไม่ให้เชื้อโรคฟุ้งกระจาย ทำให้จำนวนขยะประเภทขยะติดเชื้อมากขึ้นตามจำนวนเที่ยวบิน โดยขยะติดเชื้อนั้นต้องมีวิธีแยกและการจัดการที่ถูกต้องตามคำแนะนำของกรมควบคุมโรค

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมาตรการเพิ่มเติมเพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยของผู้โดยสารและความมั่นใจในการบริการ โดยบริษัทฯ ได้มีแนวทางการกำจัดขยะอันตรายโดยการคัดแยกออกแล้วนำไปใส่ถุงขยะสีแดงอย่างมิดชิดก่อนส่งกำจัดโดยท่าอากาศยาน และยังได้ทำการเน้นย้ำและอบรมมาตรฐานความปลอดภัยของพนักงานคัดแยกขยะของ บจ. JDP Technology เพื่อความปลอดภัยในการจัดการขยะทั่วไป

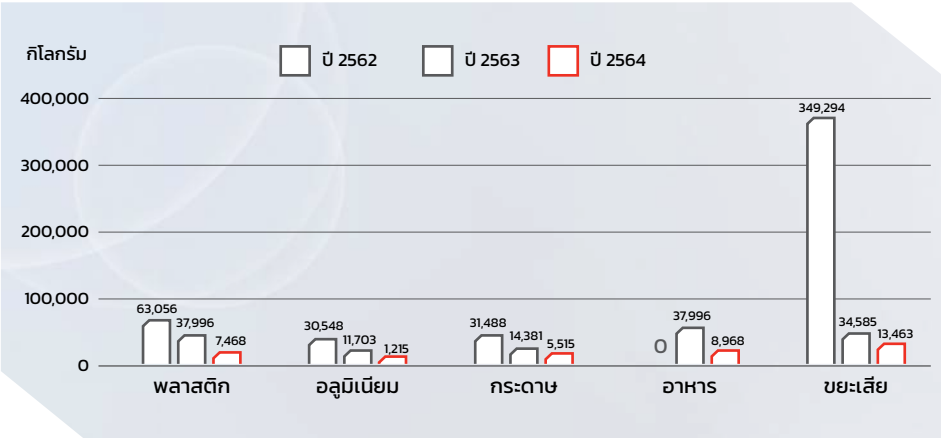


6.1.4 ผลการดำเนินงานและเป้าหมาย

ขยะจากบริษัทไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566

จากผลการดำเนินงานปี 2564 เนื่องจากผลกระทบวิกฤตการณ์ COVID-19 ทำให้ขยะอันตรายและของเสียที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่มีจำนวนมากขึ้น จากนโยบายป้องกันการติดเชื้อระหว่างการเดินทางสาธารณะรวมถึงการลดลงของจำนวนเที่ยวบินอย่างมีนัยสำคัญ ส่งผลให้ขยะที่เกิดขึ้นจริงลดลงตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ตั้งเป้าหมายในการทำงานเพื่อให้อัตราการรีไซเคิลขยะ (Recycle Rate) สูงกว่าร้อยละ 80 ของน้ำหนักขยะทั้งหมด และในปี 2564 บริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมาย โดยมีอัตราการรีไซเคิลขยะอยู่ที่ร้อยละ 88.1

ข้อมูลแสดงปริมาณขยะแต่ละประเภท เปรียบเทียบ 3 ปี (2562-2564)

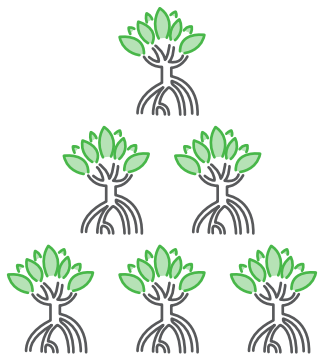


	เป้าหมาย	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
อัตราการรีไซเคิล (ร้อยละ)	> 80	26.4	55.7	88.1

จากการดำเนินงานด้านการบริหารจัดการขยะของบริษัทอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มขีดจำกัดในการจัดการขยะได้มากขึ้น โดยยังคงมีเป้าหมายขยะสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ภายในปี 2566 ทั้งนี้ บริษัทฯ จะยังคงเป็นภาคีในโครงการ “วิภาวดีฯ ไม่มีขยะ” ต่อเนื่อง เพื่อสร้างเครือข่ายการทำงานและเป้าหมายในการจัดการขยะไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์

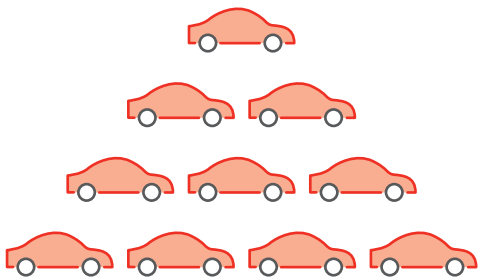
การวัดผลจากการบริหารจัดการขยะ

จากข้อมูลการบริหารจัดการขยะในปี 2564 บริษัทฯ ได้นำส่งข้อมูลไปองค์การบริหารจัดการก๊าซเรือนกระจก (องค์การมหาชน) หรือ อบก. เพื่อพิจารณาเข้าข่ายเกณฑ์โครงการสนับสนุนกิจกรรมลดก๊าซเรือนกระจก Low Emission Support Scheme : LESS บริษัทฯ ได้รับการรับรองผลประเมินและได้รับเกียรติบัตรเพื่อแสดงว่า บริษัทฯ มีการดำเนินการจัดการขยะไปสู่บ่อฝังกลบเป็นศูนย์ โดยในปี 2564 นั้น บริษัทฯ สามารถลดก๊าซเรือนกระจกได้ 50.078 ตัน CO_2 เทียบเท่า สามารถเปรียบเทียบได้กับการปลูกต้นโกงกางใบใหญ่ จำนวน 863 ต้น หรือหากเปรียบเทียบเป็นรถยนต์เท่ากับการใช้งานรถยนต์ (เชื้อเพลิงเบนซิน 50 ลิตร ต่อ 1 คัน) จำนวน 512 คัน



ต้นโกงกาง* = 863 ต้น

*ต้นโกงกางใบใหญ่ ขนาดลำต้น 12 ซม.



รถยนต์ = 512 คัน

6.2 การบริหารจัดการน้ำ

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งมั่นในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดอย่างต่อเนื่อง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการวิเคราะห์ปริมาณการใช้น้ำในแต่ละพื้นที่ รวมถึงการใช้น้ำสำหรับการบินในแต่ละเที่ยวบิน นอกจากนั้นยังได้พยายามนำน้ำกลับมาใช้งานซ้ำ (Recycle) ในกระบวนการต่างๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

6.2.1 ทรัพยากรน้ำของการปฏิบัติการภาคพื้น (Ground Operation Water Resource)

ในปี 2562 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำเพื่อใช้ในงานปฏิบัติการภาคพื้น โดยบริษัทฯ ได้วิเคราะห์และประเมินการใช้ทรัพยากรน้ำจากข้อมูลที่ผ่านมา และได้จัดสร้างสถานีผลิตน้ำในสนามบิน ภายใต้กรอบแนวคิดความยั่งยืน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรและควบคุมมาตรฐานคุณภาพของทรัพยากรน้ำ 48,000 ลิตรต่อวัน

6.2.2 กลยุทธ์การลดการใช้น้ำ

นอกเหนือจากการสร้างสถานีผลิตน้ำเพื่อใช้ในงานปฏิบัติการภาคพื้น ทางฝ่ายปฏิบัติภาคพื้น (Ramp Operation) ได้มีนโยบายการใช้น้ำให้มีประสิทธิภาพสูงสุด โดยใช้ข้อมูลจากหลักการคำนวณปริมาณการใช้น้ำที่เหมาะสมของแต่ละเที่ยวบิน ซึ่งมีปัจจัยมาจากระยะเวลาเที่ยวบิน สถานีปลายทาง ทำให้สามารถลดปริมาณการเติมน้ำในแต่เที่ยวบินได้ร้อยละ 50 จากปริมาณที่เติมในเที่ยวบินภายในประเทศ เพื่อเป็นการลดภาระน้ำหนักเครื่องบินและการปล่อยก๊าซ CO_2 โดยไม่จำเป็นในแต่ละเที่ยวบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการลดค่าใช้จ่ายจากการซื้อน้ำจากแหล่งผลิตภายนอก ทำให้บริษัทฯ สามารถลดค่าใช้จ่ายเมื่อหักลบกับต้นทุนอุปกรณ์และค่าใช้จ่ายอื่นๆ แล้ว สามารถลดได้ถึง 450,000 บาทต่อปี รวมถึงตั้งเป้าหมายในการลดการเติมน้ำในแต่ละเที่ยวบินทั้งในและต่างประเทศ ตามกลยุทธ์การลดปริมาณการเติมน้ำ โดยตั้งเป้าหมายการลดการใช้น้ำให้มีปริมาณไม่เกิน 60 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน ซึ่งจากผลการทำงานในปี 2564 ที่ผ่านมา บริษัทฯ สามารถบรรลุเป้าหมายในการลดความต้องการใช้น้ำโดยใช้ 50.93 ลิตรต่อหนึ่งเที่ยวบิน

ปริมาณการใช้น้ำของการปฏิบัติงานแต่ละเที่ยวบินในประเทศ

	เป้าหมาย	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
ปริมาณการใช้น้ำสำหรับเที่ยวบินในประเทศ (ลิตรต่อเที่ยวบิน)	60.00	69.89	51.04	50.93

ปริมาณการใช้น้ำของพื้นสำนักงาน

	เป้าหมาย	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
ปริมาณการใช้น้ำ (ลูกบาศก์เมตร)	-	16,921	9,932	6,377
ปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่สำนักงาน (ลูกบาศก์เมตรต่อตารางเมตร)	0.55	0.58	0.34	0.22

กลยุทธ์การนำน้ำกลับมาใช้

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ตั้งเป้าหมายในการนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ โดยแหล่งน้ำที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ ได้มาจากน้ำที่ถูกคัดแยกจากกระบวนการกรองน้ำ (Waste water) ทั้งนี้ คุณภาพน้ำจากแหล่งที่มาดังกล่าวยังคงมีคุณภาพสมบูรณ์จึงสามารถนำไปใช้งานส่วนอื่นต่อได้ เพื่อเป้าหมายในการลดการใช้น้ำอย่างยั่งยืน โดยตั้งเป้าหมายการนำน้ำกลับมาใช้ใหม่ให้มากกว่าร้อยละ 50 ของน้ำที่ถูกคัดแยกจากกระบวนการกรองน้ำ

กลยุทธ์ด้านความยั่งยืน : GROWTH

7. สุขภาพและความปลอดภัย (GRI 103-1, 103-2, 103-3, 403-1, 403-2, 403-3, 403-4, 403-5, 403-6, 403-7, 403-8, 403-9, 403-10)

ความมุ่งมั่น

“ความปลอดภัย” ถือเป็นหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ มุ่งมั่นในการพัฒนา การนำไปสู่การปฏิบัติ การดำรงตามกลยุทธ์และกระบวนการดำเนินงาน ตลอดจนการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์และกระบวนการดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มั่นใจว่ามีการจัดสรรทรัพยากรอย่างเหมาะสมให้กับการปฏิบัติงาน และนำไปสู่สมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร พนักงาน ตลอดจนทุกคนที่เกี่ยวข้อง ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากนโยบายความปลอดภัย (Safety Policy) ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุมแก่พนักงานทุกคน รวมถึงผู้รับเหมา และการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยสอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยในระดับสากล

จากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยเชิงรุกอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ตลอดระยะเวลา 2 ปีที่ผ่านมา ส่งผลให้ดัชนีชี้วัดความสำเร็จด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicator - SPIs) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2564 บรรลุได้ตามเป้าหมาย โดยไม่มีอุบัติเหตุถึงชีวิต (เป้าหมาย 0) ไม่มีโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (เป้าหมาย 0) อัตราความถี่ของการบาดเจ็บขั้นรุนแรง (LTIFR) ลดลงจากปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 0.10 (เป้าหมายน้อยกว่า 1.65 ครั้งต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) อัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR) ลดลงจากปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 0.14 (เป้าหมายน้อยกว่า 5.79 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน) จะเห็นได้ว่าสถิติอุบัติเหตุอุบัติการณ์ต่างๆ ถือเป็นภาระรับผิดชอบของผู้บริหารทุกระดับ และพนักงานทุกคนขององค์กร ในการสร้างสมรรถนะสูงสุดด้านความปลอดภัย เริ่มตั้งแต่ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ ลงไป

7.1 ระบบบริหารด้านความปลอดภัย

ความปลอดภัยคือค่านิยมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และคือความมุ่งมั่นของบริษัทฯ ที่มีต่อผู้โดยสาร บริษัทฯ จึงยืนหยัดและมุ่งมั่นในความปลอดภัยของการปฏิบัติการบิน ด้วยเป้าหมายด้านความปลอดภัยเพื่อให้อุบัติเหตุเป็นศูนย์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยเพื่อปรับปรุงนโยบายด้านความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง และเสริมสร้างวัฒนธรรมองค์กร เพื่อให้แน่ใจว่าทุกเที่ยวบินนั้นปลอดภัยและเชื่อถือได้

7.1.1 ระบบบริหารการจัดการด้านความปลอดภัย

การจัดการด้านความปลอดภัยทั้งหมดนั้นเป็นไปตามระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัย (SMS) ตามข้อกำหนดของ ICAO และสอดคล้องกับนโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Policy)

(1) นโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์

ข้อมูลรายละเอียดของนโยบายความปลอดภัยและวัตถุประสงค์ แสดงไว้ที่รายงานประจำปี ในส่วน “ความปลอดภัยและความมั่นคง”

(2) การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย

เพื่อสามารถควบคุมความเสี่ยงและจัดการกับความเสี่ยงด้านความปลอดภัยได้นั้น บริษัทฯ ดำเนินการใน 2 ขั้นตอน คือ 1. ชี้บ่งอันตราย (Hazard Identification) เพื่อค้นหาและจำแนกลักษณะ ขั้นตอน สาเหตุ และองค์ประกอบของสภาวะที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ และมีการเก็บข้อมูล วิเคราะห์ เผยแพร่ผลการวิเคราะห์ภาวะอันตรายนั้นอย่างเป็นระบบ 2. การประเมินและการลดความเสี่ยง (Safety Risk Assessment and Mitigation) นำข้อมูลมาประเมินความเสี่ยง (Safety Risk Assessment) ว่าอยู่ในเกณฑ์ที่สามารถยอมรับได้หรือไม่ หากอยู่ในเกณฑ์ที่ไม่สามารถยอมรับได้ก็จะนำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดมาตรการในการป้องกันหรือลดความเสี่ยงนั้น (Mitigation) ต่อไป

(3) การประกันด้านความปลอดภัย

เป็นการสร้างระบบเพื่อนำมาใช้ควบคุมความเสี่ยงและมีความมั่นใจว่าระบบมีความต่อเนื่องที่จะสามารถป้องกันความเสี่ยงใหม่ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ประกอบด้วย

1. ติดตามและประเมินความปลอดภัย (Safety Performance Monitoring and Measurement)
2. บริหารจัดการการเปลี่ยนแปลง (Management of Change)
3. ปรับปรุงและพัฒนาระบบอย่างต่อเนื่อง (Continuous Improvement and Audit)

(4) การส่งเสริมด้านความปลอดภัย

การส่งเสริมด้านความปลอดภัยรวมไปถึงการฝึกอบรมที่จำเป็นด้านความปลอดภัย การสื่อสารด้านความปลอดภัยและการสร้างวัฒนธรรมเชิงบวกด้านความปลอดภัยกับพนักงานทุกระดับ

ผลการฝึกอบรมด้านความปลอดภัย ปี 2564

จากผลกระทบอย่างต่อเนื่องของโรค COVID-19 บริษัทฯ ได้ใช้ช่องทางการฝึกอบรมให้แก่พนักงานผ่านช่องทาง e-learning และ Online Training เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานทุกคน มีความรู้ในด้านความปลอดภัยที่จำเป็นในการปฏิบัติงานอย่างพอเพียง โดยมีผลการฝึกอบรมในปี 2564 ดังต่อไปนี้

นักบินและลูกเรือ (คน)	พนักงานทุกคน (คน)		
การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM)	Emergency Response Plan (ERP)	Safety Management System (SMS)	อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS)
1,741	2,208	4,327	2,353
Safety Emergency Procedure (SEP)	Human Factors (HF)	การปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid)	ระเบียบการขนส่งวัตถุอันตราย (Dangerous Goods Regulations)
1,743	1,590	3,140	2,560

7.2 ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย (SPIs) ประจำปี 2564

บริษัทฯ กำหนดให้สถิติที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย เป็นดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (Safety Performance Indicators; SPIs) ติดตามผ่านการประชุมคณะทำงานด้านความปลอดภัย (Safety Action Group Meeting) และการประชุมติดตามด้านความปลอดภัยโดยคณะผู้บริหาร (Safety Review Meeting) พร้อมทั้งกำหนดมาตรการในการป้องกันอุบัติการณ์ทั้งหลาย โดยมีกลยุทธ์ดังนี้

- การจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัย (Safety Risk Management) ให้ครอบคลุมงาน และกำหนดมาตรการควบคุมความเสี่ยงให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ (Acceptable Level)
- การฝึกอบรมด้านความปลอดภัย (Safety Training) ให้พนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานทุกคนมีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน โดยกำหนดความจำเป็นในการฝึกอบรมของพนักงานทุกคน (Training Need) นอกจากนี้ ยังส่งเสริมความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยในชีวิตประจำวัน เช่น การขับขี่อย่างปลอดภัย การดูแลสุขอนามัย
- การสร้างความตระหนักรู้ด้านความปลอดภัย (Safety Awareness) กับพนักงานทุกคน ผ่านกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัยต่างๆ เช่น การรายงานโดยสมัครใจ (Voluntary Report) การประชุมย่อยด้านความปลอดภัย (Safety Brief) การสื่อสารด้านความปลอดภัย (Safety Communication) กิจกรรมหยั่งรู้ระวังภัย (KYT) เป็นต้น
- การเพิ่มการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย (Safety Supervision) โดยการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบด้านความปลอดภัยให้เป็นหน้าที่ของทุกคน ผู้บริหาร หัวหน้างานทำหน้าที่กำกับดูแลให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดตลอดเวลา
- การแบ่งคณะทำงานด้านความปลอดภัยออกเป็น 4 กลุ่ม ตามสายปฏิบัติงานเพื่อประสิทธิภาพสูงสุดได้แก่ ความปลอดภัยด้านการบิน ความปลอดภัยในห้องโดยสาร ความปลอดภัยภาคพื้น และความปลอดภัยในการซ่อมบำรุง มีการประชุมคณะกรรมการ ตามรอบที่กำหนด ติดตาม ดัชนีชี้วัดด้านความปลอดภัย รวบรวมและรายงานข้อมูลต่อ ที่ประชุมเพื่อทบทวนกลยุทธ์ด้านความปลอดภัย โดยมีประธานเจ้าหน้าที่บริหารเป็นประธานการประชุม โดยรับทราบข้อมูลและมีอำนาจสั่งการ

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ และได้รับความร่วมมือจากพนักงานทั้ง 5,404 คน จากทุกแผนกเป็นอย่างดี ส่งผลให้ผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยบรรลุตามเป้าหมาย และมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ตามดัชนีชี้วัด ดังนี้

ดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย (SPIs)	เป้าหมาย	ผลลัพธ์		
		ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM)	0	0	0	0
การเกิดโรคอันเนื่องมาจากการทำงาน (Work-Related Diseases)	0	0	0	0
อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR)	≤ 1.65 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	0.21	0.10	0.10
อัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR)	≤ 5.79 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน	0.68	0.14	0.14

บริษัทฯ ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป้าหมายของดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัยดังนี้ อัตราความถี่ของการบาดเจ็บถึงขั้นหยุดงาน (LTIFR) จาก ≤ 2.15 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน เป็น ≤ 1.65 ครั้ง ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน และอัตราความรุนแรงจากการบาดเจ็บ (ISR) จาก ≤ 4.40 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน เป็น ≤ 5.79 วันหยุดงาน ต่อ 1 ล้านชั่วโมงการทำงาน ทั้งนี้เป้าหมายดัชนีชี้วัดสมรรถนะด้านความปลอดภัย จะปรับเปลี่ยนตัวเลขเป้าหมายให้เหมาะสมโดยวิเคราะห์สถิติและข้อมูลย้อนหลัง จากนั้นจะเสนอผ่านมติการประชุมคณะกรรมการความปลอดภัยของบริษัทฯ เพื่ออนุมัติตัวเลขเป้าหมายที่เหมาะสมแต่ละปี

7.3 วัฒนธรรมความปลอดภัย

นอกเหนือจากนโยบายความปลอดภัย บริษัทฯ เชื่อว่าความปลอดภัยควรเป็นมากกว่าแค่ระบบการจัดการ และเชื่อว่าค่านิยมของพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยผลักดันให้บริษัทไปสู่ความยั่งยืน จึงส่งเสริมให้เกิดการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัย (Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร ซึ่งเรียกว่า “Allstar Values” โดยให้ชื่อว่า “Safety Always” ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ของทุกคนและเริ่มต้นที่ตัวคุณ

ซึ่งบริษัทฯ ได้ทำการสำรวจความเห็นของพนักงานเป็นประจำทุกปี และในปี 2564 มีการสำรวจด้านการบริหารทรัพยากรบุคคลด้านการบิน (Crew Resource Management : CRM) กับพนักงานจำนวน 682 คน พบว่าพนักงานมีความตระหนักด้านความปลอดภัย Situation Awareness ร้อยละ 89.9 และเห็นว่าบริษัทฯ มีวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวก (Positive Safety Culture)

7.4 การเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัย

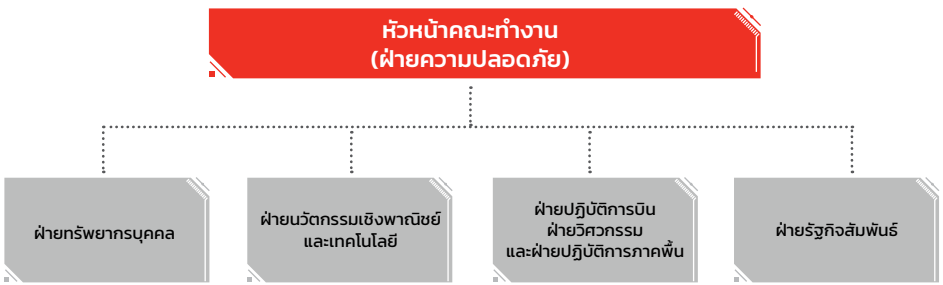
บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการซ่อมบำรุงอากาศยานโดยวิศวกรอากาศยานผู้ชำนาญการ รวมถึงอะไหล่ และอุปกรณ์ที่มีคุณภาพผ่านการรับรองมาตรฐานจาก EASA และ FAA ซึ่งเป็นมาตรฐานสากล จึงมั่นใจได้ว่า การซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นมีมาตรฐานความปลอดภัยและมีความพร้อมในการให้บริการผู้โดยสารโดยตลอด นอกจากการรักษามาตรฐานในงานซ่อมบำรุงแล้วนั้น ทางฝ่ายวิศวกรรมก็ได้มีการเน้นย้ำในเรื่องความปลอดภัยและความผิดพลาดที่มีโอกาสเกิดขึ้นในการปฏิบัติงานซ่อมบำรุง ด้วยวิธี KYT (Kiken, Yoshi, Training) คือ วิธีการวิเคราะห์หรือคาดการณ์ถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นจากการทำงานพร้อมทั้งกำหนดมาตรการหรือวิธีการป้องกันอันตรายแยกเป็นหัวข้อต่างๆ เช่น วิธีการใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้อง, การเน้นย้ำเพื่อปฏิบัติตามขั้นตอน การซ่อมบำรุง และอื่นๆ โดยแต่ละทีมจะจัดทำ KYT ทั้งในรูปแบบภาพและวิดีโอผ่านทางสื่อออนไลน์ โดยใช้การแนะนำและวิธีปฏิบัติจากผู้ผลิตอากาศยาน อะไหล่ หรืออุปกรณ์ เพื่อสร้างความรู้ การเน้นย้ำความตระหนักต่อผู้ปฏิบัติงานซ่อมบำรุงทั้งก่อนและขณะปฏิบัติงานในส่วนการปฏิบัติงานของบริการลานจอดอากาศยาน โดยฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ได้ใช้หลัก KYT เช่นกัน โดยคำนึงถึงตามหัวข้อการทำงาน เช่น การขนส่งกระเป๋าผู้โดยสารอย่างปลอดภัย การเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ภาคพื้น วิธีการใช้อุปกรณ์ที่ถูกต้อง เป็นต้น

7.5 ความยั่งยืนในยุคโรคระบาด

หลังจากการองค์การอนามัยโลก (WHO) ได้มีประกาศการระบาดใหญ่ของ COVID-19 ในเดือนมีนาคม 2563 โลกได้เผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจและสังคม แม้ว่า WHO ได้ระบุว่าการแพร่เชื้อภายในอากาศยานจัดอยู่ในระดับต่ำโดยอ้างอิงจากผลการวิเคราะห์ข้อมูล การระบาดของโรค SARS ในปี 2546 ก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการรองรับในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินสถานการณ์โรคระบาดในทุกส่วนปฏิบัติการและการบริการดังนี้

7.5.1 มาตรการรองรับโรคระบาด COVID-19

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนการรับมือกับสถานการณ์ดังกล่าวและมีมาตรการรองรับในทุกภาคส่วนเพื่อความปลอดภัยของพนักงาน ลูกค้า และผู้มีส่วนได้เสียตลอดห่วงโซ่อุปทาน บริษัทฯ ได้มีการจัดตั้งคณะปฏิบัติงานพิเศษเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง รวมถึงกำหนดแผนการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องในช่วงการแพร่ระบาด



7.5.2 การป้องกันการติดเชื้อของพนักงาน

ตามที่ได้มีการประกาศตามพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินเพื่อสุขภาพอนามัยของพนักงานและสวัสดิภาพความเป็นอยู่ที่ดีของส่วนรวม รวมถึงการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่องในช่วงการแพร่ระบาด ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจึงได้มีนโยบายให้พนักงานปฏิบัติตามมาตรการจากภาครัฐ และบริษัทอย่างเคร่งครัด โดยประกาศแนวทางการปฏิบัติในการป้องกันส่วนบุคคล และมาตรการเพิ่มเติมให้พนักงานทราบอย่างต่อเนื่อง โดยอ้างอิงตามสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศ

แนวทางการปฏิบัติตัวพนักงาน

ฝ่ายความปลอดภัย (Safety Department) ได้จัดทำแนวทางในการปฏิบัติตัวของพนักงานเพื่อสุขอนามัยของพนักงาน และสวัสดิภาพความเป็นอยู่ที่ดีของส่วนรวม และฝ่ายทรัพยากรบุคคล (People and Culture) มีนโยบายให้กับพนักงานปฏิบัติตามมาตรการจากภาครัฐและบริษัทฯ อย่างเคร่งครัด โดยมีประกาศมาตรการเพิ่มเติมให้กับพนักงานทราบสถานการณ์อย่างต่อเนื่อง โดยอ้างอิงตามสถานการณ์การแพร่ระบาดภายในประเทศ

บริษัทฯ ได้มีมาตรการในการกลับมาทำงานที่สถานปฏิบัติงาน โดยจัดหาอุปกรณ์การตรวจ ATK ให้แก่พนักงาน เพื่อสามารถตรวจหาเชื้อก่อนเข้ามาสถานที่ทำงาน และพนักงานจะต้องส่งรายงานผลตรวจผ่านทางระบบออนไลน์ เพื่อป้องกันการติดเชื้อ ทั้งนี้ในปี 2564 ไม่พบการติดเชื้อของพนักงานภายในสถานที่ทำงาน โดยในปี 2564 มีการแจกจ่าย ATK ให้พนักงานตรวจคิดเป็นร้อยละ 96.5

นอกจากนั้น บริษัทฯ ขอให้พนักงานทุกคนมีความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมด้วยการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดจากภาครัฐอย่างเคร่งครัด มีระเบียบวินัยในการทำงานอย่างเต็มศักยภาพและรักษาสุขภาพให้แข็งแรง ทำแบบสำรวจสุขภาพตนเองเพื่อรายงานสุขภาวะตามความเป็นจริง เป็นประจำทุกวันทั้งในวันทำงานและวันหยุด

การติดตั้งอุปกรณ์เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดและการติดเชื้อ

บริษัทฯ ได้จัดหาและติดตั้งอุปกรณ์เพื่อป้องกันการแพร่ระบาดและการติดเชื้อ เช่น เจลแอลกอฮอล์ตามจุดต่างๆ ทั้งในแผนกและในห้องประชุม เครื่องวัดอุณหภูมิร่างกายเพื่อให้พนักงานตรวจก่อนเข้าปฏิบัติงาน รวมถึงอุปกรณ์ป้องกันให้พนักงานตามความเหมาะสม เช่น หน้ากากอนามัย ถุงมือแพทย์ สำหรับพนักงานที่ปฏิบัติงานตามจุดเสี่ยง บริษัทฯ ได้มีการพ่นฆ่าเชื้อบริเวณอาคารสำนักงาน และอาคารปฏิบัติงานภาคพื้นลานจอด โดยแผนกบริหารจัดการอาคารและสถานที่เป็นประจำ

การจัดหาวัคซีนป้องกัน COVID-19

ตามมาตรการสาธารณสุขในการจัดสรรวัคซีนให้กลุ่มที่เป็นหน้าด่านในการปฏิบัติ และการประสานงานจากฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ บริษัทฯ ได้จัดโครงการให้กับพนักงานสายการบินที่มีความประสงค์สามารถขอรับบริการวัคซีน รวมถึงคู่ค้า ให้ได้มีการรับวัคซีนตามกำหนด และฝ่ายทรัพยากรบุคคลจะติดตามผลอาการหลังการได้รับวัคซีนของพนักงาน พนักงานสามารถลาป่วยหรือปฏิบัติงานจากทางบ้านได้ เพื่อให้ได้พักฟื้นร่างกายได้อย่างมีประสิทธิภาพ

7.5.3 การป้องกันการติดเชื้อของผู้โดยสารและคู่ค้า

การป้องกันสำหรับผู้โดยสาร

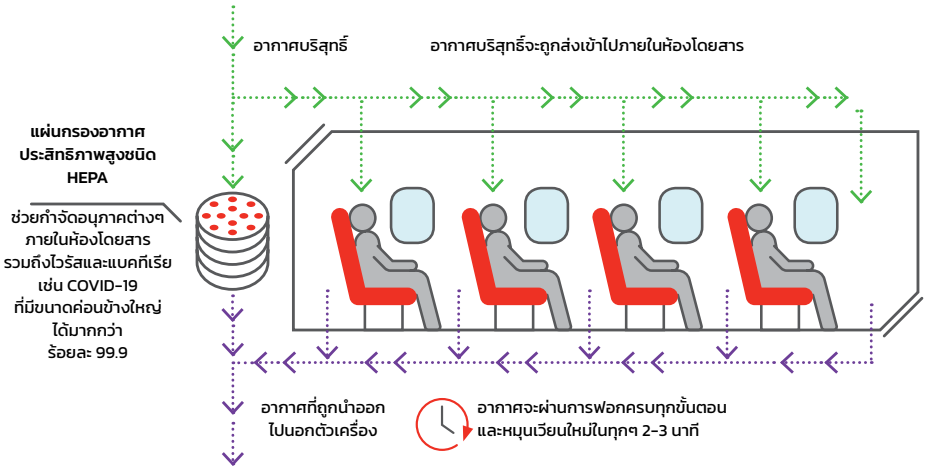
การสร้างมาตรการคัดกรองผู้โดยสาร

บริษัทฯ มีมาตรการรองรับในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินในสถานการณ์โรคระบาดในทุกภาคส่วนของการปฏิบัติการบริการผู้โดยสาร และสร้างมาตรฐานในการคัดกรองผู้โดยสาร โดยผู้โดยสารต้องผ่านการตรวจวัดอุณหภูมิและสวมใส่หน้ากากอนามัยตามมาตรฐานที่ถูกต้องในทุกพื้นที่ตลอดเวลาการเดินทาง เพื่อความปลอดภัยและการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค โดยทางสายการบินสามารถปฏิเสธการเดินทางของผู้โดยสารที่ไม่สวมหน้ากากอนามัยได้

การเว้นระยะห่างบนรถขนส่งผู้โดยสาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการกำหนดให้ลดจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในรถขนส่งจากอาคารผู้โดยสารไปยังอากาศยาน เพื่อเพิ่มพื้นที่และระยะห่างระหว่างบุคคล โดยขนส่งสูงสุดไม่เกิน 50 คนต่อรถขนส่ง 1 คัน

การใช้แผงกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยาน (HEPA filter)



บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ติดตั้งระบบกรองอากาศชนิดประสิทธิภาพสูงในอากาศยานทุกลำ ซึ่งสามารถกรองฝุ่นละอองและสิ่งปนเปื้อนในอากาศ รวมถึงไวรัสและแบคทีเรียที่มีอนุภาคขนาด 0.1-0.3 ไมครอน ได้มากถึงร้อยละ 99.99 จากการทดสอบของผู้ผลิต ด้วยประสิทธิภาพนี้เองทำให้มั่นใจได้ถึงความสะอาดและคุณภาพอากาศในห้องโดยสาร ซึ่งแผ่นกรองอากาศประสิทธิภาพสูงนี้มีประสิทธิภาพใกล้เคียงกับมาตรฐานที่ใช้ในการรักษาความสะอาดอากาศในห้องผ่าตัดของโรงพยาบาลและห้องพักในโรงงานอุตสาหกรรม

การทำความสะอาดฆ่าเชื้อภายในอากาศยาน

การทำความสะอาดฆ่าเชื้อเป็นมาตรการที่ใช้ในการควบคุมการปนเปื้อนทั้งร่างกายมนุษย์หรือสัตว์ ทั้งนี้สารเคมีดังกล่าวจะถูกฉีดพ่นเพื่อให้เกิดการสัมผัสโดยตรงบนพื้นผิวหรือภายใน บนสัมภาระ สินค้าคาร์โก้ ภาชนะบรรจุ ยานพาหนะ สินค้า และบริเวณที่เกี่ยวข้อง โดยจะดำเนินการทำความสะอาดตามรายละเอียดและข้อกำหนดที่สอดคล้องกับคู่มือบำรุงรักษาอากาศยานระบุโดยแอร์บัส

มาตรการสำหรับผู้โดยสารในเที่ยวบิน

ถึงแม้ว่าจะมีการพบผู้ติดเชื้อร่วมเดินทางในเที่ยวบินอยู่บ่อยครั้ง แต่ยังไม่มีรายงานการติดเชื้อของลูกเรือจากการปฏิบัติหน้าที่ นับว่าเป็นขั้นตอนการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพน ทั้งนี้ได้รับคำแนะนำและความช่วยเหลือในการให้คำปรึกษาเป็นอย่างดีจากสำนักงานป้องกันควบคุมโรคติดเชื้อฯ สถาบันบำราศนราดูร กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข และ กพท. เพื่อให้การปฏิบัติงานนั้นเกิดความราบรื่น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุดทั้งในด้านนิรภัยและการควบคุมโรคเป็นที่ตั้ง

การป้องกันสำหรับคู่ค้าของบริษัท

ในกรณีที่คู่ค้าของบริษัทมีความจำเป็นต้องเข้ามาปฏิบัติงาน หรือเข้ามาติดต่อ ต้องปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุม COVID-19 ต้องมีการร้องขอผลการตรวจสอบ ATK หรือผลตรวจ RT-PCR ภายใน 72 ชั่วโมง โดยมีขั้นตอนวิธีการส่งรายงานในระบบออนไลน์

การคัดกรองผู้มาติดต่อหรือส่งของชั่วคราว (ไม่เกิน 1 ชั่วโมง)

ผู้มาติดต่อหรือส่งของ ต้องติดต่อนัดหมายเจ้าหน้าที่ (ติดต่อไม่เกิน 1 ชั่วโมง) รวมทั้งคู่ค้าของบริษัทฯ ต้องมีการปฏิบัติตามมาตรการเฝ้าระวัง ป้องกัน และควบคุม COVID-19 ในการเว้นระยะห่าง สวมหน้ากากอนามัย ล้างมือและวัดอุณหภูมิก่อนเข้าพื้นที่

8. การบริหารทรัพยากรบุคคล (GRI 102-8, 103-1, 103-2, 103-3, 401-1, 404-1, 404-2)

ความมุ่งมั่น

พนักงานของบริษัทฯ ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทางบริษัทฯ จึงมีความมุ่งมั่นในการสรรหาและรักษามาตรฐานศักยภาพพนักงาน บริษัทฯ จึงได้วางกลยุทธ์ในการพัฒนาทักษะของพนักงาน และยกระดับการเรียนรู้ เพื่อสนับสนุนต่อการเปลี่ยนแปลงของระบบเศรษฐกิจในปัจจุบัน ตามนโยบายกลยุทธ์ด้านความยั่งยืนที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมองค์กรที่ดี ลงทุนกับการพัฒนาบุคลากร ทั้งทักษะการทำงานและด้านจริยธรรม เพื่อส่งเสริมการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืนขององค์กร

8.1 ระบบบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลากร

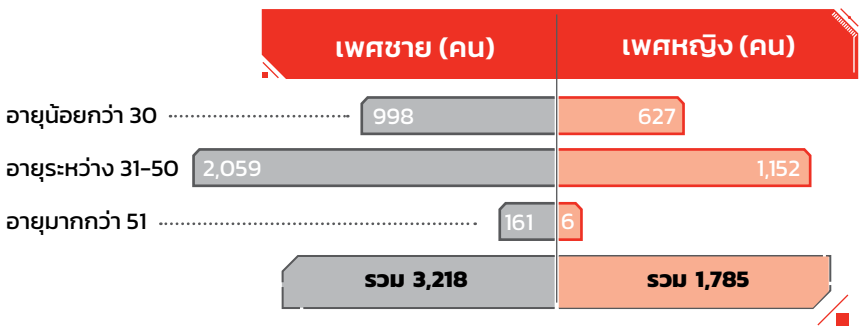
กระบวนการบริหารจัดการของฝ่ายทรัพยากรบุคคลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มต้นตั้งแต่กระบวนการรับพนักงานเข้ามาตามคุณสมบัติที่กำหนดในแต่ละหน่วยงาน ค่าตอบแทน และสวัสดิการที่เหมาะสมสอดคล้องกับความรับผิดชอบ รวมถึงการจัดฝึกอบรมพื้นฐานการปฏิบัติงานกับบริษัทฯ เพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถให้แก่พนักงาน ให้พนักงานมั่นใจและปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ในระหว่างการปฏิบัติงานพนักงานจะได้รับการชี้แนะจากหัวหน้างานถึงผลการปฏิบัติงานที่ได้รับมอบหมาย ผ่านการประชุมย่อยระหว่างพนักงานกับหัวหน้างาน เพื่อแก้ไขหรือเพิ่มเติมประสิทธิภาพการทำงาน

โครงสร้างพนักงาน

จากการดำเนินงานในปี 2564 จำนวนพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนเท่ากับ 5,003 คน

ความเท่าเทียมระหว่างเพศและความหลากหลาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้ความสำคัญของความหลากหลายและความเท่าเทียมของพนักงาน ในปี 2564 พนักงานเพศหญิงคิดเป็น ร้อยละ 35.68 ของจำนวนพนักงานทั้งหมด และร้อยละ 26.61 เป็นพนักงานระดับผู้บริหาร (Manager Level and HOD level)



การประเมินพนักงาน

กระบวนการประเมินผลการปฏิบัติงานเป็นเครื่องมือในการวัดผลศักยภาพของพนักงานแต่ละคน โดยจะมีการจัดทำปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งหัวข้อการประเมินพนักงานดังนี้

1. **ตัวชี้วัดความสำเร็จในงานที่พนักงานรับผิดชอบ** เป็นตัวชี้วัดซึ่งพนักงานตกลงกับหัวหน้างานไว้เมื่อต้นปี เพื่อวัดว่างานที่พนักงานแต่ละคนรับผิดชอบนั้นเสร็จสิ้นถูกต้อง

2. **การพัฒนาตนเองของพนักงาน** บริษัทฯ เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาตนเอง ไม่ว่าจะผ่านการฝึกอบรม การหาความรู้เพิ่มเติมในทางอื่นๆ หรือการนำความรู้ ประสบการณ์มาแบ่งปันให้เพื่อนพนักงานเรียนรู้ไปด้วยกัน

3. **การใช้ดิจิทัลในการทำงาน** บริษัทฯ สนับสนุนให้พนักงานปฏิบัติงานให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการสร้างสรรค์ ลดความซ้ำซ้อน และลดความเสี่ยงในการเกิดความผิดพลาด

4. **การบริการลูกค้า** เป็นการคำนึงถึงลูกค้าที่พนักงานต้องใส่ใจบริการและให้ความช่วยเหลือ

ค่านิยมของพนักงาน

นอกเหนือจากการประเมินพนักงาน บริษัทฯ เชื่อว่าค่านิยมของพนักงานเป็นปัจจัยสำคัญที่สามารถช่วยผลักดันบริษัทฯ ไปสู่ความยั่งยืน เช่น บริษัทฯ มีค่านิยมให้กับพนักงาน “Make it Happen ทำให้เกิดขึ้น” หากพนักงานมีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ที่จะพัฒนาขั้นตอนการปฏิบัติงานจากเดิมให้เกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ช่วยลดระยะเวลาในการปฏิบัติงานและช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ พนักงานสามารถนำเสนอต่อหัวหน้างานได้

แผนการรักษาพนักงาน

จากผลการสำรวจความพึงพอใจพนักงาน บริษัทฯ ได้นำผลลัพธ์การวิเคราะห์และทำแผนการพัฒนาความพึงพอใจของพนักงาน โดยอ้างอิงตามความคิดเห็นหรือความพึงพอใจในด้านต่างๆ จึงได้ผลลัพธ์เป็นโครงการรักษาพนักงาน แม้ว่าผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาด COVID-19 ตลอดระยะ 2 ปีที่ผ่านมาที่ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ ยังคงส่งผลกระทบต่อพนักงานในทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นความเป็นอยู่ รายได้จากการปฏิบัติงาน และผลกระทบทางจิตใจ ฝ่ายทรัพยากรบุคคลจึงได้วางแผนสำหรับช่วยเหลือพนักงานให้มากที่สุด

โครงการ Second Job for Allstars

โครงการ Second Job เป็นโครงการที่ช่วยเหลือพนักงานให้สามารถสร้างรายได้ และเรียนรู้ทักษะในสาขาอาชีพจากผู้ประกอบการ พนักงานสามารถสมัครโครงการที่สนใจผ่านฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้โดยตรง จากผลการดำเนินโครงการ Second Job ตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ได้ร่วมมือกับกลุ่มบริษัทหลากหลายสายงาน

ทั้งนี้กลุ่มสายงานที่เปิดรับสมัครจะจัดการฝึกอบรมปฏิบัติงาน (Workshop) เพื่อเตรียมความพร้อมและเพิ่มความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานต่างๆ โดยมีทั้งหมด 14 โครงการ มีพนักงานได้เข้าร่วมโครงการทั้งหมดจำนวน 252 คน คิดเป็น 5.03 % ของจำนวนพนักงานทั้งหมดในบริษัท

Allstars Peer Support

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและต่อบุคคลทั้งทางตรงและทางอ้อม พนักงานอาจได้รับผลกระทบทางจิตใจ ต้องใช้เวลาในการจัดการ และผลกระทบนั้นอาจนำไปสู่สภาวะทางจิตใจในระยะยาว โครงการ Allstars Peer Support เป็นโครงการที่ก่อตั้งขึ้นมีจุดประสงค์เพื่อรับฟังและช่วยเหลือด้านสุขภาพใจในการรับมือกับสถานการณ์ต่างๆ โดยพนักงานสามารถติดต่อกับ Peer Supporters ได้ผ่านทางระบบสื่อสารของบริษัทฯ

การย้ายตำแหน่งงานภายในบริษัท

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานสามารถย้ายตำแหน่งภายในบริษัทฯ ได้ ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดคือมีระยะเวลาในการทำงานมากกว่า 2 ปีขึ้นไป ฝ่ายทรัพยากรบุคคลได้เล็งเห็นถึงศักยภาพและประสบการณ์ของพนักงานในแต่ละภาคส่วน ควบคู่กับการสนับสนุนในการพัฒนาความสามารถ และทักษะของพนักงาน ในการย้ายตำแหน่งภายในบริษัทฯ มีต้องผ่านความเห็นชอบจากหัวหน้าตำแหน่งงานปัจจุบัน และมีกระบวนการคัดเลือกเหมือนกับการคัดเลือกพนักงานใหม่ทุกขั้นตอน

อัตราการลาออกของพนักงาน

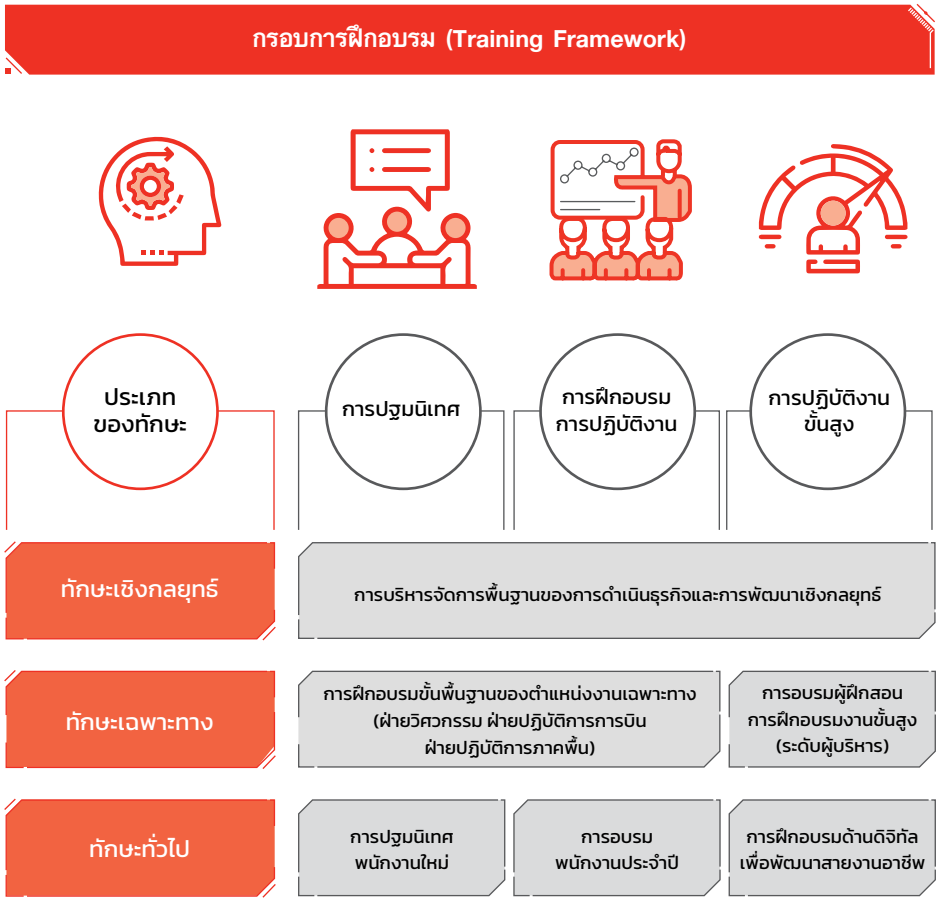
ในปี 2564 อัตราพนักงานลาออกเท่ากับร้อยละ 3.5 จากจำนวนพนักงานทั้งหมด ทั้งนี้อัตราการลาออกลดลงเมื่อเทียบกับปีก่อน และไม่มีผลต่อการปฏิบัติงาน

	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
อัตราการลาออกของพนักงาน Employee turnover rate	ร้อยละ 3.0	ร้อยละ 3.8	ร้อยละ 3.5

8.2 ระบบการฝึกอบรมพนักงาน

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความตั้งใจที่จะพัฒนาให้บุคลากรมีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดี จึงมีนโยบายพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ และเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัทอย่างยั่งยืน



การพัฒนาบุคลากร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเป้าหมายและความตั้งใจในการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ และคุณภาพชีวิตที่ดี จึงมีนโยบายการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพ และเตรียมพร้อมรับมือกับการแข่งขัน บริษัทฯ เชื่อว่าพนักงานคือส่วนหนึ่งของปัจจัยที่ช่วยขับเคลื่อนองค์กรและสร้างความแข็งแกร่งให้กับบริษัทฯ อย่างยั่งยืน

ในช่วงการแพร่ระบาดของโรค COVID-19 บริษัทฯ ได้เตรียมพร้อมการฝึกอบรมพนักงานได้พัฒนาและสร้างระบบ Training Management System ซึ่งเป็นระบบฝึกอบรมของพนักงานภายในบริษัท พนักงานทุกคนในองค์กรจะได้รับการฝึกอบรมขั้นพื้นฐานของการปฏิบัติงานอย่างครบถ้วนตามข้อกำหนดของแต่ละฝ่าย และได้ตั้งเป้าหมายการฝึกอบรมตามกลุ่มทักษะดังนี้

ประเภททักษะ	เป้าหมาย	ผลการดำเนินงานปี 2564	ชั่วโมงการฝึกอบรมพนักงาน
ทักษะเฉพาะทาง	ร้อยละ 100 ของพนักงานที่ปฏิบัติงาน	ร้อยละ 100 ของพนักงานที่ปฏิบัติงาน	ประมาณ 24 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี
ทักษะทั่วไป	ร้อยละ 100 ของพนักงานที่ปฏิบัติงาน	ร้อยละ 100 ของพนักงานที่ปฏิบัติงาน	ประมาณ 6 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี

ในปี 2564 พนักงานที่กลับมาปฏิบัติงานได้รับการอบรมวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และวิชาพื้นฐานครบทั้งหมดทุกคน โดยชั่วโมงการอบรมของวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานโดยเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี เนื่องจากวิชาที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานจำเป็นต้องเรียนตั้งแต่ระดับพื้นฐานอีกครั้ง เพื่อที่พนักงานฝ่ายปฏิบัติการจะสามารถปฏิบัติงานได้อย่างสมบูรณ์ และในส่วนของวิชาพื้นฐาน พนักงานได้รับการอบรมทั้งสิ้นโดยเฉลี่ย 6 ชั่วโมง ต่อคนต่อปี

8.3 สิทธิพนักงาน (Employee Rights)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักดีว่าการดำเนินธุรกิจที่ไม่คำนึงถึงประเด็นด้านสิทธิมนุษยชนนั้นสามารถทำให้บริษัทฯ สูญเสียความเชื่อมั่นจากผู้มีส่วนได้เสีย รวมถึงโอกาสในการดำเนินธุรกิจในอนาคต จึงมีนโยบายส่งเสริมการอยู่ร่วมกันโดยยอมรับความแตกต่าง เพื่อให้มั่นใจได้ว่า บริษัทฯ ไม่มีการเลือกปฏิบัติโดยไม่มีเหตุผลอันสมควรผ่านกระบวนการต่างๆ ของบริษัท เช่น การสรรหาจ้างงานพนักงาน การฝึกอบรมพัฒนาศักยภาพพนักงาน การจัดสวัสดิการ การจัดกิจกรรมต่างๆ บริษัทฯ เปิดกว้างให้พนักงานได้มีส่วนร่วมโดยไม่คำนึงถึงอายุ เพศ ตำแหน่งงาน

เงินเดือนและสวัสดิการ

บริษัทฯ เชื่อว่าบุคลากรคือองค์ประกอบที่สำคัญอย่างยิ่ง ดังนั้นการปกป้องสิทธิและผลประโยชน์ของพนักงานจึงเป็นหน้าที่ของบริษัทฯ ที่ต้องดูแลผลประโยชน์และอัตราค่าตอบแทนของพนักงาน บริษัทฯ คัดเลือกบุคคลเข้าทำงาน โดยยอมรับในความหลากหลายของแต่ละบุคคลที่เข้ารับการคัดเลือกและมุ่งเน้นไปที่การหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถตรงกับหน้าที่ความรับผิดชอบของงาน เพื่อให้การทำงานสำเร็จตามเป้าหมายของบริษัทฯ และเกิดประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ

ช่องทางการสื่อสารของพนักงาน

บริษัทฯ เชื่อว่าการสื่อสารที่มีคุณภาพ จะนำไปสู่การพัฒนาองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ดังนั้นช่องทางการสื่อสารระหว่างพนักงาน หัวหน้างาน หรือฝ่ายทรัพยากรบุคคล พนักงานนั้นสามารถสอบถามได้โดยผ่านทางช่องทางการสื่อสาร นอกจากนี้พนักงานสามารถสื่อสารถึงผู้บริหารสูงสุดของบริษัทฯ ได้โดยตรงผ่านทางช่องทาง ตู้ปณ. สันติสุข หรือผ่านทางคณะกรรมการตรวจสอบ นอกจากนี้เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานหรือนโยบายที่สำคัญต่อบริษัทฯ บริษัทฯ ได้มีการจัดการประชุม “Town hall” เพื่อให้พนักงานได้รับสารจากผู้บริหารสูงสุดโดยตรง และสามารถแสดงความคิดเห็นได้ผ่านช่องทางที่จัดไว้

9. การลงทุนทางสังคม (GRI 103-1, 103-2, 103-3)

ความมุ่งมั่น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการดำเนินงานด้านการพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชนอย่างยั่งยืน เพื่อสร้างการรับรู้ให้นักท่องเที่ยวตระหนักถึงการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน เน้นการเพิ่มจำนวนนักท่องเที่ยวให้เป็นนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ รวมถึงช่วยแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำและการกระจายรายได้การท่องเที่ยวไปสู่คนในท้องถิ่น

9.1 โครงการ Journey D

จากสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2563 จนถึงปัจจุบัน มาตรการล็อกดาวน์ประเทศเพื่อลดการเดินทางและมาตรการลดความถี่ของเที่ยวบิน ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งในประเทศและต่างประเทศลดลง รวมถึงการเว้นระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) ทำให้บริษัทฯ ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินกิจกรรมความรับผิดชอบต่อสังคม และการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งนี้ทางบริษัทฯ ยังคงทำงานเคียงข้างชุมชนมากกว่า 10 ชุมชนทั่วประเทศ โดยมีเป้าหมายหลักในการรณรงค์เพื่อสร้างจิตสำนึกของการเดินทางผ่านกลยุทธ์ 3 ด้าน

1. หลักสูตรการพัฒนาศักยภาพด้านการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนให้กับกลุ่มชุมชนเป้าหมาย
2. การสร้างเครือข่ายพันธมิตรเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวโดยชุมชนอย่างยั่งยืน
3. การสร้างการรับรู้และประสบการณ์การท่องเที่ยวโดยชุมชน

ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความสำคัญต่อการรับมือสถานการณ์การแพร่ระบาด COVID-19 รวมถึงมุ่งเน้นต่อการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ชุมชนท่องเที่ยวในโครงการ Journey D ควบคู่ไปกับการยกระดับห่วงโซ่คุณค่า ให้ครอบคลุมในทุกมิติ

ผลการดำเนินงานของโครงการ Journey D ของปี 2564

บริษัทฯ ได้มีความตั้งใจในการเพิ่มจำนวนชุมชนให้ได้ 10 ชุมชน และการขยายโครงการฯ เชื่อมโยงพันธมิตรไปร่วมงานกับชุมชน แต่เนื่องจากสถานการณ์โรคระบาดที่ผ่านมา ทำให้ไม่สามารถดำเนินแผนงานได้ตามเป้าหมายที่ตั้งใจไว้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังคงรักษาความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนไว้อย่างต่อเนื่อง เพื่อเตรียมตัวกับการกลับมาของธุรกิจการท่องเที่ยวอีกครั้ง

แนวทางการดำเนินงานในปี 2565

แผนการพัฒนาชุมชนอย่างยั่งยืนในยุค New Normal

บริษัทฯ มีความตั้งใจในการพัฒนาชุมชนให้ก้าวทันสู่ยุค New Normal โดยแผนการทำงานเพื่อพัฒนาชุมชนในปี 2565 จะดำเนินงานโดยผ่านกลยุทธ์ดังกล่าว ผนวกเข้ากับทักษะการปรับตัวสู่โลกออนไลน์

- พัฒนาองค์ความรู้ด้านช่องทางการตลาดออนไลน์
- การให้ความรู้ด้านความปลอดภัยและชีวอนามัยในการปฏิบัติงานเพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่เชื้อโรค
- การสร้างความมั่นใจและความเชื่อมั่นให้กับนักท่องเที่ยวในการกลับมาเที่ยวกับชุมชน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังมีแนวทางการดำเนินงานในปี 2565 โดยการเป็นแรงหลักในการขับเคลื่อนให้ชุมชนและอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะอาสาเป็นตัวกลางในการเชื่อมโยงพันธมิตรและยังคงเป็นนักลงทุนระยะยาวทางสังคมให้ทุกผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ได้มีโอกาสสร้างการท่องเที่ยวอย่างรับผิดชอบและยั่งยืนร่วมกันผ่านกิจกรรมที่หลากหลาย โดยมีโครงสร้างดังนี้

- สร้างช่องทางการตลาด ในการนำเสนอสินค้าอัตลักษณ์เพื่อเพิ่มช่องทางการสร้างรายได้
- ส่งเสริมความยั่งยืน ด้วยกิจกรรมที่หลากหลาย นอกจากสินค้าและบริการท่องเที่ยว เช่น การสนับสนุนให้ชุมชนมีทางเลือกในอาชีพที่หลากหลายในชุมชน
- ส่งมอบประสบการณ์ โดยนำชุมชนสู่การขายให้ช่องทางต่างๆ ทั้งสินค้าและบริการท่องเที่ยว
- สื่อสารต่อสาธารณะ ด้วยการใช้ช่องทางที่แอร์เอเชียมีให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการสร้างการรับรู้

ประสิทธิผลและผลลัพธ์ทางธุรกิจ

Journey D นับเป็นนวัตกรรมทางสังคมที่สร้างขึ้นเพื่อเพิ่มคุณค่าระหว่างห่วงโซ่การผลิต เป็นการขยายช่องทางธุรกิจและกลุ่มลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่มุ่งมั่นเป็นมากกว่าสายการบิน แต่จะเป็นผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวและไลฟ์สไตล์ครบวงจร อีกทั้งยังเป็นแพลตฟอร์มสำหรับการสร้างความผูกพันต่อแบรนด์ ซึ่งการวัดผลของ Journey D ด้านการสื่อสารนั้น พิจารณาไปถึงความรู้ ความเข้าใจเรื่อง “ความยั่งยืน” ของผู้มีส่วนได้เสียตั้งแต่พนักงานในบริษัท พันธมิตร ผู้ลงทุน ชาวบ้านในชุมชน รวมไปถึงผลิตภาพที่เกิดขึ้นในชุมชน Journey D ในด้านอื่นๆ ที่หลากหลาย

9.2 โครงการทูตอารยสถาปัตย์

บริษัทฯ ได้เข้าร่วมโครงการทูตอารยสถาปัตย์ โดยทำหน้าที่ตรวจสอบและรณรงค์ส่งเสริมให้เกิดอารยสถาปัตย์หรือสิ่งอำนวยความสะดวกหรือการเดินทางสำหรับทุกคนในสังคม คุ้มครองและพิทักษ์สิทธิ์ให้กับคนพิการในชุมชน ให้การช่วยเหลือคนพิการและผู้ด้อยโอกาสตามสิทธิขั้นพื้นฐานที่กฎหมายกำหนด เพื่อเป้าหมายในการปรับปรุงและพัฒนาตึกอาคาร สถานที่ หรือสภาพแวดล้อมต่างๆ ให้มีอารยสถาปัตย์ที่พร้อมรองรับสังคมผู้สูงอายุ ใส่ใจสิทธิความเสมอภาคของคนพิการและส่งเสริมการท่องเที่ยวไทยเพื่อคนทั้งมวล ส่งผลให้การดำเนินการรณรงค์ ส่งเสริมอารยสถาปัตย์ สามารถกระจายตัวและเห็นผลได้มากขึ้นในหลายจังหวัดทั่วประเทศ โดยบริษัทฯ ได้มีการจ้างงานทั้งหมด 51 คน และครอบคลุม 29 จังหวัด

KASIKORNTHAI

KBank

ยุคนี้ต้องมี “สติ”

รู้ทัน กันโกง ภัยไซเบอร์

#ใช้สติป้องกันสตางค์

แจ้งข้อมูลภัยไซเบอร์ที่
KBank Live พิมพ์คำว่า @ภัยออนไลน์
K-Contact Center 02-8888888

การวิเคราะห์และคำอธิบายของฝ่ายจัดการ

บทสรุปผู้บริหาร

เศรษฐกิจโลกในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.9 จากหดตัวร้อยละ 3.1 ในปีก่อน หนุนจากกิจกรรมเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มฟื้นตัวจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐ มาตรการสนับสนุนจากนโยบายการเงินและการคลัง การกระจายวัคซีนสู่ประชาชนที่มากขึ้น รวมไปถึงประสิทธิภาพของวัคซีนป้องกันโรค อย่างไรก็ตามกิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มแผ่วลงภายหลังการระบาดระลอกใหม่ในหลายประเทศ โดยในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เศรษฐกิจสหรัฐฯ ขยายตัวร้อยละ 6.9 สะท้อนถึงการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจถึงแม้จะมีการแพร่ระบาดของ Omicron ส่งผลให้เศรษฐกิจสหรัฐฯ ในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.7 จากหดตัวร้อยละ 3.4 ในปี 2563 หนุนจากตัวเลขการส่งออก การใช้จ่ายของผู้บริโภคภายในประเทศ บวกกับการใช้จ่ายของภาคธุรกิจที่หันมาเพิ่มเติมสินค้าคงคลัง เช่นเดียวกับเศรษฐกิจจีนในปี 2564 ขยายตัวร้อยละ 8.1 จากร้อยละ 2.2 ในปี 2563 ซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวที่แข็งแกร่งที่สุดในรอบ 10 ปี เนื่องจากอุปสงค์ภายในประเทศฟื้นตัวจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 แม้ว่าเศรษฐกิจจีนในไตรมาสที่ 4 ขยายตัวน้อยที่สุดในรอบปี โดยหลักเป็นผลมากจากปัญหาสินเชื่อของภาคอสังหาริมทรัพย์ที่ยังมีแนวโน้มไม่คลี่คลาย กอปรกับการดำเนินนโยบายควบคุมการแพร่ระบาดโดยไม่ให้มีผู้ติดเชื้อ (COVID-Zero) และราคาต้นทุนการผลิตที่ยังอยู่ในระดับสูงจาก Supply Chain Disruption ในขณะที่เศรษฐกิจยูโรโซนในไตรมาสที่ 4 ปี 2564 เติบโตในอัตราที่ช้าเมื่อเทียบกับไตรมาสก่อน เนื่องจากจำนวนผู้ติดเชื้อ COVID-19 เพิ่มขึ้นและการบังคับใช้ข้อจำกัดในการเดินทางซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคบริการ เป็นผลให้เศรษฐกิจยูโรโซนในปี 2564 เติบโตร้อยละ 5.2

ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2564 เผชิญกับการแพร่ระบาดของ COVID-19 หลายระลอกและมีความรุนแรงส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยล่าช้า การกลับมาแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ระลอกใหม่นับตั้งแต่ปลายปี 2563 และการระบาดของไวรัสสายพันธุ์เดลตาที่แพร่กระจายเป็นวงกว้างช่วงไตรมาสที่ 3 ปี 2564 เป็นผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจถูกจำกัดภายใต้มาตรการควบคุมการระบาดที่เข้มงวด นอกจากนี้ การระบาดยังส่งผลกระทบไปสู่ภาคธุรกิจ ทำให้เกิดภาวะชะงักงันในสายการผลิตในบางภาคอุตสาหกรรมและภาคก่อสร้าง อย่างไรก็ตามในช่วงท้ายของปี การระดมฉีดวัคซีนมีความคืบหน้าขึ้นอย่างมากทำให้การระบาดในประเทศคลี่คลายลง มีการทยอยผ่อนคลายมาตรการควบคุม ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถกลับมาดำเนินการต่อได้ ส่วนภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับมาตรการการผ่อนคลายการเดินทางระหว่างประเทศ ความคืบหน้าของการกระจายวัคซีน และประสิทธิภาพของยารักษา COVID-19 โดยหลังจากการเปิดประเทศเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2564 ผ่านโครงการเดินทางเข้าไทยโดยยกเว้นการกักตัว (Test & Go) นั้น ช่วยกระตุ้นการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวต่างชาติให้ดีขึ้น ส่งผลให้มีผู้เดินทางเข้ามาประเทศไทยในปี 2564 จำนวน 0.43 ล้านคน โดยหลักมาจากยุโรป สหรัฐฯ และอาเซียน ซึ่งมีสัดส่วนร้อยละ 59 ร้อยละ 9 และร้อยละ 8 ตามลำดับ อย่างไรก็ดีการพบเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในหลายประเทศมีแนวโน้มสร้างความกังวลต่อนักเดินทางทั่วโลก ส่งผลให้จำนวนนักท่องเที่ยวและรายได้สำหรับการท่องเที่ยวในประเทศปี 2564 หดตัวร้อยละ 46.7 และร้อยละ 69.6 ตามลำดับ ส่งผลให้ภาพรวมเศรษฐกิจไทยปี 2564 เติบโตเพียงเล็กน้อยที่ร้อยละ 1.6 จากหดตัวที่ร้อยละ 6.2 ในปี 2563 ตามที่กล่าวข้างต้นส่งผลให้ตลอดทั้งปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ 2.93 ล้านคน ด้วยอัตราการขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 68

จากที่กล่าวมาข้างต้นส่งผลให้ผลการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในปี 2564 มีรายได้รวมจำนวน 4,508.2 ล้านบาท และขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 6,647.5 ล้านบาท ทั้งนี้มีขาดทุนในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมจำนวน 6,386.9 ล้านบาท ในขณะที่มีเงินสด ณ สิ้นปีจำนวน 5,359.6 ล้านบาท ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เริ่มดำเนินการตามแผนปรับโครงสร้าง โดยออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพแล้วนั้น และได้เพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชียจำนวน 3,900 ล้านบาท เพื่อเพิ่มสัดส่วนการถือหุ้นจากร้อยละ 55.0 เป็นร้อยละ 69.2 ในวันที่ 8 ธันวาคม 2564

สรุปผลการดำเนินงาน (GRI 201-1)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัท”) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นร้อยละ 69.2 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผลประกอบการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2564 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับผลการดำเนินงานปี 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีรายได้รวมทั้งสิ้น 4,508.2 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ขณะที่มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16,358.9 ลดลงร้อยละ 31 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่งผลให้ในปี 2564 มีขาดทุนสุทธิสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 6,647.5 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 4,764.1 ล้านบาท ในปี 2563 ในระหว่างปี 2564 บริษัทมีการปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดยการออกหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพส่งผลให้มีขาดทุนต่อหุ้นปรับลดอยู่ที่ 1.2833 บาท จากขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐานที่ 1.2985 บาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 260.7 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 165.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีในส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทจำนวน 6,386.9 ล้านบาท จากขาดทุนจำนวน 4,882.8 ล้านบาท ในปี 2563

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 71,208.3 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

(1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 4,912.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นจำนวน 4,249.2 ล้านบาท จากแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

(2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนลดลงจำนวน 1,682.1 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ลดลงจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน และการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่เกี่ยวข้องเป็นค่าใช้จ่าย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินมีจำนวน 54,379.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

(1) หนี้สินหมุนเวียนลดลงจำนวน 263.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันลดลงจำนวน 1,754.5 ล้านบาท จากการชำระคืนหนี้บริษัทในเครือ หลักๆจากค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน ในขณะที่ค่าใช้จ่ายค้างจ่ายเพิ่มขึ้น 743.7 ล้านบาท โดยหลักมาจากเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีเพิ่มขึ้น 300.1 ล้านบาท จากหุ้นกู้ระยะยาวที่มีกำหนดชำระคืนในเดือนพฤษภาคม 2565 จำนวน 600 ล้านบาท และการชำระคืนหุ้นกู้บางส่วนในเดือนมิถุนายน 2564 จำนวน 300 ล้านบาท

(2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 4,025.2 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 25 ลำ จำนวน 6,869.0 ล้านบาท นอกจากนี้หนี้สินตราสารอนุพันธ์ลดลงจำนวน 540.6 ล้านบาท โดยหลักจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันและสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า รวมไปถึงหุ้นกู้ระยะยาวสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 599.1 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นมีจำนวน 16,828.8 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 3 เมื่อเทียบจากสิ้นปีก่อน โดยหลักเป็นผลจากการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,800.0 ล้านบาท และการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจำนวน 2,200.0 ล้านบาท ในขณะที่มีขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปีตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทและส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีจำนวน 20,201.1 ล้านบาท และขาดทุนเกินทุน 3,372.3 ล้านบาท ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,347.0 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและการจ่ายคืนหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,283.7 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 7,313.6 ล้านบาท โดยหลักจากเงินรับชำระค่าหุ้นเพิ่มทุนและหุ้นกู้แปลงสภาพในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนดและชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่า ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นสุทธิจำนวน 4,250.3 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 5,359.6 ล้านบาท

ผลประกอบการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 และ 2564 เป็นไปดังนี้:

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้รวมจำนวน 4,507.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากรายได้ปี 2563 ที่ 16,236.3 ล้านบาท โดยหลักมาจากรายได้จากการขายและการให้บริการจำนวน 3,828.5 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 72 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน เนื่องจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ในช่วงปลายเดือนธันวาคม 2563 และกลางเดือนเมษายน 2564 กอปรกับสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยได้ประกาศให้ผู้ดำเนินการเดินอากาศยานในเส้นทางการบินภายในประเทศ ห้ามปฏิบัติการบินรับส่งผู้โดยสารเข้าหรือออกพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่ควบคุมสูงสุดและเข้มงวด (พื้นที่สีแดงเข้ม) ส่งผลให้เที่ยวบินภายในประเทศถูกระงับชั่วคราวในช่วงไตรมาสที่ 3 เกือบทั้งหมด อย่างไรก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย กลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศสู่ประเทศมัลดีฟส์และกัมพูชาในช่วงปลายปี เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการเดินทางตามนโยบายการเปิดประเทศ ผ่านโครงการ Test & Go อย่างไรก็ตามหลังจากมีการแพร่ระบาดของ Omicron รัฐบาลไทยได้ระงับโครงการ Test & Go ชั่วคราวตั้งแต่วันที่ 22 ธันวาคม 2564 ซึ่งส่งผลต่อแผนการกลับมาให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปยังจุดหมายปลายทางอื่นๆ ส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 2.93 ล้านคน หดตัวร้อยละ 69 จากปี 2563 และมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 68 หรือลดลง 7 จุดจากปีก่อน นอกจากนี้ราคาค่าโดยสารเฉลี่ยในปี 2564 ลดลงร้อยละ 9 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนมาอยู่ที่ 1,090 บาทต่อคน เนื่องจากมีรายได้หลักจากเส้นทางบินในประเทศเท่านั้น แม้ว่าจะเปิดเส้นทางบินระหว่างประเทศในช่วงปลายปีแต่เป็นเพียงระยะสั้นๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้เสริมในปี 2564 เท่ากับ 651.3 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 71 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยหลักมาจากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสาร ส่งผลต่อบริการฝากสัมภาระใต้ท้องเครื่องและค่าบริการจากการขายสินค้าบนเครื่องบิน

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16,255.9 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 32 จากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่เท่ากับ 23,794.6 ล้านบาท โดยต้นทุนขายและการบริการจำนวน 11,167.1 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 45 จากปี 2563 ที่เท่ากับ 20,484.2 ล้านบาท โดยหลักจากค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงร้อยละ 78 จากปี 2563 ตามปริมาณการใช้น้ำมันที่ลดลงและไม่มีผลขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เช่นเดียวกับค่าจ้างพนักงานซึ่งลดลงจากนโยบายขอความร่วมมือให้พนักงานใช้สิทธิการลาโดยไม่รับค่าจ้างในระยะสั้นและระยะยาว ค่าบริการในสนามบินและลานจอด ค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้นและการจัดจำหน่ายที่ลดลงตามปริมาณเที่ยวบิน และค่าเสื่อมราคาลดลงโดยหลักเป็นผลมาจากการไม่คำนวณรวมค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ถูกด้อยค่า ณ สิ้นปี 2563 ในขณะที่ค่าซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นโดยหลักจากค่าใช้จ่ายในการส่งคืนเครื่องบินจำนวน 2 ลำในปีนี้ นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการขายและการบริหารลดลงร้อยละ 29 โดยหลักจากการลดค่าใช้จ่ายโฆษณาและส่งเสริมการขาย ทั้งนี้ต้นทุนไม่รวมค่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารอยู่ที่ 4.04 บาท เพิ่มขึ้นจาก 1.66 บาทในปี 2563 เนื่องจากปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารหดตัวในอัตราที่สูงกว่าค่าใช้จ่ายดำเนินงานตามที่กล่าวข้างต้น ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำอยู่ที่ 5.6 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน ลดลงจาก 7.4 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันเมื่อเทียบกับปีก่อน อย่างไรก็ดี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมการตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องโดยมีอัตราการตรงต่อเวลาเพิ่มขึ้นที่ร้อยละ 97 จากร้อยละ 96 เมื่อเทียบกับปีก่อน ซึ่งดีกว่าเป้าหมายกลยุทธ์ของบริษัทตามนโยบายความยั่งยืนที่ร้อยละ 90

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายอื่นจำนวน 3,900.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 3,654.4 ล้านบาท พลิกจากกำไรจำนวน 545.6 ล้านบาท ในปี 2563 เนื่องจากผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยนจากหนี้สินตามสัญญาเช่าที่ยังไม่รับรู้จากเงินบาทอ่อนค่าเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ขณะที่มีรายได้อื่นรวมจำนวน 679.0 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลกำไรจากตราสารอนุพันธ์จำนวน 391.2 ล้านบาท พลิกจากขาดทุน 37.2 ล้านบาท ส่งผลให้มีผลขาดทุนจากกิจกรรมดำเนินงานสำหรับปี 2564 อยู่ที่ 11,748.4 ล้านบาท ทั้งนี้มีต้นทุนทางการเงินจำนวน 1,811.8 ล้านบาท เพิ่มเล็กน้อยจากปีก่อน ขณะที่มีรายได้ภาษีเงินได้จำนวน 1,724.5 ล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นมาจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคตและปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีขาดทุนสุทธิสำหรับงวดจำนวน 11,785.7 ล้านบาท แต่มีผลกำไรในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นจากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสดสุทธิภาษีเงินจำนวน 260.7 ล้านบาท รวมถึงผลกำไรจากประมาณการภาระผูกพันผลประโยชน์พนักงานสุทธิภาษีจำนวน 165.7 ล้านบาท ส่งผลให้มีขาดทุนจากกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับงวดจำนวน 11,359.3 ล้านบาท

งบแสดงฐานะการเงิน

สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 สินทรัพย์มีจำนวน 45,508.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 เทียบจากสิ้นปีก่อน ซึ่งเป็นผลมาจาก

(1) สินทรัพย์หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 362.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่นจำนวน 316.5 ล้านบาท จากเงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันเพิ่มขึ้นจำนวน 279.5 ล้านบาท และลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่นเพิ่มขึ้นจำนวน 275.7 ล้านบาท โดยหลักจากการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่ม ในขณะที่เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงจำนวน 301.1 ล้านบาท

(2) สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 17.0 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเพิ่มขึ้นจำนวน 1,640.4 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนทางภาษีในงวดที่นำไปใช้ได้ในอนาคต ทั้งนี้ ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ โดยหลักลดลงจากการเข้าทำรายการขายและเช่ากลับเครื่องบิน และการตัดจำหน่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินที่เกี่ยวข้องเป็นค่าใช้จ่าย

หนี้สิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 หนี้สินมีจำนวน 56,463.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เทียบจากสิ้นปีก่อนซึ่งเป็นผลมาจาก

(1) หนี้สินหมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 2,155.0 ล้านบาท โดยหลักมาจากการเพิ่มขึ้นของเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการดำเนินงาน จำนวน 2,450.0 ล้านบาท

(2) หนี้สินไม่หมุนเวียนเพิ่มขึ้นจำนวน 5,683.3 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากการเพิ่มขึ้นของหนี้สินตามสัญญาเช่า จากการปรับโครงสร้างหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน 25 ลำ จำนวน 6,869.0 ล้านบาท ในขณะที่หุ้นกู้ระยะยาวสุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปีลดลงจำนวน 599.1 ล้านบาท

ส่วนของผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ส่วนของผู้ถือหุ้นขาดทุนเกินทุนจำนวน 10,995.0 ล้านบาท จากสิ้นปีก่อนที่ขาดทุนเกินทุนจำนวน 3,495.8 ล้านบาท โดยหลักเป็นผลจากขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปี ในขณะที่ได้รับเงินจากการเพิ่มทุนจำนวน 3,900.0 ล้านบาท อนึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (“D/E Ratio”) และอัตราส่วนเงินกู้ยืมสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (“Net Gearing Ratio”) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เท่ากับ -4.34 เท่า และ -4.28 เท่า ตามลำดับ ทั้งนี้หากไม่รวมหนี้สินตามสัญญาเช่าดำเนินงาน D/E Ratio และ Net Gearing Ratio เท่ากับ -1.19 เท่า และ -1.12 เท่า ตามลำดับ

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเงินสดสุทธิใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงานจำนวน 4,327.9 ล้านบาท โดยหลักจากผลขาดทุนจากการดำเนินงานสำหรับปีและการจ่ายคืนหนี้บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน ในส่วนของเงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมลงทุนมีจำนวน 1,280.8 ล้านบาท ส่วนใหญ่มาจากเงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินจำนวน 2 ลำ ขณะที่เงินสดสุทธิได้มาจากกิจกรรมจัดหาเงินมีจำนวน 2,747.1 ล้านบาท โดยหลักจากเงินสดรับชำระค่าหุ้นและเงินกู้ยืมระยะสั้นจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในขณะที่มีการชำระหนี้เพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนดและชำระหนี้ภายใต้สัญญาเช่า ส่งผลให้มีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิจำนวน 300.0 ล้านบาท โดยมีเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปีอยู่ที่ 711.0 ล้านบาท

ภาพรวมการดำเนินงานในอนาคต

จากรายงานเดือนมกราคม 2565 IMF คาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในปี 2565 อยู่ที่ร้อยละ 4.4 ต่ำกว่าปี 2564 ที่เติบโตร้อยละ 5.9 โดยหลักจากการกระจายและประสิทธิภาพของวัคซีน ซึ่งจะเป็นปัจจัยหนุนสำคัญต่อการฟื้นตัวกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมถึงความเชื่อมั่นในการบริโภคและปริมาณการค้าโลกจะค่อยปรับตัวดีขึ้น นอกจากนี้การออกมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจจากประเทศเศรษฐกิจขนาดใหญ่ อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น จีน และกลุ่มประเทศยูโรโซนจะเป็นปัจจัยสำคัญต่อการฟื้นฟูเศรษฐกิจโลกในภาพรวม ตลอดจนนโยบายสนับสนุนทางการเงินและการคลังที่มีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจยังคงมีปัจจัยเสี่ยง อาทิเช่น ความรุนแรงของการแพร่ระบาดของ COVID-19 ระลอกใหม่และการกลายพันธุ์ของไวรัส ตลอดจนความล่าช้าในการกระจายวัคซีน อาจส่งผลให้มีการกลับมาใช้มาตรการปิดเมือง ดังนั้น เพื่อรับมือกับความผันผวนที่อาจจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัท บริษัทจึงได้วิเคราะห์ถึงปัจจัยที่อาจส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้และหาแนวทางป้องกันความเสี่ยงต่อไปนี้

(1) ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย: เศรษฐกิจสหรัฐฯ เริ่มปรับตัวดีขึ้นจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และธนาคารกลางสหรัฐ (“Fed”) ได้คงอัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 0 ถึงร้อยละ 0.25 ในเดือนมกราคม 2565 และมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นดอกเบี้ยอย่างน้อย 2 ครั้งในปี 2565 จากการคาดการณ์เงินเฟ้อที่ยังสูงหลัง Tapering สิ้นสุดลง ประกอบกับตลาดแรงงานที่มีแนวโน้มเป็นไปตามเป้าหมายของ Fed ในขณะที่ธนาคารแห่งประเทศไทยมีมติปรับคงอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 0.50 ในเดือนกุมภาพันธ์ เนื่องจากไทยยังมีเสถียรภาพด้านต่างประเทศที่อยู่ในเกณฑ์ดี ขณะที่ยังมีความจำเป็นในการคงอัตราดอกเบี้ยในระดับต่ำเพื่อสนับสนุนการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้บริษัทอาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งความไม่แน่นอนของดอกเบี้ยอาจมีผลให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัท อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมาตรการลดความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวจากสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยกำหนดอัตราดอกเบี้ยบางส่วนเป็นอัตราคงที่และพิจารณานำเครื่องมือทางการเงินมาใช้ในเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสัดส่วนของภาระหนี้สินระยะยาวภายหลังการ Swap ที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวต่ออัตราดอกเบี้ยคงที่ประมาณร้อยละ 11 ต่อ 89 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(2) ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ: คาดการณ์แนวโน้มค่าเงินบาทสำหรับปี 2565 มีแนวโน้มแข็งค่าขึ้นเล็กน้อยอยู่ในกรอบ 32-33 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ จากกระแสเงินทุนที่ยังมีแนวโน้มไหลเข้ากลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่และไทย ตามความเชื่อมั่นของนักลงทุนต่อการฟื้นตัวของเศรษฐกิจกลุ่มประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ที่จะเร่งตัวขึ้นตามการเปิดเมือง ส่งผลให้บริษัทได้ประโยชน์จากค่าใช้จ่ายที่เป็นเงินตราต่างประเทศ อาทิเช่น สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน เป็นต้น

(3) ความผันผวนจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง: บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) ในปี 2565 จะมีค่าเฉลี่ยอยู่ระหว่าง 85-95 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล อ้างอิงจากคาดการณ์น้ำมันเบรนท์ที่ราคาเฉลี่ย 75 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดย U.S. Energy Information Administration (EIA) นั้น มีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นจากอุปสงค์การใช้น้ำมันที่เพิ่มมากขึ้น สืบเนื่องมาจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดและการเปิดประเทศมากขึ้น เป็นผลให้เศรษฐกิจโลกมีการฟื้นตัวจากการขยายตัวของการเดินทาง การท่องเที่ยว การค้า และการขนส่ง อย่างไรก็ตาม การที่กลุ่มประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC+) มีมติปรับเพิ่มปริมาณการผลิตน้ำมันดิบเดือนละ 4 แสนบาร์เรลต่อวัน กอปรกับสหรัฐฯ และกลุ่มผู้นำเข้าน้ำมันหลักจะระบายน้ำมันจากคลังสำรองทางยุทธศาสตร์ราว 80 ล้านบาร์เรล จะเป็นปัจจัยกดดันราคาน้ำมันตามอุปทานที่เพิ่มมากขึ้น อนึ่ง สิ้นปี 2564 บริษัทไม่มีการเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (Fuel Price Swap Agreement)

จากรายงานเดือนกุมภาพันธ์ 2565 สศช. คาดการณ์แนวโน้มเศรษฐกิจไทยปี 2565 จะฟื้นตัวต่อเนื่องจากช่วงครึ่งปีหลังของปี 2564 ที่ร้อยละ 3.5 - 4.5 จากความคืบหน้าการฉีดวัคซีนให้กับประชากรในประเทศและทั่วโลก การขยายตัวอย่างต่อเนื่องของภาคการส่งออก การท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มที่ดีขึ้น และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐ ส่งผลให้อุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งเศรษฐกิจไทยยังได้รับแรงสนับสนุนจากการฟื้นตัวของอุปสงค์ภายในประเทศจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจทั้งการเงินและการคลังของภาครัฐ อาทิ โครงการคนละครึ่งและโครงการเราเที่ยวด้วยกัน เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอาจมีความล่าช้าออกไปจากความผันผวนของเศรษฐกิจและการเงินโลกจากปัจจัยความเสี่ยงที่กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยวยังคงขึ้นอยู่กับประสิทธิภาพของวัคซีนท่ามกลางการกลายพันธุ์ของ

ไวรัสเป็นหลัก คาดว่าปรับตัวดีขึ้น หนุนจากการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติตั้งแต่ไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ตามสถานการณ์การควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID-19 การกระจายวัคซีนอย่างทั่วถึงในเกือบทุกภูมิภาค และการทำตลาดเชิงรุกด้วยแพ็กเกจท่องเที่ยว รวมไปถึงการประกาศใช้ Test & Go อีกครั้งในเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ทั้งนี้ สศช. คาดจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศที่จำนวน 5.5 ล้านคน และสร้างรายรับราว 0.47 ล้านล้านบาท ในขณะที่ ททท. ตั้งเป้าหมายจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ 10 ล้านคนสร้างรายได้ราว 0.63 ล้านล้านบาท

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เดินหน้าเพิ่มความถี่และเปิดเส้นทางบินเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยคาดว่าจะกลับมาบินเส้นทางภายในประเทศร้อยละ 100 ก่อนการแพร่ระบาด COVID-19 ภายในปีนี้ ในขณะที่พิจารณาเปิดเส้นทางระหว่างประเทศตามแผนเปิดประเทศของรัฐบาลต่อไป โดยตั้งเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารที่ 12.3 ล้านคน ด้วยอัตราขนส่งผู้โดยสารที่ร้อยละ 78 ตามการฟื้นตัวของนักท่องเที่ยวไทยและการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนรับมอบเครื่องบินเพิ่ม อีกทั้งวางแผนคืนเครื่องบินที่หมดอายุตามสัญญาเช่าและหมุนเวียนเครื่องบินภายในกลุ่มแอร์เอเชีย เอวิเอชั่น ส่งผลให้ ณ สิ้นปีมีฝูงบินจำนวน 53 ลำ การปรับลดขนาดฝูงบินเป็นไปตามคาดการณ์การท่องเที่ยวจากผลกระทบการแพร่ระบาดของ COVID-19 ซึ่งอาจจะใช้เวลาระยะหนึ่งเพื่อให้สภาวะการท่องเที่ยวโดยรวมกลับมาปกติ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางกลยุทธ์ให้ฐานการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเสริมความแข็งแกร่งเส้นทางบินในประเทศ พร้อมทั้งรวมเส้นทางขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายเส้นทางบินระหว่างประเทศเพื่อให้แน่ใจว่าเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในส่วนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นในการเพิ่มประสบการณ์การบินใหม่ๆ และมาตรการลดการสัมผัส รวมถึงเพิ่มความสะดวกสบายและปลอดภัยให้แก่ลูกค้าผ่านทางระบบจดจำใบหน้าในอนาคต นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เพิ่มแหล่งที่มารายได้นอกเหนือจากธุรกิจการบิน โดยการลงทุนในแพลตฟอร์ม airasia Super App เพื่อขยายศักยภาพในการตอบสนองไลฟ์สไตล์ผู้บริโภคในยุคดิจิทัล

อนึ่ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เพิ่มทุนและเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565 อีกทั้งได้เข้าซื้อหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วเสร็จตามแผนการปรับโครงสร้างทุนของบริษัทเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ส่งมอบเครื่องบินและรับเครื่องบินตามสัญญาขายและเช่ากลับ (Sales and Leaseback) แล้วเสร็จจำนวน 5 ลำ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของบริษัท

ตารางสรุปงบการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2562		ตรวจสอบ ปี 2563		ตรวจสอบ ปี 2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,426.9	11.8	2,760.2	4.1	7,672.9	10.8
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	55,475.7	88.2	65,217.5	95.9	63,535.4	89.2
รวมสินทรัพย์	**62,902.6**	**100.0**	**67,977.7**	**100.0**	**71,208.3**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,959.0	22.2	17,823.3	26.2	17,560.3	24.7
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	21,255.1	33.8	32,794.1	48.2	36,819.2	51.7
รวมหนี้สิน	**35,214.1**	**56.0**	**50,617.4**	**74.4**	**54,379.5**	**76.4**
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	19,943.9	31.7	14,266.1	21.0	20,201.1	28.3
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	7,744.6	12.3	3,094.2	4.6	(3,372.3)	-4.7
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น	**27,688.5**	**44.0**	**17,360.3**	**25.6**	**16,828.8**	**23.6**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2562[1]		2563[1,2]		2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	41,530.9	100.0	16,237.3	100.0	4,508.2	100.0
ค่าใช้จ่ายรวม	41,653.1	100.3	23,788.1	146.5	16,358.8	362.9
กำไร (ขาดทุน) ก่อนค่าใช้จ่ายทางการเงินและภาษีเงินได้	(122.2)	-0.3	(7,550.8)	-46.5	(11,850.6)	-262.9
กำไร (ขาดทุน)	(866.2)	-2.1	(8,666.9)	-53.4	(11,957.9)	-265.2
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(474.0)	-1.1	(4,764.1)	-29.4	(6,647.5)	-147.5
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(392.2)	-1.0	(3,902.8)	-24.0	(5,310.4)	-117.7
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(800.8)	-1.9	(8,882.7)	-54.7	(11,531.5)	-255.8
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัท	(438.1)	-1.0	(4,882.8)	-30.1	(6,386.9)	-141.7
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	(362.7)	-0.9	(3,999.9)	-24.6	(5,144.6)	-114.1
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(0.0977)		(0.9823)		(1.2985)	
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด (บาท)	(0.0977)		(0.9823)		(1.2833)	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2562	2563	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	965.7	(897.9)	(4,347.0)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,793.9)	12,064.4	1,283.7
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	828.8	(14,031.4)	7,313.6
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	0.6	(2,864.9)	4,250.3
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(141.0)	(6.9)	(1.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	4,122.6	3,982.2	1,110.4
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	3,982.2	1,110.4	5,359.6

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2562	2563	2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.5	0.2	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.1	0.4
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	(0.1)	(0.2)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	73.7	29.6	8.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.9	12.3	42.7
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	158.8	76.6	47.7
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	2.3	4.8	7.7
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	71.4	24.5	12.9
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	5.1	14.9	28.4
Cash Cycle	วัน	2.1	2.2	21.9
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น[1]	ร้อยละ	4.5	(50.2)	(193.2)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน [1]	ร้อยละ	(0.3)	(55.4)	(309.5)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.3	16.0	15.1
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(1.2)	(34.9)	(173.6)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(2.3)	(27.9)	(38.6)
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(0.8)	(7.3)	(9.6)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	4.8	4.9	(50.1)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	0.7	0.2	0.1
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	1.8	3.5	2.7
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.3	0.8	(7.5)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3](Cash Basis)	เท่า	0.3	(0.2)	(0.2)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิส่วนที่เป็นของผู้เป็นเจ้าของของบริษัทใหญ่หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายทรัพย์สินและการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

ตารางสรุปงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา

งบแสดงฐานะการเงินรวม	ณ วันที่ 31 ธันวาคม					
	ตรวจสอบ ปี 2562		ตรวจสอบ ปี 2563		ตรวจสอบ ปี 2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
สินทรัพย์						
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน	7,332.3	18.8	2,657.3	5.9	3,019.2	6.6
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	31,734.7	81.2	42,472.5	94.1	42,489.5	93.4
รวมสินทรัพย์	**39,067.0**	**100.0**	**45,129.8**	**100.0**	**45,508.7**	**100.0**
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น						
รวมหนี้สินหมุนเวียน	13,956.2	35.7	17,820.8	39.5	19,975.7	43.9
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน	18,272.4	46.8	30,804.8	68.2	36,488.1	80.2
รวมหนี้สิน	**32,228.6**	**82.5**	**48,625.6**	**107.7**	**56,463.8**	**124.1**
รวมส่วนผู้ถือหุ้น	**6,838.4**	**17.5**	**(3,495.8)**	**-7.7**	**(10,955.1)**	**-24.1**

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	2562[1]		2563[1,2]		2564	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้รวม	41,529.2	100.0	16,236.3	100.0	4,507.5	100.0
ค่าใช้จ่ายรวม	41,658.4	100.3	23,794.6	146.6	16,255.9	360.6
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน	(129.2)	-0.3	(7,558.3)	-46.6	(11,748.4)	-260.6
กำไร (ขาดทุน)	(871.5)	-2.1	(8,673.0)	-53.4	(11,785.7)	-261.5
กำไร (ขาดทุน) เบ็ดเสร็จรวม	(806.1)	-1.9	(8,888.7)	-54.7	(11,359.3)	-252.0
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน (บาท)	(20.01)		(199.12)		(262.62)	

(1) ร้อยละของรายได้รวม ประกอบด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ กำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน และรายได้อื่น

(2) จัดประเภทรายการในงบการเงินใหม่

งบกระแสเงินสดรวม (หน่วย : ล้านบาท)	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
	2562	2563	2564
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	958.8	(903.5)	(4,327.9)
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	(1,794.0)	12,064.3	1,280.8
เงินสดสุทธิได้มาจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	828.8	(14,031.4)	2,747.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	(6.4)	(2,870.6)	(300.0)
กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(141.0)	(6.9)	(1.1)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นงวด	4,037.0	3,889.6	1,012.1
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายงวด	3,889.6	1,012.1	711.0

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2562	2563	2564
อัตราส่วนสภาพคล่อง (Liquidity Ratio)				
อัตราส่วนสภาพคล่อง	เท่า	0.5	0.1	0.2
อัตราส่วนสภาพคล่องหมุนเร็ว	เท่า	0.5	0.1	0.1
อัตราส่วนสภาพคล่องกระแสเงินสด	เท่า	0.1	(0.1)	(0.2)
อัตราส่วนหมุนเวียนลูกหนี้การค้า	เท่า	73.8	29.6	8.6
ระยะเวลาเก็บหนี้เฉลี่ย	วัน	4.9	12.3	42.5
อัตราส่วนหมุนเวียนสินค้าคงเหลือ	เท่า	158.8	76.6	47.5
ระยะเวลาขายสินค้าเฉลี่ย	วัน	2.3	4.8	7.7
อัตราส่วนหมุนเวียนเจ้าหนี้	เท่า	71.4	24.5	12.8
ระยะเวลาชำระหนี้	วัน	5.1	14.9	28.5
Cash Cycle	วัน	2.1	2.2	21.7

ตารางแสดงอัตราส่วนทางการเงินที่สำคัญ		สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม		
		2562	2563	2564
อัตราส่วนแสดงความสามารถในการหากำไร (Profitability Ratio)				
อัตรากำไรขั้นต้น[1]	ร้อยละ	4.5	(50.2)	(191.7)
อัตรากำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงาน[1]	ร้อยละ	(0.3)	(55.4)	(306.9)
อัตรากำไรอื่นต่อรายได้รวม	ร้อยละ	3.2	16.0	15.1
อัตรากำไร (ขาดทุน) สุทธิ[2]	ร้อยละ	(2.2)	(63.6)	(307.8)
อัตราผลตอบแทนต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	ร้อยละ	(11.9)	(518.9)	163.1
อัตราส่วนแสดงประสิทธิภาพในการดำเนินงาน (Efficiency Ratio)				
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์	ร้อยละ	(2.3)	(20.6)	(26.0)
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวร	ร้อยละ	3.3	(14.8)	(89.0)
อัตราการหมุนของสินทรัพย์	เท่า	1.1	0.4	0.1
อัตราส่วนวิเคราะห์นโยบายทางการเงิน (Financial Policy Ratio)				
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น	เท่า	4.7	(13.9)	(5.2)
อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ย	เท่า	2.3	0.1	(2.3)
อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพัน[3](Cash Basis)	เท่า	0.3	(0.2)	(0.2)
อัตราการจ่ายเงินปันผล	ร้อยละ	-	-	-

(1) กำไร (ขาดทุน) ก่อนต้นทุนทางการเงินและภาษีเงินได้หารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(2) กำไร (ขาดทุน) สุทธิหารด้วยรายได้จากการขายและให้บริการ

(3) กำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคา และค่าตัดจำหน่าย (EBITDA) (ไม่รวมรายได้เงินปันผล กำไร (ขาดทุน) จากการขายทรัพย์สินและการลงทุน ดอกเบี้ยรับ กำไร (ขาดทุน) จากอัตราแลกเปลี่ยน และกำไร (ขาดทุน) จากตราสารอนุพันธ์)

ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

(GRI 102-3)

ข้อมูลทั่วไปของบริษัท

ชื่อบริษัท	:	บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ชื่อย่อ “AAV”)
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัท (Holding Company ที่ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
คะแนนการกำกับดูแลกิจการ	:	ดีเลิศ
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้องหมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์	:	02-562-5700
โทรสาร	:	02-562-5705
เว็บไซต์	:	www.aavplc.com
เลขทะเบียนบริษัท	:	0107554000313
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 31 มกราคม 2565	:	หุ้นสามัญจำนวน 11,592,857,143 หุ้นมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท รวมมูลค่า 1,159,285,714.30 บาท

ข้อมูลทั่วไปของบริษัทย่อย

ชื่อบริษัทย่อย	:	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด
ประเภทธุรกิจ	:	ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด หรือธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องกับสายการบิน
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	:	222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลางชั้น 3 ห้อง หมายเลข 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์	:	02-562-5700
โทรสาร	:	02-562-5705
ทุนจดทะเบียนและทุนที่ออกและชำระแล้ว ณ วันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565	:	หุ้นสามัญจำนวน 94,618,327 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท รวมมูลค่า 946,183,270 บาท
สัดส่วนการถือหุ้น	:	ร้อยละ 100.0

ข้อมูลของบุคคลอ้างอิง

นายทะเบียนหลักทรัพย์	:	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัดอาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย 93 ถนนรัชดาภิเษก เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400
โทรศัพท์	:	02-009-9999
โทรสาร	:	02-009-9991
เว็บไซต์	:	www.tsd.co.th
ผู้สอบบัญชี	:	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพฯ 10110
โทรศัพท์	:	02-264-9090
โทรสาร	:	02-264-0789-90
เว็บไซต์	:	www.ey.com

ข้อมูลอื่นๆ

ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยมิได้มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อสินทรัพย์มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5 ของส่วนของผู้ถือหุ้น และไม่มีข้อพิพาทที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย อย่างมีนัยสำคัญ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance For Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

บริษัทฯ ได้เปิดเผย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดี” ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ“การกำกับดูแลกิจการที่ดี”

ภาพรวมของนโยบายและแนวปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการ

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดกรอบการกำกับดูแลกิจการที่ดี กลยุทธ์และนโยบายที่สำคัญ ดูแลให้บริษัทฯ มีกลไกในการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล รวมทั้งติดตามดูแลให้บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจอย่างเป็นธรรม โปร่งใส รับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสียภายใต้หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยสร้างความเชื่อมั่นและคุณค่าให้บริษัทฯ อย่างยั่งยืน พร้อมทั้งจัดให้มีระบบการตรวจสอบ ติดตาม ประเมินผล และทบทวน เพื่อให้ทุกคนในองค์กรยึดถือและปฏิบัติตามนโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีอย่างครบถ้วนและยั่งยืน ดังนั้นเพื่อสนับสนุนและเสริมสร้างให้คณะกรรมการบริษัทสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล บริษัทฯ จึงได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัทครอบคลุมเรื่องต่างๆ ดังต่อไปนี้

องค์ประกอบคณะกรรมการบริษัท

1. ให้มีคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เพื่อดำเนินกิจการของบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการอย่างน้อย 5 คน โดยกรรมการไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจะต้องมีถิ่นที่อยู่ในประเทศไทย
2. กำหนดให้มีกรรมการอิสระในจำนวนที่เหมาะสมกับการกำกับดูแลกิจการคือ ไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 ของจำนวนกรรมการทั้งคณะ แต่ต้องไม่น้อยกว่า 3 คน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง
3. ไม่จำกัดเพศ เชื้อชาติ สัญชาติ สีผิว ชาติพันธุ์ หรือศาสนา

4. ประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหารและไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหารเพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและความชัดเจนในด้านความรับผิดชอบระหว่างการกำหนดนโยบายการกำกับดูแลและการบริหารประจำ รวมทั้งสามารถสอบทานการบริหารงานได้อย่างเป็นอิสระ
5. โครงสร้างของคณะกรรมการบริษัทควรมีความหลากหลาย โดยคณะกรรมการบริษัทจะประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน สอดคล้องกับกลยุทธ์และลักษณะธุรกิจของบริษัทฯ และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัทฯ โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ตลอดจนกรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทฯ ได้
2. กรรมการต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด
3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทฯ ไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง
4. กรรมการไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ
5. กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติกรรมการอิสระ

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย
2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
3. ไม่เป็นบุคคลที่มีความสัมพันธ์ทางสายโลหิต หรือโดยการจดทะเบียนตามกฎหมาย ในลักษณะที่เป็น บิดามารดา คู่สมรส พี่น้อง และบุตร รวมทั้งคู่สมรสของบุตร ของกรรมการรายอื่น ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุม หรือบุคคลที่จะได้รับการเสนอให้เป็นกรรมการ ผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงาน สอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
6. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ให้บริการทางวิชาชีพใดๆ ซึ่งรวมถึงการให้บริการเป็นที่ปรึกษากฎหมายหรือที่ปรึกษาทางการเงิน ซึ่งได้รับค่าบริการเกินกว่าสองล้านบาทต่อปีจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของผู้ให้บริการทางวิชาชีพนั้นด้วย เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี
7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่
8. ไม่ประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย หรือไม่เป็นหุ้นส่วนที่มีนัยในห้างหุ้นส่วน หรือเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่รับเงินเดือนประจำ หรือถือหุ้นเกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทอื่นซึ่งประกอบกิจการที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันที่มีนัยกับกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือบริษัทย่อย
9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติและข้อมูลการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัททุกท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “เกี่ยวกับเอเชียเอวิเอชั่น” และหัวข้อย่อย ”คณะกรรมการบริษัทของ AAV” ตลอดจนแจ้งต่อตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงาน ก.ล.ต. ทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการบริษัท

การสรรหาและแต่งตั้งกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยจะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะทำหน้าที่พิจารณาสรรหาบุคคลที่มีความเหมาะสมที่จะมาดำรงตำแหน่งกรรมการแทนกรรมการที่ครบกำหนดออกตามวาระหรือในกรณีอื่นๆ รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่ง โดยคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะเสนอรายชื่อผู้ที่ได้รับการคัดเลือก พร้อมทั้งประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจให้แก่คณะกรรมการบริษัทพิจารณาก่อนเสนอรายชื่อต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อพิจารณาอนุมัติแต่งตั้งหรือให้คณะกรรมการบริษัทแต่งตั้งในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระ ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาจะพิจารณาถึง ความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์การทำงาน และภาพรวมของโครงสร้างคณะกรรมการบริษัทว่าทักษะของกรรมการทางด้านใดที่ยังขาดอยู่ โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบการพิจารณาเพื่อกำหนดตัวบุคคลที่มีความเหมาะสมทั้งด้านประสบการณ์ ความรู้ ความสามารถที่จะเป็นประโยชน์ต่อบริษัทฯ เข้ามาเป็นกรรมการโดยให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งกรรมการของบริษัทจะต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎหมายอื่น และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ในการระบุผู้เข้าคัดเลือกมาดำรงตำแหน่งกรรมการ คณะกรรมการสรรหาอาจจะใช้แหล่งการสรรหา ได้แก่ กรรมการของบริษัทเป็นผู้แนะนำ บริษัทที่ปรึกษาภายนอก เป็นต้น

ในกรณีที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการโดยใช้เสียงข้างมากตามหลักเกณฑ์และวิธีการดังต่อไปนี้

1) ผู้ถือหุ้นคนหนึ่งมีคะแนนเสียงเท่ากับหนึ่ง (1) หุ้นต่อหนึ่ง (1) เสียง
2) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนจะใช้คะแนนเสียงที่มีอยู่ทั้งหมดตาม 1) เลือกตั้งบุคคลเดียวหรือหลายคนเป็นกรรมการก็ได้ ในกรณีที่เลือกตั้งบุคคลหลายคนเป็นกรรมการ จะแบ่งคะแนนเสียงให้แก่ผู้ใดมากน้อยเพียงใดไม่ได้

3) บุคคลที่ได้รับคะแนนเสียงสูงสุดตามลำดับลงมาเป็นผู้ได้รับเลือกตั้งเป็นกรรมการเท่าจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ในกรณีที่บุคคลซึ่งได้รับการเลือกตั้งในลำดับถัดลงมามีคะแนนเสียงเท่ากันเกินจำนวนกรรมการที่จะพึงมีหรือจะพึงเลือกตั้งในครั้งนั้น ให้ประธานที่ประชุมเป็นผู้ออกเสียงชี้ขาด

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

1. กรรมการบริษัทมีวาระการดำรงตำแหน่งตามข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่กำหนดไว้ว่าในการประชุมผู้ถือหุ้นสามัญประจำปีทุกครั้ง ให้กรรมการออกจากตำแหน่งจำนวนหนึ่งในสาม (1/3) เป็นอัตรา ถ้าจำนวนกรรมการจะแบ่งออกให้ตรงเป็นสามส่วนไม่ได้ ก็ให้ออกโดยจำนวนใกล้ที่สุดกับส่วนหนึ่งในสาม (1/3) กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง
2. กรรมการคนใดจะลาออกจากตำแหน่งให้ยื่นใบลาออกต่อบริษัทโดยการลาออกนั้นจะมีผลนับแต่วันที่ใบลาออกไปถึงบริษัท
3. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นอาจลงมติให้กรรมการคนใดออกจากตำแหน่งก่อนถึงคราวออกตามวาระได้ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ของจำนวนผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียง และมีหุ้นนับรวมกันได้ไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและมีสิทธิออกเสียง
4. ในกรณีที่ตำแหน่งกรรมการว่างลงเพราะเหตุอื่นนอกจากถึงคราวออกตามวาระให้คณะกรรมการบริษัทเลือกบุคคลซึ่งมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์เข้าเป็นกรรมการแทนในการประชุมคณะกรรมการบริษัทคราวถัดไป เว้นแต่วาระของกรรมการผู้นั้นจะเหลือน้อยกว่าสองเดือน โดยบุคคลซึ่งเข้าเป็นกรรมการแทนดังกล่าวจะอยู่ในตำแหน่งกรรมการได้เพียงเท่าวาระที่ยังเหลืออยู่ของกรรมการที่ตนเข้ามาแทน

สำหรับผู้ที่ได้ดำรงตำแหน่งกรรมการอิสระมาแล้วเป็นระยะเวลา 9 ปี หรือ 3 วาระติดต่อกัน คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจะทบทวนความเป็นอิสระที่แท้จริงของกรรมการอิสระผู้นั้นเป็นประจำทุกปี

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

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

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการดำเนินงานในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบเพื่อความก้าวหน้าและการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

โดยคณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแลให้คณะผู้บริหาร บริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการบริษัทในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้

1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการแต่ละคนให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

นอกจากนี้บริษัทฯ ได้กำหนดขอบเขต อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท ประธานกรรมการบริหาร และประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างชัดเจน ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท” “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร” และ “ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร”

การประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ รวมทั้งเพื่อพิจารณาทบทวนผลงาน ปัญหา และอุปสรรคต่างๆ ที่เกิดขึ้นในรอบปีที่ผ่านมา และเป็นโอกาสที่จะพิจารณาเรื่องการอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ อีกทั้งช่วยปรับปรุงความสัมพันธ์ระหว่างคณะกรรมการบริษัทและผู้บริหาร โดยผลการประเมินการปฏิบัติงานประจำปีของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยจะนำเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่อให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงประสิทธิภาพและพัฒนาการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้และเพื่อกำหนดบรรทัดฐานที่จะใช้เปรียบเทียบกับผลปฏิบัติงานอย่างมีหลักเกณฑ์และเปิดเผยในรายงานประจำปี

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ
2) จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัท จดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น
3) จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนและหลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนสำหรับกรรมการแต่ละตำแหน่ง

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ได้มีมติอนุมัติหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนกรรมการบริษัทไว้ดังนี้

ในการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการให้คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนพิจารณาค่าตอบแทนตามแนวทางดังต่อไปนี้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการ

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองถึงประเภทค่าตอบแทน วิธีการจ่ายค่าตอบแทน และจำนวนค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้แก่ กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย และจะนำเข้าเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปีเพื่อขออนุมัติเป็นประจำทุกปี

โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2564 มีมติอนุมัติค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน และได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้กรรมการบริษัทได้รับเบี้ยประชุมคนละ 80,000 บาทเท่านั้น โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท และเบี้ยประชุมครั้งละ 100,000 บาท หากในเดือนใดมีการประชุมมากกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุม 100,000 บาทเท่านั้น
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) คณะกรรมการตรวจสอบให้ได้รับค่าตอบแทนท่านละ 80,000 บาทต่อเดือน เป็นประจำทุกเดือน โดยให้ประธานกรรมการตรวจสอบได้รับค่าตอบแทนรายเดือน 100,000 บาท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัทฯ ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการอนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้ง คงให้ได้รับเบี้ยประชุมคนละ 40,000 บาทเท่านั้น
- ให้คณะกรรมการบริษัทได้รับเงินรางวัลประจำปี (Bonus) โดยคำนวณจากอัตราร้อยละ 0.5 ของเงินปันผลจ่ายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเป็นไปตามที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

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

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

ค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2564 มีมติอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยดังนี้

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

- ให้กรรมการบริษัทได้รับค่าเบี้ยประชุมท่านละ 80,000 บาทต่อครั้ง โดยให้ประธานกรรมการได้รับค่าเบี้ยประชุม 100,000 บาทต่อครั้ง
- ค่าตอบแทนกรรมการตรวจสอบ (นอกเหนือจากค่าตอบแทนกรรมการ) ให้ได้รับค่าเบี้ยประชุมเท่ากับค่าเบี้ยประชุมของกรรมการบริษัท
- ในกรณีกรรมการบริษัทได้รับแต่งตั้งจากคณะกรรมการบริษัทหรือประธานกรรมการให้เป็นกรรมการ อนุกรรมการ หรือคณะทำงานชุดต่างๆ ของบริษัท ให้กรรมการบริษัทที่ได้รับการแต่งตั้งดังกล่าวได้รับค่าตอบแทนเพิ่มเป็นเบี้ยประชุม ท่านละ 40,000 บาทต่อครั้ง หากในเดือนใด กรรมการ อนุกรรมการ และคณะทำงานชุดใดมีการประชุมเกินกว่า 1 ครั้งคงให้ได้รับเบี้ยประชุมท่านละ 40,000 บาทเท่านั้น

ทั้งนี้ กรรมการที่เป็นผู้บริหารไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในฐานะกรรมการหรือกรรมการชุดย่อย

อย่างไรก็ตามเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายช่วยลดค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ และบริษัทย่อย อันเนื่องมาจากสถานการณ์ในปัจจุบัน กรรมการที่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนดังกล่าวได้ขอสมัครใจที่จะลดค่าตอบแทนในอัตราเดียวกับนโยบายที่ใช้กับผู้บริหารระดับสูง

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหาร

การกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ โดยโครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูงจะประกอบไปด้วย ค่าตอบแทนคงที่ ได้แก่ เงินเดือน ค่าน้ำมัน ค่าโทรศัพท์ ค่ารถยนต์ และค่าตอบแทนแปรผัน ได้แก่ โบนัส ซึ่งขึ้นอยู่กับผลประกอบการของบริษัทย่อย ทั้งนี้ บริษัทย่อยจะมีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูงเป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัท

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

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

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่ง หากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่ง และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

การกำกับดูแลบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยบริษัทฯ มีกลไกในการกำกับดูแลที่สามารถควบคุมดูแลการจัดการและรับผิดชอบการดำเนินงานของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน เพื่อดูแลรักษาประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทฯ ดังนี้

1. คัดเลือกบุคคลเป็นตัวแทนของบริษัทฯ ซึ่งได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท เข้าไปเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ตามสัดส่วนของการถือหุ้น ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ
2. กำกับดูแลโดยผ่านกรรมการตัวแทนและผู้บริหาร และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทฯ และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัทและกฎหมายของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน
3. พิจารณาเรื่องที่มีความสำคัญ เช่น กลยุทธ์ แผนธุรกิจ การเพิ่มทุนหรือลดทุน รวมทั้งนโยบายที่สำคัญต่างๆ เป็นต้น
4. ติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป
5. ส่งเสริมให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน นำหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีมาปฏิบัติ
6. ดูแลให้บริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน ปฏิบัติตามกฎ ระเบียบ ที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป
7. ดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายใน เพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

นโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวกับผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสีย

การส่งเสริมการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัทฯ การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้น เพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัทฯ เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับ และหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัทเกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทฯ เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้
- บริษัทฯ จัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอากรแสตมป์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทฯ จะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019

(COVID-19) บริษัทฯ ได้ตระหนักและห่วงใยต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ถือหุ้น บริษัทฯ จึงได้ดำเนินการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยได้ปฏิบัติตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และกฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ
- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทฯ จะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ
- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานกรรมการล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัทฯ
- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุม เพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทฯ จะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง
- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วัน หลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ
- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ
- บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน

1) ให้ความรู้แก่กรรมการและผู้บริหาร เกี่ยวกับหน้าที่ในการรายงานการถือครองหลักทรัพย์ของตน คู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตาม มาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) รวมทั้งการรายงานการได้มาหรือจำหน่ายหลักทรัพย์ของตน คู่สมรส และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 246 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 298 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม)
2) ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.
3) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมง ภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว

ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4) ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายใน ที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

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

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

การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญต่อการเปิดเผยข้อมูลที่มีความถูกต้อง ครบถ้วน โปร่งใส ตรงเวลา และได้มาตรฐานตามเกณฑ์ที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือสำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด ทั้งรายงานทางการเงินและข้อมูลทั่วไป ตลอดจนข้อมูลอื่นๆ ที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์และมีผลต่อการตัดสินใจของผู้ลงทุนและผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ทั้งหมดได้รับทราบข้อมูลอย่างเท่าเทียมกัน โดยบริษัทฯ จะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทางตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com

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

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้องครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัทฯ นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมการบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัทฯ
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้องครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี

4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยรวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง
5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุม โดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และให้เปิดเผยสรุปรายงานการ ซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทฯ ให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700
โทรสาร 02 562 5705
Email: taa_investorrelations@airasia.com
Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย ผ่านระบบ IR Booking เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือนักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2563 - 2564 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2563 (จำนวนครั้ง)	ปี 2564 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	4[1]	3[1]
การพบนักลงทุนในประเทศ	2[1]	2[1]
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	66	79
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	2	1

หมายเหตุ: [1] กิจกรรมดังกล่าวจัดในรูปแบบประชุมเสมือนจริง

นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน (Compliance) เพื่อดูแลในด้านการเปิดเผยข้อมูลผ่านช่องทางต่างๆ เช่น เว็บไซต์บริษัทฯ เว็บไซต์ตลาดหลักทรัพย์ รายงานประจำปี เป็นต้น โดยสารสนเทศดังกล่าวต้องมีความถูกต้อง เพียงพอ ทันเวลา และครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนมีความเชื่อมั่นในการดำเนินธุรกิจอย่างโปร่งใสของบริษัทฯ

ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย (GRI 120-17)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง พร้อมริเริ่มสินค้าและบริการใหม่ๆ ที่หลากหลาย ตอบสนองไลฟ์สไตล์ของทุกคน
- รับฟังความคิดเห็นของลูกค้า ผ่านการสำรวจความพึงพอใจ รวมทั้งมีช่องทางรับแจ้งปัญหาหรือข้อร้องเรียนผ่านทาง Live Chat (AVA) ได้ตลอด 24 ชั่วโมง
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2564 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

คู่ค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า ดังนั้นการดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทฯ และบริษัทย่อย หรือขัดต่อกฎหมายใดๆ ไม่มีการเรียกรับ หรือยอมรับทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดที่ไม่สุจริตในการค้ากับคู่ค้า มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า รวมทั้งปฏิบัติตามสัญญาหรือเงื่อนไขต่างๆ ที่ตกลงกันไว้อย่างเคร่งครัด นอกจากนี้ การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม โปร่งใส ตรวจสอบได้ โดยยึดถือปฏิบัติตามระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดซื้อจัดจ้างและกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติไว้อย่างชัดเจน

เจ้าหนี้

บริษัทฯ และบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

คู่แข่งทางการค้า

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่นหรือคู่แข่งทางการค้า

สังคมส่วนรวม

บริษัทฯ และบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ที่เติบโตและให้บริการคนไทยมายาวนาน จึงตระหนักและมีจิตสำนึกในการตอบแทนและช่วยเหลือสังคม พร้อมสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของท้องถิ่นที่บริษัทดำเนินธุรกิจ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2564 ปรากฏใน “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทนจะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายการจ้างงาน

- บจ. ไทยแอร์เอเชีย สรรหาและคัดเลือกพนักงานโดยคำนึงถึงอัตรากำลังคนให้เหมาะสมกับขนาดและโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้พัฒนากระบวนการสรรหาคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ และศักยภาพที่เหมาะสมกับตำแหน่งงานและสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัท ตลอดจนวัตถุประสงค์ แผนการพัฒนาและสืบทอดงาน โดยปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันกับบุคคลทุก เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศสัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือกลุ่มคนผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ
- กระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานจะต้องมีความเสมอภาค และเป็นธรรม มีการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถอย่างโปร่งใส
- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทนสิทธิประโยชน์และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์
- การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด สวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุด ร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 8 แต้มต่อปี
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลดร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต
- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

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

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงานหลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดไปจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร ได้แก่

- กิจกรรมเพื่อสังคม อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบริจาคโลหิตที่มีต่อสังคม ทางบริษัทจึงมีนโยบายจัดกิจกรรมการบริจาคโลหิตทุก 3 เดือน ร่วมกับสภากาชาดไทย เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานภายในองค์กรสามารถบริจาคโลหิตได้อย่างสะดวกสบาย และเพื่อเป็นกุศโลบายเพื่อให้พนักงานทุกคนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ทางบริษัทได้ริเริ่มกิจกรรมการบริจาคโลหิตดังกล่าวมาตั้งแต่เดือนสิงหาคมปี 2561 แต่เนื่องด้วยในปี 2564 เพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทจึงเปลี่ยนนโยบายเป็นการประชาสัมพันธ์เพื่อให้พนักงานเดินทางไปบริจาคโลหิตตามสถานที่ที่สภากาชาดไทยเปิดให้บริการ นอกจากนี้พนักงานแอร์เอเชียยังเข้าร่วมเป็น

อาสาสมัครตามจุดให้บริการฉีดวัคซีนป้องกัน COVID-19 ณ รอยัล พารากอน ฮอลล์ ศูนย์ฉีดวัคซีนสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ฉีดวัคซีนสนามบินดอนเมือง

- กิจกรรมครบรอบวันก่อตั้งบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ
- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพกายของพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน และกลุ่มกอล์ฟ เป็นต้น และเพื่อให้เป็นไปตามปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน COVID-19 ทางบริษัทได้เน้นการออกกำลังกายในสนามโล่งแจ้งเช่น การวิ่ง ปั่นจักรยาน กระโดดเชือก เต้นแอโรบิก เป็นต้น
- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของพนักงาน ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญของสุขภาวะทางจิตใจของพนักงาน จึงได้มีการสนับสนุนให้พนักงานใช้บริการปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตที่ทางบริษัทริเริ่มให้ ภายใต้ชื่อ 'Allstars Peer Support' รวมไปถึงจัดกิจกรรมต่างๆ Allstars First คือ การบริจาคที่จัดขึ้นโดยพนักงานเพื่อพนักงาน โครงการนี้ เริ่มนำร่องในเดือนสิงหาคม 2564 เพื่อช่วยเหลือแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในครอบครัวของพนักงาน ทีมงาน Allstars First ได้ช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานไปแล้วกว่า 51 ครอบครัว โดยความร่วมมือจากพนักงานทุกระดับสายงานที่ทำการเชื่อมต่อและให้บริจาคเข้ามา
- กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์ทางช่องทางออนไลน์ ในช่วงที่พนักงานบางหน่วยงานจำเป็นปฏิบัติงานจากบ้านเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทมีการจัดกิจกรรมผ่านทางช่องทางออนไลน์จำนวนหลายกิจกรรมด้วยกัน เช่น CEO Town Hall Live on Workplace เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทให้พนักงานได้รับทราบ กิจกรรมสอนภาษาที่สาม Learn Thai with Funthai เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทางด้านภาษา Finwell tips เพื่อสร้างเสริมทักษะทางการเงิน กิจกรรมโยคะผ่านทาง Zoom Meeting และ Google Meet เป็นต้น
- กิจกรรมงานขอบคุณพนักงานประจำปี 2564 เป็นโอกาสที่ดีที่ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์พูดคุยกันในแต่ละฝ่าย และเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปีและเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทฯ ได้จัดให้มีการรับประทานอาหารกลางวันแบบเว้นระยะห่างทางสังคมให้กับพนักงานโดยอุดหนุนร้านค้าของพนักงานที่บริษัทได้สนับสนุนเงินให้พนักงานนำสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่มของพนักงานหรือครอบครัวพนักงานมาให้บริการในงาน
- แอร์เอเชียมีโครงการ 2nd Job Opportunity เพื่อพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานจากสิ่งที่พนักงานทำได้ดีหรือที่ถนัด เพื่อเพิ่มโอกาสให้พนักงานมีช่องทางเพิ่มรายได้เสริมโดยไม่กระทบกับงานประจำและไม่ขัดแย้งผลประโยชน์บริษัท ปัจจุบันมีมากกว่า 17 บริษัทที่เข้ามาร่วมในโครงการ

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถและมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการแข่งขัน ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักว่าการสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับปฏิบัติงาน การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับต้นและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

การจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

นักบิน

นักเรียนการบินทุกคนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลงทะเบียนเข้าฝึกอบรมใน บมจ. บางกอกเอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ("BAC") ซึ่งเป็นการเข้าฝึกอบรมในประเทศ โดย BAC มีอุปกรณ์ฝึกอบรมที่ทันสมัย และได้รับใบรับรองจากสำนักงานบริการการบินแห่งชาติ (FAA) ข้อกำหนดการบินร่วมกัน (JAR) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) รวมทั้งมีหลักสูตรที่ได้มาตรฐาน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มิได้เลือกปฏิบัติในการสรรหานักเรียนการบิน ทั้งนี้ พนักงานจากหลายแผนกสามารถสอบเข้าคัดเลือกในหลักสูตรนี้ได้ ทั้งนี้ นักเรียนการบินมักจะจบการศึกษาหลังจากฝึกอบรมนาน 1 ปี หลังจากนั้นนักเรียนเหล่านี้ต้องฝึกฝนด้วยระบบจำลองการบิน (Simulator) เพื่อขับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความช่วยเหลือนักเรียนการบินในการให้เงินสนับสนุนค่าฝึกอบรม โดยมีข้อผูกมัดตามสัญญาเพื่อแลกกับการที่นักเรียนต้องให้คำมั่นว่าจะทำงานกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นระยะเวลา 10 ปี

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

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

ลูกเรือ

โครงการฝึกอบรมลูกเรือระยะเวลาประมาณ 60 วัน (รวมวันหยุด) จัดขึ้นที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ และที่ศูนย์ฝึก เอเชีย เอวิเอชั่น อะคาเดมี่ ในกรุงเทพฯ การฝึกอบรมทั้งหมดดำเนินการโดยผู้ฝึกสอนที่ได้รับใบอนุญาตจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ/หรือ ได้รับการรับรองจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีทั้งหลักสูตรภาคบังคับตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และหลักสูตรเพิ่มเติมต่างๆ เช่น การประกาศต่อสาธารณะ การดูแลบุคลิกภาพและการดูแลผู้โดยสาร การขายสินค้าบนอากาศยาน และทักษะด้านการขาย

อนึ่ง การฝึกอบรมลูกเรือจะใช้ภาษาอังกฤษในการเรียนการสอนเท่านั้น และจะต้องฝึกอบรมเพื่อทบทวนความรู้ความสามารถ ตามวงรอบที่ได้กำหนดไว้ตามข้อบังคับของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อรักษามาตรฐานความรู้ความสามารถ ในการปฏิบัติการบิน

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Safety Emergency Procedures
- First Aid and In-flight Medical Events
- Safety Management System
- Crew Resource Management
- Dangerous Goods Regulations
- Aviation Security

พนักงานภาคพื้นดิน

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

นอกจากนี้ บุคลากรประจำภาคพื้นดินยังผ่านการฝึกอบรมด้านการให้บริการในลานจอด (Ramp Training) เป็นระยะเวลา 2-3 สัปดาห์ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการขับยานพาหนะบนลานจอด การบรรทุกของขึ้นอากาศยานและการขนถ่ายของออกจากอากาศยาน การให้สัญญาณรับส่งอากาศยาน การลากจูงอากาศยาน ความปลอดภัยของลานจอด และวิธีการปฏิบัติในกรณีฉุกเฉิน นอกจากนี้ พนักงานใหม่ยังต้องเรียนรู้เกี่ยวกับข้อบังคับด้านการบินพลเรือน แผนผังของอากาศยาน และข้อบังคับว่าด้วยการเคลื่อนย้ายของยานพาหนะภายในท่าอากาศยาน นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรทักษะการเป็นหัวหน้างานมืออาชีพ (Supervisory Skills for Team Leader)

ให้กับหัวหน้าทีมบริการในลานจอด (Ramp Team Leader) ที่ต้องบริหารพนักงานจำนวนมาก เพื่อพัฒนาทักษะการบริหารคนและบริหารผลงานอย่างมืออาชีพ

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

วิศวกร

วิศวกรทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับการฝึกอบรมที่ CAE Kuala Lumpur Sdn. Bhd. ในกัวลาลัมเปอร์ หลักสูตรการฝึกอบรมมีระยะเวลา 52 วัน โดยมีการฝึกอบรมภาคปฏิบัติเพิ่มเติมอีก 6 เดือน และการทดสอบภายหลังโดยแผนกควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance Department) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตอบแทนด้วยการให้คำมั่นว่าจะทำงานให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเวลา 3 ปี วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำการอยู่ที่ฐานปฏิบัติการการบินของบริษัทใน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) กรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ) ภูเก็ต เชียงใหม่

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับตำแหน่งงานอื่นๆ

Soft skills training

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

<u>*ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน*</u>

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัยภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายความปลอดภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เราเรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน”
- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety-BBS) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างานทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัย พนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 99 และผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัย ในปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 99.33 ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้
- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า REDEYE ซึ่งพนักงานสามารถรายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม
- กิจกรรมจุลสารด้านความปลอดภัย (Safety Journal) โดยจะสื่อสารสาระ ความรู้ต่างๆ ด้านความปลอดภัยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของพนักงาน
- กิจกรรม Well Done Awards เพื่อมอบใบประกาศนียบัตรด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานที่พบและรายงานสิ่งผิดปกติหรืออันตรายจากการปฏิบัติงาน
- การจัดทำและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี
- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง
- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure (SEP) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี
- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan (ERP) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับพนักงานทุกคนและผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Dangerous Goods Regulations (DGR) สำหรับพนักงานทุกคน
- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Risk Management and Management of Change สำหรับผู้รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน
- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid) สำหรับพนักงานทุกคน
- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิ การตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับและการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2564 อยู่ที่ 4.17 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งลดลงจากปี 2563 ร้อยละ 13.05 ถึงแม้ว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 แต่การดำเนินการต่างๆ ด้านความปลอดภัย ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องเพราะบริษัทถือว่าความปลอดภัยคือหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจ

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2564 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

การปฏิบัติต่อพนักงาน

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัครและสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้
- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน
- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน
- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงานที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ
- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น (GRI 102-17)

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “ช่องทางการร้องเรียน” ซึ่งข้อมูลร้องเรียนและแจ้งเบาะแสจะได้รับการคุ้มครองและเก็บไว้เป็นความลับ โดยกรรมการอิสระหรือกรรมการตรวจสอบจะดำเนินการสั่งการตรวจสอบข้อมูล และหาแนวทางแก้ไข (ถ้ามี) และจะรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทต่อไป

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบกระบวนการทำงาน สายการบังคับบัญชาที่ชัดเจนในแต่ละหน่วยงาน เพื่อให้มีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเหมาะสม รวมทั้งได้กำหนดหลักปฏิบัติสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อป้องกันและต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันทุกรูปแบบ โดยถือเป็นภาระหน้าที่ร่วมกันในการปฏิบัติหน้าที่ และเพื่อให้การตัดสินใจและการดำเนินการทางธุรกิจที่อาจมีความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันได้รับการพิจารณาและปฏิบัติอย่างรอบคอบโดยมีรายละเอียดดังนี้

คำนิยาม

คอร์รัปชัน (Corruption) หมายถึง การติดสินบนไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใดๆ โดยการเสนอให้ สัญญา มอบให้ ให้คำมั่น เรียกร้อง หรือรับซึ่งเงิน ทรัพย์สิน หรือประโยชน์อื่นใดซึ่งไม่เหมาะสมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หน่วยงานของเอกชน หรือผู้มีหน้าที่ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อให้บุคคลดังกล่าวกระทำหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ อันเป็นการให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งธุรกิจ หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียมประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1) คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน
2) คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือและเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ
3) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดของกฎหมาย
4) หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

แนวทางการปฏิบัติ

1) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม
2) เมื่อพนักงานพบเห็นการกระทำที่เข้าข่ายทุจริตคอร์รัปชันที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีหน้าที่ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่รับผิดชอบทราบ และให้ความร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงต่างๆ หากมีข้อสงสัยหรือข้อซักถามให้ปรึกษากับผู้บังคับบัญชา หรือบุคคลที่กำหนดให้ทำหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการติดตามการปฏิบัติตามจรรยาบรรณธุรกิจ ผ่านช่องทางต่างๆ ที่กำหนดไว้
3) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ความเป็นธรรมและคุ้มครองพนักงาน หรือผู้แจ้งเบาะแสในเรื่องทุจริตคอร์รัปชันโดยใช้มาตรการคุ้มครองผู้ร้องเรียน หรือผู้ที่ให้ความร่วมมือในการรายงานการทุจริตคอร์รัปชัน ตามที่กำหนดไว้ใน Whistleblowing Policy
4) ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย
5) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้
6) การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้องตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชัน กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงินหรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจาก ลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

- การให้หรือรับเงินบริจาคหรือเงินสนับสนุนต้องเป็นไปอย่างโปร่งใสและถูกต้องตามกฎหมาย และเป็นไปตามขั้นตอนตามที่ได้กำหนดไว้ โดยมีการสอบทาน การอนุมัติรายการจากผู้มีอำนาจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งมีการติดตามเพื่อให้มั่นใจว่าเงินบริจาค หรือเงินสนับสนุนนำไปใช้ตามวัตถุประสงค์และไม่ถูกนำไปเป็นข้ออ้างในการติดสินบน

การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2564 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยักยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1) เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
2) จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่
3) ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ

จรรยาบรรณธุรกิจ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดำเนินธุรกิจ โดยยึดมั่นในมาตรฐานจริยธรรมสูงสุด ได้แก่ การรักษาความลับของบริษัทฯ และบริษัทย่อย การปฏิบัติงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริต ถูกต้องตามกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ การเคารพสิทธิซึ่งกันและกัน การดูแลทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งคณะกรรมการตลอดจนผู้บริหาร และพนักงาน ทุกคนให้ความสำคัญและมีหน้าที่ต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยกรรมการและพนักงานใหม่ทุกคนจะได้รับคู่มือจรรยาบรรณธุรกิจ รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติตามหลักจรรยาบรรณธุรกิจ

บริษัทฯ ได้เปิดเผย “หลักจริยธรรมธุรกิจฉบับสมบูรณ์” ไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” และหัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเอกสารดาวน์โหลด” และ “จรรยาบรรณธุรกิจ”

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งส่งเสริมให้พนักงานทุกคนมีความเข้าใจหลักการและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณทางธุรกิจและการปฏิบัติตามกฎระเบียบ รวมทั้งแนวทางปฏิบัติตนที่ถูกต้อง วิธีจัดการและรายงานที่พบหรือสงสัยว่ามีเหตุการณ์ซึ่งอาจนำไปสู่การกระทำผิดกฎหมาย กฎระเบียบ หรือนโยบายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยก่อให้เกิดข้อกังขาในความซื่อสัตย์สุจริตของพนักงานเองหรือของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำหลักสูตรการอบรมที่เกี่ยวข้อง เช่น หลักสูตรเกี่ยวกับข้อพึงปฏิบัติของพนักงาน หลักสูตรเกี่ยวกับการป้องกันการทุจริต หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอร์รัปชัน และการให้/รับสินบน โดยหลักสูตรดังกล่าวเป็นหลักสูตรภาคบังคับที่พนักงานทุกคนทุกระดับชั้นจะต้องเข้าร่วมการอบรมและผ่านการทดสอบอยู่เสมอ รวมถึงพนักงานใหม่ที่ต้องเข้าร่วมอบรมและผ่านการทดสอบทุกหลักสูตรภายในระยะเวลาทดลองงาน และจะไม่ได้รับบรรจุเป็นพนักงานประจำหากไม่ผ่านการอบรมและทดสอบในหลักสูตรดังต่อไปนี้

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

บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าว ต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

การเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญของนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการในปี 2564

ในปีที่ผ่านมาบริษัทได้มีการทบทวนหลักปฏิบัติการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยดำเนินการปรับปรุงนโยบาย แนวปฏิบัติ และระบบการกำกับดูแลกิจการอย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล รวมถึงติดตามพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการและแนวปฏิบัติที่ดีทั้งภายในประเทศและระดับสากล เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย สำหรับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2560 (CG Code) บริษัทฯ ได้นำมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบททางธุรกิจเป็นส่วนใหญ่แล้ว โดยหลักปฏิบัติในเรื่องใดที่ยังไม่ได้มีการกำหนดไว้เป็นนโยบายหรือยังไม่ได้นำมาปรับใช้ อันเนื่องมาจากหลักการในเรื่องนั้นยังไม่สอดคล้องกับบริบทและการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในปัจจุบัน คณะกรรมการบริษัทจะทำการพิจารณาและทบทวนเพื่อพัฒนาและติดตามดูแลให้มีการดำเนินการเพื่อให้ครอบคลุมและทันต่อพัฒนาการด้านการกำกับดูแลกิจการที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคตต่อไป ทั้งนี้ พัฒนาการที่สำคัญในปีที่ผ่านมามีดังนี้

- ทบทวนหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ ซึ่งคณะกรรมการบริษัทได้มีมติรับรองในการประชุมเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564
- พิจารณาให้ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในและอนุมัติแบบประเมินผลการควบคุมภายในของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2564
- อนุมัติการแก้ไขปรับปรุงกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ
- รับทราบแผนและกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงสำหรับปี 2564

บัตรเครดิตแอร์เอเชีย ธนาคารกรุงเทพ

บัตรเดียวสำหรับคนชอบบิน แค่ใช้จ่ายในชีวิตประจำวัน ทุก 20 บาท ได้รับ 1 airasia point แบบชิลๆ และเมื่อใช้บัตรและเดินทางที่แอร์เอเชีย รับ airasia point สูงสุด 10 เท่า จากเป็นสมาชิกระดับ Platinum ของ airasia rewards

airasia points

X10

เมื่อใช้จ่ายที่แอร์เอเชีย

*จำนวนคะแนนที่ปรากฏในสื่อโฆษณานี้เป็นเพียงตัวอย่าง คะแนนที่ท่านจะได้รับจริงจะคำนวณจากการใช้จ่ายทุก 20 บาท รับ 1 airasia point และ สูงสุด x10 เมื่อใช้จ่ายที่แอร์เอเชีย

สิทธิพิเศษ

- เช็คอินก่อนใคร
- ขึ้นเครื่องก่อนใคร
- รับกระเป๋าก่อนใคร

ฟรี! ในปีแรก

- ที่นั่ง Hot Seat
- เครื่องดื่มบนเครื่อง
- โหลดกระเป๋า

ใช้ airasia points จ่ายแทนเงิน หรือแลกฟรี

- โรงแรม
- เที่ยวบิน
- ดีลไลฟ์สไตล์

ระยะเวลา : 1 ม.ค. 64 - 31 ธ.ค. 65

เงื่อนไขเป็นไปตามที่ธนาคารและบริษัทฯ กำหนด ทั้งนี้ อาจมีการเปลี่ยนแปลง โดยจะแจ้งให้ทราบล่วงหน้า
โปรดตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมที่ www.bangkokbank.com/creditcard
สมัครบัตรได้ที่ธนาคารกรุงเทพทุกสาขา หรือ www.bangkokbank.com/creditcard

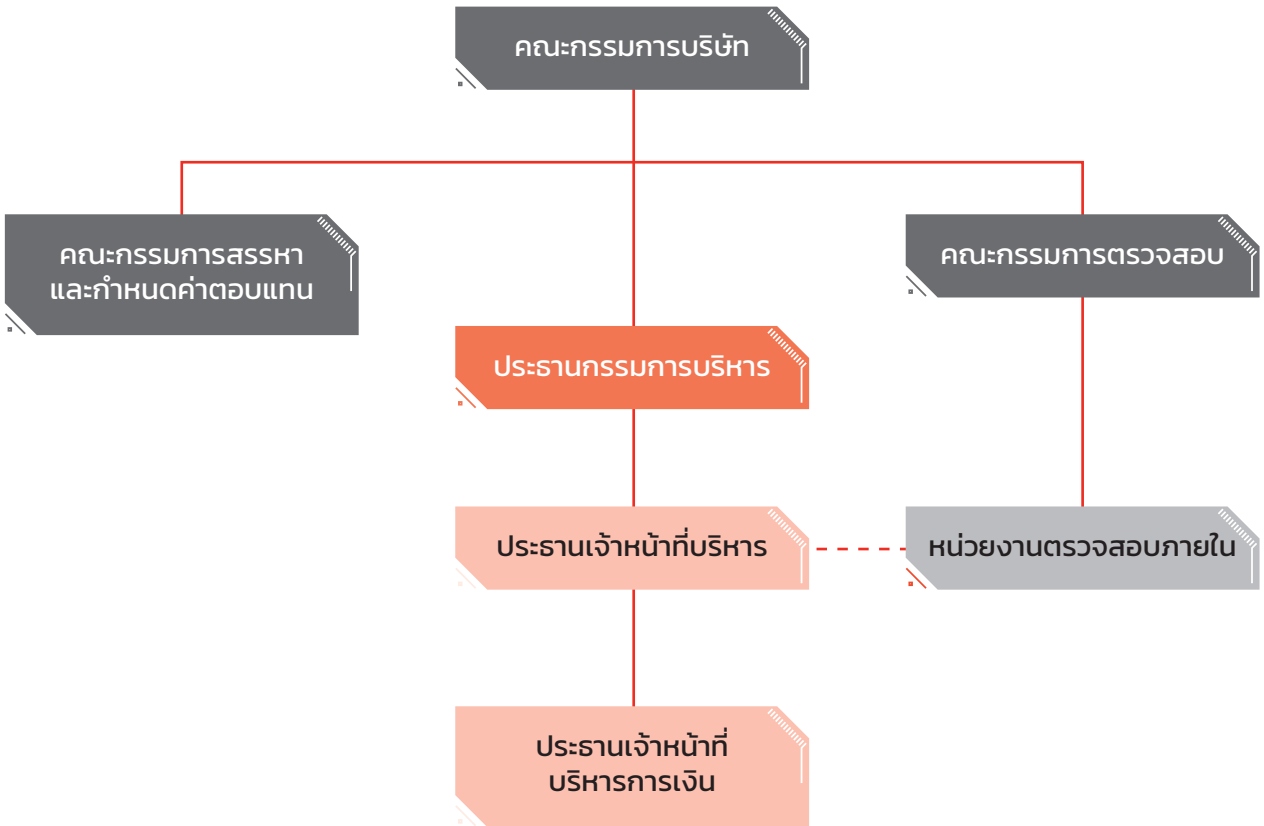
rewards

airasia

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่นๆ

(GRI 102-18)

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนตามกฎบัตรคณะกรรมการบริษัท โดยจะกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้เป็นไปอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้นและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย รวมทั้งก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสังคมและรักษาสิ่งแวดล้อม และเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยต่างๆ อยู่เสมอ โดยยังคงรักษาความสามารถในการแข่งขันเพื่อประโยชน์ระยะยาวแก่ผู้ถือหุ้น

คณะกรรมการบริษัท

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ได้มีมติอนุมัติเพิ่มจำนวนกรรมการอีก 3 ท่าน จากเดิม 9 ท่าน เป็นจำนวน 12 ท่าน และแต่งตั้งกรรมการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และเพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 ท่าน ได้แก่

(1) นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน
(2) นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม และ
(3) นายรอชแมน บิน โอมาร์

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 ท่าน แทนท่านที่ลาออก ได้แก่
(1) นายศิโรตม์ เสตะพันธุ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
(2) นายยุทธพงศ์ มา เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ และ
(3) นายดิเนช นัมบิอาร์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง
โดยการลาออกของกรรมการท่านเดิมทั้ง 3 ท่าน มีผลตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2564

ทั้งนี้ นายศิโรตม์ เสตะพันธุ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ และนายดิเนช นัมบิอาร์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบแทนนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ โดยนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ จะยังคงดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทต่อไป

ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. ดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการ/ กรรมการอิสระ
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

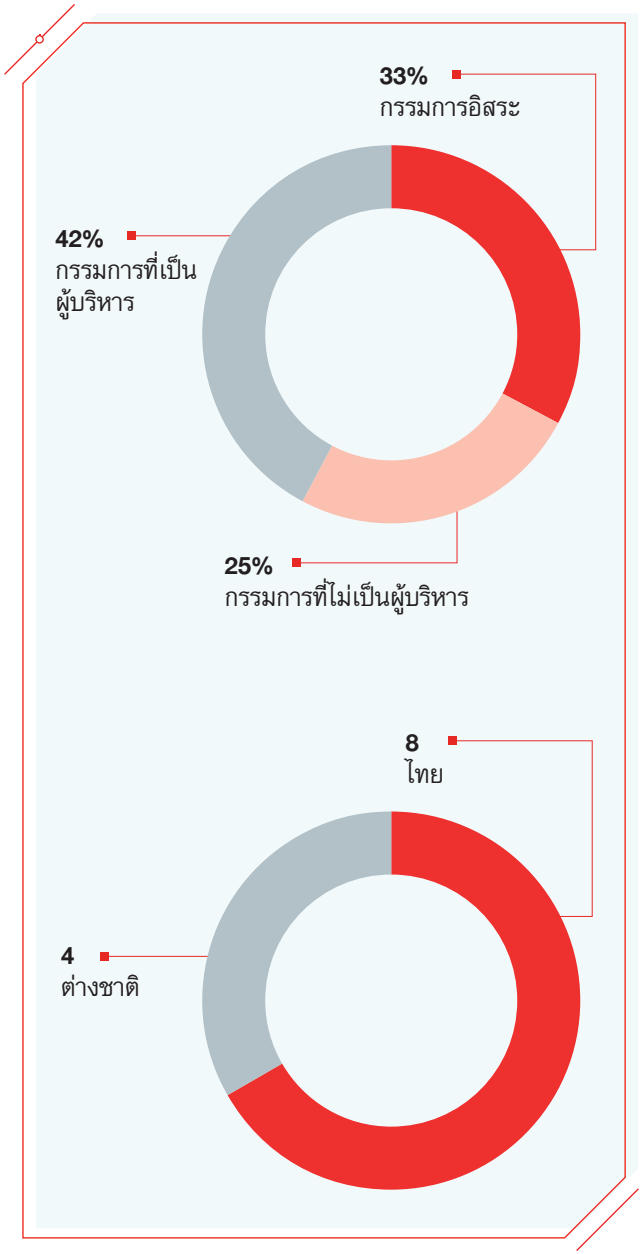
โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ

บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่าน ไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทนบริษัท
“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร หรือ นายทารุมาลิงแกม คานากาลิงแกม หรือนายรอซแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสองคน และประทับตราสำคัญของบริษัท”

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในการสรรหา คัดเลือก และแต่งตั้งบุคคลที่เหมาะสมให้ดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย โดยจัดทำเป็น Board Skill Matrix ซึ่งช่วยทำให้การสรรหากรรมการมีองค์ประกอบตามที่กำหนดและมีความสอดคล้องกับทิศทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งกลยุทธ์ระยะสั้นและระยะยาว รวมทั้งพิจารณาความเหมาะสมของความรู้ประสบการณ์ความสามารถเฉพาะด้านต่างๆ ที่หลากหลายและเป็นประโยชน์ต่อธุรกิจของบริษัทฯ โดยไม่จำกัดหรือแบ่งแยกเพศและเชื้อชาติหรือความแตกต่างใดๆ เพื่อให้องค์ประกอบคณะกรรมการมีความสมบูรณ์และเป็นประโยชน์สูงสุด ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้



การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทมีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการบริษัทมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. ปฏิบัติหน้าที่และกำกับการดูแลบริษัทฯ ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติคณะกรรมการ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความรับผิดชอบ ความระมัดระวัง ความซื่อสัตย์สุจริต และระวังรักษาผลประโยชน์ของบริษัทฯ
2. กำหนดรายละเอียดและให้ความเห็นชอบ วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ ทิศทางของธุรกิจ นโยบาย เป้าหมาย แนวทาง แผนการดำเนินงาน และงบประมาณของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ตามที่ฝ่ายบริหารจัดทำและนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท และกำกับดูแลการบริหารงานและผลการปฏิบัติงานของฝ่ายบริหารหรือบุคคลใดๆ ซึ่งได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายที่คณะกรรมการบริษัทกำหนด
3. ติดตามผลการปฏิบัติหน้าที่อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เป็นไปตามแผนงานและงบประมาณ
4. ดำเนินการให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยนำระบบงานบัญชีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ และจัดให้มีการรายงานทางการเงินและการสอบบัญชีที่เชื่อถือได้ รวมทั้งจัดให้มีระบบควบคุมภายในและระบบการตรวจสอบภายในที่เพียงพอและเหมาะสม
5. สอบทานกระบวนการและนโยบายในการบริหารความเสี่ยง และติดตามผลการปฏิบัติงาน
6. ดูแลไม่ให้เกิดปัญหาความขัดแย้งทางผลประโยชน์ระหว่างผู้มีส่วนได้เสียของบริษัทฯ และบริษัทย่อย

7. พิจารณาอนุมัติและ/หรือให้ความเห็นชอบต่อรายการที่เกี่ยวโยงกันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้เป็นไปตามประกาศข้อกำหนด และแนวทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
8. กำหนดนโยบายการกำกับดูแลกิจการตามหลักธรรมาภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ ที่ประกอบด้วยหลักการและแนวปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ไว้อย่างเหมาะสม โดยมุ่งสร้างสำนึกความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ สร้างความเข้าใจและให้ยึดถือปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดควบคู่ไปกับข้อบังคับและระเบียบของบริษัทฯ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม โดยมีการทบทวนอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
9. แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อย เช่น คณะกรรมการตรวจสอบ หรือคณะกรรมการชุดย่อยอื่นใด เพื่อช่วยเหลือและสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทตามความเหมาะสม
10. จัดให้มีระบบการคัดสรรบุคลากรที่จะเข้ามารับผิดชอบในตำแหน่งบริหารที่สำคัญอย่างเหมาะสม และมีกระบวนการสรรหาที่โปร่งใสเป็นธรรมโดยผู้บริหารระดับสูงของบริษัทฯ ตั้งแต่ระดับผู้อำนวยการฝ่าย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและประธานกรรมการบริหาร จะได้รับการแต่งตั้งโดยใช้มติเสียงข้างมากของคณะกรรมการบริษัท
11. ประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูง
12. แต่งตั้งเลขานุการบริษัท เพื่อช่วยเหลือคณะกรรมการบริษัทในการปฏิบัติงานต่างๆ เพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
13. ขอความเห็นทางวิชาชีพจากองค์กรภายนอก หากมีความจำเป็นเพื่อประกอบการตัดสินใจที่เหมาะสม
14. จัดทำรายงานประจำปี และรับผิดชอบต่อการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินเพื่อแสดงถึงฐานะการเงินและผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมาเพื่อเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น
15. จัดให้มีการประชุมผู้ถือหุ้นเป็นการประชุมสามัญประจำปีภายในสี่เดือนนับแต่วันสิ้นสุดรอบปีบัญชีของบริษัทฯ
16. อนุมัติการลงทุนในการขยายธุรกิจ ตลอดจนการเข้าร่วมทุนกับผู้ประกอบกิจการอื่นๆ

ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท นั้น จะไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้คณะกรรมการบริษัท หรือผู้รับมอบอำนาจจากคณะกรรมการบริษัทสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบาย และหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทฯ อันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคนให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 2 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะ รวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบมีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อ ดังนี้

	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2.	นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ
3.	นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการตรวจสอบ

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงิน โดยมี นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปี นับจากวันที่ได้รับแต่งตั้ง โดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

องค์ประกอบและการแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบอย่างน้อย 3 ท่าน โดยแต่งตั้งจากกรรมการอิสระที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน รวมถึงประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ และต้องมีคุณสมบัติ ดังต่อไปนี้

1. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัทให้ตัดสินใจในการดำเนินกิจการของ 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 คณะกรรมการบริษัทควรจะแต่งตั้งกรรมการตรวจสอบรายใหม่ให้ครบถ้วนในทันทีหรืออย่างช้าภายใน 3 เดือนนับจากวันที่จำนวนสมาชิกไม่ครบถ้วนเพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

1. สอบทานให้มั่นใจว่าบริษัทฯ มีและส่งรายงานทางการเงินที่ถูกต้องแม่นยำ และเพียงพอ
2. สอบทานให้บริษัทฯ มีระบบการควบคุมภายใน (Internal Control) และระบบการตรวจสอบภายใน (Internal Audit) ที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลและพิจารณาความเป็นอิสระของหน่วยงานตรวจสอบภายในตลอดจนให้ความเห็นชอบในการพิจารณาแต่งตั้งโยกย้ายเลิกจ้างหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในและ/หรือ การว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายใน หรือหน่วยงานอื่นใดที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบภายใน
3. สอบทานให้บริษัทฯ ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ อย่างครบถ้วน
4. พิจารณาคัดเลือก รวมทั้งเสนอแต่งตั้งผู้ตรวจสอบบัญชีภายนอกที่มีคุณสมบัติพร้อมค่าสอบบัญชีที่เกี่ยวข้อง โดยกระบวนการพิจารณาควรคำนึงถึงระดับความเป็นอิสระ ความน่าเชื่อถือ ความพร้อมของทรัพยากรบุคคล ตลอดจนประสบการณ์ของผู้ตรวจสอบที่ได้รับมอบหมายให้ตรวจสอบบัญชีของบริษัทฯ นอกจากนี้ ควรมีการประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีรับอนุญาตของบริษัทฯ โดยไม่ต้องมีส่วนร่วมของฝ่ายจัดการอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง
5. พิจารณาทบทวนรายการระหว่างกันที่เสนอทั้งหมดหรือข้อเสนอที่อาจเกี่ยวข้องกับความขัดแย้งทางผลประโยชน์เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายที่บังคับใช้และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่าธุรกรรมดังกล่าวมีความสมเหตุสมผลและเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ

6. จัดทำรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบและเปิดเผยรายงานในรายงานประจำปีของบริษัทฯ โดยรายงานให้ลงนามโดยประธานคณะกรรมการตรวจสอบ และต้องประกอบด้วยข้อมูลและรายละเอียดดังต่อไปนี้ตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยกำหนด
   1) ความเห็นเกี่ยวกับความถูกต้อง ครบถ้วน รวมทั้งความน่าเชื่อถือของรายงานทางการเงินของบริษัทฯ
   2) ความเห็นเกี่ยวกับความเพียงพอของระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ
   3) ความเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ
   4) ความเห็นเกี่ยวกับความเหมาะสมของผู้สอบบัญชี
   5) ความเห็นเกี่ยวกับธุรกรรมที่อาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
   6) จำนวนการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบและการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบแต่ละท่าน
   7) ความเห็นโดยรวมหรือความเห็นที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับจากการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบ
   8) รายการอื่นที่เห็นว่าผู้ถือหุ้นและผู้ลงทุนทั่วไปควรทราบภายใต้ขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท
7. สอบทานการปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านการทุจริตและแนวทางการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการทุจริตและคอร์รัปชั่น
8. ทบทวนประสิทธิผลและประสิทธิภาพของมาตรการบริหารความเสี่ยงที่กำหนดไว้ เช่น ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน การเงิน การปฏิบัติตามกฎระเบียบ สังคม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ ภาษี ไอที และความเสี่ยงจากการทุจริต
9. ดำเนินกิจกรรมอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมายและตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบรวมทั้งจัดทำรายงานการดำเนินกิจกรรมของคณะกรรมการตรวจสอบต่อคณะกรรมการบริษัทอย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง ในการปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการตรวจสอบมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงกับคณะกรรมการบริษัท ในขณะที่คณะกรรมการบริษัทมีหน้าที่รับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างต่อเนื่อง ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงองค์ประกอบหรือหน้าที่ความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ บริษัทจะต้องเปิดเผยและแจ้งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับรายชื่อสมาชิกและขอบเขตความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ ตามรูปแบบและขั้นตอนที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ กำหนดภายในสาม (3) วันทำการ นับแต่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้ผ่านระบบสื่อสารอิเล็กทรอนิกส์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ
10. ในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบหากพบหรือมีข้อสงสัยว่ามีรายการหรือการกระทำดังต่อไปนี้ ซึ่งอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อดำเนินการปรับปรุงแก้ไขภายในเวลาที่เหมาะสมที่คณะกรรมการตรวจสอบกำหนด
    1) รายการที่เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
    2) การทุจริตหรือมีสิ่งผิดปกติหรือมีความบกพร่องที่สำคัญในระบบควบคุมภายใน
    3) การฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทฯ

    หากคณะกรรมการบริษัทหรือผู้บริหารไม่ดำเนินการแก้ไขโดยทันที ให้กรรมการตรวจสอบรายงานการมีอยู่ของรายการหรือการดำเนินการดังกล่าวต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานผลการสอบทานเบื้องต้นต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. และ ตลาดหลักทรัพย์ฯ ตลอดจนผู้สอบบัญชี ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากผู้สอบบัญชีถึงพฤติกรรมที่น่าสงสัยของกรรมการ ผู้จัดการ หรือบุคคลที่รับผิดชอบในการดำเนินกิจการของนิติบุคคล ที่อาจจะเมิดกฎหมายกรรมการตรวจสอบรายใดรายหนึ่งอาจรายงานว่ามีรายการหรือการกระทำตามข้างต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. หรือตลาดหลักทรัพย์ฯ
11. เพื่อให้คณะกรรมการตรวจสอบสามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจดังต่อไปนี้
    1) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการจัดการ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจเชิญผู้บริหาร ผู้บริหาร หัวหน้าแผนกที่เกี่ยวข้องหรือพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย เข้าร่วมการประชุม ให้คำอธิบายและแสดงความคิดเห็น หรือจัดส่งเอกสารตามความจำเป็นและเห็นว่าจำเป็น
    2) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการควบคุมภายใน
       - อนุมัติกฎบัตรการควบคุมภายในที่สอดคล้องกับความรับผิดชอบทางธุรกิจของบริษัทฯ
       - สร้างความเข้าใจระหว่างผู้สอบบัญชี คณะกรรมการบริษัท และสำนักงานตรวจสอบภายในให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน
       - อนุมัติการแต่งตั้ง เลิกจ้าง โยกย้าย เลิกจ้าง และพิจารณาค่าตอบแทนหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายใน
       - รับรองความเป็นอิสระของฝ่ายตรวจสอบภายใน

- ในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้คณะกรรมการตรวจสอบ ฝ่ายตรวจสอบภายในต้องจัดทำแผนการตรวจสอบประจำปีและนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อพิจารณาอนุมัติ การปฏิบัติตามแผนการตรวจสอบประจำปีอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของฝ่ายบริหาร เนื่องจากผลการตรวจสอบบางรายการจำเป็นต้องแก้ไขทันทีตามคำสั่งของผู้บริหาร

3) อำนาจหน้าที่เกี่ยวกับผู้สอบบัญชี
- สอบทานและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี
- เสนอบุคคลเข้าเป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และค่าสอบบัญชีประจำปีต่อคณะกรรมการบริษัท จากนั้นที่ประชุมผู้ถือหุ้นจะอนุมัติและพิจารณาประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้สอบบัญชี เพื่อกำหนดค่าบริการอื่นๆ และงานให้คำปรึกษาที่จัดทำโดยผู้สอบบัญชี
- ปรึกษากับผู้สอบบัญชีในกรณีที่บริษัทฯ ประสบกับสถานการณ์ทุจริตหรือคอร์รัปชั่นที่มีนัยสำคัญ
- หลังจากที่คณะกรรมการตรวจสอบได้รับกรณีที่ผู้สอบบัญชีสงสัยว่ากรรมการหรือบุคคลใดที่รับผิดชอบในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้กระทำความผิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตนให้คณะกรรมการตรวจสอบรายงานผลเบื้องต้นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. และผู้สอบบัญชีภายในสามสิบ (30) วันนับแต่วันที่ผู้สอบบัญชีแจ้งต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบไม่ดำเนินการหลังจากได้รับรายงานจากผู้สอบบัญชีแล้ว ให้ผู้สอบบัญชีแจ้งสำนักงาน ก.ล.ต.

12. อำนาจหน้าที่อื่นๆ

คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจตรวจสอบผู้ที่เกี่ยวข้องและเรื่องต่างๆ ภายใต้ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ คณะกรรมการตรวจสอบมีอำนาจในการหาที่ปรึกษาภายนอกหรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะทางเพื่อให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

ทั้งนี้ ให้คณะกรรมการตรวจสอบขึ้นตรงต่อคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการจำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

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

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

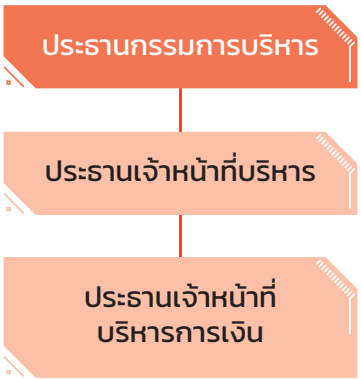
1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการบริษัทให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาและ/หรือเสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง
4. เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอรายชื่อบุคคลเข้ารับการสรรหาเป็นกรรมการบริษัท โดยมีกำหนดระยะเวลาอย่างเพียงพอก่อนการประชุมผู้ถือหุ้น
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัทฯ
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณากลั่นกรอง และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทางการดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวมโดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบดูแล การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท

ผู้บริหารของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการหรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 รายชื่อผู้บริหารของบริษัทฯ มีดังต่อไปนี้

	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3.	นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจของบริษัทฯ ในภาพรวม รวมทั้งกำหนดและให้ความเห็นแผนการบริหารงาน และเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ร่วมกับคณะผู้บริหาร เพื่อให้สอดคล้องและสนับสนุนต่อสภาพเศรษฐกิจและการแข่งขัน โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
2. ติดตามการปฏิบัติงานด้านนโยบาย ทิศทาง กลยุทธ์ แผนงานต่างๆ และแนวทางบริหารงานหลักให้เป็นไปตามที่วางเป้าหมายไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
3. พิจารณาแผนการลงทุนและประเมินโอกาสในธุรกิจและโครงการลงทุนใหม่ๆ โดยนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติ
4. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร นั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือ

มอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

1. รับผิดชอบ ดูแล บริหาร การดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัทฯ รวมถึงการกำกับดูแลการดำเนินงานโดยรวม เพื่อให้เป็นไปตามนโยบาย กลยุทธ์ทางธุรกิจ เป้าหมายและแผนการดำเนินงาน เป้าหมายทางการเงิน และงบประมาณของบริษัทฯ ที่ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท และ/หรือมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น
2. จัดทำแผนธุรกิจ และกำหนดอำนาจการบริหารงาน ตลอดจนจัดทำงบประมาณที่ใช้ในการประกอบธุรกิจและงบประมาณรายจ่ายประจำปี เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อขออนุมัติและมีหน้าที่รายงานความก้าวหน้าตามแผนงานและงบประมาณที่ได้รับอนุมัติดังกล่าวต่อคณะกรรมการบริษัท
3. กำหนดโครงสร้างองค์กร วิธีการบริหาร รวมถึงการคัดเลือก การฝึกอบรม การว่าจ้าง และการเลิกจ้างพนักงาน และกำหนดอัตราค่าจ้าง เงินเดือน ค่าตอบแทน โบนัส และสวัสดิการต่างๆ สำหรับพนักงาน
4. ติดตามและรายงานสภาวะ ฐานะของบริษัทฯ เสนอแนะทางเลือกและกลยุทธ์ที่สอดคล้องกับนโยบายและสภาพตลาด
5. ดูแลและควบคุมการปฏิบัติงานด้านต่างๆ ของบริษัทฯ อาทิ การเงิน การบริหารความเสี่ยง การควบคุมภายใน งานด้านปฏิบัติการและงานด้านสนับสนุนต่างๆ และงานทรัพยากร
6. เป็นตัวแทนบริษัทฯ ตลอดจนมีอำนาจมอบหมายในการติดต่อกับหน่วยงานราชการและหน่วยกำกับดูแลอื่นๆ
7. ดูแลติดต่อสื่อสารกับสาธารณชน ผู้ถือหุ้น ลูกค้า และพนักงาน เพื่อเสริมชื่อเสียงและภาพพจน์ที่ดีของบริษัทฯ
8. ดูแลให้มีการกำกับดูแลกิจการที่ดี
9. มีอำนาจในการออก แก้ไข เพิ่มเติม ปรับปรุง ระเบียบ คำสั่ง และข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงานของบริษัทฯ เช่น การบรรจุแต่งตั้ง ถอดถอน และวินัยพนักงานและลูกจ้าง การกำหนดเงินเดือนและเงินอื่นๆ รวมตลอดถึงการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ
10. พิจารณา เจรจาต่อรอง และอนุมัติการเข้าทำนิติกรรมสัญญาและ/หรือการดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและ/หรือการบริหารงานประจำวันของบริษัท ทั้งนี้ ภายใต้วงเงินที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)
11. มีอำนาจ หน้าที่ และความรับผิดชอบใดๆ ตามที่ได้รับมอบหมายหรือตามนโยบายที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการบริษัท

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

นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บริษัทฯ มิได้จ่ายค่าตอบแทนรวมที่เป็นตัวเงินของผู้บริหาร เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้น ดังนั้น นโยบายกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง จะถูกกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก

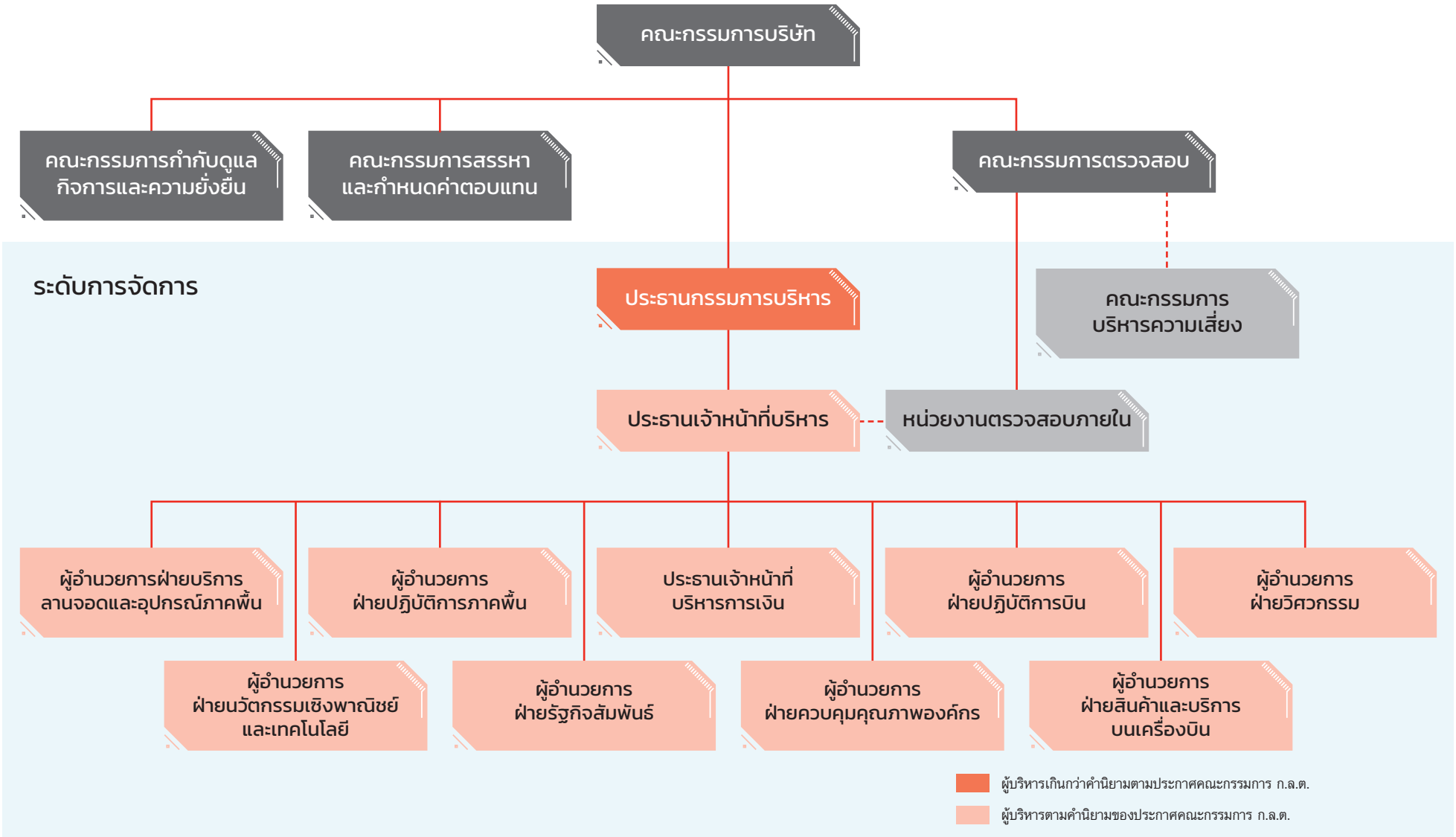
ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

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

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

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

โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564



ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

คณะกรรมการบริษัท

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ได้มีมติอนุมัติเพิ่มจำนวนกรรมการอีก 3 ท่าน จากเดิม 9 ท่าน เป็นจำนวน 12 ท่าน และแต่งตั้งกรรมการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และเพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 ท่าน ได้แก่

(1) นายยุทธพงศ์ มา
(2) นายศิโรตม์ เสตะพันธุ
(3) นายวีรยุทธ โพธารามิก

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 2 ท่าน แทนท่านที่ลาออก ได้แก่

(1) นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายคามารูดิน บิน เมอรานัน
(2) นายดิเนช นัมบิอาร์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนางภัทรา บุศราวงศ์

โดยการลาออกของกรรมการท่านเดิมทั้ง 2 ท่าน มีผลตั้งแต่วันที่ 26 พฤศจิกายน 2564

ทั้งนี้ นายศิโรตม์ เสตะพันธุ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ และนายดิเนช นัมบิอาร์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบแทนนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ โดยนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ จะยังคงดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทต่อไป

ดังนั้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน ที่ได้รับการเสนอชื่อโดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน ซึ่งคิดเป็นหนึ่งในสาม (1/3) หรือร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด และมีกรรมการที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 25 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ
2. นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
3. ดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการอิสระ/ กรรมการตรวจสอบ
4. นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการ/ กรรมการอิสระ
5. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
6. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
7. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
8. นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
9. นายรอซแมน บิน โอมาร์	กรรมการที่เป็นผู้บริหาร
10. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
11. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร
12. นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร

โดยมี นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ เป็นเลขานุการคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

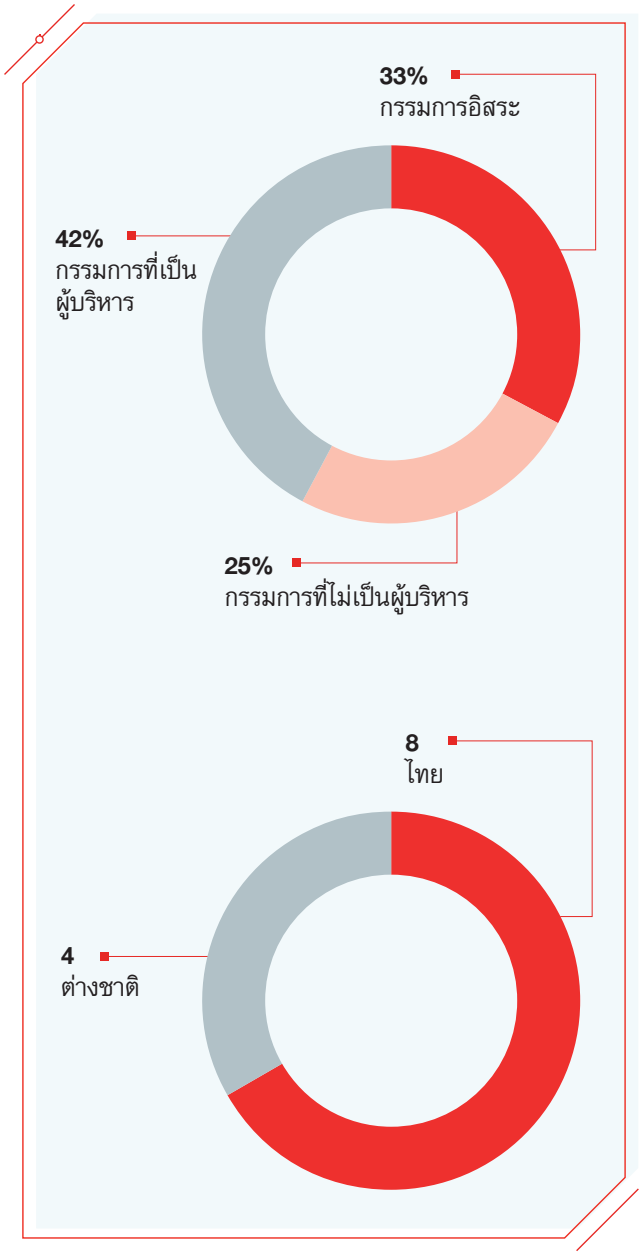
บริษัทได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

กรรมการผู้มีอำนาจลงนามแทน

“นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายสันติสุข คล่องใช้ยา หรือ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร รวมเป็นสองคนและประทับตราสำคัญของบริษัท” หรือ “นายสันติสุข คล่องใช้ยา และนายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร ลงลายมือชื่อร่วมกับ นายทารุมาลิงแกม คานากาลิงแกม หรือ นายรอชแมน บิน โอมาร์ รวมเป็นสามคนและประทับตราสำคัญของบริษัท”

นโยบายความหลากหลายของคณะกรรมการบริษัท

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



การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจนโดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหารและไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริษัท

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจและหน้าที่ในการดำเนินกิจการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้เป็นไปตามกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และระมัดระวังรักษาผลประโยชน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของผู้ถือหุ้น โดยคณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

1. การประกาศจ่ายเงินปันผลหรือการจ่ายเงินอย่างอื่นในลักษณะเดียวกับเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้น
2. การเสนอเพิ่ม และ/หรือ ลด และ/หรือ เปลี่ยนแปลงใดๆ ในทุนจดทะเบียนหรือทุนที่ได้รับอนุญาตของบริษัทหรือการเสนอออกหุ้นกลุ่มใหม่ใดๆ ของบริษัทที่เป็นหุ้นทุน หรือการออกหลักทรัพย์หรือตราสารแปลงสภาพใดๆ โดยบริษัท
3. การเสนอเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขหนังสือบริคณห์สนธิ และ/หรือ ข้อบังคับของบริษัท
4. การอนุมัติ และการเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนแผนธุรกิจและ/หรืองบประมาณ สำหรับรอบปีการเงินใดๆ ของบริษัท
5. การอนุมัติการประกอบการพาณิชย์หรือธุรกรรมใดๆ ทางกฎหมายที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
6. การปรับโครงสร้างของบริษัทหรือการควบหรือรวมบริษัทเข้ากับบริษัท สมาคม ห้างหุ้นส่วนหรือนิติบุคคลอื่นใด
7. การเปลี่ยนแปลงในลักษณะและ/หรือขอบเขตการดำเนินธุรกิจในเวลานั้นของบริษัท ซึ่งไม่เป็นการสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับขอบเขตการดำเนินธุรกิจหรือประเภทของธุรกิจของบริษัท
8. การแต่งตั้งหรือถอดถอนผู้บริหารอาวุโส (Senior Management) รวมถึงการอนุมัติการทำสัญญาใดๆ เกี่ยวกับข้อกำหนดการจ้างงานหรือค่าตอบแทนหรือสิทธิประโยชน์ของกรรมการหรือบุคลากรอาวุโสของบริษัท หรือการเปลี่ยนแปลงใดๆ ต่อสิ่งที่กล่าวมาข้างต้น
9. การขาย การโอน หรือการจำหน่ายจ่ายโอนกิจการส่วนใดส่วนหนึ่ง สินทรัพย์หรือทรัพย์สินที่สำคัญของบริษัท รวมถึงการก่อให้เกิดภาระผูกพันที่กำหนดไว้ตายตัวหรือลอยตัว หรือสิทธิยึดหน่วง การจำนอง หลักประกัน หรือภาระติดพันอื่นเหนือทรัพย์สินหรือสินทรัพย์ใดๆ ของบริษัท
10. การเข้าทำธุรกรรมทางการเงินใดๆ ของบริษัท ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเงินภายใต้สินเชื่อทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบันและในอนาคต การก่อให้เกิดหนี้หรือเงินจ่ายล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่ออื่น (หรือหนี้ หรือเงินล่วงหน้า หรือความผูกพันทางสินเชื่อต่างๆ) หรือการที่บริษัทให้ หรือเข้าค้ำประกัน เข้ารับผิดค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา หรือเข้ารับประกัน หรือทำให้เกิดหนี้ในลักษณะอื่นใด ซึ่งมีจำนวนเงินรวมทั้งสิ้นเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่จะได้มีการอนุมัติไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
11. การก่อค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือการก่อหน้าที่ผูกพันด้านทุน หรือค่าใช้จ่ายด้านทุน หรือหนี้ผูกพันด้านทุนอย่างต่อเนื่องที่มีมูลค่ารวมทั้งสิ้นเกิน 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่นภายในรอบปีบัญชีใดๆ ของบริษัท เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
12. การเปลี่ยนแปลงผู้สอบบัญชี ปีงบประมาณ หรือนโยบายที่สำคัญทางการบัญชีของบริษัท
13. การเข้าทำธุรกรรมใดเพื่อป้องกันความเสี่ยงในความผันผวนของการลงทุน สินทรัพย์ หรือความรับผิดของบริษัท ซึ่งมีจำนวนเงินเกินกว่า 100,000,000 บาท (หนึ่งร้อยล้านบาท) หรือที่เท่ากันในเงินสกุลอื่น เว้นแต่กรณีที่ได้กำหนดไว้ในงบประมาณของบริษัทที่ได้รับความเห็นชอบแล้ว
14. การอนุมัติตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit)

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการ

1. ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้
2. เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน
3. เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส
4. สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

ข้อมูลเกี่ยวกับคณะกรรมการชุดย่อย

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แต่งตั้งคณะกรรมการชุดย่อยขึ้นจำนวน 4 คณะ เพื่อส่งเสริมประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดจะปฏิบัติหน้าที่ตามกฎบัตรซึ่งกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบไว้อย่างชัดเจน และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท โดยคณะกรรมการชุดย่อยดังกล่าวจะช่วยให้คำแนะนำและข้อเสนอแนะในด้านต่างๆ ที่มีความเชี่ยวชาญต่อคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้ องค์ประกอบของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละคณะรวมทั้งหน้าที่ความรับผิดชอบ มีดังนี้

คณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน และมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กำหนดโดยประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และตลาดหลักทรัพย์ฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบ ประกอบด้วยกรรมการที่มีรายชื่อดังนี้

	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการตรวจสอบ
2.	นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการตรวจสอบ
3.	นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการตรวจสอบ

นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นกรรมการตรวจสอบที่มีความรู้และประสบการณ์เพียงพอในการสอบทานความน่าเชื่อถือของงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นเลขานุการคณะกรรมการตรวจสอบ

วาระการดำรงตำแหน่ง

วาระในการดำรงตำแหน่งของกรรมการตรวจสอบ คือ 3 ปีนับจากวันที่ได้รับแต่งตั้งโดยกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระมีสิทธิได้รับเลือกกลับเข้ามาใหม่ได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการตรวจสอบ

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

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนซึ่งประกอบด้วยกรรมการ จำนวน 3 ท่าน มีรายชื่อดังนี้

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

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการสรรหา

1. พิจารณาโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้มีความเหมาะสมกับองค์กร และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป
2. พิจารณาหลักเกณฑ์และนโยบายในการสรรหากรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อย ตลอดจนสรรหาและพิจารณากลั่นกรองบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสม สมควรได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยทดแทนกรรมการที่ครบวาระหรือกรณีอื่นๆ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณา และ/หรือ เสนอขออนุมัติต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นแล้วแต่กรณี
3. พิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมที่จะดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูงในกรณีที่มีตำแหน่งว่างลง รวมทั้งจัดให้มีแผนสืบทอดตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง
4. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการบริษัทมอบหมาย

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดค่าตอบแทน

1. พิจารณารูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนของกรรมการบริษัท และกรรมการชุดย่อย ให้มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนพิจารณาเปรียบเทียบกับอัตราค่าตอบแทนของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ฯ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2. กำหนดแนวทางและประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการบริษัท กรรมการชุดย่อย และผู้บริหารระดับสูง เพื่อประกอบการพิจารณากำหนดค่าตอบแทน
3. พิจารณากำหนดค่าตอบแทนแก่กรรมการบริษัทและกรรมการชุดย่อยเพื่อนำเสนอให้คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติ และนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติ
4. รายงานนโยบายด้านค่าตอบแทนกรรมการ หลักการ/เหตุผล และวัตถุประสงค์ของนโยบาย เปิดเผยไว้ในรายงานประจำปี
5. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่คณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มอบหมาย

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน ซึ่ง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 4 ท่าน ดังนี้

	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
2.	นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
3.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน
4.	นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

วาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนมีวาระการดำรงตำแหน่งคราวละ 3 ปี เมื่อครบกำหนดออกตามวาระอาจได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่อไปอีกได้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

1. พิจารณาและกำหนดนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน และงบประมาณ เพื่อการดำเนินกิจการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงความคิดเห็นและผลกระทบที่จะเกิดกับผู้มีส่วนได้เสีย
2. พิจารณากิจการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทเพื่ออนุมัติ
3. กำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสมและนำไปสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน
4. ติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน และให้คำปรึกษาและสนับสนุนการดำเนินงานเพื่อความยั่งยืนเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้
5. รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ตรวจสอบและให้ความเห็นชอบต่อรายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทพิจารณา

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทฯ และบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตามเนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัทฯ ดังนั้นการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีรายละเอียดดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลัก ร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยง ทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้

โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยมีรายชื่อดังต่อไปนี้

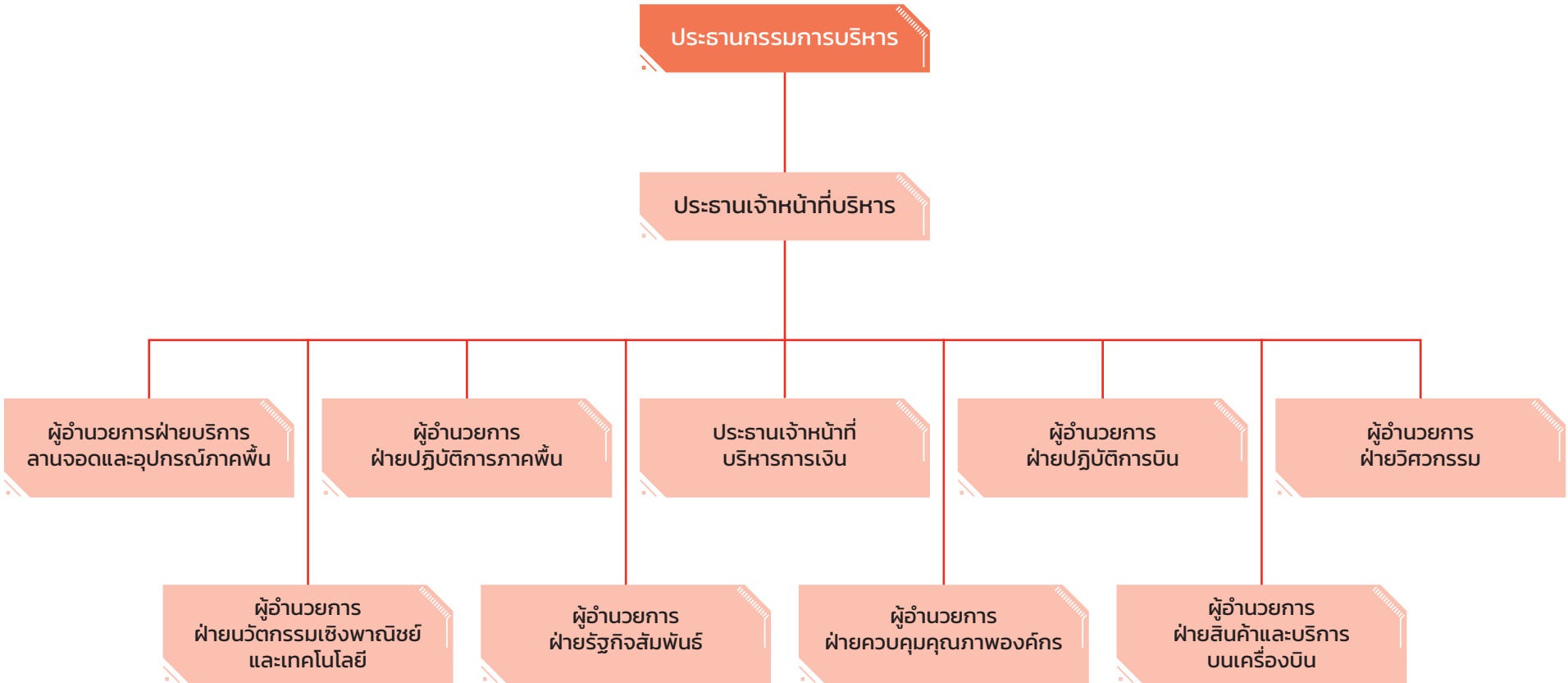
	ชื่อ	ตำแหน่ง
1.	นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
2.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานกรรมการบริหารความเสี่ยง
3.	นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการบริหารความเสี่ยง
4.	นาวาอากาศตรีดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง
5.	นายบัญญัติ หรรษกุล	กรรมการบริหารความเสี่ยง

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

1. กำหนดนโยบายในเรื่องของการบริหารความเสี่ยงให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงต่างๆ ในการบริหารงาน พร้อมทั้งผลักดันให้เป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมองค์กร ผ่านการสร้างความตระหนักในเรื่องความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานทุกระดับ
2. ดูแล พัฒนา และติดตามการดำเนินการตามกรอบ และแนวทางเรื่องการบริหารความเสี่ยงทั่วทั้งองค์กร (เริ่มต้นตั้งแต่การระบุ การวิเคราะห์ การประเมิน การจัดการ การติดตาม และการรายงานความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ) ร่วมกับทุกแผนก รวมไปถึงเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ (ซึ่งครอบคลุมการประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ผลกระทบทางธุรกิจกลยุทธ์ การกู้คืนธุรกิจ แผนความต่อเนื่องทางธุรกิจ และการจัดการวิกฤต) เพื่อให้แน่ใจว่าองค์กรสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่มีความขัดข้องเมื่ออยู่ในภาวะฉุกเฉินได้อย่างต่อเนื่อง
3. ตรวจสอบและให้คำแนะนำเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็นทั้งในเรื่องของการบริหารความเสี่ยง และการจัดการความต่อเนื่องทางธุรกิจ รวมไปถึงในรายละเอียดของเรื่องกลยุทธ์ กรอบนโยบาย และขั้นตอนต่างๆ แก่หน่วยงานภายในองค์กรตั้งแต่ก่อนเริ่มบริหารความเสี่ยง จนกระทั่งนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อขอความคิดเห็นก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมบริษัทเพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป
4. พิจารณารายละเอียดเรื่องความเสี่ยงที่เปลี่ยนไปอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของแผนธุรกิจเชิงกลยุทธ์ ตามที่ได้รับอนุมัติ พร้อมทั้งแจ้งให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบในเรื่องที่เกี่ยวข้องและเห็นว่ามีความสำคัญ
5. ดูแลรายงาน และติดตามความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ โดยการมอบหมายให้เจ้าของความเสี่ยง ได้รับผิดชอบในการจัดการติดตาม และ รายงานความเสี่ยง โดยเฉพาะความเสี่ยงที่สำคัญ พัฒนาแผนรองรับการจัดการความเสี่ยง เพื่อที่จะดำเนินการตรวจสอบ และแก้ไขให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้
6. ตรวจสอบรายงานการบริหารความเสี่ยงขององค์กรและการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจเป็นรายไตรมาส (ทั้งนี้เกี่ยวกับข้อมูลความเสี่ยงขององค์กร ความคืบหน้าของกิจกรรมการบริหารความเสี่ยงและการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญขององค์กร รวมไปถึงสถานะของแผนการทำงานเรื่องการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจ และรายงานเหตุการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น)
7. จัดให้มีคณะทำงานบริหารความเสี่ยงตามความจำเป็น โดยสนับสนุนในด้านบุคลากร งบประมาณ และทรัพยากรอื่นที่จำเป็น รวมไปถึงความพร้อมในเรื่องของระบบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้เพียงพอ มีความพร้อม และสอดคล้องกับขอบเขตความรับผิดชอบสำหรับการบริหารความเสี่ยงในทุกๆ เรื่อง
8. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรมและสร้างการรับรู้การบริหารความเสี่ยงให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ของตนเองเพื่อให้เป็นไปตามแนวทางการบริหารความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม
9. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในเรื่องการฝึกอบรมและสร้างการรับรู้การบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจให้กับพนักงานในทุกระดับอย่างเพียงพอ ทั้งนี้ เพื่อให้พนักงานได้มีความเข้าใจเกี่ยวกับการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้เกิดความคุ้นเคยในบทบาทและความรับผิดชอบของตนเองในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้น
10. ให้การสนับสนุนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น ในขั้นตอนเรื่องความต่อเนื่องของการจัดการธุรกิจและแผนการจัดการวิกฤต และแผนการตอบสนองได้รับการทดสอบและตรวจสอบเป็นระยะเพื่อให้มั่นใจถึงประสิทธิผลและความพร้อมในการตอบสนองในช่วงวิกฤตได้อย่างทันการณ์

ข้อมูลเกี่ยวกับผู้บริหาร

โครงสร้างการบริหารจัดการ



ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหารซึ่งรับผิดชอบดูแล บริหารทิศทาง การดำเนินนโยบายธุรกิจในภาพรวมโดยไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบ ดูแลการดำเนินงาน และ/หรือ การบริหารงานประจำวันของบริษัท

ผู้บริหารของบริษัทตามประกาศคณะกรรมการ ก.ล.ต. หมายความว่า ผู้จัดการหรือผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารสี่รายแรกนับต่อจากผู้จัดการลงมา ผู้ซึ่งดำรงตำแหน่งเทียบเท่ากับผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารรายที่สี่ทุกราย และให้หมายความรวมถึงผู้ดำรงตำแหน่งระดับบริหารในสายงานบัญชีหรือการเงินที่เป็นระดับผู้จัดการฝ่ายขึ้นไปหรือเทียบเท่า

คณะผู้บริหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 รายชื่อผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังต่อไปนี้

ชื่อ	ตำแหน่ง
1. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	ประธานกรรมการบริหาร
2. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
3. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน
4. นายบัญญัติ หรรษกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม
5. นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น
6. นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์	ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี
7. นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน
8. นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น
9. นาวาอากาศตรี ดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน
10. นายบัณฑิต พรสาโรจน์	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร
11. นายกฤษ พัฒนสาร	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

บริษัทฯ ได้เปิดเผยประวัติโดยย่อของกรรมการแต่ละท่านไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหาร (Executive Chairman)

ประธานกรรมการบริหารทำหน้าที่เป็นประธานของคณะผู้บริหาร มีอำนาจดำเนินการตามที่คณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายในการวางแผนการบริหารงานและนโยบายธุรกิจของบริษัท ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

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

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบ ข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานกรรมการบริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานกรรมการบริหารหรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานกรรมการบริหาร สามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

ขอบเขตอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (Chief Executive Officer)

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

ให้มีอำนาจในการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ มอบหมายให้บุคคลอื่นปฏิบัติงานเฉพาะอย่างแทนได้ โดยการมอบอำนาจช่วง และ/หรือ การมอบหมายดังกล่าวให้อยู่ภายในขอบเขตแห่งการมอบอำนาจตามหนังสือมอบอำนาจที่ให้ไว้ และ/หรือ ให้เป็นไปตามระเบียบข้อกำหนด หรือคำสั่งที่คณะกรรมการของบริษัทได้กำหนดไว้ ทั้งนี้ การมอบหมายอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของประธานเจ้าหน้าที่บริหารนั้น จะต้องไม่มีลักษณะเป็นการมอบอำนาจ หรือมอบอำนาจช่วงที่ทำให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้รับมอบอำนาจจากประธานเจ้าหน้าที่บริหารสามารถอนุมัติรายการที่ตนหรือบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง (ตามที่นิยามไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน) อาจมีส่วนได้เสีย หรืออาจได้รับประโยชน์ในลักษณะใดๆ หรืออาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์อื่นใดกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยกเว้นเป็นการอนุมัติรายการที่เป็นไปตามนโยบายและหลักเกณฑ์ที่ที่ประชุมผู้ถือหุ้นหรือคณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาอนุมัติไว้

นโยบายการกำหนดค่าตอบแทนผู้บริหารระดับสูง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูง เป็นประจำทุกปี โดยคณะกรรมการบริษัทร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเป็นผู้พิจารณาผลการประเมินเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติกำหนดค่าตอบแทนในแต่ละปี โดยพิจารณาจากผลการดำเนินงานทางธุรกิจ การดำเนินงานตามนโยบายที่ได้รับมอบหมาย ประกอบกับสภาวการณ์เศรษฐกิจและสังคมโดยรวม รวมทั้งบริหารค่าตอบแทนให้สามารถแข่งขันได้และสามารถรักษาผู้บริหารระดับสูงที่มีความรู้ ความสามารถอยู่สร้างผลงานให้กับบริษัทอย่างต่อเนื่อง

การพิจารณาเปรียบเทียบอัตราค่าตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการนำผลสำรวจค่าตอบแทนเปรียบเทียบทั้งในอุตสาหกรรมและตามวิชาชีพ มาประกอบการพิจารณาเปรียบเทียบเป็นประจำทุกปี เพื่อทบทวนโครงสร้างเงินเดือน (Pay Scale) และหลักการการปรับเงินเดือนประจำปีของบริษัทฯ

ขั้นตอนการประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้บริหารระดับสูง มีดังนี้

1. การตั้งเป้าหมาย (Goal Setting) การตั้งเป้าหมายในการปฏิบัติงานเพื่อให้ผู้บริหารระดับสูงได้ทบทวนผลการปฏิบัติงานในปีที่ผ่านมา และวางแผนงานที่เป็นเป้าหมายในปีปัจจุบันที่สอดคล้องกับนโยบายและกลยุทธ์ของบริษัท โดยดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานจะประกอบไปด้วย ดัชนีชี้วัดผลตอบแทนทางการเงิน ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และดัชนีชี้วัดคุณภาพจากปัจจัยภายนอก ในการประเมินผล โดยแบ่งเป็น 3 หมวดหมู่ได้แก่

- เป้าหมายระดับบริษัท (Company Wide Goal)
  คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 30 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมขององค์กรที่ทางผู้บริหารระดับสูงทุกท่านต้องถือรับผิดชอบร่วมกัน เช่น อัตราการเติบโตของรายได้และยอดขาย อัตราส่วน EBITDA Margin รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK) ดัชนีชี้วัดความภักดีของลูกค้า (Customer NPS) รวมไปถึงค่าใช้จ่ายค่าความเสียหายและงบประมาณต่างๆ ด้านผู้โดยสารที่อาจเกิดขึ้น
- เป้าหมายระดับปฏิบัติงาน (Functional Goal)
  คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 50 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จภาพรวมของหน่วยงานที่ผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านได้รับผิดชอบดูแลอยู่ ได้แก่ การส่งมอบงาน ความพึงพอใจของลูกค้า รายได้จากหน่วยงาน อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ เป็นต้น
- เป้าหมายระดับบุคคล (Individual Goal)
  คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20 เป็นตัวชี้วัดความสำเร็จของผู้บริหารระดับสูงรายบุคคล เช่น ภารกิจส่วนตัว งานที่ได้รับมอบหมาย และการพัฒนาตนเอง เป็นต้น

2. การประเมินกลางปี (Mid-year review) เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงจะได้พิจารณาทบทวนผลการปฏิบัติงานในครึ่งปีแรกและติดตามความคืบหน้าของแผนงานที่ได้วางเป้าหมายไว้ รวมทั้งเพื่อเตรียมความพร้อมในการสรุปผลการปฏิบัติงานในช่วงปลายปี
3. การประเมินผลสิ้นปี (End Year Review) ขั้นตอนการประเมินผลปฏิบัติงานประจำปี เป็นขั้นตอนที่ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านสรุปผลการปฏิบัติงานประจำปีออกมาเป็นระดับคะแนนสอดคล้องกับความสำเร็จของดัชนีชี้วัดผลการปฏิบัติงานในด้านต่างๆ ของผู้บริหารระดับสูงแต่ละท่านที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ตามที่กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยระดับคะแนนจะนำไปใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนที่เหมาะสมทั้งค่าตอบแทนระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งประกอบไปด้วย เงินเดือนและโบนัส

โครงสร้างค่าตอบแทนของผู้บริหารระดับสูง

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายค่าตอบแทนแก่ผู้บริหารเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 60.43 ล้านบาท (คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 2.95 เมื่อเปรียบเทียบกับค่าตอบแทนรวมทั้งหมดของกิจการ) โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือน คิดเป็นร้อยละ 79.14

ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ในปี 2564 ผู้บริหารระดับสูงทุกท่านได้สมัครใจลดค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 15 ร้อยละ 25 ร้อยละ 50 และร้อยละ 100 เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายให้กับบริษัท

ค่าตอบแทนอื่น

วัตถุประสงค์หลักของการให้ค่าตอบแทนอื่น คือการสร้างความมั่นคงปลอดภัยให้กับผู้บริหารเช่นเดียวกับพนักงานทุกคน และช่วยเหลือเมื่อผู้บริหารหรือพนักงาน ประสบปัญหาสุขภาพ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต โดยการจัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ แผนประกันสุขภาพ และสวัสดิการต่างๆ ที่เหมาะสมและสอดคล้องกับที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีกองทุนสำรองเลี้ยงชีพให้แก่ผู้บริหาร โดยบริษัทได้สมทบในอัตราส่วนร้อยละ 7 และร้อยละ 10 ของเงินเดือน โดยในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จ่ายเงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพสำหรับผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 5.35 ล้านบาท

แผนประกันสุขภาพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดให้มีแผนประกันสุขภาพกลุ่มและประกันชีวิตกลุ่ม

ข้อมูลเกี่ยวกับพนักงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีพนักงานรวมทั้งสิ้นจำนวน 5,003 คน ตามลำดับ โดยแบ่งตามหน้าที่ ได้ดังนี้

แบ่งตามหน้าที่	ณ 31 ธันวาคม 2564
นักบิน นักบินผู้ช่วย และนักเรียนการบิน	738
ลูกเรือ	1,129
การดำเนินการภาคพื้นดิน	2,080
วิศวกรรม	588
การตลาดและการพาณิชย์	0
สำนักงานใหญ่	142
อื่นๆ	326
รวม	**5,003**

ทั้งนี้ ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2564 พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ปฏิบัติงานในส่วนการตลาดและการพาณิชย์ ทั้งหมด และพนักงานในส่วนของสำนักงานใหญ่บางส่วน จะโอนย้ายไปยัง บจ. แอร์เอเชีย คอม ทราเวล (ไทยแลนด์) และ บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ ที่ให้บริการด้านการพาณิชย์และการตลาด และให้บริการด้านทรัพยากรบุคคล

ค่าตอบแทนรวมของพนักงาน

สำหรับปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจ่ายผลตอบแทนให้แก่พนักงานในลักษณะต่างๆ ได้แก่ เงินเดือน เงินโบนัส ค่าล่วงเวลา เงินสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และค่าตอบแทนอื่น เป็นจำนวน 2,049.59 ล้านบาท

ทั้งนี้ เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID-19 ยังคงต่อเนื่อง ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการปรับโครงสร้าง โยกย้ายและลดกำลังคน รวมถึงพนักงานได้ให้ความร่วมมือสนับสนุนโครงการต่างๆ ในการลดค่าใช้จ่าย รวมถึงการสมัครใจใช้วันลาโดยไม่รับค่าจ้าง

กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย สมทบเงินร้อยละ 3-10 ของเงินเดือนของพนักงานเข้ากองทุนสำรองเลี้ยงชีพ และพนักงานจ่ายเงินสะสมเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 3-15 ของเงินเดือนของพนักงานแต่ละราย

จำนวนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ	สัดส่วนพนักงานที่เข้าร่วมกองทุนสำรองเลี้ยงชีพเทียบกับพนักงานทั้งหมด (ร้อยละ)
2,859 คน	57

โดยบริษัทมีการคัดเลือกผู้จัดการกองทุนที่รับปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนสำหรับผู้ลงทุนสถาบัน (Investment Governance Code: “I Code”) และเป็นผู้จัดการกองทุนที่บริหารการลงทุนอย่างรับผิดชอบ ซึ่งมีการปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลการลงทุนเป็นอย่างดี และมีแนวทางการลงทุนที่นำไปสู่ประโยชน์ที่ดีที่สุดของสมาชิกกองทุนซึ่งก็คือพนักงานของบริษัทในระยะยาวได้

ข้อมูลสำคัญอื่นๆ

ผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้นายอนุพันธ์ ตั้งปณิธานนันท์ เป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงในการควบคุมดูแลการทำบัญชี ซึ่งเป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. และขึ้นทะเบียนทำบัญชีตามประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า เพื่อปฏิบัติหน้าที่ในการจัดทำงบการเงินและงบการเงินรวมของบริษัทได้อย่างถูกต้องและน่าเชื่อถือ เป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่บังคับใช้กับบริษัทมหาชนจำกัดและเกณฑ์ที่กำหนดตามมาตรา 56

เลขานุการบริษัท

คณะกรรมการบริษัทได้มีมติแต่งตั้งให้ นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นเลขานุการคณะกรรมการบริษัท ตั้งแต่วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2559 โดยมีหน้าที่และความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. หลักทรัพย์ เพื่อปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายในการจัดทำและเก็บรักษาเอกสารสำคัญของบริษัท นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับข้อกำหนดกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่คณะกรรมการควรรับทราบ แนะนำเรื่องต่างๆ เพื่อดูแลสิทธิประโยชน์ของบริษัท ช่วยเหลืองานต่างๆและสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการ ได้แก่ การจัดประชุมกรรมการ การประชุมผู้ถือหุ้น รายงานประจำปี และเก็บรักษารายงานส่วนได้เสียของกรรมการและผู้บริหาร

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายให้ นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในของบริษัทตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 17 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย คณะกรรมการตรวจสอบจึงมีความเห็นว่ามีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าตรวจสอบภายในของบริษัทจะต้องผ่านการอนุมัติ หรือได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการตรวจสอบ

หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

- บริษัทมอบหมายให้นายบัณฑิต พรสาโรจน์ ดำรงตำแหน่งเป็นผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กรทำหน้าที่กำกับดูแลการปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ของหน่วยงานทางการที่กำกับดูแลการประกอบธุรกิจของบริษัท
- บริษัทมอบหมายให้นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ ดำรงตำแหน่งเป็นหัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน มีหน้าที่ในการกำกับดูแลให้บริษัทดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ กฎเกณฑ์และประกาศของหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง

บริษัทฯ ได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งผู้ควบคุมดูแลการทำบัญชี เลขานุการบริษัท หัวหน้าตรวจสอบภายใน และผู้ที่ดูแลงานด้านกำกับดูแลการปฏิบัติงานไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย ”เอกสารเผยแพร่และดาวน์โหลด”

นักลงทุนสัมพันธ์

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทฯ ได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไปและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีนางสาวภัทรวัลล์ สุกปลั่ง เป็นหัวหน้างานนักลงทุนสัมพันธ์ และจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700
โทรสาร 02 562 5705
Email taa_investorrelations@airasia.com
Website www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อสื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมายผ่านระบบ IR Booking เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหารหรือนักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา

ค่าตอบแทนผู้สอบบัญชี

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2564 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท/ผู้บริหาร/ผู้ถือหุ้นรายใหญ่หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 5.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัทฯ จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.00 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทฯ มิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับงานบริการอื่นในปี 2564

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่าไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

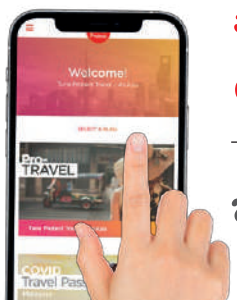
รับประกันภัยโดย

Tune Protect

ประกันภัยการเดินทาง
แบบครอบคลุม

- คุ้มครองกรณีเที่ยวบินล่าช้า
- คุ้มครองกระเป๋าเดินทาง หรือทรัพย์สินส่วนตัวสูญหาย
- มั่นใจด้วยความคุ้มครองค่ารักษาพยาบาล จากอุบัติเหตุและเจ็บป่วย ครอบคลุม Covid-19 สูงสุด **200,000 บาท**
- **ฟรี!** บริการช่วยเหลือฉุกเฉิน **ตลอด 24 ชั่วโมง**

*ผู้ซื้อควรทำความเข้าใจในรายละเอียดความคุ้มครอง และเงื่อนไขของกรมธรรม์ฯ ก่อนตัดสินใจทำประกันทุกครั้ง



ซื้อง่าย คลิกเดียวมั่นใจ ดูแลให้ตลอดทริป

ประกันการเดินทางแผนไปกลับจาก Tune Protect ดูแลตลอดทริปตั้งแต่เช็คอินจนเดินทางกลับ คุ้มครองค่ารักษาพยาบาล จากอุบัติเหตุและเจ็บป่วย หมดกังวลหากทรัพย์สินส่วนตัวสูญเสียหรือเสียหายขณะท่องเที่ยว

ช่องทางการซื้อประกัน

- ซื้อพร้อมบัตรโดยสาร ที่ airasia.com
- ผ่านเมนูจัดการบุ๊คกิ้ง หรือขณะทำการเช็คอินผ่านเว็บไซต์
- ผ่านทางเว็บไซต์ www.tuneprotect.com/airasia

รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ

คณะกรรมการบริษัทเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นซึ่งทำหน้าที่เป็นผู้นำ กำหนดนโยบาย ทิศทาง และกลยุทธ์ให้บริษัทที่จะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันบนพื้นฐานการดำเนินธุรกิจตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี รวมทั้งควบคุมดูแลการบริหารงานอย่างมีประสิทธิผลเพื่อสร้างคุณค่าระยะยาวให้แก่ผู้ถือหุ้น กำหนดวัฒนธรรมองค์กรและค่านิยมที่ถูกต้อง และนำไปปฏิบัติในทั่วทุกระดับขององค์กร โดยกรรมการบริษัทต้องใช้ดุลยพินิจในการตัดสินใจทางธุรกิจและปฏิบัติอย่างมีเหตุผลว่าจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อบริษัทฯ และผู้ถือหุ้น ตลอดจนพิจารณาถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายตามความเหมาะสม

สรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการในปี 2564

ในปี 2564 ที่ผ่านมาคณะกรรมการบริษัทมีความเข้าใจบทบาทหน้าที่และตระหนักถึงความรับผิดชอบในฐานะผู้นำที่ต้องกำกับดูแลให้องค์กรมีการบริหารจัดการที่ดี โดยได้ปฏิบัติหน้าที่ตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน มีส่วนร่วมและให้ความเห็นชอบในการกำหนดกลยุทธ์ นโยบายการดำเนินงาน ตลอดจนการจัดสรรทรัพยากรที่สำคัญเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย รวมทั้งติดตาม ประเมินผล และดูแลรายงานการดำเนินงานอย่างสม่ำเสมอในการประชุมคณะกรรมการบริษัท อีกทั้งยังสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน เพื่อให้สามารถแข่งขันและมีผลประกอบกิจการที่ดี ประกอบธุรกิจอย่างมีจริยธรรม เคารพสิทธิและมีความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น และผู้มีส่วนได้เสีย และคำนึงถึงผลกระทบต่อส่วนรวมและสิ่งแวดล้อม และมีนโยบายและการวางแผนที่ดีเพื่อให้สามารถปรับตัวได้ภายใต้ปัจจัยการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างไม่ได้คาดหมาย

การสรรหา พัฒนา และประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการ

การสรรหากรรมการ

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2564 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำเนินการผ่านกระบวนการสรรหาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน โดยกรรมการที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2564 มีจำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วยกรรมการอิสระจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายวิเชฐ ตันติวานิช กรรมการที่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร และกรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารจำนวน 1 ท่าน ได้แก่ นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ (ซึ่งได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการแล้ว เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564) โดยการพิจารณาคัดเลือกและกลั่นกรองจะพิจารณาจากความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ที่หลากหลาย เหมาะสมกับโครงสร้าง ขนาด และองค์ประกอบของคณะกรรมการบริษัท อันจะเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ รวมทั้งมีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับการพิจารณาผลการปฏิบัติงาน ความต่อเนื่องในการบริหารงาน และการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของคณะกรรมการของแต่ละท่านเป็นสำคัญ โดยกรรมการทุกท่านที่ได้รับการพิจารณาเห็นชอบให้กลับเข้ามาดำรงตำแหน่งอีกครั้งมีผลประเมินการปฏิบัติงานเฉลี่ยเกินกว่าร้อยละ 96 และมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานที่ผ่านมาอย่างสม่ำเสมอ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นรายย่อยเสนอชื่อบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมเพื่อเข้ารับการคัดเลือกเป็นกรรมการดังกล่าวอีกทางหนึ่งเมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2563 จนถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2564 แต่อย่างไรก็ตามไม่มีผู้ถือหุ้นเสนอรายชื่อกรรมการเพื่อรับการคัดเลือกแต่อย่างใด

รายชื่อกรรมการ ที่ครบกำหนดตามวาระประจำปี 2564	คุณสมบัติ
นายวิเชฐ ตันติวานิช (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญในด้านเศรษฐศาสตร์ ด้านตลาดทุน ด้านกลยุทธ์ และการบริหารจัดการ ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ได้เป็นอย่างดีและเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างเป็นอิสระ นอกจากนั้นยังสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อยได้อย่างเท่าเทียมและสามารถปฏิบัติหน้าที่และเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการโดยให้ความเห็นได้อย่างเป็นอิสระ
นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน และเป็นผู้เติบโตจากภายในองค์กร ซึ่งทำให้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินเป็นอย่างดี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านบริหารเงินทุน การบริหารความเสี่ยงด้านการเงิน ตลอดจนการวางแผนกลยุทธ์ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้
นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะประสบการณ์จากการเป็นผู้บริหารระดับสูงภายในองค์กร ซึ่งทำให้มีประสบการณ์ในธุรกิจสายการบินเป็นอย่างดี ประกอบกับมีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรมและการบริหารจัดการ ที่จะช่วยสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

ตามรายละเอียดข้างต้นคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจึงเสนอความเห็นต่อคณะกรรมการบริษัท เห็นชอบให้กรรมการที่ครบกำหนดตามวาระทั้ง 3 ท่าน กลับเข้าดำรงตำแหน่งต่อไปอีกวาระหนึ่ง จากนั้นจึงนำเสนอรายชื่อกรรมการดังกล่าวต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้นเป็นผู้เลือกตั้งกรรมการตามหลักเกณฑ์ต่อไป

สำหรับการลงมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งผ่านที่ประชุมผู้ถือหุ้น กำหนดให้ถือคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและออกเสียงลงคะแนน ในกรณีนี้เมื่อมีผู้ถือหุ้นงดออกเสียงจะไม่นับรวมคะแนนเสียงของผู้ที่งดออกเสียงเป็นฐานคะแนนเสียง โดยบริษัทฯ ให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเลือกตั้งกรรมการเป็นรายบุคคล โดยให้ผู้ถือหุ้นลงคะแนนเสียงทั้งหมดที่ตนมีอยู่เลือกบุคคลที่ได้รับการเสนอชื่อเป็นกรรมการทีละท่าน ซึ่งที่ประชุมมีมติแต่งตั้งกรรมการกลับเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการอีกวาระหนึ่ง ด้วยคะแนนเสียงข้างมากของผู้ถือหุ้นที่มาประชุมและออกเสียงลงคะแนน

นอกจากนี้ ในปี 2564 บริษัทฯ ได้มีการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการใหม่ โดยเมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564 ได้มีมติอนุมัติเพิ่มจำนวนกรรมการอีก 3 ท่าน จากเดิม 9 ท่าน เป็นจำนวน 12 ท่าน และแต่งตั้งกรรมการใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และเพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจของบริษัทและการเติบโตอย่างยั่งยืน โดยมีรายละเอียดดังนี้

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 ท่าน ได้แก่
(1) นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน
(2) นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม และ
(3) นายรอซแมน บิน โอมาร์

แต่งตั้งกรรมการใหม่ 3 ท่าน แทนท่านที่ลาออก ได้แก่
(1) นายศิโรตม์ เสตะพันธุ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนหม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล
(2) นายยุทธพงศ์ มา เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ และ
(3) นายดิเนช นัมบิอาร์ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ แทนนาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง

ทั้งนี้ นายศิโรตม์ เสตะพันธุ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระ และนายดิเนช นัมบิอาร์ ได้รับการแต่งตั้งเป็นกรรมการอิสระและกรรมการตรวจสอบแทนนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ โดยนายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ จะยังคงดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทต่อไป

การสรรหาและพิจารณาแต่งตั้งกรรมการเข้าใหม่ดังกล่าวได้ผ่านกระบวนการกลั่นกรอง และผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนแล้วว่า การเพิ่มจำนวนกรรมการดังกล่าวจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและ มีความเหมาะสมกับการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่ทั้ง 6 ท่าน เป็นผู้มีคุณสมบัติครบถ้วนตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้มีความเหมาะสม ทั้งด้านคุณวุฒิ ประสบการณ์ ความรู้ความสามารถ และความพร้อมในการจะอุทิศเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะกรรมการ รวมทั้งความชำนาญเฉพาะด้านที่จำเป็นต้องมีในคณะกรรมการบริษัท และเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามมาตรา 68 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 และไม่มีลักษณะต้องห้ามตามหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ อีกทั้งยังมีประสบการณ์ ความรู้ความสามารถในด้านต่างๆ ดังนี้

รายชื่อกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	**คุณสมบัติ**
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการบัญชีและการเงิน และมีประสบการณ์ในด้านธุรกิจการบินมามากกว่า 5 ปี ทำให้มีมุมมองและแนวทางที่ดีในการให้คำปรึกษาและแนะนำนโยบายการบริหารงาน อีกทั้งยังดำรงตำแหน่งกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาก่อนหน้านี้จนถึงปัจจุบัน จึงทำให้มีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทได้เป็นอย่างดีมาโดยตลอด
นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการ การดำเนินกลยุทธ์ตามแนวคิดต้นทุนต่ำ การจัดซื้อ การบริการ การขับเคลื่อนลูกค้า การปรับปรุงบริการ และการประหยัดต้นทุนผ่านระบบดิจิทัล อีกทั้ง ปัจจุบันยังเป็นผู้นำธุรกิจสายการบิน และมีความสามารถด้านกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจที่จะสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทได้เป็นอย่างดี
นายรอซแมน บิน โอมาร์ (กรรมการที่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีความเชี่ยวชาญในด้านการบัญชีและการเงิน ด้านการบริหาร ด้านกลยุทธ์ นโยบาย เป้าหมายและภารกิจของบริษัท อีกทั้งยังมีประสบการณ์ในด้านธุรกิจการบินมามากกว่า 10 ปี และยังดำรงตำแหน่งกรรมการใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาก่อนหน้านี้จนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีความรู้ความเข้าใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และสามารถสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัท และให้คำแนะนำด้านกลยุทธ์ในการบริหารได้เป็นอย่างดีมาโดยตลอด
นายศิโรตม์ เสตะพันธุ (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีคุณสมบัติการเป็นกรรมการอิสระตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ มีความรู้ความสามารถ ประสบการณ์ในด้านต่างๆ ประกอบด้วย ความรู้ความสามารถด้านการบัญชีและการเงิน เศรษฐศาสตร์ การบริหารจัดการและบริหารธุรกิจ การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน และมีความเชี่ยวชาญด้านวิศวกรรม ซึ่งจากความรู้ความสามารถดังกล่าว จะสามารถช่วยสนับสนุนการดำเนินงานของบริษัทได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังสามารถเป็นตัวแทนของผู้ถือหุ้นในการให้ความเห็นสำคัญได้อย่างอิสระ

รายชื่อกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่	คุณสมบัติ
นายยุทธพงศ์ มา (กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหาร)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ ในด้านการบัญชีและการเงิน การบริหารจัดการและการบริหารธุรกิจ เศรษฐศาสตร์ การกำกับดูแลกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน อีกทั้งยังเป็นผู้เชี่ยวชาญในด้านการเงินและการลงทุน ซึ่งจะสามารถนำประสบการณ์ และความรู้มาช่วยในการบริหารจัดการและให้คำปรึกษาที่ดีในการดำเนินธุรกิจให้แก่บริษัทในสถานการณ์ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี
นายดิเนช นัมบิอาร์ (กรรมการอิสระ)	เป็นผู้มีความรู้ ความสามารถ มีประสบการณ์ในด้านการบริหารมามากกว่า 20 ปี ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่สามารถให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจได้เป็นอย่างดี อีกทั้งยังมีความเชี่ยวชาญในหลากหลายด้าน เช่น การบัญชีและการเงิน การบริหารจัดการและการบริหารธุรกิจ การตลาดและการสื่อสารการตลาด เศรษฐศาสตร์ วิศวกรรม การกำกับกิจการและการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป็นต้น

การสรรหาผู้บริหารระดับสูง

ในการสรรหาผู้มาดำรงตำแหน่งผู้บริหารระดับสูง จะเป็นไปตามกระบวนการสรรหาที่มีระบบการคัดสรรบุคลากรทุกระดับอย่างเหมาะสมและโปร่งใส โดยฝ่ายบริหารจะเป็นผู้พิจารณาเบื้องต้นในการกลั่นกรองสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนเหมาะสม มีความรู้ ความสามารถ ทักษะ และประสบการณ์ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานของบริษัทและเข้าใจในธุรกิจของบริษัทเป็นอย่างดี และสามารถบริหารงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย ที่คณะกรรมการบริษัทกำหนดไว้ ทั้งนี้ กระบวนการสรรหาจะพิจารณาจากบุคคลทั้งภายในและภายนอกองค์กร สำหรับบุคลากรภายในองค์กรจะพิจารณาสรรหาผู้ที่เหมาะสมจากกลุ่มผู้สืบทอดหรือกลุ่ม Successor ซึ่งบุคลากรเหล่านี้จะเป็นพนักงานที่บริษัทได้ประเมินแล้วว่ามีศักยภาพและมีการพัฒนาความสามารถเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการทำหน้าที่แทนบุคคลในตำแหน่งงานที่สำคัญในกรณีลาออกหรือพ้นจากตำแหน่งตามอายุงานหรือเหตุอื่นใด โดยฝ่ายบริหารจะนำเสนอชื่อบุคคลที่ได้รับการคัดเลือกต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ ในปี 2564 บริษัทไม่มีการสรรหาและแต่งตั้งผู้บริหารระดับสูง

การพัฒนากรรมการและผู้บริหาร

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ส่งเสริมและอำนวยความสะดวกให้มีการฝึกอบรมและพัฒนาความรู้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ รวมทั้งบริษัทย่อย เพื่อให้สามารถทำหน้าที่และกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างมีประสิทธิภาพและมีการปรับปรุงการปฏิบัติงานอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนให้กรรมการบริษัทและผู้บริหารเข้าร่วมสัมมนาหลักสูตรที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ ทั้งหลักสูตรที่จัดโดยหน่วยงานกำกับดูแลของรัฐ หรือองค์กรอิสระ เช่น หลักสูตรกรรมการบริษัทของสถาบันกรรมการบริษัทไทยที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนดให้กรรมการของบริษัทจดทะเบียนต้องผ่านการอบรมอย่างน้อยหนึ่งหลักสูตร ซึ่งได้แก่ Directors Certification Program (DCP) Directors Accreditation Program (DAP) และ Audit Committee Program (ACP) เป็นต้น รวมทั้งหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาความรู้ความสามารถ และเพิ่มศักยภาพในการปฏิบัติหน้าที่

การประเมินผลการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ และหาข้อสรุปเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ต่อไป

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2564 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงานของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	96	97
คณะกรรมการตรวจสอบ	99	98
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	93	98

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2564 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงานของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	94	96
คณะกรรมการตรวจสอบ	100	99
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	85	99
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	100	100
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	100	100

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้องครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

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

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

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

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

การเข้าร่วมประชุมและการจ่ายค่าตอบแทนคณะกรรมการรายบุคคล

การประชุมคณะกรรมการบริษัท

ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และกำหนดให้มีกรรมการเข้าร่วมประชุมอย่างน้อยกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม โดยคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน โดยประธานคณะกรรมการบริษัทหารือร่วมกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารและเลขานุการบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นชอบวาระการประชุม ซึ่งกรรมการท่านอื่นสามารถเสนอวาระการประชุมหรือหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาพิจารณาได้ รวมทั้งมีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุม คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

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

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

การเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท

กรรมการทุกท่านให้ความสำคัญและอุทิศเวลาในการเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และการประชุมผู้ถือหุ้น โดยรายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น แต่ละท่าน ในปี 2564 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2564	การประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2564	การประชุม		
			คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	เข้า	เข้า	7/7	5/5	3/3
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	เข้า	เข้า	7/7	5/5	3/3
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	เข้า	เข้า	7/7	5/5	3/3
4. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	เข้า	เข้า	6/7		
5. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	เข้า	เข้า	7/7		
6. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	เข้า	เข้า	7/7		
7. หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล	เข้า	-	7/7		
8. นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	เข้า	-	7/7		
9. นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	เข้า	-	7/7		

หมายเหตุ : หม่อมหลวงบวรนวเทพ เทวกุล นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง และนายปรีชญา รัศมีธานินทร์ ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2564 เนื่องจากได้ลาออกจากตำแหน่งกรรมการ เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ซึ่งตรงกับวันประชุม

โดยในปี 2564 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 8 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 86 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ละท่าน ในปี 2564 มีดังนี้

รายชื่อกรรมการ	การประชุม				
	คณะกรรมการบริษัท	คณะกรรมการตรวจสอบ	คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	7/7	5/5	3/3	1/1	
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	6/7	5/5	3/3		
3. นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	6/7		3/3	0/1	0/2
4. นายสันติสุข คล่องใช้ยา	7/7			1/1	2/2
5. นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	7/7			1/1	2/2
6. นายคามารูดิน บิน เมอรานัน	3/7				
7. นายรอซแมน บิน โอมาร์	7/7				
8. นางภัทรา บุศราวงศ์	7/7				
9. นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	7/7				

โดยในปี 2564 สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมของกรรมการบริษัทรายบุคคลจำนวน 6 ท่าน คิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด และมีกรรมการ 2 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 86 และมีกรรมการ 1 ท่าน สัดส่วนการเข้าร่วมประชุมคิดเป็นร้อยละ 43 ของจำนวนการประชุมทั้งหมด

ค่าตอบแทนกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2564 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 5 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 4.45 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบเงินเดือนและค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

	ค่าตอบแทนกรรมการ			
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการ ประธานกรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	785,000	435,000	60,000	1,280,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	588,000	308,000	60,000	956,000
นายวีรยุทธ โพธารามิก (กรรมการ กรรมการตรวจสอบ และกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	628,000	348,000	60,000	1,036,000
นายปรีชญา รัศมีธานินทร์	588,000			588,000
นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	588,000			588,000

ค่าตอบแทนอื่นๆ

สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสาร

การใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารของกรรมการบริษัท (รวมทั้งบุคคลในครอบครัว หมายถึง สามี ภริยา และบุตรที่ชอบด้วยกฎหมาย) ได้รับสิทธิบัตรโดยสารให้เปล่าเพื่อการเดินทางไป-กลับ ในทุกเส้นทางบินจำนวน 1 ครั้งต่อเดือน จำนวนรวมทั้งสิ้น 12 ครั้งต่อปี โดยเป็นไปตามนโยบายที่บริษัทฯ กำหนด สิทธินี้ให้ขณะดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทเท่านั้น โดยในปี 2564 กรรมการและบุคคลในครอบครัวได้ใช้สิทธิประโยชน์ด้านบัตรโดยสารเป็นจำนวน 19 ใบ

ค่าตอบแทนกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงิน

ในปี 2564 ค่าตอบแทนที่เป็นตัวเงินของกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รายบุคคลที่ไม่ได้เป็นผู้บริหารรวม 3 ท่าน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1.10 ล้านบาท โดยค่าตอบแทนดังกล่าวเป็นค่าตอบแทนในรูปแบบค่าเบี้ยประชุม ดังนี้

รายชื่อ	ค่าตอบแทนกรรมการ (บาท)				
	กรรมการบริษัท	กรรมการตรวจสอบ	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	รวม
นายวิเชฐ ตันติวานิช (ประธานกรรมการบริษัท/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน)	250,000	150,000	80,000	40,000	520,000
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ (กรรมการบริษัท/ กรรมการตรวจสอบ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน)	200,000	120,000	60,000		380,000
นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน (กรรมการบริษัทที่ไม่ได้เป็นผู้บริหาร)	200,000				200,000

รายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของคณะกรรมการและผู้บริหารประจำปี 2564

	รายชื่อ	ตำแหน่ง	จำนวนหุ้น ณ 30 ธ.ค. 63	จำนวนหุ้น ณ 31 ม.ค. 65	จำนวนหุ้นที่เปลี่ยนแปลงเพิ่มขึ้น (ลดลง)	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	นายวิเชฐ ตันติวานิช	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
2.	นายวีรยุทธ โพธารามิก	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
3.	นายดิเนช นัมบิอาร์	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
4.	นายศิโรตม์ เสตะพันธุ	กรรมการอิสระ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
5.	นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์	กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร	1,965,088,286	2,325,088,286	360,000,000	20.06
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
6.	นายสันติสุข คล่องใช้ยา	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	9,712,091	7,041,214	(2,670,877)	0.06
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
7.	นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร	กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	200,000	234,706	34,706	0.0020
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
8.	นายทารุมาลิงแกม คานากาลิงแกม	กรรมการ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
9.	นายรอชแมน บิน โอมาร์	กรรมการ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
10.	นาย โมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน	กรรมการ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
11.	นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	กรรมการ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-
12.	นายยุทธพงศ์ มา	กรรมการ	-	-	-	-
	คู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ	-	-	-	-	-

การกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ในปี 2564 ที่ผ่านมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้พิจารณาส่งกรรมการจำนวน 12 ท่าน และผู้บริหารจำนวน 3 ท่าน เข้าเป็นกรรมการและผู้บริหารใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลัก โดยการส่งกรรมการเพื่อเป็นตัวแทนในบริษัทย่อยเป็นไปตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ รวมทั้งกรรมการและผู้บริหารดังกล่าวได้รับการอนุมัติจากการประชุมคณะกรรมการของบริษัท โดยบุคคลที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นกรรมการในบริษัทย่อยมีหน้าที่ดำเนินการเพื่อเป็นประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทย่อย และจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทฯ และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของบริษัท และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้กำหนดนโยบายให้บริษัทย่อยปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องของหน่วยงานกำกับดูแล ได้แก่ การทำรายการระหว่างกัน การได้มาและจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ การเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอและทันเวลา รวมทั้งดูแลให้มีการจัดทำบัญชีและรายงานทางการเงินถูกต้องตามที่ควรตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป และดำเนินการตรวจสอบโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการควบคุมภายในที่กำหนดไว้เพียงพอและมีประสิทธิผล

โดยในการประชุมคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดให้มีการรายงานสภาวการณ์ รวมทั้ง ปัญหาและอุปสรรคของโครงการต่างๆ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อย อย่างสม่ำเสมอ โดยจะต้องเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการของบริษัทย่อย ที่อาจก่อให้เกิดการขัดแย้งทางผลประโยชน์กับบริษัทฯ การทำรายการที่เกี่ยวโยงกันตลอดจนการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และ/หรือ รายการที่มีนัยสำคัญเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อยที่อาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ ให้บริษัทฯ ทราบโดยครบถ้วน ถูกต้อง และภายในกำหนดเวลาที่สมควรตามที่บริษัทฯ กำหนด เพื่อให้คณะกรรมการบริษัทได้รับทราบ และสามารถให้ข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำได้ทันท่วงที

การติดตามให้มีการปฏิบัติตามนโยบายและแนวปฏิบัติในการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ให้ความสำคัญในเรื่องการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดนโยบายและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องไว้ในนโยบายการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และจรรยาบรรณธุรกิจ พร้อมทั้งพัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการปฏิบัติอย่างแท้จริงเพื่อสร้างคุณค่าในระยะยาวและสร้างความเชื่อมั่นต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม

ในรอบปีที่ผ่านมาบริษัทฯ ได้กำหนดให้ทบทวนนโยบายดังกล่าวเพื่อปรับปรุงให้ทันสมัยและสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมในการกำกับดูแลกิจการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีครอบคลุมเรื่อง 1) การดูแลพนักงานและการไม่เลือกปฏิบัติ 2) ความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน 3) การดูแลสิ่งแวดล้อมสังคมและชุมชน ซึ่งผลการติดตามพบว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการตามแนวทางของแต่ละประเด็นได้อย่างครบถ้วนแล้ว

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ติดตามเพื่อให้เกิดการปฏิบัติตามการกำกับดูแลกิจการที่ดีอีก 4 เรื่อง ดังต่อไปนี้

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์สูงสุดของบริษัท โดยหากบุคคลใดมีส่วนได้เสียหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในรายการที่พิจารณา บุคคลดังกล่าวจะต้องแจ้งให้ฝ่ายทรัพยากรบุคคลที่ดูแลในเรื่องดังกล่าวทราบ และไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ โดยในปีที่ผ่านมาผลการติดตามการปฏิบัติตามนโยบายการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์มีดังนี้

1. ไม่มีกรรมการท่านใดดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการหรือผู้บริหารในธุรกิจเดียวกันหรือธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ หรือบริษัทย่อยซึ่งอาจก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์
2. บริษัทย่อยได้รับแจ้งรายงานการมีส่วนได้เสียจากพนักงานจำนวน 32 ราย โดยพนักงานดังกล่าวไม่ได้มีการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ และบริษัทย่อย

การใช้ข้อมูลภายในเพื่อแสวงหาผลประโยชน์

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีการดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายในให้เป็นไปตามกฎหมายและตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี โดยได้กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะมอบให้แก่ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รวมทั้งลงนามรับทราบและยึดถือปฏิบัติ โดยให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว รวมทั้งผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ

นอกจากนี้ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขายหรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

การต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

บริษัทฯ และบริษัทย่อยได้กำหนดนโยบายและกระบวนการเพื่อต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน โดยคณะกรรมการบริษัทได้มอบหมายให้คณะกรรมการตรวจสอบกำกับดูแลระบบควบคุมภายใน และผู้บริหารมีหน้าที่สร้างความตระหนักและสื่อสารการปฏิบัติหน้าที่โดยสุจริตกับพนักงานทุกคน โดยในปีที่ผ่านมาการดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและการดำเนินการเมื่อตรวจพบกรณีทุจริต สรุปได้ดังต่อไปนี้

การดำเนินการเพื่อต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน	การดำเนินการเมื่อพบกรณีทุจริต
1. พนักงานทุกคนต้องอบรมและทดสอบความรู้ความเข้าใจนโยบายต่อต้านการให้หรือรับสินบนและการคอร์รัปชัน 2. จัดส่ง email เพื่อสื่อสารให้พนักงานทราบถึงความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดการทุจริตคอรัปชัน รวมทั้งแนวทางป้องกัน เช่น การงดรับของขวัญช่วงเทศกาล แนวทางการใช้สิทธิประโยชน์บัตรโดยสารของพนักงาน	ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการตรวจสอบและไม่พบกรณีทุจริตภายในองค์กรใดๆ

การแจ้งเบาะแส (Whistleblowing)

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

ในปีที่ผ่านมา มีเบาะแสและข้อร้องเรียนทั้งสิ้น 1 กรณี ซึ่งเกี่ยวข้องกับการกระทำผิดทางกฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังนี้

ประเด็น	ผลการตรวจสอบ	การดำเนินการและแนวทางแก้ไข
ลูกค้าได้ขอความช่วยเหลือให้พนักงานจัดการเรื่องวงเงินเครดิตให้ โดยการนำวงเงินเครดิตไปสำรองตั๋วโดยสารให้แก่บุคคลที่สาม และทางบริษัทได้รับแจ้งว่าทางลูกค้าไม่ได้รับเงินค่าวงเงินเครดิต ดังกล่าว ดังนั้นลูกค้าจึงแจ้งให้บริษัททราบผ่านช่องทางผู้แจ้งเบาะแสเพื่อทำการตรวจสอบต่อไป	พนักงานได้ถูกตักเตือน	ทางฝ่ายบุคคลได้ติดต่อลูกค้าเพื่อขอข้อมูลเพิ่มเติมและพบว่าลูกค้าและพนักงานรู้จักกันเป็นการส่วนตัว และได้มีการจ่ายเงินให้ลูกค้าเรียบร้อยแล้ว โดยทางลูกค้าไม่ได้ติดใจหรือต้องการให้บริษัทดำเนินการใดใดเพิ่มเติม อย่างไรก็ตามทางฝ่ายบุคคลได้มีการว่ากล่าวตักเตือนพนักงานให้มีความระมัดระวังในการเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการสินค้าหรือบริการของบริษัทในนามส่วนตัวซึ่งอาจจะกระทบกับชื่อเสียงของบริษัทได้

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบในรอบปีที่ผ่านมา

การประชุมคณะกรรมการตรวจสอบ

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2564 ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/5
3. นายวีรยุทธ โพธารามิก	5/5

รายละเอียดการเข้าร่วมประชุมของกรรมการตรวจสอบในปี 2564 ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีดังนี้

ชื่อ	จำนวนครั้งที่เข้าประชุม/การประชุมทั้งหมด
1. นายวิเชฐ ตันติวานิช	5/5
2. นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์	5/5

ผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบ

คณะกรรมการตรวจสอบได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัทและสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ดังนี้

1. การสอบทานงบการเงินคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของงบการเงินรายไตรมาสและ ประจำปี 2564 ร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชี และผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงิน โดยได้สอบทานประเด็นที่เป็นสาระสำคัญ และได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินจนเป็นที่มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ จึงได้ให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้ว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเพื่อปรึกษาหารือกันอย่างอิสระถึงการได้รับข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลที่มีสาระสำคัญในการจัดทำงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน
2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในโดยพิจารณาแผนงานการตรวจสอบภายในและรายงานผลการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินของผู้สอบบัญชีที่ได้รายงานไว้ว่าไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญและไม่มีข้อสังเกตเป็นพิเศษเกี่ยวกับ รายงานทางการเงินและการควบคุมภายในรวมทั้งพิจารณาผลการประเมินระบบการควบคุมภายในของฝ่ายจัดการตามกรอบแนวทางปฏิบัติด้านการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO 2013) โดยใช้ “แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน” ของสำนักงาน ก.ล.ต.ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทสำหรับรอบบัญชี 2564 และเปิดเผยผลการประเมินระบบการควบคุมภายในดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจภายในและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของบริษัทฯ และบริษัทย่อยโดยไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญอันอาจจะกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัท
3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีอิสระและ มีประสิทธิผล โดยให้ความเห็นชอบต่อและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปีที่ 2564 จัดทำขึ้นตามความเสี่ยงสำคัญของบริษัท รวมทั้งพิจารณาความเพียงพอของบุคลากร และพิจารณารายงานผลการตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานและความคืบหน้าในการดำเนินแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส โดยจัดให้มีการประชุมเฉพาะกับหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุมจำนวน 1 ครั้ง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพ การตรวจสอบภายในด้วยการส่งเสริมบุคลากรฝ่ายตรวจสอบภายใน เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีกระบวนการประเมินและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ ซึ่งบริษัทมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กรจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและติดตามดูแลการบริหารความเสี่ยงสำคัญทุกด้านของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยตัวแทนจากหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้เข้ารายงานความคืบหน้าให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้ปีละ 1 ครั้ง
5. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ และถูกต้อง รวมทั้ง ส่งเสริมให้บริษัท มีระบบธรรมาภิบาล การบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มีความโปร่งใส และมีจริยธรรม ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
6. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน
7. สอบทานรายการและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกันซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียน ในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกันเป็นการดำเนินการตามเงื่อนไขทางการค้าปกติทั่วไป ไม่มีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ มีความเป็นธรรม สมเหตุสมผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ ตลท. กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่พบรายการใดที่ผิดปกติ และมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างครบถ้วนเพียงพอ
8. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีโดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 และนายเติมพงษ์ โอปนพันธุ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 และนางสาวมณี รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และนางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม
9. สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและกำกับดูแลให้บริษัทและบริษัทปฏิบัติตามกฎระเบียบ นโยบาย และดำเนินกิจการต่างๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามข้อกำหนดของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัท โดยไม่พบข้อบ่งชี้ ที่ทำให้เชื่อว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตาม และ/หรือ การปฏิบัติที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนดระเบียบ และกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง

สรุปในภาพรวมปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยติดตามการดำเนินงานของบริษัทโดยมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ และมีความเห็นว่าบริษัทได้จัดทำรายงานทางการเงินในสาระสำคัญอย่างถูกต้องโดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ที่รับรองโดยทั่วไป มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน เชื่อถือได้ และในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทก็ได้จัดการดูแลให้มีจัดการรายการเกี่ยวโยงกันด้วยความโปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด และมีการปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ อย่างครบถ้วน รวมทั้งบริษัทจัดให้มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยง ที่เพียงพอ เหมาะสม รวมทั้งมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเพียงพอและโปร่งใสเชื่อถือได้

รายงานผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยอื่นๆ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีคณะกรรมการชุดย่อย จำนวน 4 ชุด เพื่อช่วยติดตามและกำกับดูแลการดำเนินงานด้านต่างๆ และรายงานต่อคณะกรรมการอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน และคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน โดยสามารถสรุปผลการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการชุดย่อยแต่ละชุดสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ครบถ้วนได้ดังนี้

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้มีการจัดการประชุมขึ้นปีละ 2 ครั้ง ในเดือนมิถุนายน และมกราคม โดยแผนกบริหารความเสี่ยงจะรายงานผลการบริหารความเสี่ยง รวมไปถึงการขอพิจารณาและอนุมัติในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงขององค์กรจากคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงในปีที่ผ่านมามีรายละเอียดดังนี้

มิถุนายน 2564

- รับทราบและทบทวนรายละเอียดของความเสี่ยงหลักขององค์กรที่มี สิ้นสุดไตรมาสแรก ปี 2564 ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการจัดการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมให้กับแผนกบริหารความเสี่ยง
- รับทราบแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปี 2564
- รับทราบแผนการรับมือกับภาวะโรคระบาดร้ายแรงกับการกลายพันธุ์ที่ต่อเนื่อง

มกราคม 2565

- รับทราบผลการฝึกอบรมเรื่อง การรับรู้ถึงการบริหารความเสี่ยง ของพนักงานในทุกระดับของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งได้จัดการฝึกอบรมโดยแผนกบริหารความเสี่ยง
- ทบทวนกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงสำหรับปี 2565
- อนุมัติรายละเอียดความเสี่ยงขององค์กร สำหรับการเปิดเผยในรายงานประจำปี 2564
- รับทราบและทบทวนรายละเอียดของความเสี่ยงหลักขององค์กรที่มี สิ้นสุดไตรมาสที่ 4 ปี 2564 ทั้งนี้ คณะกรรมการบริหารความเสี่ยงได้ให้คำแนะนำและเสนอวิธีการจัดการบริหารความเสี่ยงเพิ่มเติมให้กับแผนกบริหารความเสี่ยง

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง

- เสนอเครื่องมือวัดค่าความเสี่ยงที่สำคัญ Key Risk Indicator (KRI) ว่าความเสี่ยงเกิดขึ้นได้อย่างไร
- รับทราบแผนการบริหารความต่อเนื่องทางธุรกิจประจำปี 2565

คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนของบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 3 ครั้ง เพื่อพิจารณาและให้ความเห็นถึงความเหมาะสมในการสรรหาและแต่งตั้งกรรมการและผู้บริหารระดับสูง รวมถึงพิจารณากำหนดค่าตอบแทน ให้แก่คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย โดยมีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาให้ความเห็นชอบการเลือกตั้งกรรมการแทนกรรมการที่พ้นจากตำแหน่งตามวาระประจำปี 2564
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการกำหนดค่าตอบแทนกรรมการและกรรมการตรวจสอบประจำปี 2564
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย และประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ประจำปี 2564
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการเพิ่มจำนวนกรรมการและแต่งตั้งกรรมการใหม่
- พิจารณาให้ความเห็นชอบการแต่งตั้งผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์ (Head of Government Relations)

คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมาคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน มีการจัดประชุมทั้งสิ้น 1 ครั้ง เพื่อพิจารณาทบทวนนโยบาย เป้าหมายการดำเนินงาน แนวทางการดำเนินงาน ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน รวมทั้งกำหนดประเด็นสำคัญที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท (Materiality) เพื่อให้เกิดการดูแลผู้มีส่วนได้เสียอย่างเหมาะสม รวมทั้งติดตามและตรวจสอบผลการดำเนินกิจการตามนโยบายและกลยุทธ์ด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการดำเนินงานที่วางไว้ ทั้งนี้ การทำงานของคณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืนในปีที่ผ่านมามีรายละเอียดดังนี้

- พิจารณาทบทวนนโยบายและกลยุทธ์ด้านความยั่งยืน
- พิจารณาอนุมัติประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจ (Materiality)
- พิจารณาให้ความเห็นการเปิดเผยรายงานความยั่งยืนและการกำกับดูแลกิจการในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)
- ติดตามผลการดำเนินการของประเด็นสาระสำคัญทางธุรกิจและกิจกรรมการลงทุนทางสังคม
- รายงานผลการดำเนินงานด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

การควบคุมภายในและรายการระหว่างกัน

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

ความเพียงพอและความเหมาะสมของระบบควบคุมภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของบริษัท เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษร มีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของบริษัท เพื่อให้บริษัทมีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบการรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของคณะกรรมการบริษัทเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายใน

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 โดยมีคณะกรรมการตรวจสอบทั้ง 3 ท่าน เข้าร่วมประชุมด้วย คณะกรรมการบริษัทได้ประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อย โดยการซักถามข้อมูลจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน และการอนุมัติแบบประเมินซึ่งจัดทำโดยหน่วยงานตรวจสอบภายในร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมทั้งรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบแล้วสรุปได้ว่า จากการประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยในด้านต่างๆ 5 องค์ประกอบ คือ การควบคุมภายในองค์กร การประเมินความเสี่ยง การควบคุมการปฏิบัติงาน ระบบสารสนเทศและการสื่อสารข้อมูล และระบบติดตาม คณะกรรมการบริษัทเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีความเพียงพอและเหมาะสม โดยบริษัทฯ และบริษัทย่อยได้จัดให้มีบุคลากรอย่างเพียงพอที่จะดำเนินการตามระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งบริษัทมีระบบควบคุมภายในในเรื่องการติดตามควบคุมดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ให้สามารถป้องกันทรัพย์สินของบริษัทฯ และบริษัทย่อยจากการที่กรรมการหรือผู้บริหารนำไปใช้โดยมิชอบหรือโดยไม่มีอำนาจ รวมถึงการทำธุรกรรมกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและบุคคลที่เกี่ยวโยงกันอย่างเหมาะสมและเพียงพอแล้ว สำหรับการควบคุมภายในในหัวข้ออื่น คณะกรรมการบริษัทเห็นว่ามีการควบคุมภายในที่เพียงพอแล้วเช่นกัน ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบไม่มีความเห็นที่แตกต่างจากความเห็นของคณะกรรมการบริษัท

นอกจากนี้การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2564 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่างๆ ของบริษัทไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายใน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บจ. สำนักงาน อีวาย ซึ่งเป็นผู้ตรวจสอบงบการเงินรายไตรมาสและประจำปี 2564 ไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

บริษัทได้แต่งตั้งให้นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายใน ตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 2554 เนื่องจากมีประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบบัญชีและการตรวจสอบภายในมาเป็นระยะเวลากว่า 17 ปี และมีความเข้าใจในกิจกรรมและการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อย รวมทั้งได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานด้านตรวจสอบภายใน ได้แก่ การฝึกอบรมการตรวจสอบภายในแบบบูรณาการ หลักสูตรผู้นำตรวจประเมินมาตรฐาน ISO 9001:2015 เป็นต้น คณะกรรมการตรวจสอบจึงเห็นว่านางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ มีความเหมาะสมที่จะปฏิบัติหน้าที่หัวหน้างานผู้ตรวจสอบภายในได้อย่างเหมาะสมเพียงพอ ทั้งนี้ การพิจารณาและอนุมัติแต่งตั้ง ถอดถอน โยกย้ายผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในต้องผ่านการอนุมัติจากคณะกรรมการตรวจสอบ

บริษัทฯ ได้เปิดเผยคุณสมบัติของผู้ดำรงตำแหน่งหัวหน้างานตรวจสอบภายในไว้เป็นเอกสารแนบท้ายของรายงานฉบับนี้ ซึ่งปรากฏอยู่บนเว็บไซต์ของบริษัทฯ ที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “นักลงทุนสัมพันธ์” และหัวข้อย่อย “เอกสารเผยแพร่ และดาวน์โหลด”

รายการระหว่างกัน

รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 31 ธันวาคม 2563 สามารถสรุปได้ดังนี้

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
1) AirAsia Berhad (“AAB”)	AAB เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (AAAGL) (เดิม : AirAsia Investment Limited)
2) PT Indonesia AirAsia (“IAA”)	IAA เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49.15 ทั้งนี้ IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย
3) AirAsia (India) Limited (“AAI”)	AAI เป็นบริษัทในเครือของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 16 ทั้งนี้ AAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินเดีย
4) Philippines AirAsia, Inc. (“PAAI”)	PAAI เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 39.86 ทั้งนี้ PAAI ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศฟิลิปปินส์
5) AirAsia Japan Co.,Ltd. (“AAJ”)	AAJ เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 33 ทั้งนี้ AAJ ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศญี่ปุ่น
6) AirAsia (“Guangzhou”) Aviation Service Limited (“AGZ”)	AGZ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (TAA) โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (AAAGL) (เดิม : AirAsia Investment Limited)
7) AirAsia X Berhad (“AAX”)	AAX เป็นบริษัทในเครือของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 13.8 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ AAX
8) Thai AirAsia X (“TAAX”)	TAAX มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร และนางภัทรา บุศราวงศ์ โดยนายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ยังเป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน TAAX ร้อยละ 49.56
9) PT Indonesia AirAsia X (“IAAX”)	IAAX เป็นบริษัทร่วมของ AAX โดย AAX ถือหุ้นร้อยละ 49 ทั้งนี้ IAAX ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดพิสัยไกลในประเทศอินโดนีเซีย
10) Tune Insurance Malaysia Berhad (“TIMB”)	Tune Protect Group Berhad มีกรรมการร่วมกับ TAA คือ นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน ซึ่ง Tune Protect Group Berhad ถือหุ้นทางตรงใน TIMB ร้อยละ 83.3 ทั้งนี้มีนายอันโทนี ฟรันซิซ เฟอร์นันเดซ และนายคามารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมทั้ง TAA และ TIMB
11) Tune Talk Sdn Bhd (“TTSB”)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมการร่วมกับ TAA คือ นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. ถือหุ้นทางตรงใน TTSB
12) Tune Talk (“Thailand”) Limited (“TTTH”)	Tune Group Sdn. Bhd. มีกรรมการร่วมกับ TAA คือ นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน ซึ่ง Tune Group Sdn. Bhd. เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมใน Tune Talk (Thailand) Limited ผ่าน Tune talk international Sdn. Bhd. (Malaysia) ซึ่งถือหุ้นใน Tune Talk (Thailand) Limited ร้อยละ 48
13) Great Fortune Broker Co., Ltd. (“GFB”)	GFB เป็นนายหน้าประกันวินาศภัยของ Tune Insurance Plc.
14) AirAsia SEA Limited (เดิม : AirAsia (“IHQ”) Limited) (“IHQ”)	IHQ เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100 และ Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA และมีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 3 ท่าน คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ นายรอชแมน บิน โอมาร์ และนางภัทรา บุศราวงศ์

บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชีย	ลักษณะความสัมพันธ์
15) BIGLIFE Sdn Bhd (เดิม : Big Loyalty Sdn. Bhd.) (“BIG”)	BIG เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19
16) AirAsia (Mauritius) Ltd (“AAM”)	AAM เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
17) Bangkok Aviation Center Plc. (“BAC”)	BAC เป็นบริษัทที่กรรมการและประธานกรรมการบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 50
18) Airasia SEA Sdn Bhd (เดิม : AirAsia Global Shared Services Sdn Bhd) (“AASEA”)	AASEA เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
19) Wealth Ventures Co., Ltd. (“Wealth Ventures”)	Wealth Ventures เป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ เป็นกรรมการและประธานกรรมการบริหารของ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ ถือหุ้นร้อยละ 34.59
20) Tune Insurance Plc. (“TIPLC”)	TIPLC มีกรรรมการร่วมกับ TAA คือ นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ โดยถือหุ้นร้อยละ 11.43
21) AirAsia Com Travel Sdn Bhd (“AACOM”)	AACOM เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19
22) AirAsia Com Travel (Thailand) Ltd. (“AACOMTH”)	AACOMTH เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19
23) AirAsia SuperApp Sdn Bhd (เดิม : AirAsia Ads Sdn. Bhd.) (“ADS”)	ADS เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19
24) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (“TEL”)	TEL เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66
25) Teleport Everywhere Pte. Ltd. (“TEL (TH Branch)”)	TEL เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66
26) Teleport (Thailand) Co., Ltd. (“TELTH”)	TELTH เป็นบริษัทร่วมของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 45.40
27) Capital A Berhad (“Capital A”)	Capital A เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ TAA โดยถือหุ้นผ่าน AirAsia Aviation Group Limited (AAAGL) (เดิม : AirAsia Investment Limited)
28) Santan Restaurant Sdn Bhd (“STR”)	STR เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางตรงร้อยละ 100
29) Asia Aviation Capital Pte. Ltd (“AAC”)	AAC เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
30) Velox Technology (Thailand) Co., Ltd. (“Velox”)	Velox เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 96.19
31) Teleport Commerce Malaysia Sdn Bhd (“TELMY”)	TELMY เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 92.66
32) Asia Digital Engineering Sdn Bhd (“ADE”)	ADE เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100
33) Airasia Technology Centre Singapore Pte. Ltd. (“ATS”)	ATS เป็นบริษัทย่อยของ Capital A โดย Capital A ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 100

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
1. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A				
(1) AAB (2) IAA (3) AAI (4) AAX (5) TAAX (6) PAAI (7) IAAX (8) AAJ (9) AACOM	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายใน Capital A เกิดเฉพาะกรณีที่ลูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสกุลต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระค่าที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับ Capital A เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของ Capital A ผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทใน Capital A ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสกุลต่างประเทศเนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น
	1.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	489,432,407	1,695,724,379	
	ลูกหนี้รับแทน - AAB	432,105,534	336,569,792	
	1.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	21,157,818	94,588,290	**การกำหนดราคา:**
	ลูกหนี้รับแทน - IAA	53,468,697	41,555,025	ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง
	1.3 รายได้ค่าโดยสารที่ AAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	9,530,828	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	ลูกหนี้รับแทน - AAI	66,723,621	60,759,361	
	1.4 รายได้ค่าโดยสารที่ AAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	22,046,435	144,497,946	**ลักษณะรายการในอนาคต:**
	ลูกหนี้รับแทน - AAX	-	-	รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	1.5 รายได้ค่าโดยสารที่ TAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	101,506,019	325,124,378	
	ลูกหนี้รับแทน - TAAX	193,010,599	279,541,825	
	1.6 รายได้ค่าโดยสารที่ PAAI รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	10,278,684	202,273,466	
	ลูกหนี้รับแทน - PAAI	67,893,485	79,156,933	
	1.7 รายได้ค่าโดยสารที่ IAAX รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	2,470	7,853	
	ลูกหนี้รับแทน - IAAX	948,959	869,479	
	1.8 รายได้ค่าโดยสารที่ AAJ รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,654,603	4,876,249	
	ลูกหนี้รับแทน - AAJ	2,218,370	510,474	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	1.9 รายได้ค่าโดยสารที่ AACOM รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	58,294,018	20,072,400	
	ลูกหนี้รับแทน - AACOM	-	7,696,663	
	1.10 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB	17,972,231	732,277,870	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAB	16,998,035	293,529,433	
	1.11 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA	2,182,636	115,223,050	
	เจ้าหนี้รับแทน - IAA	342,261	229,497	
	1.12 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAX	237,451	262,210,252	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAX	-	139,027	
	1.13 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน TAAX	487,450	223,819,155	
	เจ้าหนี้รับแทน - TAAX	83,323	399,448	
	1.14 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน PAAI	16,730,033	157,762,947	
	เจ้าหนี้รับแทน - PAAI	3,186,522	4,941,526	
	1.15 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAI	230,118	17,535,219	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAI	31,610,900	28,406,591	
	1.16 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAAX	-	53,832	
	เจ้าหนี้รับแทน - IAAX	-	20,876	
	1.17 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAJ	31,372	7,813,449	
	เจ้าหนี้รับแทน - AAJ	6,719,632	7,404,833	
	1.18 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AACOM	12,540,507	22,321,357	
	เจ้าหนี้รับแทน - AACOM	2,315,359	21,346,089	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
2. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายใน Capital A				
(1) AAB (2) IAA (3) AAX (4) TAAX (5) PAAI (6) AAI (7) IAAX	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันใน Capital A ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับพนักงาน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายใน Capital A บริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง และทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน นอกจากนี้ยังมีค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวเนื่องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง
(8) AAJ (9) TIMB (10) TTSB (11) GFB (12) IHQ (13) AGZ (14) BIG (15) AACOM (16) AACOMTH (17) AASEA (18) TELTH (19) Capital A (20) TEL (21) STR (22) TIPLC (23) AAC (24) TEL (TH branch) (25) Velox (26) TELMY (27) ADE (28) AACE	**2.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB**	127,345,884	185,173,646	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB	235,754,003	148,791,584	**<u>การกำหนดราคา:</u>** การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการทดรองจ่ายแทนกันจะเรียกเก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริงหรือจากการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่ตกลงร่วมกัน
	2.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAA	5,602,447	6,871,755	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	18,297,936	14,414,086	
	2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAX	428,468	59,898,005	**<u>การชำระเงิน:</u>** ภายใน 30 วัน
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAX	-	-	
	2.4 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TAAX	92,254,097	254,775,091	**<u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u>** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	278,828,724	290,128,579	
	2.5 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน PAAI	6,186,449	25,910,939	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	44,157,369	28,260,368	
	2.6 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAI	688,039	1,242,860	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAI	4,810,704	2,893,076	
	2.7 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IAAX	-	38,286	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAAX	81,257	72,997	
	2.8 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAJ	-	320,385	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAJ	320,551	287,968	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	2.9 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIMB	61,164	61,164	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TIMB	116,944	1,392,170	
	2.10 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TTSB	1,682,988	1,682,988	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TTSB	-	280,498	
	2.11 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน GFB	-	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - GFB	48,209	685,513	
	2.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน IHQ	19,507,854	25,430	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IHQ	19,665,848	-	
	2.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AGZ	1,139,296	624,220	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AGZ	1,419,844	475,068	
	2.14 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน BIG	-	274,541	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - BIG	-	24,958	
	2.15 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Capital A	792	6,704	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - Capital A	-	183,573	
	2.16 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TIPLC	541,399	3,643,769	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TIPLC	3,081,634	2,540,234	
	2.17 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AACOM	34,991,548	5,404,929	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AACOM	5,657,798	5,384,361	
	2.18 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AACOMTH	17,988,491	222,387	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AACOMTH	15,101,438	222,387	
	2.19 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAC	1,025	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAC	10,083	9,058	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	2.20 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TELTH	154,230	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TELTH	3,531,193	-	
	2.21 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TEL	10,569,536	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TEL	1,225,995	-	
	2.22 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TEL (TH branch)	1,827,953	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TEL (TH branch)	380,829	-	
	2.23 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AASEA	2,452,485	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AASEA	2,452,485	-	
	2.24 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน STR	534,408	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - STR	532,033	-	
	2.25 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน Velox	905,763	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - Velox	905,763	-	
	2.26 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน TELMY	1,784	-	
	ลูกหนี้ทดรองจ่าย - TELMY	1,784	-	
	2.27 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	229,278,957	420,873,792	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAB	324,437,505	230,405,951	
	2.28 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,137,323	10,007,960	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - IAA	7,324	-	
	2.29 AAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	2,551,926	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAI	6,458,293	5,239,670	
	2.30 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	1,500,656	7,898,833	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAX	-	721,913	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	2.31 TAAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	7,177,555	4,752,631	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TAAX	300,000	1,540,129	
	2.32 PAAI ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	930,804	815,992	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - PAAI	19,224	145,579	
	2.33 AAJ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	18,840	253,726	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AAJ	572,312	514,624	
	2.34 AGZ ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	-	4,419	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AGZ	-	-	
	2.35 AACOM ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	6,510,011	6,833,539	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AACOM	1,897,034	6,976,286	
	2.36 AACE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	168,113	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AACE	1,667,820	-	
	2.37 AASEA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	29,721,823	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - AASEA	28,236,003	-	
	2.38 Capital A ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	79,326,979	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - Capital A	82,494,934	-	
	2.39 TELTH ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	9,586,442	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TELTH	3,708,479	-	
	2.40 TEL ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	638,128	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TEL	-	-	
	2.41 TEL (TH branch) ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	7,621,403	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - TEL (TH branch)	7,978	-	
	2.42 ADE ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	5,916	-	
	เจ้าหนี้ทดรองจ่าย - ADE	5,916	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
3. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายใน Capital A				
(1) AAI	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันใน Capital A เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีที่บริษัทภายใน Capital A ชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทใน Capital A มีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระโดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชียและบริษัทใน Capital A จะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัทหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้)
	3.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เนื่องจากบริษัทที่เกี่ยวข้องกันดังกล่าวชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			**อัตราดอกเบี้ย:** อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันใน Capital A เป็นอัตราเดียวกันซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2562 และปี 2563
	3.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAI	-	-	
	ยอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAI	-	-	
	ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAI	448,449	402,865	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
4. ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
(1) AAM	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 13 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจจาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินทั้งหมดที่ Capital A ต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต
	4.1 ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	588,650,210	1,674,310,587	
	เจ้าหนี้ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - AAM	1,267,593,983	944,136,032	
				การกำหนดอัตราค่าเช่า:
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	249,038,754	215,776,921	ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกากำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไปและได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase
5. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน				
(1) AAM (2) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อเป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญาเช่าเครื่องบิน			เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชียและ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน
	5.1 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	188,931,133	332,961,564	
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAM	93,665,147	214,664,068	
	ลูกหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินขอคืน - AAM	669,800,552	481,994,547	**การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา:** ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อเวลา/รอบการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม
	5.2 ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	182,610,958	824,115,153	
	เจ้าหนี้ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	79,351,397	695,784,155	
	เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน - AAB	4,958,623,692	5,856,109,798	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องจนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
6. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของ Capital A เช่นเดียวกับสายการบินอื่นใน Capital A AAB เข้าเป็นคู่สัญญาในลักษณะของกลุ่มบริษัทกับ Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ **การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:** อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของบริการพื้นที่จัดจำหน่ายออนไลน์โดย AACOM
	6.1 ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	-	127,038,148	
	เจ้าหนี้ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร - AAB	12,605,706	93,698,420	
7. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินและสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบินและสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะรวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของ Capital A และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ตกลงกับบุคคลภายนอก
	7.1 ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	324,459	7,709,936	
	เจ้าหนี้ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	381,981	3,516,838	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจาก คณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
8. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ **การกำหนดราคาซื้อขาย:** ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของบริการพื้นที่จัดจำหน่ายออนไลน์โดย AACOM
	8.1 ค่าบริหารจัดการ - AAB	-	15,140,060	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAB	-	10,874,448	
9. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม บริษัทจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	9.1 ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	55,015,576	2,501,234,650	**การปันส่วนขาดทุน (กำไร):** กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม
	เจ้าหนี้ (ลูกหนี้) ส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB	-	1,084,050,763	
	สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	16,623,450	14,933,700	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
10. ค่าฝึกอบรมนักบิน				
(1) BAC	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าฝึกอบรมนักบิน (Pilot Training) แก่ BAC	487,850	804,206	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำข้อตกลงร่วมกับ BAC ในการจัดหาศิษย์การบินเพื่อฝึกอบรมหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี และฝึกอบรมเพิ่มเติมให้แก่นักบินฝึกหัด
	10.1 ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC	-	-	
	เจ้าหนี้ค่าฝึกอบรมนักบิน - BAC			**การกำหนดราคา:** อัตราค่าฝึกเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งขึ้นอยู่กับประเภทของการเข้ารับการฝึก **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
11. ค่าเครื่องหมายการค้า				
(1) AAB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าเครื่องหมายการค้าให้ AAB			AAB ได้อนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License Agreement) แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
	11.1 ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	-	224,930,055	
	เจ้าหนี้ค่าเครื่องหมายการค้า - AAB	-	212,679,675	**การกำหนดราคา:** ค่าธรรมเนียมการใช้ชื่อทางการค้าเท่ากับร้อยละ 1.5 ของรายได้ทั้งหมด บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต่อปี
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องหมายการค้าจะรวมเป็นส่วนหนึ่งของค่าบริหารจัดการ โดย Capital A
12. รายได้ค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย				
(1) TIMB (2) GFB	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับค่าบริหารจัดการจากค่าเบี้ยประกันภัย (Insurance Premium) ซึ่งได้รับจากผู้โดยสารตามโครงการ AirAsia Insure
				การกำหนดราคา: ค่าเบี้ยประกันภัยที่จ่ายให้แก่ TIMB และ GFB เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง โดยอัตราค่าบริหารจัดการเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ซึ่งสามารถเทียบเคียงได้กับราคาตลาด
	12.1 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ - TIMB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	1,808	2,208,849	
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	452	552,212	
	เจ้าหนี้(ลูกหนี้) ค่าเบี้ยประกันภัย	856	-	
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	12.2 รายได้ค่าบริหารจัดการ จากค่าเบี้ยประกันภัยของ - GFB			
	ค่าเบี้ยประกันภัย	59,553,263	118,956,824	**ลักษณะรายการในอนาคต:**
	รายได้ค่าบริหารจัดการ	9,920,638	19,851,306	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	เจ้าหนี้ค่าเบี้ยประกันภัย	32,240,055	775,681	
	ลูกหนี้ค่าบริหารจัดการ	-	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
13. ค่าบริหารจัดการ (Management Fee)				
(1) AAV (2) Capital A	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) แก่ AAV และ Capital A			บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Management Fee) ให้กับ AAV และ Capital A เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้บริการการกำหนดนโยบายการบริหารการเงินและการจัดการ การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการ
	13.1 ค่าบริหารจัดการ - AAV	25,000,000	25,000,000	
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - AAV	20,441,624	-	**<u>การกำหนดราคาซื้อขาย:</u>**
	13.2 ค่าบริหารจัดการ - Capital A	76,729,171	-	ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่ไตรมาสละ 6,250,000 บาท รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ
	เจ้าหนี้ค่าบริหารจัดการ - Capital A	80,622,960	-	**<u>การชำระเงิน:</u>** ภายใน 30 วัน
				<u>ลักษณะรายการในอนาคต:</u> รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
14. ค่าบริการทางด้านบัญชี การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศ				
(1) AASEA (2) AAB (3) IHQ	AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา			AASEA ให้บริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากร และการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A โดยตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2560 เป็นต้นมา AAB ให้บริการทางด้านการจัดการสารสนเทศแก่บริษัทใน Capital A จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทใน Capital A ตามสัดส่วนจำนวนพนักงานที่ใช้ในการทำงาน
	14.1 ค่าบริการทางด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากรและการจัดการสารสนเทศ - AASEA	-	37,439,081	**<u>การกำหนดราคา:</u>** ค่าใช้จ่ายจะถูกเรียกเก็บจากบริษัทใน Capital A ที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนพนักงานของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการบวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านบัญชีการเงิน การบริหารบุคลากรและการจัดการสารสนเทศ - AASEA	-	6,102,043	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
	14.2 ค่าบริการทางด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	301,376	3,199,819	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการด้านการจัดการสารสนเทศ - AAB	115,295	2,006,847	
				ลักษณะรายการในอนาคต:
	14.3 ค่าบริการอื่น - IHQ	396,680,002	-	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	เจ้าหนี้ค่าบริการ - IHQ	255,405,560	-	
15. ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า				
(1) BIG	BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A			BIG ได้จัดทำโครงการ Big loyalty program เพื่อคืนกำไรให้กับลูกค้าในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยการออก Big Point ซึ่งลูกค้าสามารถนำมาแลกตั๋วเครื่องบินและบริการอื่นใน Capital A
	15.1 ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	9,766,684	54,893,500	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า - BIG	9,794,274	11,138,875	อัตราค่าโปรแกรมสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	15.2 รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BIG	26,304,437	76,218,222	
	ลูกหนี้รายได้ค่าตั๋วโดยสาร - BIG	27,558,060	25,532,376	**ลักษณะรายการในอนาคต:**
				รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
16. ซื้อสินค้า				
(1) TTTH	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อชิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก TTTH			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าได้แก่ ชิมการ์ดเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินจาก TTTH
	16.1 ซื้อสินค้า - TTTH			**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ค่าสินค้า - TTTH	-	450,160	อัตราค่าธรรมเนียมสนับสนุนเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
		-	-	
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป
17. งานบริการด้านความปลอดภัย				
(1) AAI	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริการรักษาความปลอดภัย สำหรับเที่ยวบิน FD ที่สนามบินโคชิน (COK) เบงกาลูรู (BLR) โกลกาตา (CCU) ชัยปุระ (JAI) เชนไน (MAA) ภูวเนศวร (BBI) และ วิชาคาปัทนัม (VTZ) ให้แก่ AAI			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการให้บริการรักษาความปลอดภัยกับ AAI เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายและข้อบังคับของประเทศอินเดีย **การกำหนดราคา:** อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	17.1 งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI	171,729	3,281,889	
	เจ้าหนี้งานบริการด้านความปลอดภัย - AAI	33,132,051	30,858,772	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
18. ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ				
(1) Wealth Ventures	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรมเมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการห้องประชุมและสิ่งอำนวยความสะดวกของโรงแรม เมอร์เคียว กรุงเทพ มักกะสัน ซึ่งมีห้องประชุมเพียงพอและสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน
	18.1 ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ - Wealth Ventures	45,087	655,780	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ - Wealth Ventures	639,257	579,014	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ **การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
19. ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด				
(1) AGZ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้บริการด้านการตลาดกับ AGZ เพื่อทำการตลาดในประเทศจีน
	19.1 ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	-	79,376,912	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด - AGZ	-	14,282,575	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้ ซึ่งจะเรียกเก็บล่วงหน้าเป็นรายไตรมาส
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
20. งานบริการภาคพื้น				
(1) AAX (2) AGZ (3) AAI	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A			บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาการใช้บริการภาคพื้นกับบริษัทใน Capital A
	20.1 ค่าบริการภาคพื้น - AAX	-	2,158,337	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAX	-	-	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	20.2 ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	71,306,293	3,570,627	**การชำระเงิน:** ภายใน 30 วัน
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AGZ	46,777,815	10,288,275	
				ลักษณะรายการในอนาคต:
	20.3 ค่าบริการภาคพื้น - AAI	1,476,099	5,723,092	รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	เจ้าหนี้ค่าบริการภาคพื้น - AAI	13,898,405	11,477,608	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
21. งานบริการอื่นๆ				
(1) TAAX	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากร การจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการทางด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าสำหรับสินค้าและบริการบนเครื่องบิน การบริหารบุคลากรการจัดการสารสนเทศ และอื่นๆ แก่ TAAX
	21.1 รายได้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX	49,650	6,188,124	**การกำหนดราคา:**
	ลูกหนี้ค่าบริการอื่นๆ - TAAX	6,237,775	6,188,124	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
22. รายได้ค่าโฆษณา				
(1) TIPLC (2) ADS	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการ โฆษณาแก่ TIPLC ADS เป็นตัวแทนในการจัดการและจัดจำหน่ายพื้นที่โฆษณาบนเครื่องบินของ TAA และนิตยสาร 3sixty
				การกำหนดราคา:
	22.1 รายได้ค่าโฆษณา - TIPLC	-	21,760	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - TIPLC	-	-	
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	22.2 รายได้ค่าโฆษณา - ADS	-	906,718	
	ลูกหนี้ค่าโฆษณา - ADS	-	906,718	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
23. ค่าบริการอื่น				
(1) AACOM	AACOM ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขายตั๋วโดยสารแบบออนไลน์			AACOM ให้บริการพื้นที่จัดจำหน่ายและรับชำระเงินสำหรับการขาย ตั๋วโดยสารแบบออนไลน์
	23.1 ค่าบริการอื่น - AACOM	135,779,211	2,626,149	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ค่าบริการอื่น - AACOM	74,132,590	2,626,149	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
24. รายได้ค่าขนส่ง				
(1) TEL (2) TELTH (3) TEL (TH branch)	TAA แต่งตั้งให้ TEL และ TELTH เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่งการบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA			TAA แต่งตั้งให้ TEL และ TELTH เป็นนายหน้าสำหรับการขนส่งการบริการที่เกี่ยวข้อง และจำหน่ายพื้นที่สำหรับขนส่งในเที่ยวบินของ TAA
				การกำหนดราคา:
	24.1 รายได้ค่าขนส่ง - TEL	2,814,096	146,429,872	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TEL	-	63,220,621	
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
	24.2 รายได้ค่าขนส่ง - TELTH	65,022,988	-	
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TELTH	-	-	**ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
	24.3 รายได้ค่าขนส่ง - TEL (TH branch)	41,497,222	-	
	ลูกหนี้ค่าขนส่ง - TEL (TH branch)	2,219,500	-	

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2564	มูลค่ารายการ (บาท) ปี 2563	เหตุผลและความจำเป็น
25. รายได้ค่าบริหารวิศวกรรม				
(1) TAAX	TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAAX			TAA ให้บริการเกี่ยวกับวิศวกรรมให้ TAAX
	25.1 รายได้ค่าบริหารวิศวกรรม - TAAX	30,206,200	32,035,320	**การกำหนดราคา:**
	ลูกหนี้ค่าบริหารวิศวกรรม - TAAX	160,297,909	101,838,168	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้
				การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
				ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
26. เงินกู้				
(1) TAA	TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน			TAA กู้ยืมเงินจาก AAV เพื่อใช้ดำเนินงาน
	26.1 เงินกู้ยืมคงเหลือ - TAA	2,450,000,000	-	**ลักษณะรายการในอนาคต:**
	ดอกเบี้ยจ่าย - TAA	379,124	-	รายการดังกล่าวถือเป็นรายการสนับสนุนเงินทุนสำหรับบริษัทย่อยเพื่อใช้ในการดำเนินงาน และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ
27. ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์				
(1) ATS	ATS ให้บริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์แก่ TAA			ATS ให้บริการให้คำปรึกษาด้านข้อมูลเพื่อสนับสนุนและให้คำแนะนำ TAA ในกระบวนการ นโยบาย และแนวทางปฏิบัติ
	27.1 ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	18,912,864	-	**การกำหนดราคา:**
	เจ้าหนี้ค่าบริการข้อมูลและบริการความปลอดภัยทางไซเบอร์ - ATS	19,010,710	-	อัตราค่าธรรมเนียมเป็นราคาตามสัญญาที่ตกลงไว้

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
		ปี 2564	ปี 2563	
				การชำระเงิน: ภายใน 60 วัน **ลักษณะรายการในอนาคต:** รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ

ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

มาตรการการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

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

นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงมีการเข้าทำรายการระหว่างกันกับบริษัทที่เกี่ยวข้องกันในอนาคต โดยจะพิจารณาว่ารายการดังกล่าวเป็นไปด้วยความสมเหตุสมผล มีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า ผ่านการอนุมัติตามขั้นตอนและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและคำนึงถึงประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ

EMPOWERING ALL TOWARD INCLUSIVE GROWTH

SEAMLESS MOBILITY I ALL LIFESTYLES I GLOBAL MARKET I OR INNOVATION

รายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงิน

คณะกรรมการบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย รวมถึงข้อมูลสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยงบการเงินดังกล่าว จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป เลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสม และถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ และใช้ดุลยพินิจอย่างระมัดระวัง และประมาณการที่ดีที่สุดในการจัดทำ รวมทั้งให้มีการเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญอย่างเพียงพอ ในหมายเหตุประกอบ งบการเงิน เพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้น และนักลงทุนทั่วไปอย่างโปร่งใส

คณะกรรมการบริษัทได้จัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงและระบบควบคุมภายในที่เหมาะสมและมีประสิทธิผลเพื่อให้มั่นใจได้อย่างมีเหตุผลว่าข้อมูลทางบัญชีมีความถูกต้องครบถ้วนและเพียงพอที่จะดำรงรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สิน ตลอดจนเพื่อไม่ให้เกิดการทุจริต หรือการดำเนินการที่ผิดปกติอย่างมีสาระสำคัญ

ในการนี้คณะกรรมการบริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่สอบทานนโยบายการบัญชี และคุณภาพของรายงานทางการเงิน สอบทานระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายใน ระบบการบริหารความเสี่ยง ตลอดจนพิจารณาการเปิดเผยข้อมูลรายการระหว่างกันโดยความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับเรื่องนี้ปรากฏในรายงานของคณะกรรมการตรวจสอบซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

งบการเงินของบริษัทและงบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยได้รับการตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีของบริษัท คือ บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ในการตรวจสอบนั้นทางคณะกรรมการบริษัทได้สนับสนุนข้อมูลและเอกสารต่างๆ เพื่อให้ผู้สอบบัญชีสามารถตรวจสอบและแสดงความเห็นได้ตามมาตรฐานการสอบบัญชี โดยความเห็นของผู้สอบบัญชีได้ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งแสดงไว้ในรายงานประจำปีแล้ว

คณะกรรมการมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทโดยรวม อยู่ในระดับดี เป็นที่น่าพอใจ และสามารถสร้างความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลได้ว่างบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และงบการเงินรวมของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีความเชื่อถือได้ โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไป และปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(นายวิเชฐ ตันติวานิช)
ประธานกรรมการ

(นายสันติสุข คล่องใช้ยา)
ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

งบการเงิน

วันที่ 31 ธันวาคม 2564
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

เสนอต่อผู้ถือหุ้นของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ความเห็น

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบการเงินรวมของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย (กลุ่มบริษัท) ซึ่งประกอบด้วยงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้นรวมและงบกระแสเงินสดรวม สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกัน และหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม รวมถึงหมายเหตุสรุปนโยบายการบัญชีที่สำคัญ และได้ตรวจสอบงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ด้วยเช่นกัน

ข้าพเจ้าเห็นว่างบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ผลการดำเนินงานและกระแสเงินสด สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย และเฉพาะของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน

เกณฑ์ในการแสดงความเห็น

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชี ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าได้กล่าวไว้ในวรรค ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ข้าพเจ้ามีความเป็นอิสระจากกลุ่มบริษัทตามข้อกำหนดจรรยาบรรณของผู้ประกอบวิชาชีพบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบงบการเงิน และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านจรรยาบรรณอื่นๆ ตามที่ระบุในข้อกำหนดนั้นด้วย ข้าพเจ้าเชื่อว่าหลักฐานการสอบบัญชีที่ข้าพเจ้าได้รับเพียงพอและเหมาะสมเพื่อใช้เป็นเกณฑ์ ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง

ข้าพเจ้าขอให้สังเกตหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 1.2 ซึ่งระบุว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ปัจจุบันยังคงระบาดอย่างต่อเนื่องทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องหยุดการบินในบางช่วงเวลาหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคในแต่ละช่วงเวลาจะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสด ตลอดจนการดำรงอัตราส่วนทางการเงินตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบินทั้งในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดยกลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ของกลุ่มบริษัทมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่างๆ ในการจัดหาเงิน ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่ายและเลื่อนการจ่ายชำระเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการจัดหาเงินบางส่วน และแผนการดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ ข้าพเจ้ามิได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไขต่อกรณีนี้แต่อย่างใด

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ

เรื่องสำคัญในการตรวจสอบคือเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดตามดุลยพินิจเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพของข้าพเจ้าในการตรวจสอบงบการเงินสำหรับงวดปัจจุบัน ข้าพเจ้าได้นำเรื่องนี้มาพิจารณาในบริบทของการตรวจสอบงบการเงินโดยรวมและในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ทั้งนี้ ข้าพเจ้าไม่ได้แสดงความเห็นแยกต่างหากสำหรับเรื่องเหล่านี้

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตามความรับผิดชอบที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบ งบการเงินในรายงานของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมความรับผิดชอบที่เกี่ยวกับเรื่องนี้ด้วย การปฏิบัติงานของข้าพเจ้าได้รวมวิธีการตรวจสอบที่ออกแบบมาเพื่อตอบสนองต่อการประเมินความเสี่ยงจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ผลของวิธีการตรวจสอบของข้าพเจ้า ซึ่งได้รวมวิธีการตรวจสอบสำหรับเรื่องเหล่านี้ด้วย ได้ใช้เป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินโดยรวม

นอกจากเรื่องที่ได้กล่าวไว้ในวรรคความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานต่อเนื่อง เรื่องสำคัญในการตรวจสอบ พร้อมวิธีการตรวจสอบสำหรับแต่ละเรื่องมีดังต่อไปนี้

การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

อันเนื่องมาจากผลกระทบต่อธุรกิจการบินจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ข้าพเจ้าให้ความสำคัญเรื่องการพิจารณาการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน เครื่องบิน อาคาร ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน และสินทรัพย์สิทธิการใช้ ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 15, 13, 11, 14 และ 12 ตามลำดับ

การประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวถือเป็นประมาณการทางบัญชีที่สำคัญที่ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจอย่างสูงในการระบุหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและการประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากกลุ่มสินทรัพย์นั้น รวมถึงการกำหนดอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตในระยะยาวที่เหมาะสม ซึ่งทำให้เกิดความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์

ข้าพเจ้าได้ประเมินการกำหนดหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดและแบบจำลองทางการเงินที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการทำความเข้าใจกระบวนการพิจารณาของฝ่ายบริหารว่าสอดคล้องตามลักษณะการให้ประโยชน์ของสินทรัพย์หรือไม่ นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้ทำการทดสอบข้อสมมติที่สำคัญที่ใช้ในการประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ที่จัดทำโดยฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทโดยการเปรียบเทียบข้อสมมติดังกล่าวกับแหล่งข้อมูลภายในและภายนอกของกลุ่มบริษัท รวมถึงเปรียบเทียบประมาณการกระแสเงินสดในอดีตกับผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริง เพื่อประเมินการใช้ดุลยพินิจของฝ่ายบริหารในการประมาณการกระแส เงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตดังกล่าว และพิจารณาอัตราคิดลดที่ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทเลือกใช้โดยการวิเคราะห์ต้นทุนทางการเงินถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของกลุ่มบริษัทและของอุตสาหกรรม รวมถึงปรึกษาผู้เชี่ยวชาญภายในสำนักงานฯ เพื่อช่วยประเมินข้อมูลดังกล่าวโดยการเทียบเคียงกับแหล่งข้อมูลภายนอกตามฐานความรู้และประสบการณ์ในอดีตของผู้เชี่ยวชาญ ตลอดจนทดสอบการคำนวณมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าวตามแบบจำลองทางการเงิน และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนโดยเฉพาะอัตราคิดลดและอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับ การประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยม สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน (สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด) ที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ และสินทรัพย์สิทธิการใช้ รวมถึงผลกระทบของประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญ

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทได้เปิดเผยนโยบายการบัญชีและรายละเอียดเกี่ยวกับภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวมข้อ 31 โดยสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจะสามารถรับรู้รายการได้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีเพียงพอที่จะนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีมาใช้ประโยชน์ในอนาคตได้ ซึ่งในการพิจารณาว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลแตกต่างชั่วคราวหรือผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้นั้นต้องอาศัยดุลยพินิจของฝ่ายบริหารอย่างมากในการจัดทำแผนธุรกิจและประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตามแผนธุรกิจที่ได้อนุมัติแล้ว ดังนั้น จึงมีความเสี่ยงเกี่ยวกับมูลค่าสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ข้าพเจ้าได้ทำความเข้าใจและได้ประเมินประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตซึ่งเป็นข้อมูลชุดเดียวกันกับประมาณการกระแสเงินสดในการพิจารณาการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ตลอดจนทดสอบการคำนวณประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคตตามข้อมูลและข้อสมมติต่างๆ และพิจารณาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติที่สำคัญต่อประมาณการกำไรทางภาษีในอนาคต โดยเฉพาะอัตราการเติบโตของรายได้ในระยะยาว นอกจากนี้ ข้าพเจ้าได้สอบทานการเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับรายการผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินรวม ข้อ 26 เป็นตัวชี้วัดผลการดำเนินงานที่ผู้ใช้งบการเงินให้ความสนใจ นอกจากนี้ การรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องสำหรับเที่ยวบินแต่ละเที่ยวต้องใช้ข้อมูลจากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีความซับซ้อน รวมถึงจำนวนรายการจองบัตรโดยสารเครื่องบินล่วงหน้ามีจำนวนมาก ผ่านหลากหลายช่องทางการจำหน่ายตั๋ว และราคาตั๋วที่แตกต่างกัน ดังนั้น ข้าพเจ้าจึงให้ความสำคัญกับความถูกต้องและการเกิดขึ้นจริงของข้อมูลที่แสดงอยู่บนรายงานรายได้ที่มาจากระบบสารสนเทศเพื่อรับรู้รายได้ในระหว่างปี

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่องของกลุ่มบริษัทโดยการ

- ตรวจทานผลของการทดสอบระบบการควบคุมทั่วไปของระบบสารสนเทศตามที่ปรากฏในรายงานของผู้สอบบัญชีขององค์กรที่ให้บริการ ซึ่งครอบคลุมการควบคุมของระบบที่เกี่ยวข้องกับการจองบัตรโดยสาร การรับชำระค่าตั๋วโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง และการรับรู้รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง
- ประเมินและทดสอบระบบการควบคุมของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้องกับระบบรายได้ ระบบการรับชำระเงิน และระบบการปิดบัญชี โดยการสอบถามผู้รับผิดชอบ ทำความเข้าใจและเลือกตัวอย่างมาสุ่มทดสอบการปฏิบัติตามการควบคุมที่กลุ่มบริษัทออกแบบไว้
- กระทบยอดรายได้ค่าโดยสารที่บันทึกในบัญชีกับรายงานจากระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้อง
- สุ่มตรวจสอบรายได้ค่าโดยสารที่รับรู้ในบัญชีกับข้อมูลการบินและตารางการบินที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างปี
- วิเคราะห์เปรียบเทียบข้อมูลบัญชีรายได้แบบแยกย่อยเพื่อตรวจสอบความผิดปกติที่อาจเกิดขึ้นของรายการรายได้ตลอดรอบระยะเวลาบัญชี รวมถึงรายการบัญชีที่ทำผ่านใบสำคัญทั่วไป

ข้อมูลอื่น

ผู้บริหารเป็นผู้รับผิดชอบต่อข้อมูลอื่น ซึ่งรวมถึงข้อมูลที่รวมอยู่ในรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัท (แต่ไม่รวมถึงงบการเงินและรายงานของผู้สอบบัญชีที่แสดงอยู่ในรายงานนั้น) ซึ่งคาดว่าจะถูกจัดเตรียมให้กับข้าพเจ้าภายหลังวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีนี้

ความเห็นของข้าพเจ้าต่องบการเงินไม่ครอบคลุมถึงข้อมูลอื่นและข้าพเจ้าไม่ได้ให้ข้อสรุปในลักษณะการให้ความเชื่อมั่นในรูปแบบใดๆ ต่อข้อมูลอื่นนั้น

ความรับผิดชอบของข้าพเจ้าที่เกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบงบการเงินคือ การอ่านและพิจารณาว่าข้อมูลอื่นนั้นมีความขัดแย้งที่มีสาระสำคัญกับงบการเงินหรือกับความรู้ที่ได้รับจากการตรวจสอบของข้าพเจ้าหรือไม่หรือปรากฏว่าข้อมูลอื่นแสดงขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่

เมื่อข้าพเจ้าได้อ่านรายงานประจำปีของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวข้างต้นแล้ว และหากสรุปได้ว่ามีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะสื่อสารเรื่องดังกล่าวให้ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลทราบเพื่อให้มีการดำเนินการแก้ไขที่เหมาะสมต่อไป

ความรับผิดชอบของผู้บริหารและผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลต่องบการเงิน

ผู้บริหารมีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำและนำเสนองบการเงินเหล่านี้โดยถูกต้องตามที่ควรตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน และรับผิดชอบเกี่ยวกับการควบคุมภายในที่ผู้บริหารพิจารณาว่าจำเป็นเพื่อให้สามารถจัดทำงบการเงินที่ปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด

ในการจัดทำงบการเงิน ผู้บริหารรับผิดชอบในการประเมินความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่อง การเปิดเผยเรื่องที่เกี่ยวกับการดำเนินงานต่อเนื่องในกรณีที่มีเรื่องดังกล่าว และการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องเว้นแต่ผู้บริหารมีความตั้งใจที่จะเลิกกลุ่มบริษัทหรือหยุดดำเนินงานหรือไม่สามารถดำเนินงานต่อเนื่องอีกต่อไปได้

ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลกระบวนการในการจัดทำรายงานทางการเงินของกลุ่มบริษัท

ความรับผิดชอบของผู้สอบบัญชีต่อการตรวจสอบงบการเงิน

การตรวจสอบของข้าพเจ้ามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลว่างบการเงินโดยรวมปราศจากการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด และเสนอรายงานของผู้สอบบัญชีซึ่งรวมความเห็นของข้าพเจ้าอยู่ด้วย ความเชื่อมั่นอย่างสมเหตุสมผลคือความเชื่อมั่นในระดับสูงแต่ไม่ได้เป็นการรับประกันว่าการปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีจะสามารถตรวจพบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีอยู่ได้เสมอไป ข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอาจเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาดและถือว่ามีสาระสำคัญเมื่อคาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลได้ว่ารายการที่ขัดต่อข้อเท็จจริงแต่ละรายการหรือทุกรายการรวมกันจะมีผลต่อการตัดสินใจทางเศรษฐกิจของผู้ใช้งบการเงินจากการใช้งบการเงินเหล่านี้

ในการตรวจสอบของข้าพเจ้าตามมาตรฐานการสอบบัญชี ข้าพเจ้าใช้ดุลยพินิจและการสังเกตและสงสัยเยี่ยงผู้ประกอบวิชาชีพตลอดการตรวจสอบ และข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานดังต่อไปนี้ด้วย

- ระบุและประเมินความเสี่ยงที่อาจมีการแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญในงบการเงิน ไม่ว่าจะเกิดจากการทุจริตหรือข้อผิดพลาด ออกแบบและปฏิบัติงานตามวิธีการตรวจสอบเพื่อตอบสนองต่อความเสี่ยงเหล่านั้น และได้หลักฐานการสอบบัญชีที่เพียงพอและเหมาะสมเพื่อเป็นเกณฑ์ในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า ความเสี่ยงที่ไม่พบข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นผลมาจากการทุจริตจะสูงกว่าความเสี่ยงที่เกิดจากข้อผิดพลาด เนื่องจากการทุจริตอาจเกี่ยวกับการสมรู้ร่วมคิดการปลอมแปลงเอกสารหลักฐาน การตั้งใจละเว้นการแสดงข้อมูล การแสดงข้อมูลที่ไม่ตรงตามข้อเท็จจริงหรือการแทรกแซงการควบคุมภายใน
- ทำความเข้าใจเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบ เพื่อออกแบบวิธีการตรวจสอบให้เหมาะสมกับสถานการณ์ แต่ไม่ใช่เพื่อวัตถุประสงค์ในการแสดงความเห็นต่อความมีประสิทธิผลของการควบคุมภายในของกลุ่มบริษัท
- ประเมินความเหมาะสมของนโยบายการบัญชีที่ผู้บริหารใช้และความสมเหตุสมผลของประมาณการทางบัญชีและการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ผู้บริหารจัดทำ
- สรุปเกี่ยวกับความเหมาะสมของการใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่องของผู้บริหารและสรุปจากหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญที่เกี่ยวกับเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมีนัยสำคัญต่อความสามารถของกลุ่มบริษัทในการดำเนินงานต่อเนื่องหรือไม่ หากข้าพเจ้าได้ข้อสรุปว่ามีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญ ข้าพเจ้าจะต้องให้ข้อสังเกตไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้าถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้องในงบการเงินหรือหากเห็นว่าการเปิดเผยดังกล่าวไม่เพียงพอ ข้าพเจ้าจะแสดงความเห็นที่เปลี่ยนแปลงไป ข้อสรุปของข้าพเจ้าขึ้นอยู่กับหลักฐานการสอบบัญชีที่ได้รับจนถึงวันที่ในรายงานของผู้สอบบัญชีของข้าพเจ้า อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์หรือสถานการณ์ในอนาคตอาจเป็นเหตุให้กลุ่มบริษัทต้องหยุดการดำเนินงานต่อเนื่องได้
- ประเมินการนำเสนอ โครงสร้างและเนื้อหาของงบการเงินโดยรวม รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประเมินว่างบการเงินแสดงรายการและเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยถูกต้องตามที่ควรหรือไม่
- รวบรวมเอกสารหลักฐานการสอบบัญชีที่เหมาะสมอย่างเพียงพอเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของกิจการหรือของกิจกรรมทางธุรกิจภายในกลุ่มบริษัทเพื่อแสดงความเห็นต่องบการเงินรวม ข้าพเจ้ารับผิดชอบต่อการกำหนดแนวทางการควบคุมดูแล และการปฏิบัติงานตรวจสอบกลุ่มบริษัท ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบแต่เพียงผู้เดียวต่อความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ซึ่งรวมถึงขอบเขตและช่วงเวลาของการตรวจสอบตามที่ได้วางแผนไว้ ประเด็นที่มีนัยสำคัญที่พบจากการตรวจสอบรวมถึงข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในระบบการควบคุมภายในหากข้าพเจ้าได้พบในระหว่างการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ให้คำรับรองแก่ผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลว่าข้าพเจ้าได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดจรรยาบรรณที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอิสระและได้สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลเกี่ยวกับความสัมพันธ์ทั้งหมดตลอดจนเรื่องอื่น ซึ่งข้าพเจ้าเชื่อว่ามีเหตุผลที่บุคคลภายนอกอาจพิจารณาว่ากระทบต่อความเป็นอิสระของข้าพเจ้าและมาตรการที่ข้าพเจ้าใช้เพื่อป้องกันไม่ให้ข้าพเจ้าขาดความเป็นอิสระ

จากเรื่องทั้งหลายที่สื่อสารกับผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแล ข้าพเจ้าได้พิจารณาเรื่องต่างๆ ที่มีนัยสำคัญที่สุดในการตรวจสอบงบการเงินในงวดปัจจุบันและกำหนดเป็นเรื่องสำคัญในการตรวจสอบ ข้าพเจ้าได้อธิบายเรื่องนี้ ไว้ในรายงานของผู้สอบบัญชี เว้นแต่กฎหมายหรือข้อบังคับห้ามไม่ให้เปิดเผยเรื่องดังกล่าวต่อสาธารณะ หรือในสถานการณ์ที่ยากที่จะเกิดขึ้น ข้าพเจ้าพิจารณาว่าไม่ควรสื่อสารเรื่องดังกล่าวในรายงานของข้าพเจ้าเพราะการกระทำดังกล่าวสามารถคาดการณ์ได้อย่างสมเหตุสมผลว่าจะมีผลกระทบในทางลบมากกว่าผลประโยชน์ที่ผู้มีส่วนได้เสียสาธารณะจะได้จากการสื่อสารดังกล่าว

ข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบงานสอบบัญชีและการนำเสนอรายงานฉบับนี้

กุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์
ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 6137
บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด
กรุงเทพฯ: 23 กุมภาพันธ์ 2565

งบแสดงฐานะการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์					
สินทรัพย์หมุนเวียน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	7	5,359,582,770	1,110,369,518	4,646,038,732	98,274,890
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	8	563,283,355	284,460,444	3,543,905	400,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	6	1,094,585,486	815,568,031	20,441,624	450,000
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	6	-	-	2,450,000,000	-
สินค้าคงเหลือ		230,273,981	240,241,951	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้ของงวดปัจจุบัน		12,446,955	20,812,975	198,667	2,501,570
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า		96,269,157	288,713,639	1,425,199	1,259,191
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	6	316,500,216	-	-	-
รวมสินทรัพย์หมุนเวียน		7,672,941,920	2,760,166,558	7,121,648,127	102,885,651
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน					
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	6, 16	783,651,594	907,601,425	-	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	9	-	-	6,967,114,370	3,067,114,370
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	6, 10	4,958,623,692	5,856,109,798	-	-
ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์	11	5,277,490,945	6,230,423,100	25	25
สินทรัพย์สิทธิการใช้	12	28,284,477,942	28,527,345,483	-	-
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน	13	14,862,685,863	14,871,200,162	1	1
อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	14	543,631,756	-	-	-
ค่าความนิยม	15	8,824,825,803	8,824,825,803	-	-
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	31	-	-	6,408,400	-
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		63,535,387,595	65,217,505,771	6,973,522,796	3,067,114,396
รวมสินทรัพย์		71,208,329,515	67,977,672,329	14,095,170,923	3,170,000,047

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
หนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น					
หนี้สินหมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	*17*	750,000,000	1,000,000,000	-	-
หุ้นกู้ระยะสั้น	*18*	79,265,574	-	-	-
เจ้าหนี้การค้า		989,232,397	756,515,092	-	-
เจ้าหนี้อื่น		852,104,757	292,452,079	54,051,461	567,550
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	*6*	1,305,710,809	3,060,172,759	-	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*19*	941,710,013	786,528,550	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*20*	1,799,895,418	1,499,756,945	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*6, 22*	5,931,611,067	6,025,973,794	-	-
รายได้รับล่วงหน้า		2,425,484,742	2,372,595,240	-	-
ภาษีเงินได้ค้างจ่าย		-	837,573	-	837,573
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย		2,462,263,342	1,718,562,026	952,600	1,125,955
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	*38*	22,992,659	309,886,546	-	-
รวมหนี้สินหมุนเวียน		17,560,270,778	17,823,280,604	55,004,061	2,531,078
หนี้สินไม่หมุนเวียน					
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*19*	3,094,191,426	3,073,256,587	-	-
หุ้นกู้ระยะยาว - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*20*	999,256,732	1,598,378,032	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	*6, 22*	31,543,567,945	24,674,609,963	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	*23*	782,438,893	849,328,766	-	-
หนี้สินตราสารอนุพันธ์	*38*	68,628,026	609,247,953	-	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี	*31*	331,177,866	1,989,254,726	-	-
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		36,819,260,888	32,794,076,027	-	-
รวมหนี้สิน		54,379,531,666	50,617,356,631	55,004,061	2,531,078

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงฐานะการเงิน (ต่อ)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
ส่วนของผู้ถือหุ้น					
ทุนเรือนหุ้น	*24*				
ทุนจดทะเบียน					
หุ้นสามัญ 12,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท					
(2563: หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท)		1,285,000,000	485,000,000	1,285,000,000	485,000,000
ทุนออกจำหน่ายและชำระมูลค่าแล้ว					
หุ้นสามัญ 9,878,571,429 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท					
(2563: หุ้นสามัญ 4,850,000,000 หุ้น มูลค่าหุ้นละ 0.1 บาท)		987,857,143	485,000,000	987,857,143	485,000,000
ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	*24*	10,896,951,131	2,599,808,274	10,896,951,131	2,599,808,274
หุ้นกู้แปลงสภาพ - ส่วนประกอบที่เป็นทุน	*21*	2,200,000,000	-	2,200,000,000	-
กำไรสะสม					
จัดสรรแล้ว - สำรองตามกฎหมาย	*25*	48,500,000	48,500,000	48,500,000	48,500,000
ยังไม่ได้จัดสรร		6,126,334,260	11,337,157,980	(93,141,412)	34,160,695
องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น		(58,544,260)	(204,356,939)	-	-
ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		20,201,098,274	14,266,109,315	14,040,166,862	3,167,468,969
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	*9.2*	(3,372,300,425)	3,094,206,383	-	-
รวมส่วนของผู้ถือหุ้น		16,828,797,849	17,360,315,698	14,040,166,862	3,167,468,969
รวมหนี้สินและส่วนของผู้ถือหุ้น		71,208,329,515	67,977,672,329	14,095,170,923	3,170,000,047

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
กำไรหรือขาดทุน:					
รายได้					
รายได้จากการขายและบริการ	*26*	3,828,468,496	13,633,868,119	25,000,000	25,000,000
รายได้อื่น	*27*	679,753,095	2,603,470,679	709,682	1,000,000
รวมรายได้		4,508,221,591	16,237,338,798	25,709,682	26,000,000
ค่าใช้จ่าย					
ต้นทุนขายและบริการ		11,223,275,521	20,484,162,770	-	-
ค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย		240,087,022	797,203,450	-	-
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร		995,479,777	868,159,737	71,731,685	18,440,511
ค่าใช้จ่ายอื่น	*29*	3,899,977,606	1,638,556,306	-	-
รวมค่าใช้จ่าย		16,358,819,926	23,788,082,263	71,731,685	18,440,511
กำไร (ขาดทุน) จากกิจกรรมดำเนินงาน		(11,850,598,335)	(7,550,743,465)	(46,022,003)	7,559,489
รายได้ทางการเงิน		50,396,650	23,618,808	695,833	36,166
ต้นทุนทางการเงิน	*30*	(1,898,813,448)	(1,799,781,947)	(87,357,388)	-
กำไร (ขาดทุน) ก่อนรายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้		(13,699,015,133)	(9,326,906,604)	(132,683,558)	7,595,655
รายได้ (ค่าใช้จ่าย) ภาษีเงินได้	*31*	1,741,066,705	659,977,925	5,381,451	(1,553,271)
กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		(11,957,948,428)	(8,666,928,679)	(127,302,107)	6,042,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:					
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้		262,026,776	(187,567,110)	-	-
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง					
กระแสเงินสด - สุทธิจากภาษีเงินได้	38	(1,343,555)	17,573,453	-	-
รายการที่จะถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		260,683,221	(169,993,657)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

		งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	หมายเหตุ	2564	2563	2564	2563
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง					
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย - สุทธิจากภาษีเงินได้	23	165,747,358	(45,749,386)	-	-
รายการที่จะไม่ถูกบันทึกในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในภายหลัง - สุทธิจากภาษีเงินได้		165,747,358	(45,749,386)	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี		426,430,579	(215,743,043)	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี		(11,531,517,849)	(8,882,671,722)	(127,302,107)	6,042,384
การแบ่งปันกำไร (ขาดทุน)					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(6,647,485,706)	(4,764,092,099)	(127,302,107)	6,042,384
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	9.2	(5,310,462,722)	(3,902,836,580)		
		(11,957,948,428)	(8,666,928,679)		
การแบ่งปันกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม					
ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ		(6,386,947,805)	(4,882,750,783)	(127,302,107)	6,042,384
ส่วนที่เป็นของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย		(5,144,570,044)	(3,999,920,939)		
		(11,531,517,849)	(8,882,671,722)		
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	33				
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน					
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (บาท)		(1.2985)	(0.9823)	(0.0249)	0.0012
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		5,119,512,529	4,850,000,000	5,119,512,529	4,850,000,000
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด					
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นบริษัทฯ (บาท)		(1.2833)	(0.9823)	(0.0246)	0.0012
จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก (หุ้น)		5,179,943,057	4,850,000,000	5,179,943,057	4,850,000,000

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ										
						องค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น					
						กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	สำรองสำหรับต้นทุนการป้องกันความเสี่ยง	รวมองค์ประกอบอื่นของส่วนของผู้ถือหุ้น	รวมส่วนของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อย	รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร						
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	16,126,412,244	(104,697,684)	(6,162,736)	(110,860,420)	19,148,860,098	7,094,127,322	26,242,987,420
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(4,764,092,099)	-	-	-	(4,764,092,099)	(3,902,836,580)	(8,666,928,679)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	(25,162,165)	(103,161,919)	9,665,400	(93,496,519)	(118,658,684)	(97,084,359)	(215,743,043)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(4,789,254,264)	(103,161,919)	9,665,400	(93,496,519)	(4,882,750,783)	(3,999,920,939)	(8,882,671,722)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	11,337,157,980	(207,859,603)	3,502,664	(204,356,939)	14,266,109,315	3,094,206,383	17,360,315,698
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	11,337,157,980	(207,859,603)	3,502,664	(204,356,939)	14,266,109,315	3,094,206,383	17,360,315,698
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	502,857,143	8,297,142,857	-	-	-	-	-	-	8,800,000,000	-	8,800,000,000
ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	-	-	2,200,000,000	-	-	-	-	-	2,200,000,000	-	2,200,000,000
ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมของบริษัทย่อยลดลงจากการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนของเงินลงทุน (หมายเหตุ 9)	-	-	-	-	1,321,936,764	-	-	-	1,321,936,764	(1,321,936,764)	-
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(6,647,485,706)	-	-	-	(6,647,485,706)	(5,310,462,722)	(11,957,948,428)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	114,725,222	146,564,194	(751,515)	145,812,679	260,537,901	165,892,678	426,430,579
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(6,532,760,484)	146,564,194	(751,515)	145,812,679	(6,386,947,805)	(5,144,570,044)	(11,531,517,849)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	987,857,143	10,896,951,131	2,200,000,000	48,500,000	6,126,334,260	(61,295,409)	2,751,149	(58,544,260)	20,201,098,274	(3,372,300,425)	16,828,797,849

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบแสดงการเปลี่ยนแปลงส่วนของผู้ถือหุ้น (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	ทุนเรือนหุ้นที่ออกและชำระแล้ว	ส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญ	หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนประกอบที่เป็นทุน	กำไรสะสม		รวมส่วนของผู้ถือหุ้น
				จัดสรรแล้ว	ยังไม่ได้จัดสรร	
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	28,118,311	3,161,426,585
กำไรสำหรับปี	-	-	-	-	6,042,384	6,042,384
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	6,042,384	6,042,384
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	34,160,695	3,167,468,969
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	485,000,000	2,599,808,274	-	48,500,000	34,160,695	3,167,468,969
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน (หมายเหตุ 24)	502,857,143	8,297,142,857	-	-	-	8,800,000,000
ออกหุ้นกู้แปลงสภาพ (หมายเหตุ 21)	-	-	2,200,000,000	-	-	2,200,000,000
ขาดทุนสำหรับปี	-	-	-	-	(127,302,107)	(127,302,107)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี	-	-	-	-	-	-
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวมสำหรับปี	-	-	-	-	(127,302,107)	(127,302,107)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	987,857,143	10,896,951,131	2,200,000,000	48,500,000	(93,141,412)	14,040,166,862

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมดำเนินงาน				
กำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี	(13,699,015,133)	(9,326,906,604)	(132,683,558)	7,595,655
รายการปรับกระทบยอดกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีเป็นเงินสดรับ (จ่าย)				
จากกิจกรรมดำเนินงาน				
ขาดทุนจากการด้อยค่าสินทรัพย์ทางการเงิน	-	147,609,241	-	-
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	1,415,961,457	-	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	179,830,904	-	-	-
ตัดจำหน่ายสินทรัพย์ภาษีเงินได้	6,938,468	-	-	-
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,434,313,781	6,355,024,847	-	177
(กำไร) ขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์และตัดจำหน่าย				
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	43,458,639	(1,331,760,870)	-	-
ค่าใช้จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	158,031,879	154,824,199	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	(391,178,124)	37,190,862	-	-
(กำไร) ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง	4,145,121,382	(184,517,223)	-	-
รายได้ทางการเงิน	(50,396,650)	(23,618,808)	(695,833)	(36,166)
ต้นทุนทางการเงิน	1,894,878,663	1,799,781,947	87,357,388	-
กำไร (ขาดทุน) จากการดำเนินงานก่อนการเปลี่ยนแปลงในสินทรัพย์ และหนี้สินดำเนินงาน	(2,278,016,191)	(956,410,952)	(46,022,003)	7,559,666
สินทรัพย์ดำเนินงาน (เพิ่มขึ้น) ลดลง				
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	(288,823,680)	532,600,764	(3,143,905)	200,000
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(440,225,861)	990,129,288	(19,612,500)	-
สินค้าคงเหลือ	9,967,970	54,399,254	-	-
ค่าใช้จ่ายจ่ายล่วงหน้า	192,444,482	(74,426,026)	(166,008)	(335,066)
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น	(202,648,200)	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	(51,895,335)	(79,365,021)	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
หนี้สินดำเนินงานเพิ่มขึ้น (ลดลง)				
เจ้าหนี้การค้า	(64,380,696)	(160,107,585)	-	-
เจ้าหนี้อื่น	473,154,820	(592,011,424)	53,483,911	(50,951)
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(2,115,315,066)	2,686,349,320	-	-
รายได้รับล่วงหน้า	55,725,914	(2,275,747,453)	-	-
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	381,164,381	(999,727,014)	(173,355)	(450,056)
จ่ายผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	(17,737,554)	(19,468,696)	-	-
เงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,346,585,016)	(893,785,545)	(15,633,860)	6,923,593
จ่ายภาษีเงินได้	(2,739,873)	(4,112,265)	(1,864,522)	(1,335,538)
ขอคืนภาษีเงินได้	2,302,903	-	2,302,903	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมดำเนินงาน	(4,347,021,986)	(897,897,810)	(15,195,479)	5,588,055
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน				
เงินให้กู้ยืมบริษัทย่อย	-	-	(2,450,000,000)	-
เงินลงทุนในบริษัทย่อย	-	-	(3,900,000,000)	-
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	(370,838,951)	(508,929,105)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อปรับปรุงอาคารเช่าและซื้ออุปกรณ์	(99,601,376)	(820,757,080)	-	-
ซื้อสินทรัพย์ไม่มีตัวตน	-	(1,986,927)	-	-
รายได้ทางการเงิน	50,396,650	23,618,808	316,709	36,166
เงินสดรับจากการจำหน่ายเครื่องบินและอุปกรณ์	1,703,707,796	13,372,411,321	-	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมลงทุน	1,283,664,119	12,064,357,017	(6,349,683,291)	36,166

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กระแสเงินสดจากกิจกรรมจัดหาเงิน				
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินลดลงสุทธิ	(32,900,000)	(150,000,000)	-	-
หุ้นกู้ระยะสั้นเพิ่มขึ้นสุทธิ	80,000,000	-	-	-
เงินสดรับจากเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	847,322,990	-	-
ชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	(74,037,544)	(48,272,495)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	(2,180,023,438)	-	-
ชำระคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(300,000,000)	(1,000,000,000)	-	-
เงินสดรับจากหุ้นกู้แปลงสภาพ	2,200,000,000	-	2,200,000,000	-
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่า	(1,875,575,572)	(4,105,718,670)	-	-
เงินสดจ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(923,564,447)	(7,084,712,129)	-	-
ต้นทุนทางการเงิน	(560,290,973)	(309,990,854)	(87,357,388)	-
เงินรับชำระค่าหุ้น	8,800,000,000	-	8,800,000,000	-
เงินสดสุทธิจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	7,313,631,464	(14,031,394,596)	10,912,642,612	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง) สุทธิ	4,250,273,597	(2,864,935,389)	4,547,763,842	5,624,221
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,110,369,518	3,982,231,614	98,274,890	92,650,669
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสด				
และรายการเทียบเท่าเงินสด	(1,060,345)	(6,926,707)	-	-
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี (หมายเหตุ 7)	5,359,582,770	1,110,369,518	4,646,038,732	98,274,890

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

งบกระแสเงินสด (ต่อ)

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
รายการที่ไม่ใช่เงินสด:				
เจ้าหนี้อื่นจากการซื้ออุปกรณ์เพิ่มขึ้น	82,141,265	81,861,381	-	-
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์	12,294,061	7,552,053	-	-
โอนที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์				
เป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน	548,226,933	-	-	-
โอนสินทรัพย์สิทธิการใช้เป็นที่ดิน เครื่องบิน ส่วนปรับปรุง				
อาคารเช่าและอุปกรณ์	1,714,858,285	9,356,046,615	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าใหม่	1,211,857,937	7,655,027,790	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้และหนี้สินตามสัญญาเช่าเพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าใหม่	3,728,108,059	-	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากเงินมัดจำ	130,798,187	101,143,185	-	-
สินทรัพย์สิทธิการใช้เพิ่มขึ้นจากการขายและเช่ากลับอากาศยาน	33,721,165	-	-	-
การขยายระยะเวลาเงินกู้ยืมจากระยะสั้นเป็นระยะยาว	250,000,000	600,000,000	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่าลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญา				
จากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	20,599,335	42,052,287	-	-

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หมายเหตุประกอบงบการเงินรวม

สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564

1. ข้อมูลทั่วไป

1.1 ข้อมูลทั่วไปของบริษัทฯ

บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) ("บริษัทฯ") เป็นบริษัทมหาชนซึ่งจัดตั้งและมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือการลงทุนในบริษัทที่ดำเนินการธุรกิจสายการบินราคาประหยัด ที่อยู่ตามที่จดทะเบียน ของบริษัทตั้งอยู่เลขที่ 222 ท่าอากาศยานดอนเมือง อาคารส่วนกลาง ชั้นที่ 3 ห้องเลขที่ 3200 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงสนามบิน เขตดอนเมือง กรุงเทพมหานคร

เมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ("กลุ่มบริษัท") ได้มีมติอนุมัติแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นและทุนของกลุ่มบริษัท ซึ่งมีขั้นตอนโดยสรุปดังนี้

1. บริษัทฯ ได้รับเงินกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินจำนวนประมาณ 3,900 ล้านบาท โดยมีบริษัทย่อยเป็นผู้ค้ำประกัน บริษัทฯ จะชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าวจากการเพิ่มทุนที่บริษัทฯ จะได้รับตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

2. บริษัทย่อยเพิ่มทุนจดทะเบียน และเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนจำนวนรวม 20,115,789 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท) มูลค่ารวมทั้งสิ้น 3,900 ล้านบาท ภายหลังการเพิ่มทุนในครั้งนี้ บริษัทฯ จะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยในสัดส่วนร้อยละ 69.2 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดภายหลังการเพิ่มทุน

3. บริษัทย่อยนำเงินที่ได้รับจากการเพิ่มทุนจำนวน 3,900 ล้านบาทไปชำระคืนหนี้ทางการค้าให้กับCapital A Berhad (เดิมชื่อ "AirAsia Group Berhad" ,"AAGB") ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ AirAsia Aviation Limited ("AAA") (เดิมชื่อ "AirAsia Investment Ltd.")

4. บริษัทฯ เพิ่มทุนจดทะเบียน และเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 8,800 ล้านบาท ดังต่อไปนี้

   4.1 AAA (หนึ่งในผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัท) จำนวนไม่เกิน 4,457,142,857 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 45.12 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุนโดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด มูลค่ารวมทั้งสิ้น 7,800 ล้านบาท จากการจัดสรรหุ้นดังกล่าว AAA ประสงค์จะขอผ่อนผันหน้าที่ในการทำคำเสนอซื้อหลักทรัพย์ทั้งหมดของบริษัทฯ

   4.2 นักลงทุนรายใหญ่ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา (ซึ่งไม่ได้เป็นบุคคลที่เกี่ยวโยงกันของกลุ่มบริษัท) จำนวน 6 ราย จำนวนรวมไม่เกิน 571,428,572 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) คิดเป็นสัดส่วนไม่เกินร้อยละ 5.8 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ภายหลังจากการเพิ่มทุน โดยการออกและจัดสรรหุ้นสามัญให้แก่บุคคลในวงจำกัด มูลค่ารวมทั้งสิ้น 1,000 ล้านบาท

5. บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด จำนวน 2 ราย โดยหุ้นกู้แปลงสภาพมีอายุไม่เกิน 2 ปี มูลค่ารวมทั้งสิ้น 2,200 ล้านบาท โดยหุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หุ้นสามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น และราคาแปลงสภาพที่ 1.75 บาทต่อหุ้น นอกจากนี้บริษัทฯ จะดำเนินการเพิ่มทุนจดทะเบียน และออกหุ้นใหม่จำนวนสูงสุดไม่เกิน 1,257,142,857 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท) เพื่อรองรับการแปลงสภาพของหุ้นกู้แปลงสภาพข้างต้น

6. เมื่อบริษัทฯ ได้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่และหุ้นกู้แปลงสภาพให้แก่บุคคลในวงจำกัด ตามขั้นตอนข้อ 4 และ 5 ข้างต้น บริษัทฯ จะเพิ่มทุนจดทะเบียน และเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท บริษัทฯ คาดว่าจะได้รับเงินจากการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นจำนวนทั้งสิ้นประมาณ 3,000 ล้านบาท

7. เมื่อบริษัทฯ ได้รับเงินจากการเพิ่มทุน และออกหุ้นกู้แปลงสภาพตามข้อ 4 ถึง 6 ข้างต้น ซึ่งมีมูลค่ารวมทั้งสิ้น 14,000 ล้านบาท บริษัทฯ จะนำเงินดังกล่าวเข้าซื้อหุ้นของบริษัทย่อย ร้อยละ 30.77 จากผู้ถือหุ้นอื่น ในราคาหุ้นละ 199 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นประมาณ 3,900 ล้านบาท และจะชำระคืนเงินกู้ให้แก่สถาบันการเงินตามที่ได้กล่าวในข้อ 1 ข้างต้น

เงื่อนไขบังคับก่อนที่สำคัญของแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ได้แก่

ก. ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ มีมติอนุมัติแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ข. บริษัทฯ ได้รับสินเชื่อจากสถาบันการเงินตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท ซึ่งมีข้อกำหนดและเงื่อนไขของสัญญาสินเชื่อตามที่บริษัทฯ เห็นสมควร

ค. บริษัทฯ ได้รับการอนุญาตและ/หรือผ่อนผันที่เกี่ยวข้องและจำเป็นจากหน่วยงานราชการหรือหน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง โดยมีเงื่อนไขในการผ่อนผันที่บริษัทฯ หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องยอมรับได้ (เช่น การได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ให้เสนอขายหลักทรัพย์ให้แก่บุคคลในวงจำกัด การได้รับการผ่อนผันจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ สำหรับกรณี Whitewash และการได้รับอนุมัติจากกรมพัฒนาธุรกิจการค้า กระทรวงพาณิชย์ให้จดทะเบียนข้อบังคับ (ฉบับแก้ไข) ของบริษัทฯ เป็นต้น)

ง. นักลงทุนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง (ตามที่ได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจเบื้องต้นกับบริษัทฯ) ได้เข้าลงนามในสัญญา ได้แก่ สัญญาจองซื้อหุ้นเพิ่มทุน สัญญาจองซื้อหุ้นกู้แปลงสภาพ และสัญญาซื้อขายหุ้นบริษัทย่อย ระหว่างบริษัทฯ และผู้ขาย บนข้อกำหนดและเงื่อนไขตามความเข้าใจเบื้องต้น รวมถึงเงื่อนไขอื่นที่บริษัทฯ ยอมรับได้ โดยเงื่อนไขบังคับก่อนตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาดังกล่าวนั้นสำเร็จเสร็จสิ้น (หรือได้รับการยกเว้น แล้วแต่กรณี) และ

จ. ไม่มีเหตุการณ์ที่อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัทฯ หรือต่อการดำเนินการตามแผนการปรับโครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติแผนการปรับโครงสร้างและทุนของกลุ่มบริษัท โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ขั้นตอนข้อ 1 ถึง 5 ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นทั้งหมด สำหรับขั้นตอนข้อ 6 และ 7 ได้ระบุไว้ในหมายเหตุ 41.2

1.2 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19)

สถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 ที่ปัจจุบันได้ขยายวงกว้างขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจมีผลกระทบต่อธุรกิจและอุตสาหกรรมส่วนใหญ่ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและบริการ รวมถึงมีผลกระทบต่อธุรกิจการบินของกลุ่มบริษัท ซึ่งกลุ่มบริษัทต้องหยุดการบินหรือจำกัดจำนวนเที่ยวบินจนกว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค COVID-19 จะดีขึ้น สถานการณ์ดังกล่าวมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงิน ผลการดำเนินงาน และกระแสเงินสดในปัจจุบันและในอนาคตของกลุ่มบริษัทด้วยเช่นกัน โดยกลุ่มบริษัทมีผลขาดทุนจากการดำเนินงานตั้งแต่ปี 2562 และงบแสดงฐานะการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ของกลุ่มบริษัทแสดงผลขาดทุนเกินทุนและมีหนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมอย่างมีนัยสำคัญ และคาดการณ์ว่าสถานการณ์นี้จะยังดำรงอยู่ต่อไปในอนาคต อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวยังไม่สามารถประมาณได้อย่างสมเหตุสมผลในขณะนี้ ทั้งนี้ ฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทมีการติดตามความคืบหน้าของสถานการณ์ดังกล่าวและประเมินผลกระทบทางการเงินเกี่ยวกับมูลค่าของสินทรัพย์ ประมาณการหนี้สินและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและจะพิจารณาบันทึกผลกระทบดังกล่าวเมื่อสามารถทำได้

ณ ปัจจุบัน ฝ่ายบริหารได้ดำเนินมาตรการต่างๆ ในการจัดหาเงิน ซึ่งรวมถึงแผนการปรับโครงสร้างกลุ่มบริษัท ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 1.1 ปรับเปลี่ยนแผนการดำเนินธุรกิจ ลดค่าใช้จ่าย และเลื่อนการจ่ายชำระค่าใช้จ่ายเพื่อบริหารสภาพคล่องและกระแสเงินสดของกลุ่มบริษัท โดยฝ่ายบริหารเชื่อมั่นว่ามาตรการเหล่านี้จะช่วยทำให้ กลุ่มบริษัทสามารถดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง งบการเงินนี้จึงถูกจัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์การบัญชีสำหรับกิจการที่ดำเนินงานต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ความสำเร็จของแผนการจัดหาเงินบางส่วนและแผนการดำเนินธุรกิจขึ้นอยู่กับปัจจัยภายนอกและสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรค ดังนั้น จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่มีสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัท

2. เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงิน

2.1 งบการเงินนี้จัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่กำหนดในพระราชบัญญัติวิชาชีพบัญชี พ.ศ. 2547 โดยแสดงรายการในงบการเงินตามข้อกำหนดในประกาศกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ออกตามความในพระราชบัญญัติการบัญชี พ.ศ. 2543

งบการเงินฉบับภาษาไทยเป็นงบการเงินฉบับที่กลุ่มบริษัทใช้เป็นทางการตามกฎหมาย งบการเงินฉบับภาษาอังกฤษแปลจากงบการเงินฉบับภาษาไทยนี้

งบการเงินนี้ได้จัดทำขึ้นโดยใช้เกณฑ์ราคาทุนเดิมเว้นแต่จะได้เปิดเผยเป็นอย่างอื่นในนโยบายการบัญชี

2.2 เกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินรวม

ก) งบการเงินรวมนี้ได้จัดทำขึ้นโดยรวมงบการเงินของบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน) (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “บริษัทฯ”) และบริษัทย่อย (ซึ่งต่อไปนี้เรียกว่า “กลุ่มบริษัท”) ดังต่อไปนี้

ชื่อบริษัท	ลักษณะธุรกิจ	จัดตั้งขึ้นในประเทศ	อัตราร้อยละของการถือหุ้น	
			2564	2563
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)
ถือตรง				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	การให้บริการสายการบินราคาประหยัด	ประเทศไทย	69.22	55.00
บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด				
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	ให้บริการด้านสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวและบริการ	ประเทศไทย	99.99	99.99

ข) บริษัทฯ จะถือว่ามีการควบคุมกิจการที่เข้าไปลงทุนหรือบริษัทย่อยได้ หากบริษัทฯ มีสิทธิได้รับหรือมีส่วนได้เสียในผลตอบแทนของกิจการที่เข้าไปลงทุน และสามารถใช้อำนาจในการสั่งการกิจกรรมที่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อจำนวนเงินผลตอบแทนนั้นได้

ค) บริษัทฯ นำงบการเงินของบริษัทย่อยมารวมในการจัดทำงบการเงินรวมตั้งแต่วันที่บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุมบริษัทย่อยจนถึงวันที่บริษัทฯ สิ้นสุดการควบคุมบริษัทย่อยนั้น

ง) งบการเงินของบริษัทย่อยได้จัดทำขึ้นโดยใช้นโยบายการบัญชีที่สำคัญเช่นเดียวกันกับของบริษัทฯ

จ) ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัท รายการค้าระหว่างกันที่มีสาระสำคัญได้ถูกตัดออกจากงบการเงินรวมนี้แล้ว

ฉ) ส่วนของผู้มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม คือ จำนวนกำไรหรือขาดทุนและสินทรัพย์สุทธิของบริษัทย่อยส่วนที่ไม่ได้เป็นของบริษัทฯ และแสดงเป็นรายการแยกต่างหากในส่วนของกำไรหรือขาดทุนรวมและส่วนของผู้ถือหุ้นในงบแสดงฐานะการเงินรวม

2.3 บริษัทฯ จัดทำงบการเงินเฉพาะกิจการ โดยแสดงเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามวิธีราคาทุน

3. มาตรฐานการรายงานทางการเงินใหม่

ก) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปีปัจจุบัน

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทได้นำมาตรฐานการรายงานทางการเงินและการตีความมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงจำนวนหลายฉบับ ซึ่งมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2564 มาถือปฏิบัติ มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและการให้แนวปฏิบัติทางการบัญชีกับผู้ใช้มาตรฐาน

การนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัตินี้ไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทได้มีการถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวเกี่ยวกับข้อกำหนดของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในบางเรื่องตามการปรับปรุงมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 9 เรื่อง เครื่องมือทางการเงิน และมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฉบับที่ 7 เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลเครื่องมือทางการเงิน สำหรับการป้องกันความเสี่ยงที่ได้รับผลกระทบจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง ซึ่งส่งผลให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงสำหรับความสัมพันธ์เหล่านั้นต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับเวลาหรือจำนวนของกระแสเงินสด ที่อ้างอิงกับอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงหรือของเครื่องมือป้องกันความเสี่ยง

การนำข้อยกเว้นชั่วคราวดังกล่าวมาถือปฏิบัติไม่มีผลกระทบอย่างเป็นสาระสำคัญต่องบการเงินของกลุ่มบริษัท

ข) มาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565

สภาวิชาชีพบัญชีได้ประกาศใช้มาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับปรับปรุงหลายฉบับ ซึ่งจะมีผลบังคับใช้สำหรับงบการเงินที่มีรอบระยะเวลาบัญชีที่เริ่มในหรือหลังวันที่ 1 มกราคม 2565 มาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวได้รับการปรับปรุงหรือจัดให้มีขึ้นเพื่อให้มีเนื้อหาเท่าเทียมกับมาตรฐานการรายงานทางการเงินระหว่างประเทศ โดยส่วนใหญ่เป็นการอธิบายให้ชัดเจนเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติทางการบัญชีและมาตรฐานการรายงานทางการเงินบางฉบับมีการให้ข้อผ่อนปรนในทางปฏิบัติหรือข้อยกเว้นชั่วคราวกับผู้ใช้มาตรฐาน

ปัจจุบันฝ่ายบริหารของกลุ่มบริษัทอยู่ระหว่างการประเมินผลกระทบที่อาจมีต่องบการเงินในปีที่เริ่มนำมาตรฐานการรายงานทางการเงินดังกล่าวมาถือปฏิบัติ

4. นโยบายการบัญชีที่สำคัญ

4.1 การรับรู้รายได้และค่าใช้จ่าย

รายได้ค่าโดยสารและการบริการเกี่ยวเนื่อง

รายได้ค่าโดยสารและการบริการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการโดยสารเครื่องบิน เช่น ค่าน้ำหนักสัมภาระ ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง ค่าธรรมเนียมการยกเลิกและการเปลี่ยนแปลงข้อมูลในบัตรโดยสาร ค่าธรรมเนียมเรียกเก็บจากการซื้อ และค่าธรรมเนียมอื่นๆ รับรู้เมื่อได้ให้บริการการบินแก่ลูกค้าแล้ว มูลค่าการขายที่นั่งและค่าธรรมเนียมต่างๆ ซึ่งยังไม่ได้ให้บริการการบินได้ถูกบันทึกรวมไว้ในรายได้รับล่วงหน้า

ขายสินค้า

รายได้จากการขายสินค้ารับรู้เมื่อกลุ่มบริษัทได้โอนอำนาจควบคุมในสินค้าให้แก่ลูกค้าแล้ว กล่าวคือ เมื่อมีการส่งมอบสินค้า รายได้จากการขายแสดงตามมูลค่าที่ได้รับหรือคาดว่าจะได้รับสำหรับสินค้าที่ได้ส่งมอบหลังจากส่วนลดโดยไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

รายได้ดอกเบี้ย

รายได้ดอกเบี้ยรับรู้ตามเกณฑ์คงค้างด้วยวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง โดยจะนำมูลค่าตามบัญชีขั้นต้นของสินทรัพย์ทางการเงินมาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง ยกเว้นสินทรัพย์ทางการเงินที่เกิดการด้อยค่าด้านเครดิตในภายหลัง ที่จะนำมูลค่าตามบัญชีสุทธิของสินทรัพย์ทางการเงิน (สุทธิจากค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น) มาคูณกับอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง

ต้นทุนทางการเงิน

ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยจากหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายคำนวณโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและรับรู้ตามเกณฑ์คงค้าง

4.2 เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด หมายถึง เงินสดและเงินฝากธนาคาร และเงินลงทุนระยะสั้นที่มีสภาพคล่องสูง ซึ่งถึงกำหนดจ่ายคืนภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 เดือนนับจากวันที่ได้มา

4.3 สินค้าคงเหลือ

อาหาร เครื่องดื่มและของที่ระลึกแสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

วัสดุสิ้นเปลืองสำหรับใช้ภายในกิจการเพื่อการซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน แสดงมูลค่าตามราคาทุน (ตามวิธีถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก) หรือมูลค่าสุทธิที่จะได้รับแล้วแต่ราคาใดจะต่ำกว่า

ราคาทุนของสินค้าประกอบด้วยราคาซื้อ และค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการซื้อสินค้านั้น เช่น ค่าอากรขาเข้า ค่าขนส่ง หักด้วยส่วนลด และเงินที่ได้รับคืนจากการซื้อสินค้า

มูลค่าสุทธิที่จะได้รับประมาณจากราคาที่คาดว่าจะขายได้ตามปกติของธุรกิจหักด้วยค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในการขาย กลุ่มบริษัทบันทึกบัญชีค่าเผื่อการลดมูลค่าของสินค้าเก่า ล้าสมัย หรือเสื่อมสภาพตามที่สมควร

4.4 ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์ และค่าเสื่อมราคา

ที่ดินแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์แสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม และค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ (ถ้ามี)

ต้นทุนเริ่มแรกจะรวมต้นทุนทางตรงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการซื้อสินทรัพย์นั้น

ต้นทุนที่เกิดขึ้นภายหลังจะรวมอยู่ในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือรับรู้แยกเป็นอีกสินทรัพย์หนึ่งตามความเหมาะสม เมื่อคาดว่าสินทรัพย์นั้นจะให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตแก่กลุ่มบริษัท และต้นทุนดังกล่าวสามารถวัดมูลค่าได้อย่างน่าเชื่อถือ ทั้งนี้ราคาตามบัญชีของชิ้นส่วนที่ถูกเปลี่ยนแทนจะถูกตัดออกไป สำหรับค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาอื่นๆ จะรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดขึ้น

บริษัทย่อยจะโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินมาเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนเครื่องบินและเครื่องยนต์เมื่อมีการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่งเกิดขึ้นโดยประมาณทุก 6 ปี โดยบริษัทย่อยจะตัดจำหน่ายต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายโดยวิธีเส้นตรงตลอดอายุการใช้งานหลังการซ่อมบำรุงไม่เกิน 6 ปี ในกรณีที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ถัดไปก่อนหมดอายุการใช้งาน มูลค่าคงเหลือของค่าซ่อมบำรุงครั้งก่อนจะถูกรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในกำไรหรือขาดทุนในงวดที่มีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่ครั้งใหม่ทั้งจำนวน

ค่าเสื่อมราคาของอาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า และอุปกรณ์คำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณดังนี้

อาคาร	- 29 ปี
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	- 5 - 25 ปี
อะไหล่เครื่องบิน	- 5 และ 10 ปี
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	- 5 และ 10 ปี
คอมพิวเตอร์	- 5 ปี
เครื่องตกแต่ง ติดตั้ง และอุปกรณ์สำนักงาน	- 5 ปี
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	- 5 ปี
ยานพาหนะ	- 5 ปี

ค่าเสื่อมราคารวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

ไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและสินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง

กลุ่มบริษัทตัดรายการที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ ออกจากบัญชี เมื่อจำหน่ายสินทรัพย์หรือคาดว่าจะไม่ได้รับประโยชน์เชิงเศรษฐกิจในอนาคตจากการใช้หรือการจำหน่ายสินทรัพย์ รายการผลกำไรหรือขาดทุนจากการจำหน่ายสินทรัพย์จะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนเมื่อกลุ่มบริษัทตัดรายการสินทรัพย์นั้นออกจากบัญชี

4.5 ต้นทุนการกู้ยืม

ต้นทุนการกู้ยืมของเงินกู้ที่ใช้ในการได้มาเพื่อการก่อสร้าง หรือการผลิตสินทรัพย์ที่ต้องใช้ระยะเวลานานในการแปลงสภาพให้พร้อมใช้หรือขาย ได้ถูกนำไปรวมเป็นราคาทุนของสินทรัพย์จนกว่าสินทรัพย์นั้นจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะใช้ได้ตามที่มุ่งประสงค์ ส่วนต้นทุนการกู้ยืมอื่นถือเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เกิดรายการ ต้นทุนการกู้ยืมประกอบด้วยดอกเบี้ยและต้นทุนอื่นที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมนั้น

4.6 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

กลุ่มบริษัทบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการรวมธุรกิจตามมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์นั้น ณ วันที่ซื้อธุรกิจ ส่วนสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ได้มาจากการอื่น กลุ่มบริษัทจะบันทึกต้นทุนเริ่มแรกของสินทรัพย์นั้นตามราคาทุน ภายหลังการรับรู้รายการเริ่มแรก สินทรัพย์ไม่มีตัวตนแสดงมูลค่าตามราคาทุนหักค่าตัดจำหน่ายสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม (ถ้ามี) ของสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัดโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์เชิงเศรษฐกิจของสินทรัพย์นั้น และจะประเมินการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวเมื่อมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์นั้นเกิดการด้อยค่า กลุ่มบริษัทจะทบทวนระยะเวลาการตัดจำหน่ายและวิธีการตัดจำหน่ายของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนดังกล่าวทุกสิ้นปีเป็นอย่างน้อย ค่าตัดจำหน่ายรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์จำกัด ซึ่งได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์มีอายุการให้ประโยชน์จำนวน 5 ปี

ไม่มีการคิดค่าตัดจำหน่ายสำหรับโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

กลุ่มบริษัทไม่มีการตัดจำหน่ายสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอน ซึ่งได้แก่ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด เนื่องจากการใช้งานของสิทธิดังกล่าวยังคงมีอยู่ตลอด และสามารถคาดการณ์ได้ในอนาคตโดยมีเงื่อนไขว่าข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ขั้นต่ำนั้นได้รับการปฏิบัติตามสิทธิดังกล่าว กลุ่มบริษัทจะทบทวนทุกปีว่าสิทธิดังกล่าวยังคงมีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนและทดสอบการด้อยค่าทุกปี

4.7 อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

กลุ่มบริษัทบันทึกมูลค่าเริ่มแรกของอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนในราคาทุนซึ่งรวมต้นทุนการทำรายการ หลังจากนั้นกลุ่มบริษัทจะบันทึกอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสมและค่าเผื่อการด้อยค่า (ถ้ามี)

ค่าเสื่อมราคาของอาคารที่ถูกจัดประเภทเป็นอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนคำนวณจากราคาทุนโดยวิธีเส้นตรงตามอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณ 29 ปี และรวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงานโดยไม่มีการคิดค่าเสื่อมราคาสำหรับที่ดินและอาคารระหว่างก่อสร้าง

4.8 ค่าความนิยม

บริษัทฯ บันทึกมูลค่าเริ่มแรกของค่าความนิยมในราคาทุน ซึ่งเท่ากับต้นทุนการรวมธุรกิจส่วนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มา หากมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์สุทธิที่ได้มาสูงกว่าต้นทุนการรวมธุรกิจ บริษัทฯ จะรับรู้ส่วนที่สูงกว่านี้เป็นกำไรในส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

บริษัทฯ แสดงค่าความนิยมตามราคาทุนหักค่าเผื่อการด้อยค่าสะสม และจะทดสอบการด้อยค่าของค่าความนิยมทุกปีหรือเมื่อใดก็ตามที่มีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่าเกิดขึ้น

เพื่อวัตถุประสงค์ในการทดสอบการด้อยค่า บริษัทฯ จะปันส่วนค่าความนิยมที่เกิดขึ้นจากการรวมกิจการให้กับหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด (หรือกลุ่มของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) ที่คาดว่าจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการรวมกิจการ และบริษัทฯ จะทำการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดแต่ละรายการ (หรือกลุ่มของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด) หากมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชี บริษัทฯ จะรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน และบริษัทฯ ไม่สามารถกลับบัญชีขาดทุนจากการด้อยค่าของค่าความนิยมได้ในอนาคต

4.9 รายการธุรกิจกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัท หมายถึง บุคคลหรือกิจการที่มีอำนาจควบคุมกลุ่มบริษัท หรือถูกกลุ่มบริษัทควบคุมไม่ว่าจะเป็นโดยทางตรงหรือทางอ้อม หรืออยู่ภายใต้การควบคุมเดียวกันกับกลุ่มบริษัท

นอกจากนี้บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันยังหมายรวมถึงบริษัทร่วม และบุคคลหรือกิจการที่มีสิทธิออกเสียง โดยทางตรงหรือทางอ้อมซึ่งทำให้มีอิทธิพลอย่างเป็นสาระสำคัญต่อกลุ่มบริษัท ผู้บริหารสำคัญ กรรมการหรือพนักงานของกลุ่มบริษัทที่มีอำนาจในการวางแผนและควบคุมการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

4.10 สัญญาเช่า

ณ วันเริ่มต้นของสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทจะประเมินว่าสัญญาเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่าหรือไม่ โดยสัญญาจะเป็นสัญญาเช่าหรือประกอบด้วยสัญญาเช่า ก็ต่อเมื่อสัญญานั้นมีการให้สิทธิในการควบคุมการใช้สินทรัพย์ที่ระบุได้สำหรับช่วงเวลาหนึ่งเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับสิ่งตอบแทน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการบัญชีเดียวสำหรับการรับรู้รายการและการวัดมูลค่าสัญญาเช่าทุกสัญญา เว้นแต่สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าที่สินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล (วันที่สินทรัพย์อ้างอิงพร้อมใช้งาน) กลุ่มบริษัทบันทึกสินทรัพย์สิทธิการใช้ซึ่งแสดงสิทธิในการใช้สินทรัพย์อ้างอิงและหนี้สินตามสัญญาเช่าตามการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

ค่าเสื่อมราคาของสินทรัพย์สิทธิการใช้คำนวณจากราคาทุน โดยวิธีเส้นตรงตามอายุสัญญาเช่าหรืออายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์สิทธิการใช้แล้วแต่ระยะเวลาใดจะสั้นกว่า ดังนี้

เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	5 - 25	ปี
พื้นที่	3 และ 10	ปี
ยานพาหนะ	3 - 5	ปี

หากความเป็นเจ้าของในสินทรัพย์อ้างอิงได้โอนให้กับกลุ่มบริษัทเมื่อสิ้นสุดอายุสัญญาเช่าหรือราคาทุนของสินทรัพย์ดังกล่าวได้รวมถึงการใช้สิทธิเลือกซื้อ ค่าเสื่อมราคาจะคำนวณจากอายุการให้ประโยชน์โดยประมาณของสินทรัพย์

หนี้สินตามสัญญาเช่า

หนี้สินตามสัญญาเช่าวัดมูลค่าด้วยมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าตลอดอายุสัญญาเช่าจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าประกอบด้วยค่าเช่าคงที่หักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่า ค่าเช่าผันแปรที่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตรา จำนวนเงินที่คาดว่าจะจ่ายภายใต้การรับประกันมูลค่าคงเหลือ รวมถึงราคาใช้สิทธิของสิทธิเลือกซื้อซึ่งมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลที่กลุ่มบริษัทจะใช้สิทธินั้น และการจ่ายค่าปรับเพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าหากข้อกำหนดของสัญญาเช่าแสดงให้เห็นว่ากลุ่มบริษัทจะใช้สิทธิในการยกเลิกสัญญาเช่า กลุ่มบริษัทบันทึกค่าเช่าผันแปรที่ไม่ขึ้นอยู่กับดัชนีหรืออัตราเป็นค่าใช้จ่ายในงวดที่เหตุการณ์หรือเงื่อนไขซึ่งเกี่ยวข้องกับการจ่ายชำระนั้นได้เกิดขึ้น

กลุ่มบริษัทคิดลดมูลค่าปัจจุบันของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าด้วยอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่าหรืออัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัท หลังจากวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะเพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่าและลดลงจากการจ่ายชำระหนี้สินตามสัญญาเช่า นอกจากนี้ มูลค่าตามบัญชีของหนี้สินตามสัญญาเช่าจะถูกวัดมูลค่าใหม่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงอายุสัญญาเช่าการเปลี่ยนแปลงการจ่ายชำระตามสัญญาเช่า หรือการเปลี่ยนแปลงในการประเมินสิทธิเลือกซื้อสินทรัพย์อ้างอิง

สัญญาเช่าระยะสั้นและสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ

สัญญาเช่าที่มีอายุสัญญาเช่า 12 เดือนหรือน้อยกว่านับตั้งแต่วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล หรือสัญญาเช่าซึ่งสินทรัพย์อ้างอิงมีมูลค่าต่ำ จะบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุสัญญาเช่า

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

สัญญาเช่าที่ความเสี่ยงและผลตอบแทนของความเป็นเจ้าของส่วนใหญ่ไม่ได้โอนไปให้กับผู้เช่าถือเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน กลุ่มบริษัทบันทึกจำนวนเงินที่ได้รับตามสัญญาเช่าดำเนินงานเป็นรายได้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนตามวิธีเส้นตรงตลอดอายุของสัญญาเช่า ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้นจากการได้มาซึ่งสัญญาเช่าดำเนินงานรวมในมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์อ้างอิงและรับรู้เป็นค่าใช้จ่ายตลอดอายุสัญญาเช่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกันกับรายได้จากสัญญาเช่า

4.11 เงินตราต่างประเทศ

กลุ่มบริษัทแสดงงบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการเป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเป็นสกุลเงินที่ใช้ในการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท

รายการที่เป็นเงินตราต่างประเทศแปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันที่เกิดรายการ สินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงินซึ่งอยู่ในสกุลเงินตราต่างประเทศได้แปลงค่าเป็นเงินบาทโดยใช้อัตราแลกเปลี่ยน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงในอัตราแลกเปลี่ยนได้รวมอยู่ในการคำนวณผลการดำเนินงาน

4.12 การด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะทำการประเมินการด้อยค่าของที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ สินทรัพย์สิทธิการใช้และสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตนอื่นของกลุ่มบริษัทหากมีข้อบ่งชี้ว่าสินทรัพย์ดังกล่าวอาจด้อยค่า และจะทำการประเมินการด้อยค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีอายุการให้ประโยชน์ไม่ทราบแน่นอนเป็นรายปี กลุ่มบริษัทรับรู้ขาดทุนจากการด้อยค่าเมื่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์มีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์นั้น ทั้งนี้มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทจะประมาณการกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการคาดว่าจะได้รับจากสินทรัพย์และคำนวณคิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบันโดยใช้อัตราคิดลดก่อนภาษีที่สะท้อนถึงการประเมินความเสี่ยงในสภาพตลาดปัจจุบันของเงินสดตามระยะเวลาและความเสี่ยงซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของสินทรัพย์ที่กำลังพิจารณาอยู่ ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการประเมินมูลค่าที่ดีที่สุดซึ่งเหมาะสมกับสินทรัพย์ ซึ่งสะท้อนถึงจำนวนเงินที่กลุ่มบริษัทสามารถจะได้มาจากการจำหน่ายสินทรัพย์หักด้วยต้นทุนในการจำหน่าย โดยการจำหน่ายนั้นผู้ซื้อกับผู้ขายมีความรอบรู้และเต็มใจในการแลกเปลี่ยนและสามารถต่อรองราคากันได้อย่างเป็นอิสระในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกัน

กลุ่มบริษัทจะรับรู้รายการขาดทุนจากการด้อยค่าในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

4.13 ผลประโยชน์ของพนักงาน

ผลประโยชน์ระยะสั้นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้ เงินเดือน ค่าจ้าง โบนัส และเงินสมทบกองทุนประกันสังคมเป็นค่าใช้จ่ายเมื่อเกิดรายการ

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

โครงการสมทบเงิน

กลุ่มบริษัทและพนักงานได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ ซึ่งประกอบด้วยเงินที่พนักงานจ่ายสะสมและเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบให้เป็นรายเดือน สินทรัพย์ของกองทุนสำรองเลี้ยงชีพได้แยกออกจากสินทรัพย์ของกลุ่มบริษัทเงินที่กลุ่มบริษัทจ่ายสมทบกองทุนสำรองเลี้ยงชีพบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายในปีที่เกิดรายการ

โครงการผลประโยชน์หลังออกจากงาน และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

กลุ่มบริษัทมีภาระสำหรับเงินชดเชยที่ต้องจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อออกจากงานตามกฎหมายแรงงาน ซึ่งกลุ่มบริษัทถือว่าเงินชดเชยดังกล่าวเป็นโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานสำหรับพนักงาน นอกจากนั้น กลุ่มบริษัทจัดให้มีโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน ได้แก่ โครงการรางวัลการปฏิบัติงานครบกำหนดระยะเวลา

กลุ่มบริษัทคำนวณหนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน โดยใช้วิธีคิดลดแต่ละหน่วยที่ประมาณการไว้ (Projected Unit Credit Method) โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระได้ทำการประเมินภาระผูกพันดังกล่าวตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น

ผลกำไรหรือขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยสำหรับโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานจะรับรู้ทันทีในกำไรหรือขาดทุน

ต้นทุนบริการในอดีตจะถูกรับรู้ทั้งจำนวนในกำไรหรือขาดทุนทันทีที่มีการแก้ไขโครงการหรือลดขนาดโครงการ หรือเมื่อกิจการรับรู้ต้นทุนการปรับโครงสร้างที่เกี่ยวข้อง

4.14 ประมาณการหนี้สิน

กลุ่มบริษัทจะบันทึกประมาณการหนี้สินไว้ในบัญชีเมื่อภาระผูกพันซึ่งเป็นผลมาจากเหตุการณ์ในอดีตได้เกิดขึ้นแล้ว และมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่นอนว่ากลุ่มบริษัทจะเสียทรัพยากรเชิงเศรษฐกิจไปเพื่อปลดเปลื้องภาระผูกพันนั้น และกลุ่มบริษัทสามารถประมาณมูลค่าภาระผูกพันนั้นได้อย่างน่าเชื่อถือ

4.15 ภาษีเงินได้

ภาษีเงินได้ประกอบด้วยภาษีเงินได้ปัจจุบันและภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

ภาษีเงินได้ปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้ปัจจุบันตามจำนวนที่คาดว่าจะจ่ายให้กับหน่วยงานจัดเก็บภาษีของรัฐโดยคำนวณจากกำไรทางภาษีตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎหมายภาษีอากร

ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวระหว่างราคาตามบัญชีของสินทรัพย์และหนี้สิน ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานกับฐานภาษีของสินทรัพย์และหนี้สินที่เกี่ยวข้องนั้น โดยใช้อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน

กลุ่มบริษัทรับรู้หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของผลแตกต่างชั่วคราวที่ต้องเสียภาษีทุกรายการ แต่รับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษี รวมทั้งผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ในจำนวนเท่าที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ที่กลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้นั้น

กลุ่มบริษัทจะทบทวนมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทุกสิ้นรอบระยะเวลารายงานและจะทำการปรับลดมูลค่าตามบัญชีดังกล่าว หากมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะไม่มีกำไรทางภาษีเพียงพอต่อการนำสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีทั้งหมดหรือบางส่วนมาใช้ประโยชน์

กลุ่มบริษัทจะบันทึกภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้นหากภาษีที่เกิดขึ้นเกี่ยวข้องกับรายการที่ได้บันทึกโดยตรงไปยังส่วนของผู้ถือหุ้น

4.16 เครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกของสินทรัพย์ทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม และบวกด้วยต้นทุนการทำรายการเฉพาะในกรณีที่เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่ไม่ได้วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม สำหรับลูกหนี้การค้าที่ไม่มีองค์ประกอบเกี่ยวกับการจัดหาเงินที่มีนัยสำคัญ กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าวด้วยราคาของรายการ ตามที่กล่าวไว้ในนโยบายการบัญชีเรื่องการรับรู้รายได้

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทจัดประเภทสินทรัพย์ทางการเงิน ณ วันที่รับรู้รายการเริ่มแรก เป็นสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และสินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน โดยพิจารณาจากแผนธุรกิจของกิจการในการจัดการสินทรัพย์ทางการเงิน และลักษณะของกระแสเงินสดตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย

กลุ่มบริษัทวัดมูลค่าสินทรัพย์ทางการเงินด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย เมื่อกลุ่มบริษัทถือครองสินทรัพย์ทางการเงินนั้นเพื่อรับกระแสเงินสดตามสัญญา และเงื่อนไขตามสัญญาของสินทรัพย์ทางการเงินก่อให้เกิดกระแสเงินสดที่เป็นการรับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ยจากยอดคงเหลือของเงินต้นในวันที่ระบุไว้เท่านั้น

สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าววัดมูลค่าในภายหลังโดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงและต้องมีการประเมินการด้อยค่า ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการ การเปลี่ยนแปลงหรือการด้อยค่าของสินทรัพย์ดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน

สินทรัพย์ทางการเงินที่วัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรมผ่านกำไรหรือขาดทุน จะแสดงในงบแสดงฐานะการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงสุทธิของมูลค่ายุติธรรมในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

ทั้งนี้ สินทรัพย์ทางการเงินดังกล่าว หมายความรวมถึง ตราสารอนุพันธ์ และสินทรัพย์ทางการเงินที่มีกระแสเงินสดที่ไม่ได้รับชำระเพียงเงินต้นและดอกเบี้ย

การจัดประเภทรายการและการวัดมูลค่าของหนี้สินทางการเงิน

ยกเว้นหนี้สินตราสารอนุพันธ์ กลุ่มบริษัทรับรู้รายการเมื่อเริ่มแรกสำหรับหนี้สินทางการเงินด้วยมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนการทำรายการ และจัดประเภทหนี้สินทางการเงินเป็นหนี้สินทางการเงินที่วัดมูลค่าในภายหลังด้วยราคาทุนตัดจำหน่าย โดยใช้วิธีดอกเบี้ยที่แท้จริง ทั้งนี้ ผลกำไรและขาดทุนที่เกิดขึ้นจากการตัดรายการหนี้สินทางการเงินและการตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยการคำนวณมูลค่าราคาทุนตัดจำหน่ายคำนึงถึงค่าธรรมเนียมหรือต้นทุนที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าตัดจำหน่ายตามวิธีดอกเบี้ยที่แท้จริงแสดงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนทางการเงินในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การรับรู้และการตัดรายการของเครื่องมือทางการเงิน

กลุ่มบริษัทรับรู้หรือตัดรายการสินทรัพย์ทางการเงินในวันที่จ่ายชำระ ซึ่งเป็นวันที่ส่งมอบสินทรัพย์นั้น สำหรับการซื้อหรือการขายสินทรัพย์ทางการเงินตามปกติ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดรายการออกจากบัญชี เมื่อสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้นได้สิ้นสุดลง หรือได้มีการโอนสิทธิที่จะได้รับกระแสเงินสดของสินทรัพย์นั้น รวมถึงได้มีการโอนความเสี่ยงและผลตอบแทนเกือบทั้งหมดของสินทรัพย์นั้น หรือมีการโอนการควบคุมในสินทรัพย์นั้น

กลุ่มบริษัทตัดรายการหนี้สินทางการเงินก็ต่อเมื่อได้มีการปฏิบัติตามภาระผูกพันของหนี้สินนั้นแล้ว มีการยกเลิกภาระผูกพันนั้น หรือมีการสิ้นสุดลงของภาระผูกพันนั้น ในกรณีที่มีการเปลี่ยนหนี้สินทางการเงินที่มีอยู่ให้เป็นหนี้สินใหม่จากผู้ให้กู้รายเดียวกันซึ่งมีข้อกำหนดที่แตกต่างกันอย่างมาก หรือมีการแก้ไขข้อกำหนดของหนี้สินที่มีอยู่อย่างเป็นสาระสำคัญ จะถือว่าเป็นการตัดรายการหนี้สินเดิมและรับรู้หนี้สินใหม่ โดยรับรู้ผลแตกต่างของมูลค่าตามบัญชีดังกล่าวในส่วนของกำไรหรือขาดทุน

การด้อยค่าของสินทรัพย์ทางการเงิน

กลุ่มบริษัทใช้วิธีการอย่างง่ายในการคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นสำหรับลูกหนี้การค้า ดังนั้น ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจึงไม่มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของความเสี่ยงทางด้านเครดิต แต่จะรับรู้ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นตลอดอายุของลูกหนี้การค้า

การคำนวณผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นข้างต้นอ้างอิงจากข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีต ปรับปรุงด้วยข้อมูลการคาดการณ์ไปในอนาคตเกี่ยวกับลูกหนี้นั้นและสภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

สินทรัพย์ทางการเงินจะถูกตัดจำหน่ายออกจากบัญชี เมื่อกิจการคาดว่าจะไม่ได้รับคืนกระแสเงินสดตามสัญญาอีกต่อไป

การหักกลบของเครื่องมือทางการเงิน

สินทรัพย์ทางการเงินและหนี้สินทางการเงินจะนำมาหักกลบกัน และแสดงด้วยยอดสุทธิในงบแสดงฐานะการเงินก็ต่อเมื่อกิจการมีสิทธิบังคับใช้ได้ตามกฎหมายอยู่แล้วในการหักกลบจำนวนเงินที่รับรู้ และกิจการมีความตั้งใจที่จะชำระด้วยยอดสุทธิ หรือตั้งใจที่จะรับสินทรัพย์และชำระหนี้สินพร้อมกัน

4.17 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

กลุ่มบริษัทใช้ตราสารอนุพันธ์ เช่น สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า สัญญาแลกเปลี่ยนสกุลเงิน สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยและสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน อัตราดอกเบี้ย และความผันผวนของราคาน้ำมัน ตามลำดับ

กลุ่มบริษัทรับรู้มูลค่าเริ่มแรกของตราสารอนุพันธ์ด้วยมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ทำสัญญา และวัดมูลค่าในภายหลังด้วยมูลค่ายุติธรรม โดยรับรู้การเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมในภายหลังในส่วนของกำไรหรือขาดทุน ยกเว้นในกรณีที่มีการกำหนดให้ตราสารอนุพันธ์นั้นเป็นเครื่องมือ

ที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่มีประสิทธิผล ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์เป็นสินทรัพย์ทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมมากกว่าศูนย์ และแสดงเป็นหนี้สินทางการเงินเมื่อมีมูลค่ายุติธรรมน้อยกว่าศูนย์

กลุ่มบริษัทแสดงตราสารอนุพันธ์ที่มีอายุสัญญาคงเหลือมากกว่า 12 เดือนและยังไม่ถึงกำหนดชำระภายใน 12 เดือน เป็นสินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น หรือหนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น และแสดงตราสารอนุพันธ์อื่นเป็นสินทรัพย์หมุนเวียน หรือหนี้สินหมุนเวียน

การบัญชีป้องกันความเสี่ยง

เพื่อวัตถุประสงค์ของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทมีการป้องกันความเสี่ยงจากการผันผวนของกระแสเงินสด ซึ่งเกิดจากความเสี่ยงเฉพาะของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่รับรู้ในบัญชีหรือรายการที่คาดการณ์ไว้ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น หรือความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในสัญญาผูกมัดที่ยังไม่ได้รับรู้

ณ วันที่เริ่มกำหนดความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทต้องมีการกำหนดและจัดทำเอกสารอย่างเป็นทางการเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงซึ่งจะใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยง และวัตถุประสงค์และกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงในการดำเนินการป้องกันความเสี่ยง

รายละเอียดของเอกสารดังกล่าวซึ่งได้จัดทำตั้งแต่วันเริ่มต้นการป้องกันความเสี่ยงและได้ปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง กล่าวถึง เครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง ลักษณะของความเสี่ยงที่จะป้องกัน และวิธีที่กลุ่มบริษัท ใช้ในการประเมินประสิทธิผลของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยง ซึ่งรวมถึงการวิเคราะห์ถึงสาเหตุของความไม่มีประสิทธิผล และวิธีกำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยง

ความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงจะเข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยง เมื่อเป็นไปตามข้อกำหนดของการประเมินประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยงทุกข้อต่อไปนี้

- มีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจระหว่างรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง และเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง
- ผลกระทบของความเสี่ยงด้านเครดิตไม่ได้เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่เป็นผลมาจากความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจนั้น
- อัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงของความสัมพันธ์ของการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวคำนวณจากปริมาณของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการทำการป้องกันความเสี่ยงจริง และปริมาณของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงซึ่งกิจการได้ใช้ป้องกันความเสี่ยงจริง

กลุ่มบริษัทบันทึกการป้องกันความเสี่ยงที่เข้าเงื่อนไขของการบัญชีป้องกันความเสี่ยงทุกข้อดังนี้

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

กลุ่มบริษัทรับรู้ผลกำไรหรือขาดทุนของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงส่วนที่มีประสิทธิผลเป็นสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดผ่านกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น และรับรู้ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลเข้าส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที ทั้งนี้ สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดจะมีการปรับปรุงให้เท่ากับค่าสัมบูรณ์ของผลกำไรหรือขาดทุนสะสมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง หรือค่าสัมบูรณ์ของการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมสะสมของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง แล้วแต่มูลค่าใดจะต่ำกว่า

การรับรู้รายการในภายหลังของสำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงอ้างอิง กล่าวคือ ในกรณีที่รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้รับรู้เป็นรายการที่ไม่ใช่รายการทางการเงินในเวลาต่อมา กิจการจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นไปเป็นส่วนหนึ่งของราคาทุนเริ่มแรกหรือมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้น โดยไม่ถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่และไม่ต้องรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับงวด สำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดในกรณีอื่นๆ กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองที่สะสมอยู่ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนในรอบระยะเวลาเดียวกันกับที่กระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน โดยถือว่าเป็นการปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่

เมื่อการบัญชีป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดได้ยุติลง สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นยังคงต้องอยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นต่อไป หากกิจการคาดว่ากระแสเงินสดในอนาคตที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นจะยังคงเกิดขึ้นอยู่มิฉะนั้น สำรองดังกล่าวจะต้องถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที โดยถือว่าเป็น

การปรับปรุงการจัดประเภทรายการใหม่ ทั้งนี้ หลังจากการยุติการบัญชีป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทจะรับรู้สำรองที่ยังคงเหลืออยู่ในส่วนของผู้ถือหุ้นโดยขึ้นอยู่กับลักษณะของรายการอ้างอิงที่กล่าวไปแล้วข้างต้น เมื่อกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้เกิดขึ้นจริง

กลุ่มบริษัทกำหนดให้องค์ประกอบราคาปัจจุบันของสัญญาซื้อขายล่วงหน้า เครื่องมือทางการเงินที่ไม่รวมส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง และบันทึกการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของส่วนต่างอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศของเครื่องมือทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงเป็นต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงซึ่งรับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น ทั้งนี้ ยอดสะสมของรายการดังกล่าวจะแสดงไว้เป็นสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงในส่วนของผู้ถือหุ้น

หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับธุรกรรม กลุ่มบริษัทจะโอนสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่สะสมไว้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุน เมื่อรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นส่งผลกระทบต่อส่วนของกำไรหรือขาดทุน ทั้งนี้ หากรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนั้นมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลา กลุ่มบริษัทจะทยอยโอนสำรองดังกล่าวไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนอย่างเป็นระบบและสมเหตุสมผลตลอดช่วงเวลาป้องกันความเสี่ยง โดยสำรองดังกล่าวจะรับรู้ในส่วนของกำไรหรือขาดทุนในบรรทัดเดียวกันกับรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยง นอกจากนี้ หากกลุ่มบริษัทคาดว่าจะไม่ได้รับคืนผลขาดทุนสะสมของสำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงเป็นบางส่วนหรือทั้งหมดในอนาคต สำรองดังกล่าวจะถูกโอนไปยังส่วนของกำไรหรือขาดทุนทันที

4.18 หุ้นกู้แปลงสภาพ

หุ้นกู้แปลงสภาพเป็นสกุลเงินบาทที่สามารถแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญตามสิทธิของผู้ถือหุ้นกู้เมื่อจำนวนหุ้นที่จะออกให้แก่ผู้ถือมีกำหนดเป็นจำนวนแน่นอนและไม่ผันผวนตามการเปลี่ยนแปลงมูลค่ายุติธรรม

หุ้นกู้แปลงสภาพจะรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยมูลค่ายุติธรรมของสิทธิในการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญองค์ประกอบของหนี้สินจะรับรู้มูลค่าเริ่มแรกด้วยผลแตกต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของหุ้นกู้แปลงสภาพทั้งสิ้นกับมูลค่ายุติธรรมขององค์ประกอบของส่วนของเจ้าของต้นทุนการทำรายการที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการออกหุ้นกู้แปลงสภาพจะถูกปันส่วนไปยังต้นทุนเริ่มแรกตามสัดส่วนขององค์ประกอบของหนี้สินและองค์ประกอบของส่วนของเจ้าของ

ภายหลังการรับรู้มูลค่าเริ่มแรกองค์ประกอบของหนี้สินที่อยู่ในหุ้นกู้แปลงสภาพจะวัดมูลค่าโดยใช้วิธีทุนตัดจำหน่ายด้วยอัตราดอกเบี้ยที่แท้จริงองค์ประกอบของส่วนของเจ้าของในหุ้นกู้แปลงสภาพจะไม่มีการวัดมูลค่าใหม่

ดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับหนี้สินทางการเงินรับรู้ในกำไรขาดทุน เมื่อมีการแปลงสภาพหนี้สินทางการเงินจะถูกจัดประเภทในส่วนของเจ้าของและไม่มีการรับรู้กำไรหรือขาดทุน

4.19 การวัดมูลค่ายุติธรรม

มูลค่ายุติธรรม หมายถึง ราคาที่คาดว่าจะได้รับจากการขายสินทรัพย์หรือเป็นราคาที่จะต้องจ่ายเพื่อโอนหนี้สินให้ผู้อื่นโดยรายการดังกล่าวเป็นรายการที่เกิดขึ้นในสภาพปกติระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย (ผู้ร่วมในตลาด) ณ วันที่วัดมูลค่า กลุ่มบริษัทใช้ราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องในการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินซึ่งมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่เกี่ยวข้องกำหนดให้ต้องวัดมูลค่าด้วยมูลค่ายุติธรรม ยกเว้นในกรณีที่ไม่มีตลาดที่มีสภาพคล่องสำหรับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่มีลักษณะเดียวกันหรือไม่สามารถหาราคาเสนอซื้อขายในตลาดที่มีสภาพคล่องได้ กลุ่มบริษัทจะประมาณมูลค่ายุติธรรมโดยใช้เทคนิคการประเมินมูลค่าที่เหมาะสมกับแต่ละสถานการณ์ และพยายามใช้ข้อมูลที่สามารถสังเกตได้ที่เกี่ยวข้องกับสินทรัพย์หรือหนี้สินที่จะวัดมูลค่ายุติธรรมนั้นให้มากที่สุด

ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมที่ใช้วัดมูลค่าและเปิดเผยมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินในงบการเงินแบ่งออกเป็นสามระดับตามประเภทของข้อมูลที่นำมาใช้ในการวัดมูลค่ายุติธรรมดังนี้

ระดับ 1 ใช้ข้อมูลราคาเสนอซื้อขายของสินทรัพย์หรือหนี้สินอย่างเดียวกันในตลาดที่มีสภาพคล่อง
ระดับ 2 ใช้ข้อมูลอื่นที่สามารถสังเกตได้ของสินทรัพย์หรือหนี้สิน ไม่ว่าจะเป็นข้อมูลทางตรงหรือทางอ้อม
ระดับ 3 ใช้ข้อมูลที่ไม่สามารถสังเกตได้ เช่น ข้อมูลเกี่ยวกับกระแสเงินสดในอนาคตที่กิจการประมาณขึ้น

ทุกวันสิ้นรอบระยะเวลารายงาน กลุ่มบริษัทจะประเมินความจำเป็นในการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมสำหรับสินทรัพย์และหนี้สินที่ถืออยู่ ณ วันสิ้นรอบระยะเวลารายงานที่มีการวัดมูลค่ายุติธรรมแบบเกิดขึ้นประจำ

5. การใช้ดุลยพินิจและประมาณการทางบัญชีที่สำคัญ

ในการจัดทำงบการเงินตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจและการประมาณการในเรื่องที่มีความไม่แน่นอนเสมอ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการดังกล่าวนี้ส่งผลกระทบต่อจำนวนเงินที่แสดงในงบการเงินและต่อข้อมูลที่แสดงในหมายเหตุประกอบงบการเงิน ผลที่เกิดขึ้นจริงอาจแตกต่างไปจากจำนวนที่ประมาณการไว้ การใช้ดุลยพินิจและการประมาณการที่สำคัญมีดังนี้

ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า

ในการประมาณค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของลูกหนี้การค้า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประมาณการผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากลูกหนี้แต่ละราย โดยคำนึงถึงประสบการณ์การเก็บเงินในอดีต อายุของหนี้ที่คงค้างและสภาวะเศรษฐกิจที่คาดการณ์ไว้ของกลุ่มลูกค้าที่มีความเสี่ยงด้านเครดิตที่คล้ายคลึงกัน เป็นต้น ทั้งนี้ ข้อมูลผลขาดทุนด้านเครดิตจากประสบการณ์ในอดีตและการคาดการณ์สภาวะเศรษฐกิจของกลุ่มบริษัทอาจไม่ได้บ่งบอกถึงการผิดสัญญาของลูกค้าที่เกิดขึ้นจริงในอนาคต

สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี

กลุ่มบริษัทจะรับรู้สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสำหรับผลแตกต่างชั่วคราวที่ใช้หักภาษีและขาดทุนทางภาษีที่ไม่ได้ใช้เมื่อมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ว่ากลุ่มบริษัทจะมีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะใช้ประโยชน์จากผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนนั้น ในการนี้ ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการว่ากลุ่มบริษัทควรรับรู้จำนวนสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีเป็นจำนวนเท่าใด โดยพิจารณาถึงจำนวนกำไรทางภาษีที่คาดว่าจะเกิดในอนาคตในแต่ละช่วงเวลา

ค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน

ในการประเมินค่าเผื่อการด้อยค่าของสินทรัพย์ที่ไม่ใช่สินทรัพย์ทางการเงิน ฝ่ายบริหารต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของสินทรัพย์ดังกล่าว มูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนหมายถึงมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขายของสินทรัพย์หรือมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์แล้วแต่ราคาใดจะสูงกว่า ในการประเมินมูลค่ายุติธรรมหักต้นทุนในการขาย กลุ่มบริษัทอ้างอิงจากข้อมูลที่มีอยู่เกี่ยวกับธุรกรรมการขายที่มีผลผูกพันซึ่งได้เข้าทำในลักษณะของผู้ที่ไม่มีความเกี่ยวข้องกันสำหรับสินทรัพย์ที่คล้ายคลึงกันหรืออ้างอิงจากราคาตลาดที่สามารถสังเกตได้หักด้วยต้นทุนส่วนเพิ่มในการจำหน่ายสินทรัพย์นั้น ในการประเมินมูลค่าจากการใช้สินทรัพย์ กลุ่มบริษัทใช้แบบจำลองการคิดลดกระแสเงินสด ซึ่งใช้ข้อมูลงบประมาณในช่วง 5 ปีข้างหน้าและไม่รวมถึงการปรับโครงสร้างใดๆ ที่กลุ่มบริษัทยังไม่ได้มีผลผูกพันหรือการลงทุนในอนาคตที่สำคัญซึ่งจะทำให้สินทรัพย์นั้นดีขึ้น ทั้งนี้ ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อมูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนคืออัตราคิดลดที่ใช้ในแบบจำลองดังกล่าว ตลอดจนกระแสเงินสดรับในอนาคตที่คาดการณ์และอัตราการเติบโตที่ใช้เพื่อการคาดการณ์

ค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ในการบันทึกและวัดมูลค่าของค่าความนิยมและสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ได้มา ตลอดจนการทดสอบการด้อยค่าในภายหลัง ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องประมาณการกระแสเงินสดที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากสินทรัพย์ หรือหน่วยของสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสด รวมทั้งการเลือกอัตราคิดลดที่เหมาะสมในการคำนวณหามูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดนั้นๆ

สัญญาเช่า

การกำหนดอายุสัญญาเช่าที่มีสิทธิการเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่า - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

ในการกำหนดอายุสัญญาเช่า ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการประเมินว่ากลุ่มบริษัทมีความแน่นอนอย่างสมเหตุสมผลหรือไม่ที่จะใช้สิทธิเลือกในการขยายอายุสัญญาเช่าหรือยกเลิกสัญญาเช่าโดยคำนึงถึงข้อเท็จจริงและสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่ทำให้เกิดสิ่งจูงใจทางเศรษฐกิจสำหรับกลุ่มบริษัทในการใช้หรือไม่ใช้สิทธิเลือกนั้น

การกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่ม - กลุ่มบริษัทในฐานะผู้เช่า

กลุ่มบริษัทไม่สามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยตามนัยของสัญญาเช่า ดังนั้น ฝ่ายบริหารจำเป็นต้องใช้ดุลยพินิจในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มของกลุ่มบริษัทในการคิดลดหนี้สินตามสัญญาเช่า โดยอัตราดอกเบี้ยการกู้ยืมส่วนเพิ่มเป็นอัตราดอกเบี้ยที่กลุ่มบริษัทจะต้องจ่ายในการกู้ยืมเงินที่จำเป็นเพื่อให้ได้มาซึ่งสินทรัพย์ที่มีมูลค่าใกล้เคียงกับสินทรัพย์สิทธิการใช้ในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจที่คล้ายคลึง โดยมีระยะเวลาการกู้ยืมและหลักประกันที่คล้ายคลึง

ผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานตามโครงการผลประโยชน์ และผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงาน

หนี้สินตามโครงการผลประโยชน์หลังออกจากงานของพนักงานและตามโครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่นของพนักงานประมาณขึ้นตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัยซึ่งต้องอาศัยข้อสมมติฐานต่างๆ ในการประมาณการนั้น เช่น อัตราคิดลด อัตราการขึ้นเงินเดือนในอนาคต อัตรามรณะ และอัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน เป็นต้น

6. รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- AirAsia Aviation Limited (บริษัทย่อยของ Capital A Berhad) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45.12 ในบริษัทฯ
- คุณธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ (และครอบครัวแบเลเว็ลด์) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ และเป็นกรรมการและผู้บริหารของกลุ่มบริษัท
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563 มีบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันกับกลุ่มบริษัทที่สำคัญ มีดังนี้

- คุณธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ (และครอบครัวแบเลเว็ลด์) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ กรรมการและผู้บริหารของกลุ่มบริษัท
- AirAsia Aviation Limited (เดิมชื่อ “AirAsia Investment Ltd.”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45.00 ในบริษัทย่อย
- กรรมการและผู้บริหารระดับสูงของกลุ่มบริษัท

ในระหว่างปี กลุ่มบริษัทมีรายการธุรกิจที่สำคัญกับบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกัน รายการธุรกิจดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขทางการค้าและเกณฑ์ตามที่ตกลงกันระหว่างกลุ่มบริษัทและบุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกันเหล่านั้น ซึ่งเป็นไปตามปกติธุรกิจโดยสามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2564	2563	2564	2563	
รายการธุรกิจกับบริษัทย่อย					
(ตัดออกจากงบการเงินรวมแล้ว)					
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	25	25	อัตราตามที่ระบุในสัญญา

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ		นโยบายการกำหนดราคา
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม				
	2564	2563	2564	2563	
รายการธุรกิจกับกิจการที่เกี่ยวข้องกัน					
รายได้ค่าบริการวิศวกรรม	30	32	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการภาคพื้น	-	8	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริหารจัดการอื่น	10	20	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าบริการอื่น	-	6	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้สำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	10	55	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
รายได้ค่าขนส่ง	109	146	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ส่วนแบ่งขาดทุนจากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	55	2,501	-	-	ปันตามสัดส่วนที่ใช้
ค่าเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	589	1,674	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาเครื่องบิน	372	1,157	-	-	ราคาตลาด
ซื้อสินค้าและอุปกรณ์	-	8	-	-	ราคาตลาด
ค่าบริหารจัดการจ่าย	77	15	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานและบริการอื่นๆ	397	41	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้เครื่องหมายการค้า	-	225	-	-	อัตราร้อยละ 1.5 ของรายได้จากการประกอบกิจการการบิน
ค่าธรรมเนียมการจองตั๋ว	-	127	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด	-	79	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าธรรมเนียมการให้บริการ	136	3	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าฝึกอบรมนักบิน	-	1	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายสำหรับรายการสิทธิพิเศษแก่ลูกค้า	10	55	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการภาคพื้นจ่าย	73	11	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าบริการด้านความปลอดภัย	-	3	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา
ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับห้องประชุมและค่าบริการอื่นๆ	-	1	-	-	อัตราตามที่ระบุในสัญญา

ยอดคงค้างระหว่างกลุ่มบริษัทและกิจการที่เกี่ยวข้องกัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	**2563**	**2564**	**2563**
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
ลูกหนี้บริษัทย่อย	-	-	20,441,624	-
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	1,375,151,757	930,029,123	-	450,000
หัก : ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(280,566,271)	(114,461,092)	-	-
รวมลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน - สุทธิ	1,094,585,486	815,568,031	20,441,624	450,000
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	103,730,328	-	-	-
รวม	103,730,328	-	-	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น (หมายเหตุ 16)				
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	145,308,426	215,776,921	-	-
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	16,623,450	14,933,700	-	-
เงินมัดจำอื่น				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีกรรมการร่วมกัน)	20,000,000	20,000,000	-	-
รวม	181,931,876	250,710,621	-	-
เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน (หมายเหตุ 10)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกัน)	4,958,623,692	5,856,109,798	-	-
รวม	4,958,623,692	5,856,109,798	-	-

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นและ/หรือกรรมการร่วมกัน)	1,305,710,809	3,060,172,759	-	-
รวม	1,305,710,809	3,060,172,759	-	-
หนี้สินตามสัญญาเช่า (หมายเหตุ 22)				
บริษัทที่เกี่ยวข้องกัน (มีผู้ถือหุ้นร่วมกัน และกรรมการร่วมกัน)	2,898,662,244	2,763,814,050	-	-
รวม	2,898,662,244	2,763,814,050	-	-

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ			
เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อย	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	เพิ่มขึ้นระหว่างปี	ลดลงระหว่างปี	ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	-	2,548,000,000	(98,000,000)	2,450,000,000
รวม	-	2,548,000,000	(98,000,000)	2,450,000,000

เงินให้กู้ยืมระยะสั้นแก่บริษัทย่อยเป็นการกู้ยืมในรูปของตั๋วสัญญาใช้เงินที่ไม่มีหลักประกัน คิดดอกเบี้ยในอัตราคงที่ ร้อยละ 0.25 ต่อปี และมีกำหนดชำระคืนเมื่อทวงถามหรือเมื่อบริษัทย่อยมีกระแสเงินสดเพียงพอ ซึ่งจ่ายชำระแล้วในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2565

ค่าตอบแทนกรรมการและผู้บริหาร

ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทมีค่าใช้จ่ายผลประโยชน์พนักงานที่ให้แก่กรรมการและผู้บริหาร ดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	**2563**	**2564**	**2563**
ผลประโยชน์ระยะสั้น	65,978,579	86,155,950	4,493,000	7,325,000
ผลประโยชน์หลังออกจากงาน	5,767,940	7,825,326	-	-
ผลประโยชน์ระยะยาวอื่น	15,123	12,080	-	-
รวม	71,761,642	93,993,356	4,493,000	7,325,000

7. เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	**2563**	**2564**	**2563**
เงินสด	6,547,058	7,133,525	-	-
เงินฝากธนาคาร	5,293,035,712	986,271,936	4,646,038,732	98,274,890
เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น	60,000,000	116,964,057	-	-
รวม	5,359,582,770	1,110,369,518	4,646,038,732	98,274,890

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เงินฝากออมทรัพย์และเงินฝากประจำมีอัตราดอกเบี้ยระหว่างร้อยละ 0.10 ถึง 0.25 ต่อปี (2563: ร้อยละ 0.10 ถึง 0.70 ต่อปี)

เงินฝากธนาคารที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการจ่ายชำระราคาระยะสั้น คือ ส่วนของเงินฝากออมทรัพย์ที่บริษัทย่อยกันวงเงินไว้เพื่อจ่ายชำระค่าน้ำมันแก่บริษัทเอกชนแห่งหนึ่งในประเทศไทย

8. ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ลูกหนี้การค้า				
อายุหนี้คงค้างนับจากวันที่ถึงกำหนดชำระ				
ยังไม่ถึงกำหนดชำระ	72,783,468	28,964,233	-	-
ค้างชำระ				
ไม่เกิน 3 เดือน	26,823,687	27,522,547	-	-
3 - 6 เดือน	1,436,379	1,857,266	-	-
6 - 12 เดือน	3,698,164	39,522,776	-	-
มากกว่า 12 เดือน	45,620,467	25,834,501	-	-
รวม	150,362,165	123,701,323	-	-
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(47,652,039)	(39,499,618)	-	-
รวมลูกหนี้การค้า - สุทธิ	102,710,126	84,201,705	-	-
ลูกหนี้อื่น				
ลูกหนี้กรมสรรพกร	360,462,276	92,681,172	3,062,405	-
ค่าบำรุงรักษาเครื่องบินรอเบิกคืน	132,684,229	116,246,482	-	-
อื่นๆ	10,795,453	29,126,510	481,500	400,000
รวม	503,941,958	238,054,164	3,543,905	400,000
หัก: ค่าเผื่อผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	(43,368,729)	(37,795,425)	-	-
รวมลูกหนี้อื่น - สุทธิ	460,573,229	200,258,739	3,543,905	400,000
รวมลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	563,283,355	284,460,444	3,543,905	400,000

9. เงินลงทุนในบริษัทย่อย

9.1 เงินลงทุนในบริษัทย่อยตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)		
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	636,713,490	433,555,600	69	55	6,967,114,370	3,067,114,370

บริษัทย่อยที่ถือหุ้นโดยบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

(หน่วย: บาท)

บริษัท	ทุนเรียกชำระแล้ว		สัดส่วนเงินลงทุน		ราคาทุน	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
			(ร้อยละ)	(ร้อยละ)		
บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด	2,500,000	-	99.99	-	2,499,993	-

บริษัทฯ ไม่มีเงินปันผลรับจากบริษัทย่อยในปี 2564 และ 2563

เมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 บริษัทฯ ได้ตกลงทำสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” กับสามคู่สัญญา ได้แก่ AirAsia Aviation Limited (AAA) (เดิมชื่อ “AirAsia Investment Ltd.”) (บริษัทย่อยของ AirAsia Berhad) บริษัท AirAsia Berhad และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ซึ่งคู่สัญญาทั้งหมดได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยตามสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นดังกล่าว บริษัทฯ มีอำนาจในการควบคุม บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะเริ่มมีผลตั้งแต่วันที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ออกจดหมายแจ้งบริษัทฯ ว่าได้เริ่มนับการมีผลใช้บังคับร่างหนังสือชี้ชวนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนแก่ประชาชนทั่วไป ซึ่งประกาศเมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 ดังนั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จึงถูกพิจารณาเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ แทนที่จะเป็นกิจการร่วมค้าเช่นเดิมตั้งแต่วันนั้นเป็นต้นมา และจากการปรับโครงสร้างทุนของกลุ่มบริษัทตามที่กล่าวในหมายเหตุ 1.1 มีผลให้ข้อตกลงสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถึงหุ้น” สิ้นสุดลง

เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 3,555,560 หุ้น เป็นมูลค่า 2,663 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 749 บาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51 เป็นร้อยละ 55

เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด จำนวน 20,115,789 หุ้น เป็นมูลค่า 3,900 ล้านบาท ในราคาหุ้นละ 194 บาท ส่งผลให้บริษัทฯ มีสัดส่วนการถือหุ้นเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 55 เป็นร้อยละ 69

เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2564 บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด ได้จดทะเบียนกับกระทรวงพาณิชย์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบันการเรียนรู้และพัฒนาความสามารถของบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมการบินการท่องเที่ยวและบริการ โดยมีทุนจดทะเบียน 10 ล้านบาท (หุ้นสามัญ 1 ล้านหุ้น มูลค่าหุ้นละ 10 บาท) และบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด มีสัดส่วนการถือหุ้นร้อยละ 99.99 ในบริษัทดังกล่าว

9.2 รายละเอียดของบริษัทย่อยซึ่งมีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ

(หน่วย: บาท)

บริษัท	สัดส่วนที่ถือโดยส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุม		ส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยสะสม		ขาดทุนที่แบ่งให้กับส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมในบริษัทย่อยในระหว่างปี	
	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563	31 ธันวาคม 2564	31 ธันวาคม 2563
	(ร้อยละ)	(ร้อยละ)				
บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	31	45	(3,372,300,425)	3,094,206,383	(5,310,462,722)	(3,902,836,580)

9.3 ข้อมูลทางการเงินโดยสรุปของบริษัทย่อยที่มีส่วนได้เสียที่ไม่มีอำนาจควบคุมที่มีสาระสำคัญ ซึ่งเป็นข้อมูลก่อนการตัดรายการระหว่างกัน

สรุปรายการฐานะทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ณ วันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
สินทรัพย์หมุนเวียน	3,019,235,417	2,657,280,907
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน	42,489,508,293	42,472,525,807
หนี้สินหมุนเวียน	(19,975,707,487)	(17,820,749,526)
หนี้สินไม่หมุนเวียน	(36,488,083,022)	(30,804,821,301)

สรุปรายการกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
รายได้	4,507,511,909	16,236,338,798
ขาดทุน	(11,785,713,265)	(8,672,971,063)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	426,430,579	(215,743,043)
กำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จรวม	(11,359,282,686)	(8,888,714,106)

(หน่วย: บาท)

	บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม	
	2564	2563
กระแสเงินสดใช้ไปในกิจกรรมดำเนินงาน	(4,327,891,729)	(903,485,865)
กระแสเงินสดจากกิจกรรมลงทุน	1,280,847,417	12,064,320,851
กระแสเงินสดจาก (ใช้ไปใน) กิจกรรมจัดหาเงิน	2,747,054,067	(14,031,394,596)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดลดลงสุทธิ	(299,990,245)	(2,870,559,610)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดต้นปี	1,012,094,628	3,889,580,945
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(1,060,345)	(6,926,707)
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดปลายปี	711,044,038	1,012,094,628

9.4 งบการเงินของบริษัทย่อย

งบการเงินของ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ จำกัด จัดทำขึ้นโดยฝ่ายบริหารซึ่งยังไม่ได้ตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี อย่างไรก็ตาม ฝ่ายบริหารเชื่อว่างบการเงินดังกล่าวจะไม่มีความแตกต่างอย่างเป็นสาระสำคัญหากได้ถูกตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชี

10. เงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน

AirAsia Berhad ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกันได้ทำสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินกับบริษัทย่อยภายใต้สัญญาดังกล่าว บริษัทย่อยจะจ่ายเงินล่วงหน้าเพื่อใช้ในการบำรุงรักษาเครื่องบินแก่ AirAsia Berhad ตามจำนวนเครื่องบิน จำนวนเครื่องยนต์ และจำนวนชั่วโมงบิน เพื่อใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินครั้งใหญ่ซึ่ง บริษัทย่อยจะจัดให้มีขึ้นเมื่อเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ถึงจำนวนชั่วโมงบินที่ต้องทำการซ่อมบำรุงในอนาคต ซึ่งบริษัทย่อยจะบันทึกโอนเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินไปเป็นต้นทุนของเครื่องบินเมื่อมีการซ่อมบำรุงครั้งใหญ่เกิดขึ้น หรือตัดจำหน่ายตามระยะเวลาการซ่อมบำรุงที่ประมาณไว้สำหรับสินทรัพย์เช่า

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบินสำหรับปี 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม	5,856,109,798	5,963,213,001
จ่ายเงินสำรองบำรุงรักษาเครื่องบิน	370,838,951	508,929,105
ตัดจำหน่าย	(1,268,325,057)	(616,032,308)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,958,623,692	5,856,109,798

11. ที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ที่ดิน	อาคาร	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
ราคาทุน											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	650,760,000	-	8,824,594,419	1,355,802,816	417,621,057	163,476,439	87,694,103	348,030,391	219,479,306	173,079,555	12,240,538,086
ซื้อเพิ่ม	-	-	9,433,277,624	71,013,691	10,695,036	20,251,887	1,453,132	7,281,569	5,074,000	709,618,138	10,258,665,077
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(12,329,418,406)	-	(1,155,000)	(2,107,404)	(52,150)	-	-	-	(12,332,732,960)
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,552,053	7,552,053
โอน	-	-	134,157,860	-	6,688,850	-	-	-	-	(140,846,710)	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	650,760,000	-	6,062,611,497	1,426,816,507	433,849,943	181,620,922	89,095,085	355,311,960	224,553,306	749,403,036	10,174,022,256
ซื้อเพิ่ม	-	-	1,716,278,892	8,624,768	2,233,477	593,745	334,991	651,251	826,000	167,020,864	1,896,563,988
จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(1,807,897,750)	(118,033,418)	(11,281,119)	(3,260,877)	(2,717,203)	(44,774,960)	(35,348,952)	-	(2,023,314,279)
ต้นทุนการกู้ยืมส่วนที่รวมเป็นต้นทุนของสินทรัพย์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	12,294,061	12,294,061
โอน	(223,523,122)	603,311,217	-	-	-	-	-	-	-	(928,015,028)	(548,226,933)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	427,236,878	603,311,217	5,970,992,639	1,317,407,857	424,802,301	178,953,790	86,712,873	311,188,251	190,030,354	702,933	9,511,339,093

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม										
	ที่ดิน	อาคาร	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	อะไหล่เครื่องบิน	ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	คอมพิวเตอร์	เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	ยานพาหนะ	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	รวม
ค่าเสื่อมราคาสะสม											
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	-	-	2,120,396,511	731,168,445	214,282,264	106,159,896	69,783,970	302,436,887	129,377,427	-	3,673,605,400
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	-	343,581,135	108,227,815	38,718,527	20,687,165	6,375,856	19,664,727	24,821,039	-	562,076,264
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(289,719,331)	-	(997,375)	(1,313,653)	(52,149)	-	-	-	(292,082,508)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	-	-	2,174,258,315	839,396,260	252,003,416	125,533,408	76,107,677	322,101,614	154,198,466	-	3,943,599,156
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-	4,007,440	268,662,211	105,990,341	36,672,909	17,301,033	5,747,434	13,967,158	24,161,037	-	476,509,563
ค่าเสื่อมราคาสำหรับส่วนที่จำหน่าย/ตัดจำหน่าย	-	-	(34,213,181)	(56,264,099)	(11,261,112)	(3,260,560)	(2,692,757)	(42,771,444)	(35,797,418)	-	(186,260,571)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	-	4,007,440	2,408,707,345	889,122,502	277,415,213	139,573,881	79,162,354	293,297,328	142,562,085	-	4,233,848,148
มูลค่าสุทธิตามบัญชี											
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	650,760,000	-	3,888,353,182	587,420,247	181,846,527	56,087,514	12,987,408	33,210,346	70,354,840	749,403,036	6,230,423,100
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	427,236,878	599,303,777	3,562,285,294	428,285,355	147,387,088	39,379,909	7,550,519	17,890,923	47,468,269	702,933	5,277,490,945

ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี

2563 (จำนวน 471 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	562,076,264
2564 (จำนวน 392 ล้านบาท รวมอยู่ในต้นทุนขายและบริการ ส่วนที่เหลือรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการขายและจัดจำหน่าย และค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	476,509,563

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ
	อุปกรณ์สำนักงาน
ราคาทุน	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	62,187
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	62,187
ค่าเสื่อมราคาสะสม	
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	61,985
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	177
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	62,162
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	-
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	62,162
มูลค่าสุทธิตามบัญชี	
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	25
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	25
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	
2563 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	177
2564 (รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการบริหาร)	-

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยได้โอนกรรมสิทธิ์เครื่องบินจำนวน 2 ลำ (2563: 8 ลำ) โดยการชำระหนี้และค่าปรับเพื่อยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด เพื่อนำเครื่องบินจำนวนดังกล่าวเข้าทำธุรกรรมขายอากาศยานและเช่าอากาศยานกลับกับบริษัทเอกชนในต่างประเทศแห่งหนึ่ง การขายและการเช่ากลับอากาศยานจำนวน 2 ลำ (2563: ขายอากาศยานจำนวน 10 ลำ และเช่ากลับมาจำนวน 9 ลำ) เพื่อใช้ในการดำเนินธุรกิจ โดยบริษัทย่อยได้บันทึกขาดทุนจากการจำหน่ายอากาศยานจำนวนรวม 43 ล้านบาท ซึ่งแสดงเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายอื่น (2563: กำไร 1,332 ล้านบาท แสดงเป็นส่วนหนึ่งของรายได้อื่น)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์จำนวนหนึ่งซึ่งตัดค่าเสื่อมราคาหมดแล้วแต่ยังใช้งานอยู่ มูลค่าตามบัญชีก่อนหักค่าเสื่อมราคาสะสมของสินทรัพย์ดังกล่าวมีจำนวนเงินประมาณ 2,221 ล้านบาท (2563: 2,002 ล้านบาท)

บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินจำนวน 4 ลำ (2563: 2 ลำ) ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 3,122 ล้านบาท (2563: 2,263 ล้านบาท) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

12. สินทรัพย์สิทธิการใช้

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีสินทรัพย์สิทธิการใช้สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	พื้นที่	ยานพาหนะ	รวม
ณ วันที่ 1 มกราคม 2563	36,381,586,137	188,599,438	176,420,616	36,746,606,191
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	7,649,316,943	-	5,710,847	7,655,027,790
เพิ่มขึ้นจากเงินมัดจำการเช่า	101,143,185	-	-	101,143,185
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(9,356,046,615)	-	-	(9,356,046,615)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(5,107,828,183)	(50,382,031)	(45,213,397)	(5,203,423,611)
ลดลงจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	(1,415,961,457)	-	-	(1,415,961,457)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563	28,252,210,010	138,217,407	136,918,066	28,527,345,483
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	1,211,857,937	-	42,028,655	1,253,886,592
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	3,728,108,059	-	-	3,728,108,059
เพิ่มขึ้นจากเงินมัดจำการเช่า	130,798,187	-	-	130,798,187
ลดลงจากการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนกำหนด	(1,714,858,285)	-	-	(1,714,858,285)
ลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	-	(20,599,335)	-	(20,599,335)
ค่าเสื่อมราคาสำหรับปี	(3,532,452,798)	(41,697,568)	(46,052,393)	(3,620,202,759)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	28,075,663,110	75,920,504	132,894,328	28,284,477,942

ในปี 2563 บริษัทย่อยบันทึกกลับรายการค่าเสื่อมราคาจากสินทรัพย์สิทธิการใช้จำนวน 36 ล้านบาท จากการเลือกใช้มาตรการผ่อนปรนชั่วคราวสำหรับการลดค่าเช่าตามสัญญาเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

13. สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

มูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			งบการเงินเฉพาะกิจการ
	สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	โปรแกรมคอมพิวเตอร์	รวม	โปรแกรมคอมพิวเตอร์
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564				
ราคาทุน	14,856,000,000	81,072,345	14,937,072,345	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(74,386,482)	(74,386,482)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	6,685,863	14,862,685,863	1
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563				
ราคาทุน	14,856,000,000	82,326,908	14,938,326,908	6,420
หัก: ค่าตัดจำหน่ายสะสม	-	(67,126,746)	(67,126,746)	(6,419)
มูลค่าตามบัญชี - สุทธิ	14,856,000,000	15,200,162	14,871,200,162	1

การกระทบยอดมูลค่าตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสำหรับปี 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
มูลค่าตามบัญชีต้นปี	14,871,200,162	14,878,769,507	1	1
ซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์	-	1,986,927	-	-
ค่าตัดจำหน่าย	(8,514,299)	(9,556,272)	-	-
มูลค่าตามบัญชีปลายปี	14,862,685,863	14,871,200,162	1	1

สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกทดสอบการด้อยค่ารวมกับค่าความนิยม เนื่องจากอยู่ในหน่วยของกลุ่มสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดเดียวกัน

14. อสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุนสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	-
รับโอนจากที่ดิน อาคาร เครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ - มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่โอน	548,226,933
ค่าเสื่อมราคา	(4,595,177)
มูลค่าสุทธิตามบัญชี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	543,631,756

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยได้นำที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีจำนวนประมาณ 543 ล้านบาท (2563: ไม่มี) ไปค้ำประกันวงเงินสินเชื่อที่ได้รับจากสถาบันการเงินตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 19

กลุ่มบริษัทในฐานะผู้ให้เช่า

บริษัทย่อยเข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานสำหรับอสังหาริมทรัพย์เพื่อการลงทุน ซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ในอาคาร โดยมีอายุสัญญา 14 ปี

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตจากการให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานที่ยกเลิกไม่ได้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	2564
ภายใน 1 ปี	13,035,120
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	69,846,518
มากกว่า 5 ปี	118,771,668
รวม	201,653,306

15. ค่าความนิยม

เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ มีอำนาจควบคุมในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ตามสัญญา “แก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้น” ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้ทำการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินที่รับมาสุทธิของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด และเปรียบเทียบกับมูลค่ายุติธรรมตามสัดส่วนร้อยละ 51 ของหุ้นสามัญบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ที่บริษัทฯ ถืออยู่ก่อนวันที่มีอำนาจควบคุมและได้รับรู้ส่วนของต้นทุนของเงินลงทุนที่สูงกว่ามูลค่ายุติธรรมของส่วนแบ่งที่บริษัทฯ มีในสินทรัพย์สุทธิที่ระบุได้เป็นค่าความนิยมในงบแสดงฐานะการเงินรวมตั้งแต่นั้นมา

ค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้ถูกปันส่วนให้แก่หน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดที่ถูกกำหนดตามส่วนงานธุรกิจ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางการบินประจำ	
	2564	2563
ค่าความนิยม	8,824,825,803	8,824,825,803
สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอด	14,856,000,000	14,856,000,000
	23,680,825,803	23,680,825,803

บริษัทฯ พิจารณามูลค่าที่คาดว่าจะได้รับคืนของหน่วยสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดเงินสดจากมูลค่ายุติธรรมหักด้วยต้นทุนในการขาย ซึ่งใช้เกณฑ์วิธีพิจารณาจากราคาตลาด (Market Approach) ในการประเมินมูลค่ายุติธรรม โดยมีลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 1 โดย ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ มีอัตราส่วนราคาตลาดต่อมูลค่าตามบัญชีที่ 3.11 เท่า

ฝ่ายบริหารพิจารณาแล้วว่าค่าความนิยมและสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดไม่เกิดการด้อยค่า

16. สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	145,308,426	215,776,921
เงินมัดจำการเช่าเครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน - กิจการที่ไม่เกี่ยวข้องกัน	429,911,662	382,072,936
เงินมัดจำตามสัญญาเช่า	74,121,652	73,687,198
เงินมัดจำจากการดำเนินงานในสนามบิน	34,600,000	34,600,000
เงินมัดจำสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน - กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	16,623,450	14,933,700
เงินมัดจำค่าน้ำมัน	12,798,258	107,914,364
เงินมัดจำอื่น	70,288,146	78,616,306
รวมสินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	783,651,594	907,601,425

17. เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงินเป็นเงินกู้ยืมในรูปตั๋วสัญญาใช้เงินมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ระหว่างร้อยละ 2.50 และ 2.95 ต่อปี (2563: ระหว่างร้อยละ 2.50 และ 2.95 ต่อปี)

18. หุ้นกู้ระยะสั้น

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยได้ออกหุ้นกู้ระยะสั้นประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกัน เป็นจำนวน 80,000 หน่วย ในราคาหน่วยละ 1,000 บาท โดยมีอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 6.75 ต่อปี ซึ่งจะครบกำหนดไถ่ถอนในระหว่างปี 2565 หุ้นกู้ดังกล่าวเป็นหุ้นกู้ที่ไม่มีการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ

19. เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	941,863,859	786,682,396
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(153,846)	(153,846)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	941,710,013	786,528,550
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	3,095,101,683	3,074,320,690
หัก: ค่าธรรมเนียมการกู้ยืม	(910,257)	(1,064,103)
รวมเงินกู้ยืมส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	3,094,191,426	3,073,256,587
รวมเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,035,901,439	3,859,785,137

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีเงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินสำหรับปี 2564 และ 2563 มีรายละเอียดดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	**2563**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	3,859,785,137	4,639,479,315
กู้เงินเพิ่มในระหว่างปี	-	847,322,990
เพิ่มขึ้นจากการขยายระยะเวลาการชำระเงินกู้	250,000,000	600,000,000
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการกู้ยืมเงิน	153,846	1,278,765
จ่ายคืนเงินกู้ยืมระยะยาว	(74,037,544)	(48,272,495)
จ่ายเพื่อยกเลิกสัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวก่อนถึงเวลาที่กำหนด	-	(2,180,023,438)
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	4,035,901,439	3,859,785,137

เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2564 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกต่อท้ายสัญญากู้ยืมเงินระยะสั้นฉบับหนึ่งเพื่อขอพักชำระเงินต้นบางส่วน โดยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคม 2568 โดยบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น เมื่อบริษัทย่อยมีอัตราส่วนความสามารถในการชำระหนี้เกินกว่าอัตราที่กำหนดในสัญญา ให้นำกำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ย ภาษี ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่ายมาชำระหนี้ที่ค้างชำระในงวดสุดท้ายของสัญญาในอัตราอย่างน้อยร้อยละ 20 ของกำไรก่อนหักค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยภาษีค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย โดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปี

เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนธันวาคม 2564 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569 โดยบริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้นในอัตราไม่เกินกว่าที่ระบุในสัญญาโดยพิจารณาจากงบการเงินประจำปีและข้อมูลทางการเงินระหว่างกาลสำหรับงวดหกเดือน

เมื่อวันที่ 22 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยบริษัทย่อยตกลงจะชำระดอกเบี้ยเป็นงวดรายเดือนให้แก่ธนาคาร บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมกราคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนตุลาคม 2571

เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระดอกเบี้ยจนถึงเดือนกันยายน 2564 บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนดอกเบี้ยที่ขอพักชำระพร้อมกับชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกุมภาพันธ์ 2569

เมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2564 บริษัทย่อยได้ทำสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นและดอกเบี้ยบางส่วน บริษัทย่อยจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนมีนาคม 2565 และชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายพร้อมดอกเบี้ยที่ขอพักชำระภายในเดือนพฤษภาคม 2566

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีเงินกู้ยืมระยะยาวจากธนาคารพาณิชย์หลายแห่งในประเทศไทย สัญญาเงินกู้ยืมระยะยาวมีระยะเวลา 2 ปีและ 8 ปี (2563: 2 ปีและ 9 ปี) มีกำหนดชำระคืนเงินต้นเป็นรายเดือนมีอัตราดอกเบี้ยทั้งแบบคงที่และแบบลอยตัวระหว่างร้อยละ 2.50 และ 6.15 ต่อปี (2563: ระหว่างร้อยละ 2.30 และ 6.15 ต่อปี)

เงินกู้ยืมระยะยาวดังกล่าวค้ำประกันด้วยที่ดินพร้อมสิ่งปลูกสร้างและเครื่องบินของบริษัทย่อยตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

ภายใต้สัญญาเงินกู้ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่ายต่อส่วนของผู้ถือหุ้น เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อจำกัดบางประการที่ระบุในสัญญาเงินกู้กับธนาคารแห่งหนึ่งได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทย่อยได้รับจดหมายผ่อนผันการปฏิบัติตามข้อจำกัดดังกล่าวกับธนาคารผู้ให้กู้ก่อนวันที่ 31 ธันวาคม 2564 แล้ว

20. หุ้นกู้ระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 หุ้นกู้ระยะยาวแสดงรายละเอียดได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

งบการเงินรวม										
ครั้งที่	ชุดที่	วันที่ครบกำหนดไถ่ถอน	จำนวนหน่วย	มูลค่าตราไว้ต่อหน่วย	อัตราดอกเบี้ย		กำหนดชำระดอกเบี้ย		มูลค่าตามบัญชี	
					2564	2563	2564	2563	2564	2563
			(ล้านหน่วย)	(บาท)	(ร้อยละต่อปี)	(ร้อยละต่อปี)				
1/2560	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 19 พฤษภาคม 2565 (5 ปี)	0.6	1,000	3.28	3.28	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	600,000,000	600,000,000
1/2561	1	ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนภายในวันที่ 26 เมษายน 2565	1.5	800	6.75	2.56	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	1,200,000,000	1,500,000,000
1/2561	2	ทั้งจำนวนในวันที่ 26 มิถุนายน 2566 (5 ปี)	1.0	1,000	2.95	2.95	ทุกครึ่งปี	ทุกครึ่งปี	1,000,000,000	1,000,000,000
รวม									2,800,000,000	3,100,000,000
หัก: ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้รอตัดบัญชี									(847,850)	(1,865,023)
หุ้นกู้ - สุทธิ									2,799,152,150	3,098,134,977

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	**2563**
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,800,000,000	1,500,000,000
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(104,582)	(243,055)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	1,799,895,418	1,499,756,945
หุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	1,000,000,000	1,600,000,000
หัก: ค่าธรรมเนียมในการออกหุ้นกู้รอการตัดบัญชี	(743,268)	(1,621,968)
รวมหุ้นกู้ระยะยาวส่วนที่ยังไม่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี - สุทธิ	999,256,732	1,598,378,032
รวมหุ้นกู้ระยะยาว	2,799,152,150	3,098,134,977

หุ้นกู้ระยะยาวเป็นหุ้นกู้ในสกุลเงินบาทประเภทไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีหลักประกันและมีอัตราดอกเบี้ยคงที่โดยมีมูลค่ายุติธรรม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 1,470 ล้านบาท มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวมหุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย (2563: 3,007 ล้านบาท)

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหุ้นกู้ระยะยาวสำหรับปี 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	**2563**
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม	3,098,134,977	4,096,733,618
จ่ายคืนหุ้นกู้ระยะยาว	(300,000,000)	(1,000,000,000)
ตัดจำหน่ายค่าธรรมเนียมการออกหุ้นกู้ระยะยาว	1,017,173	1,401,359
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม	2,799,152,150	3,098,134,977

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อย ได้มีมติอนุมัติให้มีการเสนอแก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทย่อยชุดที่ 1/2561 มูลค่า 1,500 ล้านบาท (1.5 ล้านหน่วย หน่วยละ 1,000 บาท) ที่ครบกำหนดไถ่ถอนวันที่ 26 มิถุนายน 2564 โดย

1. ขยายระยะเวลาครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้ออกไปอีก 10 เดือน จากเดิมวันที่ 26 มิถุนายน 2564 เป็นวันที่ 26 เมษายน 2565
2. ชำระคืนเงินต้นให้แก่ผู้ถือหุ้นกู้บางส่วน ในจำนวนร้อยละ 20 ของมูลค่าหุ้นกู้คงค้าง ณ วันครบกำหนดวันที่ 26 มิถุนายน 2564 โดยมูลค่าเงินต้นหลังจากชำระมีมูลค่า 800 บาทต่อหน่วย
3. ปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยจากร้อยละ 2.56 ต่อปี เป็นร้อยละ 6.75 ต่อปี ตั้งแต่วันที่ 26 มิถุนายน 2564 จนถึงวันครบกำหนดใหม่

เมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2564 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นกู้ได้มีมติอนุมัติให้แก้ไขระยะเวลาและข้อกำหนดดังกล่าวข้างต้น ต่อมาเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2564 บริษัทย่อยได้ชำระคืนเงินต้นให้แต่ผู้ถือหุ้นกู้ร้อยละ 20 ของจำนวนหุ้นกู้คงค้างหรือคิดเป็นจำนวนเงิน 300 ล้านบาท

21. หุ้นกู้แปลงสภาพ

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของ บริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการออกและเสนอขายหุ้นกู้แปลงสภาพที่ออกใหม่ของบริษัทต่อผู้ลงทุนโดยเฉพาะเจาะจง (Private placement) และเป็นบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องกับบริษัทฯ ในวงเงิน 2,200 ล้านบาท ซึ่งบริษัทได้ทำสัญญาการออกหุ้นกู้แปลงสภาพเพื่อออกหุ้นกู้แปลงสภาพโดยเฉพาะเจาะจงให้แก่ North Haven Thai Private Equity (“NHTPE”) และธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขหลักของหุ้นกู้แปลงสภาพดังนี้

ประเภทหุ้นกู้แปลงสภาพ	หุ้นกู้แปลงสภาพที่ให้สิทธิแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญของบริษัทฯ ประเภทไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกัน
สกุลเงิน	บาท
เงื่อนไขการออกหุ้นกู้แปลงสภาพ	การออกหุ้นกู้แปลงสภาพอยู่ภายใต้ความสำเร็จของเงื่อนไขบังคับก่อน ซึ่งได้แก่ การได้รับอนุญาตจากสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์และหน่วยงานอื่นๆ รวมถึงข้อบังคับเพื่อรองรับการแปลงสภาพหุ้นกู้แปลงสภาพ
อัตราดอกเบี้ย	ไม่มี
อายุ	2 ปี
จำนวนหน่วย	2,200,000 หน่วย
การชำระคืนเงินต้น	หากมีเหตุผิดนัดชำระ บริษัทฯ ต้องชำระคืนเงินต้นพร้อมกับดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 3 โดยเริ่มคำนวนจากวันที่ออกหุ้นกู้จนถึงวันที่ชำระคืน
สิทธิในการไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพก่อนกำหนด	บริษัทฯ และผู้ถือหุ้นกู้แปลงสภาพไม่มีสิทธิไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพก่อนครบกำหนด
อัตราส่วนการแปลงสภาพ	หุ้นกู้แปลงสภาพ 0.00175 หน่วยแปลงเป็นหุ้นสามัญได้ 1 หุ้น
ราคาแปลงสภาพ	1.75 บาทต่อหุ้น กำหนดให้เป็นราคาเดียวกับราคาเสนอขายหุ้นใหม่ให้แก่บุคคลในวงจำกัด (PP) และราคาเสนอขายหุ้นใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนจำนวนหุ้นที่แต่ละรายถืออยู่ (RO)
ระยะเวลาการใช้สิทธิแปลงสภาพ	ใช้สิทธิได้ไม่จำกัดจำนวนครั้ง ภายในระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพแต่ละชุด หากไม่มีการใช้สิทธิแปลงสภาพภายในวันครบกำหนดไถ่ถอนหุ้นกู้แปลงสภาพ ผู้ถือหุ้นแปลงสภาพจะถูกบังคับให้มีการแปลงสภาพ
จำนวนหุ้นสามัญที่จัดสรรไว้เพื่อรองรับการแปลงสภาพ	1,257,142,857 หุ้น (มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท)

มาตรฐานการบัญชีฉบับที่ 32 เรื่อง “การแสดงรายการเครื่องมือทางการเงิน” กำหนดให้กิจการที่ออกหุ้นกู้แปลงสภาพต้องแสดงองค์ประกอบของหนี้สินแยกจากองค์ประกอบที่เป็นทุนเพื่อแสดงรายการในงบแสดงฐานะการเงิน ดังนั้น ณ วันออกหุ้นกู้แปลงสภาพดังกล่าว บริษัทฯ ได้แยกองค์ประกอบของหนี้สินและองค์ประกอบที่เป็นทุนออกจากกัน โดยองค์ประกอบของหนี้สินได้คำนวณจากกระแสเงินสดของเงินต้นและดอกเบี้ยที่ต้องจ่ายในอนาคตคิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยในตลาดที่เป็นอยู่ขณะนั้น

หุ้นกู้แปลงสภาพ - องค์ประกอบที่เป็นทุนคือผลต่างระหว่างราคาตามบัญชีของหุ้นกู้แปลงสภาพหักด้วยส่วนที่เป็นองค์ประกอบของหนี้สิน

หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนที่เป็นหนี้สินแสดงด้วยราคาทุนตัดจำหน่ายจนกว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ หรือครบอายุการชำระคืนของหุ้นกู้ หุ้นกู้แปลงสภาพส่วนที่เป็นทุนซึ่งกำหนดขึ้น ณ วันที่ออกหุ้นกู้จะไม่มีการเปลี่ยนแปลงในรอบระยะเวลาบัญชีถัดไป

22. หนี้สินตามสัญญาเช่า

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
หนี้สินตามสัญญาเช่า	46,092,798,684	34,884,759,523
หัก: ดอกเบี้ยรอการตัดจำหน่าย	(8,617,619,672)	(4,184,175,766)
รวม	37,475,179,012	30,700,583,757
หัก: ส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	(5,931,611,067)	(6,025,973,794)
หนี้สินตามสัญญาเช่า - สุทธิจากส่วนที่ถึงกำหนดชำระภายในหนึ่งปี	31,543,567,945	24,674,609,963

การวิเคราะห์การครบกำหนดของจำนวนเงินที่ต้องจ่ายตามสัญญาเช่าเปิดเผยข้อมูลอยู่ในหมายเหตุ 38.2 ภายใต้หัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ภายใต้สัญญาเช่าอากาศยาน บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น การดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น โดยพิจารณาเงื่อนไขดังกล่าวเป็นรายปี

ภายใต้สัญญาเช่าอากาศยานกลับ บริษัทย่อยต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินบางประการตามที่ระบุในสัญญา เช่น

ก) มียอดรวมของเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสดไม่ต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ข) ดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่าที่ระบุในสัญญา

ค) มีผลกำไรก่อนหักภาษีต่อเนื่องอย่างน้อยสองปี

เงื่อนไขทางการเงินจะสอบทานทุกๆ ครึ่งปีในวันที่ 31 มีนาคมและ 31 ตุลาคมของทุกปี ซึ่งเริ่มดำเนินการครั้งแรกในวันที่ 31 มีนาคม 2565

รายการเปลี่ยนแปลงของบัญชีหนี้สินตามสัญญาเช่าสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 มกราคม 2564	30,700,583,757
เพิ่มขึ้นจากการทำสัญญาเช่าในระหว่างปี	1,220,165,427
เพิ่มขึ้นจากการวัดมูลค่าสัญญาเช่าใหม่	3,728,108,031
ชำระหนี้สินภายใต้สัญญาเช่าระหว่างปี	(1,875,575,572)
ชำระหนี้เพื่อการยกเลิกสัญญาเช่าก่อนถึงเวลาที่กำหนด	(923,564,447)
ลดลงจากการลดค่าเช่าตามสัญญาจากผู้ให้เช่าเนื่องจากสถานการณ์ COVID-19	(20,599,335)
ลดลงจากการโอนหนี้ไปบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน	(366,821,324)
เพิ่มขึ้นจากดอกเบี้ย	1,124,132,714
ผลต่างจากอัตราแลกเปลี่ยน	3,888,749,761
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564	37,475,179,012

ในระหว่างปีปัจจุบัน บริษัทย่อยได้ยกเลิกสัญญาเช่าอากาศยาน 2 ลำ (2563: 8 ลำ) ก่อนถึงเวลาที่กำหนดเพื่อทำธุรกรรมขายและเช่าอากาศยานกลับตามที่ได้กล่าวไว้ในหมายเหตุ 11

23. สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน

จำนวนเงินสำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานซึ่งเป็นเงินชดเชยพนักงานเมื่อออกจากงานแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	เงินชดเชยเมื่อออกจากงาน		โครงการผลประโยชน์ระยะยาวอื่น		รวม	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานต้นปี	712,745,152	566,144,225	136,583,614	100,153,618	849,328,766	666,297,843
ส่วนที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน:						
ต้นทุนบริการในปัจจุบัน	114,977,177	108,713,055	31,841,765	31,331,858	146,818,942	140,044,913
ต้นทุนดอกเบี้ย	9,570,929	9,681,148	1,642,008	1,630,873	11,212,937	11,312,021
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	-	-	-	5,284,527	-	5,284,527
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	-	-	-	1,252,424	-	1,252,424
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	-	-	-	(3,069,686)	-	(3,069,686)
ส่วนที่รับรู้ในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น:						
(กำไร) ขาดทุนจากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย						
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติด้านประชากรศาสตร์	10,687,045	12,445,875	3,696,802	-	14,383,847	12,445,875
- ส่วนที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงข้อสมมติทางการเงิน	(69,029,386)	27,308,557	(2,868,696)	-	(71,898,082)	27,308,557
- ส่วนที่เกิดจากการปรับปรุงจากประสบการณ์	(105,279,265)	17,432,301	(44,390,698)	-	(149,669,963)	17,432,301
ผลประโยชน์ที่จ่าย/ โอนไปค่าใช้จ่ายค้างจ่ายในระหว่างปี	(17,737,554)	(28,980,009)	-	-	(17,737,554)	(28,980,009)
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานปลายปี	655,934,098	712,745,152	126,504,795	136,583,614	782,438,893	849,328,766

บริษัทย่อยคาดว่าจะจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานภายใน 1 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนประมาณ 26 ล้านบาท (2563: 36 ล้านบาท)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ระยะเวลาเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักในการจ่ายชำระผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงานของบริษัทย่อยประมาณ 13 ปี (2563: 14 ปี)

สมมติฐานที่สำคัญในการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ร้อยละต่อปี)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
อัตราคิดลด	2.18	1.42
อัตราการขึ้นเงินเดือน	4.00	4.00
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	0.00 - 7.00	0.00 - 8.00

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงสมมติฐานที่สำคัญต่อมูลค่าปัจจุบันของภาระผูกพันผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	2564		2563	
	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 1	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 1	ลดลง ร้อยละ 1
อัตราคิดลด	(81,973,771)	98,312,612	(94,051,294)	113,402,369
อัตราการขึ้นเงินเดือน	89,370,205	(75,741,487)	106,016,184	(89,222,793)
อัตราการเปลี่ยนแปลงในจำนวนพนักงาน	(87,682,738)	74,056,705	(100,240,111)	89,761,739

24. ทุนเรือนหุ้น

เมื่อวันที่ 15 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 6/2564 ได้มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 485 ล้านบาท เป็น 1,285 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 8,000,000,000 หุ้น มูลค่าตราไว้หุ้นละ 0.1 บาท รวมเป็นเงิน 800 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2564 บริษัทฯ ได้รับชำระค่าหุ้นแล้วจำนวน 5,028,571,429 หุ้น รวมเป็นเงิน 8,800 ล้านบาท ผลแตกต่างระหว่างมูลค่ายุติธรรมของหุ้นที่ออกและมูลค่าตราไว้จำนวน 8,297 ล้านบาท ได้แสดงไว้เป็นส่วนเกินมูลค่าหุ้นสามัญในงบการเงิน

หุ้นสามัญของบริษัทฯ จำนวน 5,028,571,429 หุ้น ซึ่งถือโดยบุคคลในวงจำกัด อยู่ในช่วงระยะเวลาห้ามซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และจะครบกำหนดเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในวันที่ 16 ธันวาคม 2565 โดยหุ้นสามัญจำนวน 2,257,000,000 หุ้น ของบริษัทฯ ได้ถูกนำไปจำนำเป็นหลักประกันการกู้ยืมกับสถาบันการเงินไม่สามารถไถ่ถอนได้จนกว่าจะชำระหนี้เสร็จสิ้น

รายการกระทบยอดทุนเรือนหุ้น

	งบการเงินรวมและงบการเงินเฉพาะกิจการ			
	2564		2563	
	จำนวนหุ้นสามัญ	บาท	จำนวนหุ้นสามัญ	บาท
ทุนจดทะเบียน				
ณ วันต้นปี	4,850,000,000	485,000,000	4,850,000,000	485,000,000
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน	8,000,000,000	800,000,000	-	-
ณ วันสิ้นปี	12,850,000,000	1,285,000,000	4,850,000,000	485,000,000
ทุนที่ออกและชำระแล้ว				
ณ วันต้นปี	4,850,000,000	485,000,000	4,850,000,000	485,000,000
ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุน	5,028,571,429	502,857,143	-	-
ณ วันสิ้นปี	9,878,571,429	987,857,143	4,850,000,000	485,000,000

25. สำรองตามกฎหมาย

ภายใต้บทบัญญัติของมาตรา 116 แห่งพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 กลุ่มบริษัทต้องจัดสรรกำไรสุทธิประจำปีส่วนหนึ่งไว้เป็นทุนสำรองไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ของกำไรสุทธิประจำปีหักด้วยยอดขาดทุนสะสมยกมา (ถ้ามี) จนกว่าทุนสำรองนี้จะมีจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียน สำรองตามกฎหมายดังกล่าวไม่สามารถนำไปจ่ายเงินปันผลได้

26. รายได้จากการขายและการให้บริการ

รายได้จากการขายและการให้บริการสำหรับปี 2564 และ 2563 จำแนกตามจังหวะเวลาในการรับรู้รายได้และประเภทของสินค้าหรือบริการได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
รายได้ที่รับรู้ตลอดช่วงเวลาหนึ่ง				
รายได้ค่าโดยสาร	3,174,234,548	11,123,443,178	-	-
รายได้ค่าน้ำหนักสัมภาระและค่าบริการอื่น	464,074,177	1,902,823,517	-	-
รายได้ค่าระวางขนส่ง	109,334,307	146,423,872	-	-
รายได้จากเที่ยวบินเช่าเหมาลำ	16,315,004	252,916,282	-	-
รายได้ค่าโฆษณา	2,765,160	7,273,723	-	-
รายได้ค่าบริหารจัดการ	-	-	25,000,000	25,000,000
รายได้ที่รับรู้ ณ เวลาใดเวลาหนึ่ง				
รายได้จากการขายสินค้าบนเครื่องบิน	61,745,300	200,987,547	-	-
รวมรายได้	3,828,468,496	13,633,868,119	25,000,000	25,000,000

27. รายได้อื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
กำไรจากการจำหน่ายเครื่องบินและส่วนปรับปรุงอาคารเช่า (หมายเหตุ 11)	-	1,331,760,870	-	-
กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	545,634,581	-	-
กำไรจากตราสารอนุพันธ์	391,178,124	-	-	-
อื่นๆ	288,574,971	726,075,228	709,682	1,000,000
รวม	679,753,095	2,603,470,679	709,682	1,000,000

28. ค่าใช้จ่ายตามลักษณะ

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าเสื่อมราคาและค่าตัดจำหน่าย	5,434,313,781	6,355,024,847	-	177
เงินเดือน ค่าแรงและผลประโยชน์อื่นของพนักงาน	2,131,972,635	4,128,152,907	4,493,000	7,325,000
ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษา	1,608,697,839	1,899,876,069	-	-
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,406,233,633	6,398,727,595	-	-
ค่าใช้บริการในสนามบินและลานจอด	331,334,467	1,195,083,877	-	-

29. ค่าใช้จ่ายอื่น

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
ขาดทุนจากการจำหน่ายเครื่องบิน ส่วนปรับปรุงอาคารเช่าและอุปกรณ์ (หมายเหตุ 11)	43,458,639	-
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	3,654,374,872	-
ผลขาดทุนด้านเครดิตที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	202,144,095	185,403,987
ขาดทุนจากตราสารอนุพันธ์	-	37,190,862
ขาดทุนจากการด้อยค่าของสินทรัพย์สิทธิการใช้	-	1,415,961,457
รวม	3,899,977,606	1,638,556,306

30. ต้นทุนทางการเงิน

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของหนี้สินตามสัญญาเช่า	1,375,334,235	1,362,796,230	-	-
ค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยของเงินกู้ยืม	358,023,889	224,604,496	83,422,603	-
ดอกเบี้ยจ่ายของตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด	53,304,271	15,606,896	-	-
อื่นๆ	112,151,053	196,774,325	3,934,785	-
รวม	1,898,813,448	1,799,781,947	87,357,388	-

31. ภาษีเงินได้

รายการค่าใช้จ่ายแบ่งตามลักษณะประกอบด้วยรายการค่าใช้จ่ายที่สำคัญดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
ภาษีเงินได้ปัจจุบัน:				
ภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับปี	1,026,949	1,553,271	1,026,949	1,553,271
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี:				
ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีจากการเกิดผลแตกต่างชั่วคราวและการกลับรายการผลแตกต่างชั่วคราว	(1,742,093,654)	(661,531,196)	(6,408,400)	-
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(1,741,066,705)	(659,977,925)	(5,381,451)	1,553,271

จำนวนภาษีเงินได้ที่เกี่ยวข้องกับส่วนประกอบแต่ละส่วนของกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่นสำหรับปี 2564 และ 2563 สรุปได้ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	**2563**
กำไร (ขาดทุน) จากการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	42,915,844	(1,027,855)
การเปลี่ยนแปลงสุทธิสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงกระแสเงินสด	(335,889)	4,393,363
ผลกำไร (ขาดทุน) จากการประมาณการตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย	41,436,840	(11,437,347)
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่บันทึกในกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น	84,016,795	(8,071,839)

รายการกระทบยอดระหว่างกำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีกับ (รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	**2563**	**2564**	**2563**
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคล	(13,699,015,133)	(9,326,906,604)	(132,683,558)	7,595,655
อัตราภาษีเงินได้นิติบุคคล	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 20
กำไร (ขาดทุน) ทางบัญชีก่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลคูณอัตราภาษี	(2,739,803,026)	(1,865,381,321)	(26,536,712)	1,519,131
โอนกลับสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีที่เคยบันทึกไว้	101,622,629	69,133,516	-	-
ขาดทุนทางภาษีสำหรับปีที่ไม่ได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอตัดบัญชี	20,685,940	-	20,685,940	-
ผลกระทบทางภาษีสำหรับ:				
การส่งเสริมการลงทุน (หมายเหตุ 32)	846,822,081	1,239,017,701	-	-
ค่าใช้จ่ายต้องห้าม	23,531,640	278,519,431	469,321	34,140
รายได้ที่ต้องเสียภาษี	6,074,031	6,344,357	-	-
การเปลี่ยนแปลงนโยบายบัญชี	-	(387,611,609)	-	-
รวม	876,427,752	1,136,269,880	469,321	34,140
(รายได้) ค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้ที่แสดงอยู่ในกำไรหรือขาดทุน	(1,741,066,705)	(659,977,925)	(5,381,451)	1,553,271

ส่วนประกอบของสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีและหนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี ประกอบด้วยรายการดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบแสดงฐานะการเงิน			
	งบการเงินรวม		งบการเงินเฉพาะกิจการ	
	2564	2563	2564	2563
สินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
สัญญาเช่า	961,023,044	25,769,687	-	-
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	8,031,756	25,036,752	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	1,731,587	51,995,870	-	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	3,962,262	44,816,969	-	-
สำรองผลประโยชน์ระยะยาวของพนักงาน	145,821,982	152,751,956	-	-
ขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้	1,519,743,303	693,098,893	6,408,400	-
รวม	2,640,313,934	993,470,127	6,408,400	-
หนี้สินภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี				
มูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์จากการรวมธุรกิจ	(2,971,491,800)	(2,982,724,853)	-	-
รวม	(2,971,491,800)	(2,982,724,853)	-	-
สินทรัพย์ (หนี้สิน) ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีสุทธิ	(331,177,866)	(1,989,254,726)	6,408,400	-

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีรายการผลแตกต่างชั่วคราวและขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้จำนวน 7,287 ล้านบาท (2563: 6,606 ล้านบาท) ที่กลุ่มบริษัทไม่ได้บันทึกสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชี เนื่องจากกลุ่มบริษัทพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจไม่มีกำไรทางภาษีในอนาคตเพียงพอที่จะนำผลขาดทุนทางภาษีมาใช้ประโยชน์ได้

ผลขาดทุนทางภาษีที่ยังไม่ได้ใช้ที่บันทึกเป็นสินทรัพย์ภาษีเงินได้รอการตัดบัญชีของกลุ่มบริษัทมีจำนวนเงิน 7,599 ล้านบาท (2563: 3,465 ล้านบาท) ซึ่งจะทยอยสิ้นสุดระยะเวลาการให้ประโยชน์ภายในปี 2569 (2563: ปี 2568)

32. การส่งเสริมการลงทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยได้รับสิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจำนวน 7 บัตร (2563: 9 บัตร) สำหรับเครื่องบินจำนวน 13 ลำ (2563: 39 ลำ) สำหรับกิจการขนส่งทางอากาศ สิทธิประโยชน์ที่สำคัญ คือ การได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับการนำเข้าเครื่องบินและอะไหล่ที่เกี่ยวข้อง และการได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกิจกรรมที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 5 ปี นับตั้งแต่วันที่แต่ละโครงการเริ่มมีรายได้ (โดยเริ่มตั้งแต่วันที่ 27 ธันวาคม 2554) เพื่อให้ได้รับสิทธิประโยชน์ดังกล่าว บริษัทย่อยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขและข้อกำหนดตามที่ระบุไว้ในบัตรส่งเสริมการลงทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีเครื่องบินจำนวน 13 ลำ (2563: 32 ลำ) ที่อยู่ภายใต้สิทธิประโยชน์จากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนดังกล่าว

33. กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปี

กำไรต่อหุ้นปรับลดคำนวณโดยหารกำไรสำหรับปีที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ (ไม่รวมกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จอื่น) ด้วยผลรวมของจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่ออกอยู่ในระหว่างปีกับจำนวนถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักของหุ้นสามัญที่บริษัทฯ อาจต้องออกเพื่อแปลงหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลดทั้งสิ้นให้เป็นหุ้นสามัญ โดยสมมติว่าได้มีการแปลงเป็นหุ้นสามัญ ณ วันต้นงวดหรือ ณ วันออกหุ้นสามัญเทียบเท่า

กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐานและกำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลดสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงการคำนวณได้ดังนี้

	งบการเงินรวม					
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	ขาดทุนสำหรับปี		จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		ขาดทุนต่อหุ้น	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
	(บาท)	(บาท)	(หุ้น)	(หุ้น)	(บาท)	(บาท)
ขาดทุนต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
ขาดทุนส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(6,647,485,706)	(4,764,092,099)	5,119,512,529	4,850,000,000	(1.2985)	(0.9823)
ผลกระทบของหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด						
หุ้นกู้แปลงสภาพ	-	-	60,430,528	-		
ขาดทุนต่อหุ้นปรับลด						
ขาดทุนที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ						
สมมติว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	(6,647,485,706)	(4,764,092,099)	5,179,943,057	4,850,000,000	(1.2833)	(0.9823)

	งบการเงินเฉพาะกิจการ					
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม					
	กำไร (ขาดทุน) สำหรับปี		จำนวนหุ้นสามัญถัวเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก		กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้น	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
	(บาท)	(บาท)	(หุ้น)	(หุ้น)	(บาท)	(บาท)
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นขั้นพื้นฐาน						
กำไร (ขาดทุน) ส่วนที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ	(127,302,107)	6,042,384	5,119,512,529	4,850,000,000	(0.0249)	0.0012
ผลกระทบของหุ้นสามัญเทียบเท่าปรับลด						
หุ้นกู้แปลงสภาพ	-	-	60,430,528	-		
กำไร (ขาดทุน) ต่อหุ้นปรับลด						
กำไร (ขาดทุน) ที่เป็นของผู้ถือหุ้นสามัญ						
สมมติว่ามีการแปลงสภาพเป็นหุ้นสามัญ	(127,302,107)	6,042,384	5,179,943,057	4,850,000,000	(0.0246)	0.0012

34. ข้อมูลทางการเงินจำแนกตามส่วนงาน

ข้อมูลส่วนงานดำเนินงานที่นำเสนอนี้สอดคล้องกับรายงานภายในของกลุ่มบริษัทที่ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานได้รับและสอบทานอย่างสม่ำเสมอเพื่อใช้ในการตัดสินใจในการจัดสรรทรัพยากรให้กับส่วนงานและประเมินผลการดำเนินงานของส่วนงาน ทั้งนี้ผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุดด้านการดำเนินงานของกลุ่มบริษัท คือ คณะกรรมการบริษัทที่ทำการตัดสินใจเชิงกลยุทธ์

เพื่อวัตถุประสงค์ในการบริหารงาน กลุ่มบริษัทจัดโครงสร้างองค์กรเป็นหน่วยธุรกิจตามประเภทของบริการ กลุ่มบริษัทมีส่วนงานหลักที่รายงาน 2 ส่วนงาน ดังนี้

- ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยเปิดจำหน่ายตั๋วโดยสารให้กับบุคคลทั่วไปผ่านช่องทางการจัดจำหน่ายต่างๆ เช่น ทางเว็บไซต์ ทางสำนักงานขายของบริษัทย่อย และตัวแทนจำหน่าย เป็นต้น
- ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ คือ กิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางที่ไม่มีตารางเวลาบินประจำ บริษัทย่อยดำเนินการบินเมื่อมีการจ้างจากผู้ว่าจ้างซึ่งปกติจะเป็นบริษัทผู้ให้บริการท่องเที่ยว

การประเมินผลการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงานพิจารณาจากกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานซึ่งวัดมูลค่าโดยใช้เกณฑ์เดียวกับที่ใช้ในการวัดกำไรหรือขาดทุนจากการดำเนินงานในงบการเงิน โดยกำไรสุทธิจากอัตราแลกเปลี่ยน รายได้อื่น ค่าใช้จ่ายทางการเงิน และภาษีเงินได้ไม่ได้ถูกปันส่วนให้แต่ละส่วนงาน

สินทรัพย์รวมของกลุ่มบริษัทเป็นสินทรัพย์ที่มีการใช้งานร่วมระหว่างส่วนงาน จึงไม่สามารถปันส่วนให้แต่ละส่วนงานได้

การบันทึกบัญชีสำหรับรายการระหว่างส่วนงานที่รายงานเป็นไปในลักษณะเดียวกับการบันทึกบัญชีสำหรับรายการธุรกิจกับบุคคลภายนอก

ข้อมูลรายได้และขาดทุน ของส่วนงานของกลุ่มบริษัทสำหรับปี 2564 และ 2563 มีดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุงและตัดรายการระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการให้ลูกค้าภายนอก	3,811,625,172	16,843,324	-	3,828,468,496	-	3,828,468,496
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000,000	25,000,000	(25,000,000)	-
รวมรายได้	3,811,625,172	16,843,324	25,000,000	3,853,468,496	(25,000,000)	3,828,468,496
ผลการดำเนินงาน						
ขาดทุนของส่วนงาน	(8,495,678,924)	(31,797,106)	(102,897,794)	(8,630,373,824)	-	(8,630,373,824)
รายได้อื่น						679,753,095
ค่าใช้จ่ายอื่น						(3,899,977,606)
รายได้ทางการเงิน						50,396,650
ค่าใช้จ่ายทางการเงิน						(1,898,813,448)
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้						(13,699,015,133)
รายได้ภาษีเงินได้						1,741,066,705
ขาดทุนสำหรับปี						(11,957,948,428)
สินทรัพย์รวม						71,208,329,515

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม					
	ส่วนงานการบินแบบมีตารางบินประจำ	ส่วนงานการบินแบบเช่าเหมาลำ	ส่วนงานอื่น	รวมส่วนงาน	รายการปรับปรุงและตัดรายการระหว่างกัน	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563						
รายได้						
รายได้จากการขายและบริการให้ลูกค้าภายนอก	13,380,951,837	252,916,282	-	13,633,868,119	-	13,633,868,119
รายได้ระหว่างส่วนงาน	-	-	25,000,000	25,000,000	(25,000,000)	-
รวมรายได้	13,380,951,837	252,916,282	25,000,000	13,658,868,119	(25,000,000)	13,633,868,119
ผลการดำเนินงาน						
กำไร (ขาดทุน) ของส่วนงาน	(8,005,540,368)	(516,676,961)	6,559,491	(8,515,657,838)	-	(8,515,657,838)
รายได้อื่น						2,603,470,679
ค่าใช้จ่ายอื่น						(1,638,556,306)
รายได้ทางการเงิน						23,618,808
ต้นทุนทางการเงิน						(1,799,781,947)
ขาดทุนก่อนภาษีเงินได้						(9,326,906,604)
รายได้ภาษีเงินได้						659,977,925
ขาดทุนสำหรับปี						(8,666,928,679)
สินทรัพย์รวม						67,977,672,329

ข้อมูลเกี่ยวกับเขตภูมิศาสตร์

กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจและมีฐานการบินในเขตภูมิศาสตร์เดียว คือประเทศไทย ดังนั้นรายได้และสินทรัพย์ที่แสดงอยู่ในงบการเงิน จึงถือเป็นการรายงานตามเขตภูมิศาสตร์แล้ว

ข้อมูลเกี่ยวกับลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2564 และ 2563 กลุ่มบริษัทไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่มีมูลค่าเท่ากับหรือมากกว่าร้อยละ 10 ของรายได้ของกิจการ

35. กองทุนสำรองเลี้ยงชีพ

บริษัทย่อยและพนักงานบริษัทย่อยได้ร่วมกันจัดตั้งกองทุนสำรองเลี้ยงชีพขึ้นตามพระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ พ.ศ. 2530 โดยบริษัทย่อยและพนักงานจะจ่ายสมทบเข้ากองทุนเป็นรายเดือน กองทุนสำรองเลี้ยงชีพนี้จะจ่ายให้แก่พนักงานเมื่อพนักงานนั้นออกจากงานตามระเบียบว่าด้วยกองทุนของบริษัทย่อย ในระหว่างปี 2564 บริษัทย่อยรับรู้เงินสมทบดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายจำนวน 56 ล้านบาท (2563: 125 ล้านบาท)

36. ภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้น

36.1 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันที่เป็นรายจ่ายฝ่ายทุนเกี่ยวกับการก่อสร้างอาคารของโครงการแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงิน 34 ล้านบาท (2563: 156 ล้านบาท)

36.2 ภาระผูกพันเกี่ยวกับสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบิน

บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากสัญญาบริการบำรุงรักษาเครื่องบินระหว่างบริษัทย่อยกับ AirAsia Berhad และ AirAsia (Mauritius) Limited ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน และผู้ให้เช่าเครื่องบินรายอื่น โดยบริษัทย่อยตกลงจะจ่ายค่าบำรุงรักษาเครื่องบินตามอัตราในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ระบุในสัญญา ซึ่งผันแปรตามจำนวนชั่วโมงบินและอายุของเครื่องบินแต่ละลำ

36.3 ภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการบริการที่สำคัญ ดังนี้

1) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการด้านบริหารบุคคล กฎหมาย และบริการอื่นกับบริษัท แอร์เอเชีย เอสอีเอ จำกัด ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกันในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 397 ล้านบาท

2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการทางด้านการตลาด การจองตั๋วโดยสารและการให้บริการอื่นๆ กับ AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการแปรผันตามอัตราที่ตกลงกัน ในระหว่างปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายภายใต้สัญญาดังกล่าวเป็นจำนวนเงิน 136 ล้านบาท

3) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันเกี่ยวกับการใช้บริการให้คำปรึกษาและบริหารจัดการด้านข้อมูลกับ AirAsia Digital Sdn. Bhd. และ AirAsia Technology Centre Singapore Pte. Ltd. ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน โดยบริษัทย่อยมีภาระในการจ่ายค่าบริการตามอัตราที่ตกลงกัน

36.4 ภาระผูกพันอื่นๆ

บริษัทย่อยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าระยะสั้น สัญญาประกันภัยและสัญญาบริการอื่นๆ ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	2564	2563
จ่ายชำระ		
ภายใน 1 ปี	79,645,257	138,589,950
มากกว่า 1 ปี แต่ไม่เกิน 5 ปี	3,296,059	413,785
รวม	82,941,316	139,003,735

36.5 การค้ำประกัน

1) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยมีภาระค้ำประกันเงินกู้ยืมธนาคารของนักบินฝึกหัดเพื่อใช้ในการศึกษาในหลักสูตรนักบินพาณิชย์เป็นจำนวน 14 ล้านบาท (2563: 14 ล้านบาท) เป็นระยะเวลา 18 เดือน นับตั้งแต่วันเริ่มต้นของสัญญาเงินกู้แต่ละฉบับ

2) บริษัทย่อยมีภาระผูกพันจากการค้ำประกันที่เกี่ยวข้องกับค่าใช้จ่ายภาคพื้นดิน ค่าสนับสนุนทางด้านเทคนิคค่าซื้อผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบินอื่นๆ รวมถึงค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน ซึ่งเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจดังต่อไปนี้

(หน่วย: ล้าน)

	งบการเงินรวม							
	2564				2563			
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	ดอลลาร์สิงคโปร์	อินเดียรูปี	บาท
หนังสือค้ำประกันสำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการปฏิบัติการบิน	0.09	1.04	63.78	16.01	0.72	1.04	81.82	14.99
หนังสือค้ำประกันสำหรับกองทุนซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน	37.31	-	-	-	47.54	-	-	-
รวม	37.40	1.04	63.78	16.01	48.26	1.04	81.82	14.99
รวมเทียบเท่าเป็นสกุลเงินบาท	1,256.42	26.10	29.88	16.01	1,457.64	23.94	35.66	14.99

3) บริษัทย่อยมีภาระจากการค้ำประกันเงินกู้ยืมของบริษัทฯ ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 1.1

36.6 คดีฟ้องร้อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทย่อยได้รับหมายเรียกพร้อมสำเนาคำฟ้องคดีแพ่งสามัญจำนวนรวม 28 คดี จาก การบอกเลิกสัญญาและผิดสัญญา ให้บริษัทย่อยชำระเงินค่าเสียหายจำนวนเงินรวม 6 ล้านบาท ปัจจุบันคดีอยู่ระหว่างการดำเนินการในขั้นเริ่มต้น ทั้งนี้ฝ่ายบริหารของบริษัทย่อยเชื่อว่าบริษัทย่อยสามารถแย้งคำฟ้องได้ด้วยหลักฐานที่บริษัทย่อยมีอยู่จึงไม่ได้มีการตั้งประมาณการหนี้สิน

37. ลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 บริษัทย่อยมีสินทรัพย์และหนี้สินในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯและสกุลเงินบาทที่เปิดเผยมูลค่ายุติธรรมซึ่งจัดลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรมเป็นระดับ 2 ดังนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม			
	2564		2563	
	สกุลเงินตามสัญญา		สกุลเงินตามสัญญา	
	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท	ดอลลาร์สหรัฐฯ	บาท
หนี้สินที่วัดมูลค่าหรือเปิดเผยมูลค่ายุติธรรม				
ตราสารอนุพันธ์				
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	-	175,109,193	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	28,545,022	21,483,532	83,004,185	75,867,711
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	-	320,025,966	-
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	41,592,131	-	265,127,444	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	-	4,035,901,439	-	3,859,785,137
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,469,767,246*	-	3,006,584,061

* มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวมหุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 20 จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปี 2564 และ 2563 บริษัทย่อยไม่มีการเปลี่ยนวิธีการและสมมติฐานที่ใช้ในการประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินและไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38. เครื่องมือทางการเงิน

38.1 ตราสารอนุพันธ์และการบัญชีป้องกันความเสี่ยง

ตราสารอนุพันธ์ที่บริษัทฯ ถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม	
	2564	2563
หนี้สินตราสารอนุพันธ์		
หนี้สินตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง		
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน	-	175
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย	50	159
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า	-	320
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน	42	265
รวมหนี้สินตราสารอนุพันธ์	92	919

ตราสารอนุพันธ์ที่กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

การป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทได้ทำสัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้ากับสถาบันการเงินแห่งหนึ่งในประเทศ เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศและอัตราดอกเบี้ยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

รายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น และรายการที่คาดการณ์ดังกล่าวมีจำนวนประมาณร้อยละ 31 (2563: ร้อยละ 12) ของรายการหนี้สินตามสัญญาเช่าเครื่องบินทั้งหมดในสกุลเงินเหรียญสหรัฐ

นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ในสกุลเงินตราต่างประเทศ การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวถือว่าเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนและความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน

ในปี 2563 กลุ่มบริษัทเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมันดิบเบรนท์ในอัตราส่วนร้อยละ 20 ของปริมาณน้ำมันที่คาดว่าจะใช้ในปี 2564 เพื่อป้องกันความผันผวนของราคาน้ำมัน การป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันที่คาดว่าจะซื้อในอนาคตเป็นไปตามกลยุทธ์การบริหารความเสี่ยงที่กำหนดโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัท โดยในระหว่างปี 2564 ได้มีการยกเลิกสัญญาดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาซื้อน้ำมันล่วงหน้ามีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของรายการที่คาดการณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากที่จะเกิดขึ้น อันได้แก่ จำนวนเงินต้น และวันที่คาดว่าจะจ่ายชำระ กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาซื้อขายน้ำมันล่วงหน้าเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่มีการป้องกัน นอกจากนี้ในการทดสอบความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือน พร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของรายการ ที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

ความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- ดัชนีอัตรา และเส้นผลตอบแทนที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่มีการป้องกันของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- การเปลี่ยนแปลงกระแสเงินสดที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัททำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อป้องกันความผันผวนของอัตราดอกเบี้ยลอยตัวที่เกิดจากสัญญาเช่าเครื่องบิน โดยกลุ่มบริษัทได้รับดอกเบี้ยคงที่ในอัตราร้อยละ 2.24 ถึง 4.86 ต่อปี (2563: 2.24 ถึง 4.86 ต่อปี) ของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินและสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย

รายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงนี้ถือว่ามีความสัมพันธ์เชิงเศรษฐกิจกับเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง เนื่องจากสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยมีเงื่อนไขที่ตรงกันกับเงื่อนไขของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ (อันได้แก่ จำนวนเงินต้น วันครบกำหนด วันที่จ่ายชำระ และวันที่มีการปรับอัตราดอกเบี้ย) กลุ่มบริษัทได้กำหนดอัตราส่วนการป้องกันความเสี่ยงไว้ที่ 1:1 เนื่องจากความเสี่ยงอ้างอิงของสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเหมือนกับองค์ประกอบของความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้ นอกจากนี้ ในการทดสอบความมีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง กลุ่มบริษัทได้ใช้อนุพันธ์เสมือนพร้อมกับเปรียบเทียบการเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงกับการเปลี่ยนแปลงในกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงสำหรับความเสี่ยงที่ได้มีการป้องกันไว้

ความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง สามารถเกิดได้จากสาเหตุดังต่อไปนี้

- อัตราดอกเบี้ยที่ใช้ในการคิดลดรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน
- ช่วงเวลาในการเกิดกระแสเงินสดของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงและเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงมีความแตกต่างกัน

ผลกระทบของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันและสัญญาเช่าอากาศยานระหว่างธนาคาร (InterBank Offerred Rates - IBORs) ของเครื่องมือทางการเงินซึ่งจะมีการแทนที่หรือปฏิรูป เนื่องจากในบางประเทศที่กลุ่มบริษัทดำเนินธุรกิจอยู่นั้นยังมีความไม่แน่นอนเกี่ยวกับจังหวะเวลาและวิธีการที่ใช้ในช่วงเปลี่ยนแปลง กลุ่มบริษัทคาดว่าการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงนี้จะส่งผลกระทบต่อการบริหารความเสี่ยงและการใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงของกลุ่มบริษัท ดังนั้น กลุ่มบริษัทจึงได้ถือปฏิบัติตามข้อยกเว้นชั่วคราวที่ทำให้กิจการสามารถใช้การบัญชีป้องกันความเสี่ยงต่อไปได้ในช่วงเวลาที่มีความไม่แน่นอนนี้ กล่าวคือ ข้อยกเว้นชั่วคราวได้ระบุว่าการพิจารณาว่ารายการที่คาดการณ์มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมากสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดหรือไม่นั้น ให้กิจการสันนิษฐานว่าอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงซึ่งกระแสเงินสดที่มีการป้องกันความเสี่ยงได้อ้างอิงอยู่นั้นไม่ได้รับการเปลี่ยนแปลงจากการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง

ฝ่ายบริหารได้มีการติดตามและจัดการการเปลี่ยนไปใช้อัตราดอกเบี้ยอ้างอิงอื่น โดยการประเมินว่ากระแสเงินสดตามสัญญามีการอ้างอิงอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงที่กำหนดจากธุรกรรมการกู้ยืมแบบไม่มีหลักประกันและสัญญาเช่าอากาศยานระหว่างธนาคารมากน้อยเพียงไร กิจการจะต้องแก้ไขสัญญาอันเนื่องมาจากผลของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิง รวมถึงกิจการควรจะจัดการการสื่อสารกับคู่สัญญาในเรื่องของการปฏิรูปอัตราดอกเบี้ยอ้างอิงดังกล่าว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย ซึ่งมีจำนวนเงินตามสัญญา 63 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อใช้ในการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดซึ่งอ้างอิงกับ USD LIBOR และจะครบกำหนดในปี 2570

ตราสารอนุพันธ์ที่กลุ่มบริษัทถือไว้เพื่อเป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 มีดังนี้

	งบการเงินรวม			
	การครบกำหนดชำระ			
	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	7	25	6	38
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		2.64 - 3.74		
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)		33.10 - 34.00		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	16	47	-	63
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		2.24 - 4.21		
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	235	431	-	666
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		4.69 - 4.86		
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	321	903	-	1,224
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563				
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	20	77	7	104
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)		30.60 - 33.73		
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน (สำหรับรายการซื้อที่คาดการณ์ที่มีความเป็นไปได้ค่อนข้างแน่ในระดับสูงมาก)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (บาเรลล์)	524,885	-	-	524,885
จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	6	-	-	6
อัตราที่ป้องกันความเสี่ยงเฉลี่ย (เหรียญสหรัฐ/บาเรลล์)		62.25		

	งบการเงินรวม			
	การครบกำหนดชำระ			
	น้อยกว่า 1 ปี	1-5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	7	27	10	44
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		2.64 - 3.74		
อัตราแลกเปลี่ยนเฉลี่ยล่วงหน้า (บาท/เหรียญสหรัฐ)		30.10 - 34.00		
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย (สำหรับหนี้สินตามสัญญาเช่า)				
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	16	58	3	77
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		2.24 - 4.21		
จำนวนหน่วยตามสัญญา (ล้านบาท)	334	1,075	46	1,455
อัตราดอกเบี้ยคงที่เฉลี่ย (ร้อยละ)		4.60 - 4.86		
มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท)	389	1,883	33	2,305

ผลกระทบของรายการที่มีการป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม							
	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสด							
	ซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง		ส่วนที่ยังคงป้องกันความเสี่ยงต่อไป		ส่วนที่ได้ยุติการป้องกันความเสี่ยงแล้ว		สำรองสำหรับต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยง	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563	2564	2563
หนี้สินตามสัญญาเช่า	123	(42)	(43)	(44)	(73)	(159)	5	6
ยอดซื้อน้ำมัน	-	-	-	(175)	-	-	-	-

ผลกระทบของเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยงต่องบแสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ผลกระทบของการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดต่องบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม									
	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านเหรียญสหรัฐ)	จำนวนเงินตามสัญญา (ล้านบาท)	มูลค่าตามบัญชี	การเปลี่ยนแปลงในมูลค่ายุติธรรมซึ่งใช้วัดความไม่มีประสิทธิผลในการป้องกันความเสี่ยง	ส่วนที่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	ส่วนที่ไม่มีประสิทธิผลที่รับรู้ในกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน	ต้นทุนในการป้องกันความเสี่ยงที่รับรู้ในส่วนของผู้ถือหุ้น	สำรองสำหรับการป้องกันความเสี่ยงในกระแสเงินสดที่โอนไปยังกำไรหรือขาดทุน	บรรทัดที่แสดงรายการในกำไรหรือขาดทุน
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564										
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	-	-	-	210	74	(75)	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	-	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	38	-	(42)	66	92	(58)	ค่าใช้จ่ายอื่น	5	(121)	ต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	63	666	(50)	94	(21)	(32)	ค่าใช้จ่ายอื่น	-	25	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	101	666	(92)	370	145	(165)		5	(96)	
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563										
สัญญาแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	105	-	(320)	9	(51)	(60)	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน	-	79	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน
สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากยอดซื้อน้ำมัน	33	-	(175)	-	(175)	-	ต้นทุนขายและบริการ	-	-	
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	44	-	(265)	(23)	(155)	(62)	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงิน	6	120	กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนทางการเงิน
สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย - สำหรับป้องกันความเสี่ยงจากหนี้สินจากสัญญาเช่า	77	1,455	(159)	(28)	(33)	(48)	ต้นทุนทางการเงิน	-	7	ต้นทุนทางการเงิน
รวม	259	1,455	(919)	(42)	(414)	(170)		6	206	

38.2 วัตถุประสงค์และนโยบายการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่สำคัญของกลุ่มบริษัท ประกอบด้วย เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เงินกู้ยืมระยะสั้น หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน และหุ้นกู้ระยะยาว กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงทางการเงินที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวและมีนโยบายการบริหารความเสี่ยง ดังนี้

ความเสี่ยงด้านเครดิต

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกี่ยวเนื่องกับเงินฝากกับธนาคาร ลูกหนี้การค้า เงินมัดจำเครื่องบิน และเครื่องมือทางการเงินอื่นๆ โดยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัทอาจต้องสูญเสียจากการให้สินเชื่อคือ มูลค่าตามบัญชีที่แสดงอยู่ในงบแสดงฐานะการเงิน ยกเว้นตราสารอนุพันธ์ซึ่งได้เปิดเผยจำนวนเงินสูงสุดที่กลุ่มบริษัท อาจต้องสูญเสียไว้ในหัวข้อความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

ความเสี่ยงด้านเครดิตจะถูกควบคุมโดยจะลงทุนกับคู่สัญญาที่ได้รับการอนุมัติแล้วเท่านั้นและอยู่ในวงเงินสินเชื่อที่กำหนดให้กับคู่สัญญาแต่ละราย โดยวงเงินสินเชื่อจะถูกสอบทานโดยคณะกรรมการกลุ่มบริษัท นอกจากนี้ ความเสี่ยงด้านเครดิตของตราสารอนุพันธ์ ถูกควบคุมโดยการทำสัญญากับธนาคารที่มีอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตที่อยู่ในระดับสูงซึ่งประเมินโดยสถาบันจัดอันดับความน่าเชื่อถือด้านเครดิตระหว่างประเทศ

กลุ่มบริษัทไม่มีการกระจุกตัวของความเสี่ยงด้านเครดิตที่เกิดจากลูกหนี้การค้า

ความเสี่ยงด้านตลาด

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงด้านตลาด 3 ประเภท ได้แก่ ความเสี่ยงจากราคาน้ำมัน ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย และความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน กลุ่มบริษัทได้เข้าทำตราสารอนุพันธ์หลากหลายประเภทเพื่อบริหารความเสี่ยงดังกล่าว ดังนี้

- สัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของราคาน้ำมัน
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ย เพื่อช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย
- สัญญาแลกเปลี่ยนอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงิน เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่เกิดขึ้น

ความเสี่ยงด้านราคาน้ำมัน

ความผันผวนของราคาน้ำมันจะขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก รวมทั้งผลกระทบจากสภาวการณ์ทางการเมืองระหว่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงาน เนื่องจากน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจขนส่งทางอากาศ

กลุ่มบริษัทได้จัดทำการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดความผันผวนของต้นทุนด้านน้ำมันอากาศยาน และเพื่อให้ผลประกอบการของกลุ่มบริษัทเป็นไปตามเป้าหมายและเป็นการปกป้องมูลค่าของกลุ่มบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นและผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมิใช่เป็นการแสวงหารายได้หรือหวังผลกำไรเพิ่มเติมจากการบริหารความเสี่ยงราคาน้ำมัน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมัน ทั้งนี้ AirAsia Berhad ซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกันแห่งหนึ่งเป็นผู้ดำเนินการในการจัดการความเสี่ยงจากการผันผวนของราคาน้ำมันให้กับกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 กลุ่มบริษัทไม่มีภาระผูกพันจากการทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน (2563: 175 ล้านบาท)

ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องจากเงินฝากธนาคาร เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะสั้น เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน หุ้นกู้ระยะยาว และหนี้สินจากสัญญาเช่า สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินส่วนใหญ่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาดหรือมีอัตราดอกเบี้ยคงที่ซึ่งใกล้เคียงกับอัตราตลาดในปัจจุบัน

กลุ่มบริษัทบริหารความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยโดยเข้าทำสัญญาแลกเปลี่ยนอัตราดอกเบี้ยเพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการบริหารความเสี่ยงจากกระแสเงินสดของจำนวนดอกเบี้ยที่จะต้องจ่ายในอนาคตสำหรับเงินกู้ยืมระยะยาว และหนี้สินตามสัญญาเช่าบางส่วนที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 สินทรัพย์และหนี้สินทางการเงินที่สำคัญสามารถจัดตามประเภทอัตราดอกเบี้ย ได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564					
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	5,340	20	5,360	0.10 - 0.25
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	563	563	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,095	1,095	-
สินทรัพย์ทางการเงินหมุนเวียนอื่น	-	199	117	316	3.68 - 5.72
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	577	207	784	2.65 - 7.23
	-	6,116	2,002	8,118	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	750	-	-	750	2.50 - 2.95
หุ้นกู้ระยะสั้น	79	-	-	79	6.75
เจ้าหนี้การค้า	-	-	989	989	-
เจ้าหนี้อื่น	-	-	852	852	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	1,306	1,306	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	1,886	2,150	-	4,036	2.90 - 6.15
หุ้นกู้ระยะยาว	2,800	-	-	2,800	2.95 - 6.75
หนี้สินตามสัญญาเช่า	34,564	2,911	-	37,475	0.91 - 8.37
	40,079	5,061	3,147	48,287	

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	อัตราดอกเบี้ยคงที่	อัตราดอกเบี้ยปรับขึ้นลงตามราคาตลาด	ไม่มีอัตราดอกเบี้ย	รวม	อัตราดอกเบี้ยที่แท้จริง (ร้อยละต่อปี)
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563					
สินทรัพย์ทางการเงิน					
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	-	784	326	1,110	0.10 - 0.70
ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น	-	-	284	284	-
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	816	816	-
สินทรัพย์ทางการเงินไม่หมุนเวียนอื่น	-	906	-	906	3.07 - 4.60
	-	1,690	1,426	3,116	
หนี้สินทางการเงิน					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	1,000	-	-	1,000	2.50 - 2.95
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	-	-	1,048	1,048	-
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	-	-	3,060	3,060	-
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	2,364	1,496	-	3,860	2.30 - 6.15
หุ้นกู้ระยะยาว	3,098	-	-	3,098	2.56 - 3.28
หนี้สินตามสัญญาเช่า	26,728	3,973	-	30,701	0.96 - 5.81
	33,190	5,469	4,108	42,767	

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ย

ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ยืมที่มีอัตราดอกเบี้ยที่ปรับขึ้นลงตามอัตราตลาด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ แสดงได้ดังนี้

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (จุดทศนิยม)		ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
บาท	+ 0.6	+ 0.6	6,239	1,655	-	-
	- 0.6	- 0.6	(6,239)	(1,655)	-	-
เหรียญสหรัฐ	+ 0.6	+ 0.6	339	59	7	62
	- 0.6	- 0.6	(339)	(59)	(7)	(62)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

กลุ่มบริษัทมีความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนที่สำคัญอันเกี่ยวเนื่องกับเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และหนี้สินตามสัญญาเช่า ที่เป็นเงินตราต่างประเทศในหลายสกุลเงิน

กลุ่มบริษัทมีการจัดการความเสี่ยงโดยจับคู่ระหว่างหนี้สินที่เป็นเงินตราต่างประเทศกับลูกหนี้ที่เป็นเงินตราต่างประเทศสกุลเดียวกัน (Natural hedge) นอกจากนี้ กลุ่มบริษัทใช้สัญญาซื้อขายอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนสำหรับค่าใช้จ่ายที่จ่ายด้วยเงินตราต่างประเทศ

การวิเคราะห์ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงอัตราแลกเปลี่ยน

ตารางต่อไปนี้แสดงให้เห็นถึงผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นของกลุ่มบริษัทจากการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินเหรียญสหรัฐ โดยกำหนดให้ตัวแปรอื่นทั้งหมดคงที่ ทั้งนี้ ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษีและส่วนของผู้ถือหุ้นนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์และหนี้สินที่เป็นตัวเงิน รวมถึงตราสารอนุพันธ์ที่เป็นเงินตราต่างประเทศที่ไม่ได้กำหนดให้เป็นเครื่องมือที่ใช้ป้องกันความเสี่ยง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทไม่มีความเสี่ยงอย่างเป็นสาระสำคัญจากการเปลี่ยนแปลงของสกุลเงินตราต่างประเทศสกุลเงินอื่น

สกุลเงิน	เพิ่มขึ้น/ลดลง (ร้อยละ)		ผลกระทบต่อกำไร (ขาดทุน) ก่อนภาษี (พันบาท)		ผลกระทบต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (พันบาท)	
	2564	2563	2564	2563	2564	2563
เหรียญสหรัฐ	+ 5	+ 5	1,831,383	80,730	167,273	238,305
	- 5	- 5	(1,831,383)	(80,730)	(167,273)	(238,305)

ทั้งนี้ ข้อมูลนี้ไม่ใช่การคาดการณ์หรือพยากรณ์สภาวะตลาดในอนาคต และควรใช้ด้วยความระมัดระวัง

ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง

รายละเอียดการครบกำหนดชำระของหนี้สินทางการเงินที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์และเครื่องมือทางการเงินที่เป็นตราสารอนุพันธ์ของกลุ่มบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ซึ่งพิจารณาจากกระแสเงินสดตามสัญญาที่ยังไม่คิดลดเป็นมูลค่าปัจจุบัน สามารถแสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564					
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	750	-	-	750
หุ้นกู้ระยะสั้น	-	80	-	-	80
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,841	-	-	-	1,841
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,306	-	-	-	1,306
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	2,462	-	-	-	2,462
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	942	2,697	397	4,036
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,800	999	-	2,799
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	5,932	14,927	16,617	37,476
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,609	9,504	18,623	17,014	50,750
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	23	63	6	92
รวมตราสารอนุพันธ์	-	23	63	6	92

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม				
	เมื่อทวงถาม	ไม่เกิน 1 ปี	1 - 5 ปี	มากกว่า 5 ปี	รวม
สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563					
รายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์					
เงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน	-	1,000	-	-	1,000
เจ้าหนี้การค้าและเจ้าหนี้อื่น	1,049	-	-	-	1,049
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	3,060	-	-	-	3,060
ค่าใช้จ่ายค้างจ่าย	1,719	-	-	-	1,719
เงินกู้ยืมระยะยาว	-	786	2,410	664	3,860
หุ้นกู้ระยะยาว	-	1,500	1,598	-	3,098
หนี้สินตามสัญญาเช่า	-	6,026	16,346	8,328	30,700
รวมรายการที่ไม่ใช่ตราสารอนุพันธ์	5,828	9,312	20,354	8,992	44,486
ตราสารอนุพันธ์					
หนี้สินตราสารอนุพันธ์: จ่ายชำระสุทธิ	-	310	514	95	919
รวมตราสารอนุพันธ์	-	310	514	95	919

38.3 มูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงิน

เครื่องมือทางการเงินที่กลุ่มบริษัทประมาณมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินใกล้เคียงกับมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน เนื่องจากเครื่องมือทางการเงินดังกล่าวจัดอยู่ในประเภทระยะสั้นหรือมีอัตราดอกเบี้ยใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด ได้แก่ เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด ลูกหนี้การค้าและลูกหนี้อื่น ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน เจ้าหนี้การค้า เจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และเงินกู้ยืมระยะสั้นจากสถาบันการเงิน

ตารางต่อไปนี้เป็นการสรุปเปรียบเทียบมูลค่าตามบัญชี และมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินที่จัดอยู่ในประเภทระยะยาว ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม			
	2564		2563	
	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม	มูลค่าตามบัญชี	มูลค่ายุติธรรม
หนี้สินทางการเงิน				
เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงิน	4,036	4,036	3,860	3,860
หุ้นกู้ระยะยาว	2,799	1,470*	3,098	3,007

* มูลค่ายุติธรรมนี้ไม่รวมหุ้นกู้มูลค่า 1,200 ล้านบาท เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขหุ้นกู้ตามที่กล่าวไว้ในหมายเหตุ 20 จึงไม่มีการแสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดของสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

กลุ่มบริษัทมีการประมาณการมูลค่ายุติธรรมของเครื่องมือทางการเงินตามหลักเกณฑ์ดังนี้

ก) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราคงที่ แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยการคำนวณมูลค่าปัจจุบันของกระแสเงินสดจ่ายในอนาคต คิดลดด้วยอัตราดอกเบี้ยโดยประมาณในตลาดปัจจุบัน สำหรับเงินกู้ยืมที่มีเงื่อนไขใกล้เคียงกัน

ข) เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินที่จ่ายดอกเบี้ยในอัตราใกล้เคียงกับอัตราดอกเบี้ยในตลาด แสดงมูลค่ายุติธรรมโดยประมาณตามมูลค่าตามบัญชีที่แสดงในงบแสดงฐานะการเงิน

ค) หุ้นกู้แสดงมูลค่ายุติธรรมตามราคาตลาดที่ประกาศโดยสมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

ในระหว่างปีปัจจุบัน ไม่มีการโอนรายการระหว่างลำดับชั้นของมูลค่ายุติธรรม

38.4 การหักกลบเครื่องมือทางการเงิน

รายละเอียดของเครื่องมือทางการเงิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 และ 2563 ที่มีการรับรู้ในลักษณะของการหักกลบ หรือยังไม่มีการหักกลบกันแต่มีข้อตกลงที่กำหนดให้มีการหักกลบหรือข้อตกลงอื่นที่คล้ายคลึงกัน แสดงได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

	งบการเงินรวม		
	มูลค่าขั้นต้น	จำนวนที่นำมาหักกลบ	มูลค่าสุทธิที่รับรู้ในงบแสดงฐานะการเงิน
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	1,475	(380)	1,095
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(1,740)	434	(1,306)
	(265)	54	(211)
ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2563			
ลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	874	(58)	816
เจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน	(4,272)	1,212	(3,060)
	(3,398)	1,154	(2,244)

มูลค่าขั้นต้นที่ไม่ได้หักกลบในงบแสดงฐานะการเงินนั้น สะท้อนถึงจำนวนที่ขึ้นอยู่กับข้อตกลงการหักกลบที่มีเงื่อนไข

39. การบริหารจัดการทุน

วัตถุประสงค์ของกลุ่มบริษัทในการบริหารทุนนั้นเพื่อดำรงไว้ซึ่งความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกลุ่มบริษัทเพื่อสร้างผลตอบแทนต่อผู้ถือหุ้นและเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่มีส่วนได้เสียอื่น และเพื่อดำรงไว้ซึ่งโครงสร้างของทุนที่เหมาะสมเพื่อลดต้นทุนทางการเงินของทุน

ในการดำรงไว้หรือปรับโครงสร้างของทุน กลุ่มบริษัทอาจปรับนโยบายการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น การคืนทุนให้แก่ผู้ถือหุ้น การออกหุ้นใหม่ หรือการขายทรัพย์สินเพื่อลดภาระหนี้

เพื่อให้ได้สิทธิพิเศษทางภาษี กลุ่มบริษัทยังจะต้องดำรงไว้ซึ่งเงินทุนขั้นต่ำตามที่กำหนดในแต่ละบัตรส่งเสริมการลงทุน

40. การจัดประเภทรายการในงบการเงิน

กลุ่มบริษัทได้จัดประเภทรายการบัญชีบางรายการในงบกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดประเภทรายการบัญชีในปีปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

(หน่วย: บาท)

	งบการเงินรวม	
	สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2563	
	ตามที่จัดประเภทใหม่	ตามที่เคยรายงานไว้
ค่าใช้จ่ายในการบริหาร	868,159,737	1,053,563,724
ค่าใช้จ่ายอื่น	1,638,556,306	1,453,152,319

การจัดประเภทรายการบัญชีดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อขาดทุนหรือส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ได้รายงานไว้

41. เหตุการณ์ภายหลังรอบระยะเวลารายงาน

41.1 ขายและเช่ากลับอากาศยาน

เมื่อวันที่ 13 สิงหาคม 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของกลุ่มบริษัทได้มีมติอนุมัติการเข้าทำธุรกรรมขายและเช่าอากาศยาน 7 ลำกับบริษัทสองรายในต่างประเทศ ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 กลุ่มบริษัทได้ส่งมอบอากาศยานและรับอากาศยานตามสัญญาขายและเช่ากลับแล้ว จำนวน 5 ลำ

41.2 ปรับโครงสร้างทุน

เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ได้มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนและเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights Offering) ในราคาหุ้นละ 1.75 บาท จำนวน 1,714,285,714 หุ้น รวมเป็นเงิน 3,000 ล้านบาท โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2565

ตามแผนการปรับโครงสร้างทุนของกลุ่มบริษัทเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2565 บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นของบริษัทย่อยร้อยละ 30.77 จากผู้ถือหุ้นอื่น ในราคาหุ้นละ 198.98 บาท จำนวน 19,600,000 หุ้น มูลค่ารวมทั้งสิ้น 3,900 ล้านบาท

เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อยได้มีมติอนุมัติการเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทย่อย จาก 637 ล้านบาท เป็น 946 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 30,946,978 หุ้น (มูลค่าตราไว้หุ้นละ 10 บาท) ในราคาหุ้นละ 193.88 บาท รวมเป็นเงิน 6,000 ล้านบาท โดยบริษัทย่อยได้ดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2565

41.3 แก้ไขสัญญาเงินกู้

เมื่อวันที่ 31 มกราคม 2565 บริษัทย่อยได้เข้าทำบันทึกข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมสัญญากู้ยืมเงินระยะยาวฉบับหนึ่งเพื่อเลื่อนการชำระเงินต้นบางส่วน โดยกลุ่มบริษัทตกลงจะเริ่มชำระคืนเงินต้นที่ขอพักชำระตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 และจะชำระคืนเงินต้นงวดสุดท้ายภายในเดือนกรกฎาคม 2568

41.4 การเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัทที่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน

เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 ที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อยได้มีมติอนุมัติการเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนในบริษัท AirAsia SuperApp Sdn. Bhd. ซึ่งเป็นบริษัทที่จัดตั้งในประเทศมาเลเซีย จำนวน 39,267,972 หุ้น ในราคาหุ้นละ 0.01 ริงกิตมาเลเซียต่อหุ้น (หรือเทียบเท่ากับประมาณ 0.077 บาทต่อหุ้น) ทั้งนี้ความสำเร็จของรายการเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนนั้นจะขึ้นอยู่กับการได้รับอนุมัติจากผู้ถือหุ้นของบริษัท AirAsia SuperApp Sdn. Bhd.

42. การอนุมัติงบการเงิน

งบการเงินรวมนี้ได้รับอนุมัติให้ออกโดยคณะกรรมการบริษัทฯ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565

ตารางการแสดงข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI

(GRI 102-55)

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผย	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	หมายเหตุ
General Disclosure						
1. Organisational Profile						
GRI 102	General Disclosures 2016	102-1	Name of the organisation	23	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		102-2	Activities, brands, products, and services	26-27	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
		102-3	Location of headquarters	112	ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น	
		102-4	Location of operations	28-29	เครือข่ายเส้นทางบิน	
		102-5	Ownership and legal form	43-44	ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น	
		102-6	Markets served	26-27	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	
				28-29	เครือข่ายเส้นทางบิน	
		102-7	Scale of the organisation	8 9	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน ข้อมูลทางการเงินโดยสรุป	
		102-8	Information on employees and other workers	8 95-97	จุดเด่นด้านการเงินและการดำเนินงาน การบริหารทรัพยากรบุคคล : ความเท่าเทียมระหว่างเพศและความหลากหลาย	
		102-9	Supply chain	68 80-81	ห่วงโซ่คุณค่าของธุรกิจ การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	21-22	พัฒนาการที่สำคัญ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย	
		102-11	Precautionary Principle or approach	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		102-12	External initiatives	6-7	คุณภาพสู่รางวัลแห่งความสำเร็จ	
2. Strategy						
		102-14	Statement from senior decision-maker	10-12	สารจากประธานกรรมการ สารจากประธานกรรมการบริหาร สารจากประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	
		102-15	Key impacts, risks, and opportunities	46-56	การบริหารจัดการความเสี่ยง	
3. Ethics and Integrity						
		102-16	Values, principles, standards, and norms of behaviour	23	นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ	
		102-17	Mechanisms for advice and concerns about ethics	130	ความรับผิดชอบต่อผู้มีส่วนได้เสีย : การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผย	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	หมายเหตุ
4. Governance						
		102-18	Governance structure	135	โครงสร้างการกำกับดูแลกิจการ และข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับคณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการชุดย่อย ผู้บริหาร พนักงานและอื่นๆ	
		102-33	Communicating critical concerns	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
5. Stakeholder Engagement						
		102-40	List of stakeholder groups	62-65	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย	
		102-42	Identifying and selecting stakeholders	62-65 67	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืน ขอบเขตผู้มีส่วนได้เสีย และการสร้างคุณค่า	
		102-44	Key topics and concerns raised	62-65	การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย	
6. Reporting Practice						
		102-45	Entities included in the consolidated financial statements	58 58	ขอบเขตการรายงาน เนื้อหาของการรายงาน และการรับรองรายงาน	
		102-46	Defining report content and topic Boundaries	58	ขอบเขตการรายงาน	
		102-47	List of material topics	66-67	ประเด็นสาระสำคัญด้านความยั่งยืนของปี 2564	
		102-49	Changes in reporting	58	เนื้อหาของรายงาน และ การรับรองรายงาน	
		102-50	Reporting period	58	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-51	Date of most recent report	58	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-52	Reporting cycle	58	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-53	Contact point for questions regarding the report	58	ติดต่อเรา	
		102-54	Claims of reporting in accordance with the GRI Standards	58	เกี่ยวกับรายงานฉบับนี้	
		102-55	GRI content index	275-279	ตารางการแสดงข้อมูลตามตัวชี้วัด GRI	
Specific Disclosure						
1. การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ						
GRI 102	General Disclosures 2016	102-43	Approach to stakeholder engagement	72-76	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		102-44	Key topics and concerns raised	72-76	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	72-76	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		103-2	The management approach and its components	72-76	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	
		103-3	Evaluation of the management approach	72-76	การบริหารความสัมพันธ์กับลูกค้าและการปฏิบัติงานที่มีประสิทธิภาพ	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผย	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	หมายเหตุ
2. กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล						
GRI 102	General Disclosures 2016	102-44	Key topics and concerns raised	77-79	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	77-79	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	
		103-2	The management approach and its components	77-79	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	
		103-3	Evaluation of the management approach	77-79	กระบวนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และการรักษาความปลอดภัยของข้อมูล	
3. การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน						
GRI 102	General Disclosures 2016	102-9	Supply chain	80-81	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		102-10	Significant changes to the organisation and its supply chain	-	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	ไม่มีการเปลี่ยนแปลงที่มีนัยสำคัญ
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	80-81	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		103-2	The management approach and its components	80-81	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
		103-3	Evaluation of the management approach	80-81	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
GRI 414	Supplier Social Assessment 2016	414-1	New suppliers that were screened using social criteria	80-81	การบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานอย่างยั่งยืน	
4. การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง						
GRI 102	General Disclosures 2016	102-11	Precautionary Principle or approach	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		102-33	Communicating critical concerns	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		103-2	The management approach and its components	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	
		103-3	Evaluation of the management approach	82-83	การบริหารจัดการวิกฤตและความเสี่ยง	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผย	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	หมายเหตุ
5. กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ และการบริหารจัดการของเสีย						
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	84-86 87-89	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ การบริหารจัดการของเสีย	
		103-2	The management approach and its components	84-86 87-89	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ การบริหารจัดการของเสีย	
		103-3	Evaluation of the management approach	84-86 87-89	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ การบริหารจัดการของเสีย	
GRI 302	Energy 2016	302-1	Energy consumption within the organisation	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ : ข้อมูลการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	
		302-4	Reduction of energy consumption	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	
GRI 303	Water and Effluents 2018	303-1	Interactions with water as a shared resource	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
		303-5	Water consumption	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
GRI 305	Emissions 2016	305-1	Direct (Scope 1) GHG emissions	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	
		305-2	Energy indirect (Scope 2) GHG emissions	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	
		305-4	GHG emissions intensity	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	
		305-5	Reduction of GHG emissions	84-86	กลยุทธ์ด้านสภาพภูมิอากาศ	
GRI 306	Waste 2020	306-1	Waste generation and significant waste-related impacts	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-2	Management of significant waste-related impacts	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-3	Waste generated	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-4	Waste diverted from disposal	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
		306-5	Waste directed to disposal	87-89	การบริหารจัดการของเสีย	
6. สุขภาพและความปลอดภัย						
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		103-2	The management approach and its components	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		103-3	Evaluation of the management approach	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	

มาตรฐาน GRI	หัวข้อมาตรฐาน	ลำดับการเปิดเผย	ชื่อมาตรฐาน GRI	หน้า	หัวข้อที่มีการเปิดเผยมาตรฐาน GRI	หมายเหตุ
GRI 403	Occupational Health and Safety 2018	403-1	Occupational health and safety management system	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-2	Hazard identification, risk assessment, and incident investigation	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-3	Occupational health services	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-4	Worker participation, consultation, and communication on occupational health and safety	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-5	Worker training on occupational health and safety	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-6	Promotion of worker health	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-7	Prevention and mitigation of occupational health and safety impacts directly linked by business relationships	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-8	Workers covered by an occupational health and safety management system	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-9	Work-related injuries	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
		403-10	Work-related ill health	90-94	สุขภาพและความปลอดภัย	
7. การบริหารทรัพยากรบุคคล						
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		103-2	The management approach and its components	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		103-3	Evaluation of the management approach	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
GRI 401	Employment 2016	401-1	New employee hires and employee turnover	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
GRI 404	Training and Education 2016	404-1	Average hours of training per year per employee	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
		404-2	Programs for upgrading employee skills and transition assistance programs	95-97	การบริหารทรัพยากรบุคคล	
8. การลงทุนทางสังคม						
GRI 103	Management Approach 2016	103-1	Explanation of the material topic and its Boundary	98	การลงทุนทางสังคม	
		103-2	The management approach and its components	98	การลงทุนทางสังคม	
		103-3	Evaluation of the management approach	98	การลงทุนทางสังคม	

ASIA AVIATION
Public Company Limited

ASIA AVIATION
Public Company Limited

เอกสารแนบ

(แบบ 56-1 One Report)

ASIA AVIATION
Public Company Limited

ข้อมูลกรรมการ ผู้บริหาร เลขานุการบริษัท
หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน
หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย

รายละเอียดกรรมการและผู้บริหาร

บริษัท เอเซีย เอวิเอชั่น จำกัด (มหาชน)

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

นายวิเชฐ ตันติวานิช

ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 61

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- MBA (Finance and Marketing), University of Hartford, Connecticut, U.S.A.
- เศรษฐศาสตร์บัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเงินและการคลัง) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 56/2556 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูง สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 1/2548 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 2/2000 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Executive Education and Enrichment Institute In partnership with SAID Business School, Oxford University
- หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและพาณิชย์ (TEPCOT) รุ่นที่ 3/2553
- หลักสูตรผู้นำการเปลี่ยนแปลง รุ่นที่ 1

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ ประธานกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2565 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บจ. แบงคอกจีโนมิกส์อินโนเวชั่น
2564 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษา	สถาบันอนาคตไทยศึกษา
2564 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ	บจ. เอซิส โปรเฟสชั่นนัล เซ็นเตอร์
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	คณะกรรมการอำนวยการหลักสูตรวิทยาการเกษตรระดับสูง (วกส.)

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	คณะอนุกรรมการกลั่นกรองแผนการแก้ไขปัญหารัฐวิสาหกิจ	สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.)
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทางคุณวุฒิด้านการเงิน เศรษฐศาสตร์ และการจัดการกองทุน/ ประธานอนุกรรมการคณะอนุกรรมการพิจารณากลั่นกรองและคัดเลือกประกอบการที่ขอรับการสนับสนุน	คณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาผู้ประกอบการเทคโนโลยีและนวัตกรรม
2563 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
2563 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บมจ.น้ำตาลบุรีรัมย์
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเงิน	คณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บมจ.ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง
2560 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟโลจิสติกส์
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการอิสระ	บมจ. ภัทรลิสซิ่ง
2555 - ปัจจุบัน	ที่ปรึกษาคณะกรรมการอำนวยการสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. ขายความคิด
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. ชาร์ป แร็บบิส
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. ซุปเปอร์ เบรนส์ ซิตี้
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. มายด์ทูมาร์เก็ต
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. วีเอสที
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. อินเอนเทค เอนเนอร์จี้ อินเตอร์เนชั่นแนล
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. เฟิร์ม
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. เวอร์ติเคิล ลิงค์
ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริษัท	บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. เกรท แวลู โซลูชั่น
2561 - 2564	ที่ปรึกษาคณะกรรมการกลุ่มอุตสาหกรรมเทคโนโลยีชีวภาพ	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - 2564	ประธานกรรมการอิสระ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. จีเอ็มโอ-แซด.คอม คริปโทนอมิคซ์ (ประเทศไทย)
2560 - 2564	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ	บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น
2561 - 2563	กรรมการอิสระ	บมจ.น้ำตาลบุรีรัมย์
2560 - 2563	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บจ.วินด์ เอนเนอยี่ โฮลดิ้ง
2560 - 2563	กรรมการอิสระ	บจ.เคพีเอ็น อะคาเดมี
2561 - 2563	ประธานกรรมการบริหาร	บจ. ซี เอ ไอ (C asean)
2561 - 2563	ประธานกรรมการ/ กรรมการอิสระ	บจ. เดอะซิกเนเจอร์ แบรนด์
2561 - 2562	กรรมการ	มูลนิธิศาลเยาวชนและครอบครัวจังหวัดเชียงใหม่
2560 - 2562	ประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ	บจ. หลักทรัพย์ จีเอ็ม โอ-แซด คอม (ประเทศไทย)
2555 - 2562	ประธานกรรมการบริหารศูนย์ C asean	บจ. ซี เอ ซี
2561	กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ	สำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (NIA)
2560 - 2561	ประธานคณะอนุกรรมการด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์และกรรมการอิสระ	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
2548 - 2560	กรรมการและประธานคณะทำงานด้านธุรกิจการเงิน	หอการค้านานาชาติ ประเทศไทย
2551 - 2560	ที่ปรึกษา	สมาคม ไทย – ญี่ปุ่น
2553 - 2560	ประธานกรรมการบริหาร	สถาบันพัฒนาผู้ประกอบการเชิงสร้างสรรค์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
2553 - 2560	ที่ปรึกษา	ตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (MAI)
2558 - 2560	ที่ปรึกษารัฐมนตรีว่าการ	กระทรวงพาณิชย์
2558 - 2560	กรรมการอิสระ	ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย (ธสน)
2556 - 2560	อนุกรรมการพิจารณาอุทธรณ์	สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์
2555 - 2560	กรรมการ	สมาคมนักวางแผนการเงินไทย (TFPA)
2555 - 2560	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่	บมจ. ไทยเบฟเวอเรจ
2553 - 2560	รองประธานคณะกรรมการอำนวยการ	สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.)

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- บมจ.น้ำตาลบุรีรัมย์ - บมจ.ไทยอิงเกอร์ โฮลดิ้ง - บมจ. เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟโลจิสติกส์ - บมจ. ภัทรลิสซิ่ง
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. แบงคอกจีโนมิกส์อินโนเวชั่น - สถาบันอนาคตไทยศึกษา - คณะกรรมการอำนวยการหลักสูตรวิทยาการเกษตรระดับสูง (วกส.) - สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) - คณะกรรมการบริหารกองทุนพัฒนาผู้ประกอบการเทคโนโลยีและนวัตกรรม - บจ. พีเอ็มจี คอร์ปอเรชั่น - คณะกรรมการการรักษาความมั่นคงปลอดภัยไซเบอร์แห่งชาติ กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม - ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย - บจ. เอซิส โปรเฟสชั่นนัล เซ็นเตอร์ - บจ. ขายความคิด - บจ. ชาร์ป แร็บบิส - บจ. ซุปเปอร์ เบรนส์ ซิตี้ - บจ. มายด์ทูมาร์เก็ต - บจ. วีเอสที - บจ. อินเอนเทค เอนเนอร์จี้ อินเตอร์เนชั่นแนล - บจ. เฟิร์ม - บจ. เวอร์ติเคิล ลิงค์ - บจ. เอชบีดี คอนเน็คท์ - บจ. เกรท แวลู โซลูชั่น
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

นายวีรยุทธ โพธารามิก

กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/
กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
22 กุมภาพันธ์ 2561

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]

-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]

-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- นิติศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 264/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.) รุ่นที่ 62/2562 วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
- โครงการฝึกอบรมการพัฒนาผู้บริหารระดับสูง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2563

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. จัสมิน เทคโนโลยี โซลูชั่น
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อัลเทอร์เนท เจอร์นีย์
2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการอาวุโสฝ่ายบริหารความสัมพันธ์กลุ่มธุรกิจองค์กร	บมจ. โมโน เน็กซ์ (บมจ. โมโน เทคโนโลยี)
2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการอาวุโสประจำสำนักประธานผู้บริหาร	บมจ. ทริปเปิลที บรอดแบนด์
2562 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. โกรว์ กรีน คอนซัลแตนท์
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการผู้จัดการ	บจ. วี.บี. คอร์เปอเรชั่น
2552 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายประสานงานราชการ	บมจ. อารียา พรอพเพอร์ตี้
2561 - 2565	รองประธานกรรมการ/ ประธานกรรมการตรวจสอบ/ กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน/ กรรมการอิสระ	บมจ. วาว แฟคเตอร์ (บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็คโทรนิคส์)
2562 - 2564	ประธานกรรมการ	บจ. ไทยโปรเฟสชั่นแนล บาสเกตบอลลีค
2560 - 2562	ผู้อำนวยการฝ่ายขายและธุรกิจองค์กร	บมจ. โมโน เทคโนโลยี
2554 - 2562	ผู้อำนวยการประจำสำนักประธานผู้บริหาร	บมจ. จัสมิน อินเตอร์เนชั่นแนล
2554 - 2560	ผู้จัดการทีมฟุตบอล BBCU	Big Bang Chula United Football Club

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- บมจ. โมโน เน็กซ์ - บมจ. ทริปเปิลที บรอดแบนด์ - บมจ. อารียา พรอพเพอร์ตี้ - บมจ. จัสมิน เทคโนโลยี โซลูชั่น
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. วี.บี. คอร์เปอเรชั่น - บจ. โกรว์ กรีน คอนซัลแตนท์ - บจ. อัลเทอร์เนท เจอร์นีย์
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

นายดิเนช นัมบิอาร์

กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 69

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]

-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]

-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- St. Aiden's Primary School, Bahau, N.S, Malaysia
- St. Joseph's College, Connoor, Nilgiris, India
- North Gloucestershire College of Technology, Cheltenham, England
- University of Aston Birmingham, England
- B.Sc. (Hons) Building Economics/ Quantity Surveying
- FRICS, Fellow of the Royal Institute of Chartered Surveyors
- PMI, Project Management Institute (USA) Member
- Oxfords Said Business School, Management Programme
- INSEAD Fontainebleau, Management Programme

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ กรรมการตรวจสอบ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ปัจจุบัน	กรมมการบริษัท	IRGA Sdn.Bhd.
2561 - ปัจจุบัน	ประธาน	Lendlease Malaysia
ปัจจุบัน	ประธาน	LQ JVCo (TRX Lifestyle Quarter)
2527 - ปัจจุบัน	Founding Managing Director	WTW Consultan Sdn. Bhd.
2561 - 2564	ประธาน	Malaysia Australia Business Council
2542 - 2561	Managing Director	Lendlease Malaysia (Former known as WTW Lendlease)

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - Lendlease Malaysia Group - LQ JVCo - IRGA Sdn.Bhd. - WTW Consultan Sdn. Bhd.
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายศิโรตม์ เสตะพันธุ

กรรมการ/ กรรมการอิสระ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 50

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]

-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]

-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโท MBA George Washington University, Washington D.C., U.S.A.
- ปริญญาตรี วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- หลักสูตร Directors Accreditation Program (DAP) รุ่นที่ 27/2004 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. อีทราน (ไทยแลนด์)
2556 - ปัจจุบัน	Managing Partner	บจ. เอ็กซ์ฟอร์แม็ท ฟิมล์
2554 - ปัจจุบัน	Managing Partner	บจ. เอ็กซ์ฟอร์แม็ท
2547 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคฟ อินเตอร์เนชั่นแนล
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วิจิตรานันท์ พร็อพเพอร์ตี้

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. อีทราน (ไทยแลนด์) - บจ. เอ็กซ์ฟอร์แม็ท ฟิมล์ - บจ. เอ็กซ์ฟอร์แม็ท. - บจ. เคฟ อินเตอร์เนชั่นแนล - บจ. วิจิตรานันท์ พร็อพเพอร์ตี้
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์

กรรมการ/ ประธานกรรมการบริหาร
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
21 มิถุนายน 2550

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งประธานกรรมการบริหาร
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 55

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
20.06

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- 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 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561- ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2546 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	ประธานกรรมการบริหาร/ กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ฮัลส์ เอ้กพีเรียนซ์
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. มิทธิคอล เฮ้าส์
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ประเทศไทย) (ชื่อเดิม บจ. แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เร้ด เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วันเดอร์เฮลธ์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ทูนประกันภัย
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทย แอร์เอเชีย เอ็กซ์

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2555 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
2561 - 2562	กรรมการ	บจ. ทูน มันนี
2561	ประธานกรรมการบริษัท	บมจ. ทรีซิกตี้ไฟว์
2553 - 2561	กรรมการ	บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
2550 - 2561	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น
2547 - 2561	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บจ. ไทยแอร์เอเซีย
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. แอคเซลเล้นซ์ (ประเทศไทย)
2558 - 2560	กรรมการ	บจ. อินฟอร์เมชั่น เทคโนโลยี กรุ๊ป
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. แอมเปิ้ล เว็ลธ
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ซี แอนด์ เอ เอ็นเตอร์เทนเม้น
2557 - 2559	กรรมการ	บจ. แฟชั่น เอเซีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	-ไม่มี-
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเซีย - บจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ - บจ. เว้ด เอวิเอชั่น - บจ. วันเดอร์เฮลธ์ - บจ. แอร์เอเซีย เอสอีเอ (ประเทศไทย) - บมจ. บางกอกเอวิเอชั่นเซ็นเตอร์ - บจ. คำภีร์ คอร์ปอเรชั่น - บจ. คำภีร์ ลอจิสติกส์ - บจ. เสือดำ คอร์ปอเรชั่น - บมจ. ทูนประกันภัย - บจ. ไอวอรี่ คอฟฟี่ - บจ. ไทย แอร์เอเซีย เอ็กซ์ - บจ. เอฟเวอร์มอร์ แอสเซท - บจ. ฮัลส์ เอ้กพีเรียนซ์ - บจ. มิทธิคอล เฮ้าส์ - บจ. เว็ลธ์ เวนเจอร์ส
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
13 ธันวาคม 2554

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
14 พฤษภาคม 2561

อายุ (ปี) 56

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
0.06

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- 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)
- สถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ 28 ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร/ กรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2554 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2550 - 2561	ผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์และรายได้พิเศษ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2559	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร

กรรมการ/ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน (กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
27 ธันวาคม 2560

อายุ (ปี) 47

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
0.0020

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ San Diego State University, U.S.A.
- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี ภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Director Certification Program (DCP) รุ่นที่ 254/2018 สมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)
- หลักสูตร Strategic CFO in Capital Markets รุ่นที่ 7/2561 ศูนย์ส่งเสริมการพัฒนาความรู้ตลาดทุน ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- เข้าร่วมหลักสูตรการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต (Continuing Professional Development (CPD)) ประจำปี 2564 จำนวน 50.3 ชั่วโมง

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2563 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2563 - ปัจจุบัน	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2557 - 2563	ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แดนซ์ พับลิชชิ่ง
2560	กรรมการ	บจ. ทรี แดนซ์ แอคทีฟ
2560	กรรมการ	บจ. อิน พับลิชชิ่ง
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. ทรี แดนซ์ โฮลดิ้งส์
2559 - 2560	กรรมการ	บจ. อิมเมจ พับลิชชิ่ง
2547 - 2557	ผู้อำนวยการฝ่ายบัญชีและการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 56

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- Sijil Pelajaran Malaysia, GCE O-levels equivalent

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Aviation Group Limited (formerly known as AirAsia Aviation Limited)
2544 - ปัจจุบัน	Group Operation Manager	AirAsia Berhad
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia SuperApp Sdn. Bhd. (formerly known as AirAsia Ads Sdn. Bhd.)
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Consulting Sdn. Bhd.
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Com Travel Sdn. Bhd.
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Digital Engineering Sdn. Bhd.
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia SEA Sdn. Bhd.

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - AirAsia Aviation Group Limited (formerly known as AirAsia Aviation Limited) - AirAsia Berhad - AirAsia SEA Sdn. Bhd. - AirAsia Com Travel Sdn. Bhd. - AirAsia SuperApp Sdn. Bhd. (formerly known as AirAsia Ads Sdn. Bhd.) - Asia Digital Engineering Sdn. Bhd. - AirAsia Consulting Sdn. Bhd.
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายรอซแมน บิน โอมาร์

กรรมการ
(กรรมการผู้มีอำนาจลงนามผูกพันตามหนังสือรับรอง)

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่น
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 60

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- Accountancy, The Association of Chartered Certified Accountants

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ.แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ประเทศไทย) (ชื่อเดิม บจ.แอร์เอเชีย กรุ๊ป (ไอเอชคิว))
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Asia Aviation Capital Limited (Labuan)
2551 - ปัจจุบัน	กรรมการ	AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)
2558 - 2564	กรรมการ	AirAsia Global Notes Limited (in the process of dissolution)
2560 - 2564	กรรมการบริหาร	AirAsia Aviation Limited (formerly known as AirAsia Investment Ltd.)
2558 - 2562	กรรมการ	Regenscience Sdn. Bhd.
2555 - 2562	กรรมการ	Cellsafe International Sdn. Bhd.
2547 - 2560	Deputy Group CEO	AirAsia Berhad

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ.แอร์เอเชีย เอสอีเอ (ประเทศไทย) - Asia Aviation Capital Pte. Ltd. (SG) - Asia Aviation Capital Limited (Labuan) - AirAsia Corporate Services Limited (Labuan)
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน

กรรมการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 66

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- Accountancy, Member of Institute of Chartered Accountants in England & Wales
- Accountancy, Member of Malaysian Institute of Accountants

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director/ Chairman	Tune Protect Group Bhd.
ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director/ Chairman	BNP Paribas Malaysia Bhd.
2561 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Capital A Berhad (formerly known as AirAsia Group Berhad)
2561 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	IRIS Corporation Berhad
2558 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	RCL Agencies (M) Sdn. Bhd.
2548 - ปัจจุบัน	ประธานบริษัท	SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd.
2545 - ปัจจุบัน	Independent Non-Executive Director	Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation)
2539 - ปัจจุบัน	กรรมการ	Fernrite Sdn. Bhd.
2561 - 2562	Independent Non -Executive Chairman	Bonia Corporation Berhad
2556 - 2562	Independent Non-Executive Director	Sona Petroleum Berhad
2546 - 2562	กรรมการ	MKM Resources Sdn.Bhd.
2559 - 2561	Independent Non-Executive Director	AirAsia Berhad
2556 - 2560	กรรมการอิสระ	Ideate Media Sdn. Bhd.

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

2554 - 2560	Non-Independent Non-Executive Director	Astro Malaysia Holdings Berhad
2554 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro Overseas Ltd
2546 - 2560	กรรมการอิสระ	Astro All Asia Networks Limited
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Investment Bank Berhad
2556 - 2559	กรรมการ	RHB Securities (Thailand) Plc.
2554 - 2559	กรรมการ	RHB Bank Berhad
2552 - 2559	ประธานบริษัท	RHB Capital Berhad

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- ไม่มี -
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - Tune Protect Group Bhd. - BNP Paribas Malaysia Bhd. - Capital A Berhad (formerly known as AirAsia Group Berhad) - IRIS Corporation Berhad - RCL Agencies (M) Sdn. Bhd. - SOGO (K.L.) Department Store Sdn. Bhd. - Rashid Hussain Berhad (In Members' Voluntary Liquidation) - Fernrite Sdn. Bhd.
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์

กรรมการ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
13 ธันวาคม 2554

อายุ (ปี) 58

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ City University, U.S.A.
- 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)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2554 - ปัจจุบัน	กรรมการ/ ประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561- ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. สยามโค่ย อเวนิว
2561 -ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. วาว เอฟเฟกท์ (ชื่อเดิม บจ. วาว แฟคเตอร์)
2560 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ไพรม์ โรด เพาเวอร์ (ชื่อเดิม บมจ. ฟู้ด แคปปิตอล)
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น เอนเนอยี่ โฮลดิ้ง
2558 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. นวเวช อินเตอร์เนชั่นแนล (ชื่อเดิม บมจ. เคพีเอ็น เฮลท์แคร์)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย)
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ไชนีส อะคาเดมี
2557 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. ฟินันซ่า
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี
2556 - ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เคพีเอ็น ติวเตอร์ริ่ง
2553 - ปัจจุบัน	กรรมการบริหาร	บจ. เคพีเอ็น มิวสิค
2550 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.เอ็น.แอนด์ แอสโซซิเอทส์

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2549 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์
2545 - **ปัจจุบัน**	ประธานกรรมการ	บจ. สยามโค่ย
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ดู ดู น้อง
ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล
ปัจจุบัน	กรรมการบริษัท	บจ. สปอร์ต โซไซตี้
ปัจจุบัน	กรรมการ/รองประธานบริษัท	บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง
2553 - 2564	กรรมการบริหาร	บจ. อีสเทิร์ควีซีน (ประเทศไทย)
2562 - 2564	กรรมการ	บจ.โดมิโน่ เอเชีย แปซิฟิค
2562 - 2564	ประธานกรรมการ	บมจ. วาว แฟคเตอร์ (ชื่อเดิม บมจ. อุตสาหกรรม อีเล็คโทรนิคส์)
2558 - 2563	ประธานกรรมการ	บจ. วินด์ เอนเนอร์ยี่ โฮลดิ้ง
2559 - 2563	กรรมการ	บจ. วะตะแบก วินด์
2561- 2563	กรรมการ	บจ. เฟิร์ส โคราช วินด์
2561- 2562	กรรมการ	บจ. เบค ชีส ทาร์ต
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น-เคปเปล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค19)
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น-เคปเปล อัลลายซ์แอนซ์ (เอสเค28)
2559 - 2561	กรรมการ/ประธานเจ้าหน้าที่บริหารกลุ่ม	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2558 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น โฮลดิ้ง
2552 - 2561	กรรมการ	บจ. เคพีเอ็น อวอร์ด
2539 - 2561	ประธานกรรมการฝ่ายการเงิน	บจ. เคพีเอ็น กรุ๊ป คอร์ปอเรชั่น
2556 - 2560	กรรมการบริหาร	บจ. ไอเอ็นที เอวิเอชั่น
2553 - 2560	กรรมการตรวจสอบ/ กรรมการอิสระ	บมจ. แม็ทชิ่ง แม็กซิไมซ์ โซลูชั่น

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- บมจ. ฟินันซ่า - บมจ.ไพรม์ โรด เพาเวอร์
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์โอเชีย - บจ. สยามโค่ย อเวนิว - บจ. วาว เอฟเฟกท์ - บมจ. นวเวช อินเตอร์เนชั่นแนล - บจ. เคพีเอ็น เอนเนอยี่ โฮลดิ้ง - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค อะคาเดมี - บจ. เคพีเอ็น ไซนีส อะคาเดมี - บจ. อินโนเวทีฟ เลิร์นนิ่ง แอนด์ ดีไซน์ (ประเทศไทย) - บจ. เคพีเอ็น ติวเตอร์ริ่ง - บจ. เคพีเอ็น อะคาเดมี - บจ. เคพีเอ็น มิวสิค - บจ. เค.เอ็น.แอนด์ แอสโซซิเอทส์ - บจ. เคพีเอ็นมิวสิค แอนด์เอ็นเทอร์เทนเม้นท์ - บจ. สยามโค่ย - บจ. สปอร์ต โซไซตี้ - บจ. เพนต้า ซิสเต็มส์ - บจ. เคพีเอ็น อินโนเวชั่น - บจ. เค.อี.ซี.อินเตอร์เนชั่นแนล - บจ. สยาม วิลสัน เลิร์นนิ่ง - บจ. ดู ดู น้อง
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

นายยุทธพงศ์ มา

กรรมการ

วันที่เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการ
26 พฤศจิกายน 2564

อายุ (ปี) 55

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา

- ปริญญาโท บริหารธุรกิจ (M.B.A.) Columbia Business School, U.S.A.
- ปริญญาตรี ปรัชญา (B.A.) Columbia College , U.S.A.

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. ทีเอฟเอ็มเจวี
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เซฟ เฟอร์ทิลิตี้ เซ็นเตอร์
2563 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย
2561 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บมจ. ดู เดย์ ดรีม
2536 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. มอร์แกน สแตนเล่ย์ (ประเทศไทย)
2560 - 2561	กรรมการ	บจ. ดีเอสจี อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย)

การดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการ/ผู้บริหารในบริษัทอื่น

กิจการที่เป็นบริษัทจดทะเบียน	- บมจ. ดู เดย์ ดรีม - บมจ. เจเคเอ็น โกลบอล มีเดีย
กิจการที่ไม่ใช่บริษัทจดทะเบียน	- บจ. ไทยแอร์เอเชีย - บจ. มอร์แกน สแตนเล่ย์ (ประเทศไทย) - บจ. เซฟ เฟอร์ทิลิตี้ เซ็นเตอร์ - บจ. ทีเอฟเอ็มเจวี
การดำรงตำแหน่งในกิจการที่แข่งขันหรือเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจบริษัทที่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ต่อบริษัท	- ไม่มี -

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดกรรมการ

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

นายวิเชฐ ตันติวานิช **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 22 กุมภาพันธ์ 2561	**นายวีรยุทธ โพธารามิก** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 26 พฤศจิกายน 2564
นายดิเนช นัมบิอาร์ **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 26 พฤศจิกายน 2564	**นายศิโรตม์ เสตะพันธุ** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 26 พฤศจิกายน 2564
นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์ **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 19 กันยายน 2546	**นายสันติสุข คล่องใช้ยา** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 27 ธันวาคม 2560
นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 27 ธันวาคม 2560	**นายทารุมาลิงแกม เอ/แอล คานากาลิงแกม** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 26 พฤศจิกายน 2564
นายรอซแมน บิน โอมาร์ **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 11 พฤษภาคม 2561	**นายโมฮาหมัด คาดาร์ บิน เมริกัน** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 9 ธันวาคม 2559
นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 13 ธันวาคม 2554	**นายยุทธพงศ์ มา** **ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่** 26 พฤศจิกายน 2564

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

รายละเอียดผู้บริหาร

บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564

นายธรรศพลฐ์ แบเลเว็ลด์

ประธานกรรมการบริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายสันติสุข คล่องใช้ยา

ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายไพรัชล์ พรพัฒนนางกูร

ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน

ได้รับการแต่งตั้งเมื่อวันที่ 31 มกราคม 2563

(รายละเอียดอื่นสามารถดูได้ที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น)

นายบัญญัติ หรรษกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
3 มีนาคม 2557

อายุ (ปี) 54

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโทบริหารธุรกิจภาคภาษาอังกฤษ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ปริญญาตรี วิศวอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2557 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์
2547 - 2557	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นางสาววิชชุนี กันตะเพ็ง

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 53

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
0.0012

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาตรี คณะมนุษย์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
- หลักสูตรการจัดการธุรกิจการบินสำหรับผู้บริหาร

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

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

นายพิพัฒน์ คุณประคัลภ์

ผู้อำนวยการฝ่ายนวัตกรรมเชิงพาณิชย์และเทคโนโลยี

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
2 ตุลาคม 2557

อายุ (ปี) 45

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโท วิทยาศาสตร์วิทยาการการสื่อสาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
- ปริญญาตรี วิทยาศาสตร์วิทยาการคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

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

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นางสาวอรอนงค์ เมธาพิพัฒนกุล

ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
9 สิงหาคม 2561

อายุ (ปี) 48

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาโทการจัดการต่างประเทศ สาขาการตลาดต่างประเทศ Thunderbird, The American Graduate School of International Management, Glendale AZ, U.S.A.
- ปริญญาตรีบริหารธุรกิจ สาขาการเงินและการธนาคาร มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2552 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายสินค้าและบริการบนเครื่องบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายจตุพงษ์ หงษ์วิเศษ

ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
9 พฤศจิกายน 2561

อายุ (ปี) 44

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- อนุปริญญา สาขาช่างซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2561 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561	ผู้จัดการฝ่ายบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - 2561	ผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2557	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นาวาอากาศตรีดำรงค์ ภาสน์พิพัฒน์กุล

ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
9 สิงหาคม 2562

อายุ (ปี) 52

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
0.0012

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- ปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมอากาศยาน โรงเรียนนายเรืออากาศ

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2562 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2564 - ปัจจุบัน	กรรมการ	บจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์
2561 - 2562	ผู้จัดการแผนกประกันคุณภาพ	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2558 - 2561	ผู้จัดการแผนกประกันคุณภาพฝ่ายปฏิบัติการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2556 - 2558	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกการฝึกนักบิน ฝ่ายปฏิบัติการบิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นายบัณฑิต พรสาโรจน์

ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
10 พฤจิกายน 2563

อายุ (ปี) 44

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- อนุปริญญา สาขาช่างซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน สถาบันการบินพลเรือน

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2563 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายควบคุมคุณภาพองค์กร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2562 - 2563	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพองค์กร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - 2562	ผู้จัดการแผนกควบคุมคุณภาพฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกซ่อมบำรุงฝ่ายวิศวกรรม	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายกฤษ พัฒนสาร

ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์

วันที่ได้รับการแต่งตั้ง
1 มกราคม 2564

อายุ (ปี) 38

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ การอบรม

- รัฐศาสตร์บัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- หลักสูตรการบริหารการท่องเที่ยวสำหรับผู้บริหารระดับสูง (TME รุ่นที่ 1) การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย
- หลักสูตร Image consultant and professional development, London Image Institute, สหราชอาณาจักร

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2021 - ปัจจุบัน	ผู้อำนวยการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2021 - ปัจจุบัน	เลขานุการและกรรมการ	สมาคมสายการบินประเทศไทย
2561 - 2563	ผู้จัดการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2557 - 2561	ผู้จัดการฝ่ายธุรกิจสัมพันธ์	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2554 - 2557	ผู้ช่วยผู้จัดการฝ่ายสื่อสารองค์กร	บจ. ไทยแอร์เอเชีย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

รายละเอียดเกี่ยวกับเลขานุการบริษัท หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน หัวหน้างานตรวจสอบภายใน และผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน

ณ 31 ธันวาคม 2564

นางสาวนิศเรศ ดิษเทศ

เลขานุการบริษัท/
หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน

อายุ (ปี) 39

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ อบรม

- บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- บริหารธุรกิจบัณฑิต (การเงิน) คณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- หลักสูตร Company Secretary Program (CSP 71/2016)
- หลักสูตร Effective Minute Taking (EMT 35/2016)
- หลักสูตร Company Reporting Program (CRP 15/2016)
- หลักสูตร Board Reporting Program (BRP 2/2016)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2559 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2559 - ปัจจุบัน	เลขานุการบริษัท	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2555 - ปัจจุบัน	หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2547 - 2555	นักวิเคราะห์อาวุโส	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

นางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์

หัวหน้างานตรวจสอบภายใน

อายุ (ปี) 49

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ อบรม

- Master of Accountancy and Financial Information System 2003, Cleveland State University, Cleveland, Ohio, USA
- Master Degree in Business Administration 1999, Cleveland State University, Cleveland, Ohio, USA
- เศรษฐศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Member of Institute of Internal Auditors of Thailand (IIAT)

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2554 - ปัจจุบัน	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2553 - 2554	ผู้จัดการฝ่ายตรวจสอบภายใน	บมจ. อิออน ธนสินทรัพย์ (ไทยแลนด์)
2546 - 2552	Audit Manager	Dingus and Daga Inc., Shaker Heights Ohio, USA

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

นายอนุพันธ์ ตั้งปณิธานนันท์

ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน

อายุ (ปี) 43

สัดส่วนการถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (ร้อยละ)[1]
-ไม่มี-

ความสัมพันธ์ทางครอบครัวกับกรรมการหรือผู้บริหารรายอื่น[2]
-ไม่มี-

คุณวุฒิทางการศึกษา/ อบรม

- ปริญญาตรี สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- ปริญญาโท สาขาการบัญชี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- เข้าร่วมหลักสูตรการพัฒนาความรู้ต่อเนื่องทางวิชาชีพบัญชี (Continuing Professional Development (CPD)) ประจำปี 2563 จำนวน 12 ชั่วโมง

ประสบการณ์ทำงานในระยะ 5 ปี ย้อนหลัง

ช่วงเวลา	ตำแหน่ง	ชื่อหน่วยงาน/บริษัท
2563 - ปัจจุบัน	ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น
2563 - ปัจจุบัน	ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย
2561 - 2563	ผู้ควบคุมการบัญชีและการเงิน	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เอ็กซ์
2559 - 2561	ผู้จัดการแผนกบัญชี	บมจ. เนชั่นแนลเพาเวอร์ซัพพลาย

[1] รวมการถือครองหุ้นของคู่สมรสและบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะ

[2] ความสัมพันธ์ทางครอบครัว หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสายโลหิต ความสัมพันธ์โดยการสมรส และความสัมพันธ์โดยจดทะเบียนตามกฎหมาย

ASIA AVIATION Public Company Limited

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

เงินลงทุน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงเป็นเงินลงทุน โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีเงินลงทุนในบริษัทย่อยตามที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะของบริษัท ซึ่งเป็นเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงบริษัทเดียวและแสดงตามวิธีราคาทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทมีเงินลงทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นจำนวน 6,967 ล้านบาท

สินทรัพย์ถาวรหลัก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ถาวรมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิจำนวน 5,277 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 7.41 ของสินทรัพย์รวม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) โดยในปัจจุบันถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว และ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีสินทรัพย์ถาวรหลักอื่นที่มีนัยสำคัญแต่อย่างใด ดังนั้น สินทรัพย์ถาวรหลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่ปรากฏในงบการเงินรวมจึงเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เกือบทั้งหมด

ประเภท	**มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 (ล้านบาท)**
ที่ดิน	427.2
อาคาร	599.3
ส่วนปรับปรุงอาคารเช่า	147.4
คอมพิวเตอร์	39.4
เครื่องตกแต่งติดตั้งและอุปกรณ์สำนักงาน	7.6
อุปกรณ์ในการดำเนินงาน	17.9
ยานพาหนะ	47.5
เครื่องบินและเครื่องยนต์เครื่องบิน	3,562.3
อะไหล่เครื่องบิน	428.3
สินทรัพย์ระหว่างติดตั้ง	0.7
รวม	5,277.6

สินทรัพย์สิทธิการใช้

สินทรัพย์สิทธิการใช้ที่ปรากฏในงบการเงินรวมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งหมดเป็นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 มีมูลค่าตามบัญชีจำนวน 28,284 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 39.72 ของสินทรัพย์รวม สินทรัพย์สิทธิการใช้นี้วัดมูลค่าด้วยราคาทุนหักค่าเสื่อมราคาสะสม ผลขาดทุนจากการด้อยค่าสะสม และปรับปรุงด้วยการวัดมูลค่าของหนี้สินตามสัญญาเช่าใหม่ ราคาทุนของสินทรัพย์สิทธิการใช้ประกอบด้วยจำนวนเงินของหนี้สินตามสัญญาเช่าจากการรับรู้เริ่มแรก ต้นทุนทางตรงเริ่มแรกที่เกิดขึ้น จำนวนเงินที่จ่ายชำระตามสัญญาเช่า ณ วันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผลหรือก่อนวันที่สัญญาเช่าเริ่มมีผล และหักด้วยสิ่งจูงใจตามสัญญาเช่าที่ได้รับ

สินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสินทรัพย์ไม่มีตัวตนโดยมีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 14,863 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 20.87 ของสินทรัพย์รวม โดยแบ่งเป็นสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดจำนวน 14,856 ล้านบาท และโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 7 ล้านบาท ทั้งนี้มูลค่าของสิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดได้มาจากการที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการควบคุมในบริษัทย่อย ซึ่งเป็นไปตามราคาประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญอิสระ โดยใช้วิธีการประเมินมูลค่าจากรายได้ (Income Approach) ซึ่งมีสมมติฐานจากขนาดของฝูงบิน จำนวนเที่ยวบินและเส้นทางบิน ณ วันที่ทำการประเมิน ทั้งนี้ สิทธิในการนำเครื่องบินลงจอดเป็นสิทธิที่อ้างอิงมาจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้สิทธิการบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั้งในและระหว่างประเทศตามที่ได้รับการจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (Time Slots) โดยสิทธินี้จะยังคงอยู่กับบริษัทตราบใดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงทำการบินในเส้นทางบินและในเที่ยวบินตามตารางการบินที่ได้รับสิทธิอยู่ โดยสิทธิดังกล่าวได้รับการทดสอบการด้อยค่าทุกปีหรือเมื่อมีข้อบ่งชี้ของการด้อยค่า

สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่มีมูลค่าตามบัญชีสุทธิตามที่ปรากฏในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 7 ล้านบาท ประกอบด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์จำนวน 7 ล้านบาท และไม่มีโปรแกรมคอมพิวเตอร์ระหว่างติดตั้ง

ค่าความนิยม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีค่าความนิยมที่ปรากฏในงบการเงินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 เป็นจำนวน 8,824 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 12.39 ของสินทรัพย์รวม จากการที่บริษัทได้อำนาจควบคุมใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยค่าความนิยมได้อิงมาจากหลายปัจจัย เช่น การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสถานะการเงินที่มั่นคงและมีความสามารถทำกำไรในธุรกิจการบินและมีสินทรัพย์ที่ไม่สามารถรับรู้ได้อาทิเช่น กลุ่มแรงงานที่มีประสบการณ์ในอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ ไตรมาสที่ 1 ปี 2556 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เสร็จสิ้นการวัดมูลค่ายุติธรรมของสินทรัพย์ที่ระบุได้และหนี้สินรับมาสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ได้มาในวันที่ควบคุมกิจการ (4 พฤษภาคม 2555) ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ระยะเวลาการวัดมูลค่าของการรวมธุรกิจที่ไม่เกินกว่าหนึ่งปีนับจากวันที่ควบคุมกิจการตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินฉบับที่ 3 เรื่อง การรวมธุรกิจ โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต้องปรับปรุงงบการเงินย้อนหลังสำหรับประมาณการที่เคยรับรู้ไว้ ณ วันที่ควบคุมกิจการเพื่อสะท้อนข้อมูลเพิ่มเติมของข้อเท็จจริงและสถานการณ์แวดล้อม ณ วันที่ควบคุมกิจการ

สัญญาเช่าระยะยาว

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 บริษัทและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าพื้นที่อาคารเพื่อใช้เป็นสำนักงาน รวมถึงเช่าพื้นที่สำหรับลานจอดเครื่องบินและพื้นที่สำหรับการดำเนินงานอื่นๆ กับท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งได้มีการทำสัญญาเช่าคลังสินค้า เพื่อใช้เป็นที่เก็บสินค้าขายบนเครื่องบิน และเก็บสิ่งของต่างๆ โดยสัญญาส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 1 ปี ถึง 3 ปี

การเช่าเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 ฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วย เครื่องบินตระกูลแอร์บัส A320 จำนวน 58 ลำ และเครื่องบินตระกูลแอร์บัส A321 จำนวน 2 ลำ แบ่งเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ที่เช่าช่วงจาก AirAsia Mauritius (AAM) (ซึ่งเป็นบริษัทย่อยในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยมี AirAsia Berhad (AAB) ถือหุ้นร้อยละ 100) จำนวน 13 ลำ จากบุคคลภายนอก (Third Party) 38 ลำ และเป็นเครื่องบินภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 5 ลำ และกรรมสิทธิ์ของบริษัทอีก 4 ลำ ใช้สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยมีอายุเฉลี่ยที่ 8.35 ปี ณ สิ้นปี 2564

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 51 ลำ ภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 6 - 18 ปี โดยมีวันสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับเครื่องบินลำแรกในเดือนพฤษภาคม 2565 และจะทยอยสิ้นสุดสัญญาเช่าสำหรับลำถัดไปจนถึงเครื่องบินลำสุดท้ายภายใต้สัญญาเช่าลักษณะนี้ในเดือนธันวาคม 2580 โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 34,563 ล้านบาท ตามข้อกำหนดสัญญา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนในอัตราคงที่เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องจ่ายค่าเช่าเพิ่มเติมรายเดือน หรือสำรองค่าซ่อมบำรุงเพื่อเป็นค่าซ่อมบำรุงบางรายการสำหรับเครื่องบินแต่ละลำตามที่ได้ระบุไว้ภายใต้สัญญาที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบเงินมัดจำให้แก่ AAM เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินจำนวน 5 ลำ ภายใต้สัญญาทางการเงินที่ได้เข้าทำกับสถาบันการเงินทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีอายุสัญญาเป็นเวลา 12 ปีเช่นเดียวกันสำหรับเครื่องบินแต่ละลำ โดยภาระภายใต้สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของหนี้สินตามสัญญาเช่าที่มียอดปรากฏอยู่ในงบการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2564 จำนวน 2,912 ล้านบาท โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนซึ่งได้รวมดอกเบี้ยที่มีอัตราคงที่และอัตราลอยตัวแล้วแต่กรณี ที่ระบุไว้ในสัญญาเช่าในสกุลเงินบาทและสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐตามที่แต่ละสัญญากำหนด พร้อมทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขทางการเงินและการปฏิบัติงานตามเงื่อนไขที่แต่ละสัญญากำหนด และมีสิทธิที่จะซื้อเครื่องบินจากผู้ให้เช่าเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาเช่า

การซ่อมแซมและการซ่อมบำรุงเครื่องบิน

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

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มุ่งเน้นการลงทุนในกิจการที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการลงทุนในธุรกิจสายการบินราคาประหยัด เพื่อให้บริษัทเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดที่ให้บริการแก่ผู้บริโภคได้อย่างครอบคลุม ทั้งนี้การขออนุมัติจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้ การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของบริษัทย่อยนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ส่งตัวแทนของบริษัทไปเป็นกรรมการในบริษัทย่อย ซึ่งบุคคลดังกล่าวต้องมีคุณสมบัติและประสบการณ์ที่เหมาะสมกับธุรกิจดังกล่าวและไม่มีผลประโยชน์ขัดแย้งในทางธุรกิจ โดยผู้แทนดังกล่าวจะต้องบริหารและจัดการธุรกิจของบริษัทย่อยให้เป็นไปตามนโยบายที่ได้รับความเห็นชอบจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และตามกฎเกณฑ์และระเบียบตามที่กำหนดไว้ในข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกฎหมายของบริษัทย่อยที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะติดตามอย่างใกล้ชิดถึงผลประกอบการและการดำเนินงานของธุรกิจดังกล่าว และนำเสนอผลการวิเคราะห์รวมถึงแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อคณะกรรมการบริษัทของบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมหรือกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ เพื่อใช้ประกอบการพิจารณากำหนดนโยบายหรือปรับปรุงส่งเสริมให้ธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม หรือกิจการที่ควบคุมร่วมกัน มีการพัฒนาและเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องต่อไป

ASIA AVIATION Public Company Limited

การกำกับดูแลกิจการ

การกำกับดูแลกิจการ

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้ยึดถือและปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีในการดำเนินธุรกิจมาอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ระดับ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน โดยเชื่อมั่นว่าการมีระบบบริหารจัดการองค์กรที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ตรวจสอบได้จะช่วยสร้างความเชื่อมั่นและความมั่นใจต่อผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน ผู้มีส่วนได้เสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างผลตอบแทนและเพิ่มมูลค่าระยะยาว รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืน ดังนั้นคณะกรรมการบริษัทจึงได้มีนโยบายปฏิบัติตามข้อพึงปฏิบัติที่ดีสำหรับกรรมการบริษัทจดทะเบียน (Code of Best Practices for Directors of Listed Company) และได้นำหลักการและแนวปฏิบัติที่สอดคล้องกับหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียนปี 2556 (The Principles of Good Corporate Governance for Listed Companies, 2013) และหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ตามแนวทางที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (ตลาดหลักทรัพย์ฯ) และสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ (สำนักงาน ก.ล.ต.) กำหนดมาใช้และทบทวนปรับปรุงนโยบายการกำกับดูแลกิจการเป็นประจำทุกปี รวมทั้งมีการสื่อสารให้คณะกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทได้รับทราบและถือปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง โดยมีเนื้อหาครอบคลุมถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย การเปิดเผยข้อมูลและความโปร่งใส ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

สำหรับในปี 2564 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) มาปรับใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน โดยสามารถเปิดเผยข้อมูลให้สอดคล้องกับนโยบายการกำกับดูแลกิจการในแต่ละหมวดได้ ดังนี้

หมวดที่ 1 สิทธิของผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ตระหนักและให้ความสำคัญถึงสิทธิของผู้ถือหุ้น โดยจะไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น รวมทั้งจะส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นได้ใช้สิทธิของตน โดยสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น ได้แก่ การซื้อขายหรือการโอนหุ้น การมีส่วนแบ่งในกำไรของบริษัท การได้รับข่าวสารข้อมูลอย่างเพียงพอ การเข้าร่วมประชุมเพื่อใช้สิทธิออกเสียงในที่ประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อถอดถอนกรรมการ แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และเรื่องที่มีผลกระทบต่อบริษัท เช่น การจัดสรรเงินปันผล การกำหนดหรือแก้ไขข้อบังคับและหนังสือบริคณห์สนธิ การลดทุนหรือเพิ่มทุน และการอนุมัติรายการพิเศษ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทจะดำเนินการในเรื่องต่างๆ ที่เป็นการส่งเสริมและอำนวยความสะดวกในการใช้สิทธิของผู้ถือหุ้น ดังนี้

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

นอกจากที่กล่าวข้างต้น หนังสือเชิญประชุม จะแจ้งรายละเอียดของเอกสารที่ผู้ถือหุ้นจะต้องนำมาแสดงในวันประชุมด้วย เพื่อรักษาสิทธิในการเข้าประชุมและการลงคะแนนเสียง รวมถึงเป็นไปตามข้อบังคับบริษัท เกี่ยวกับการประชุมผู้ถือหุ้น

นอกจากนี้ ผู้ถือหุ้นยังสามารถเข้าดูข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับระเบียบวาระการประชุมแต่ละครั้งได้ทางเว็บไซต์ของบริษัท www.aavplc.com

- กรณีที่ผู้ถือหุ้นไม่สามารถเข้าร่วมประชุมด้วยตนเอง บริษัทเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นสามารถมอบฉันทะให้กรรมการอิสระหรือบุคคลใดๆ เข้าร่วมประชุมแทนได้

- บริษัทจัดช่องทางการลงทะเบียน ณ สถานที่จัดการประชุมสำหรับผู้ถือหุ้นบุคคลธรรมดาและนักลงทุนสถาบัน นอกจากนี้บริษัทได้นำระบบบาร์โค้ด (Barcode) มาใช้ในการลงทะเบียนและนับคะแนนเสียงเพื่อช่วยให้ขั้นตอนการลงทะเบียนและการประมวลผลการลงคะแนนเสียงเป็นไปอย่างรวดเร็วและถูกต้อง นอกจากนี้ บริษัทได้จัดให้มีจุดตรวจเอกสารกรณีรับมอบฉันทะให้บุคคลอื่นเข้าร่วมประชุมแทน และจัดเตรียมอากรแสตมป์สำหรับปิดหนังสือมอบฉันทะไว้บริการให้แก่ผู้รับมอบฉันทะที่มาลงทะเบียนเข้าร่วมประชุม พร้อมเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตลอดการลงทะเบียน โดยบริษัทจะเปิดรับลงทะเบียนก่อนเริ่มการประชุมไม่น้อยกว่า 2 ชั่วโมง นอกจากนี้ ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) บริษัทได้ตระหนักและห่วงใยต่อสุขภาพและความปลอดภัยของผู้ถือหุ้น บริษัทจึงได้ดำเนินการจัดการประชุมผู้ถือหุ้นผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ โดยได้ปฏิบัติตามพระราชกำหนดว่าด้วยการประชุมผ่านสื่ออิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2563 และกฎหมายและกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ในการประชุมผู้ถือหุ้นแต่ละครั้ง ประธานที่ประชุมจะชี้แจงเกี่ยวกับกฎเกณฑ์ที่ใช้ในการประชุม รวมถึงขั้นตอนการออกเสียงลงมติ และจัดสรรเวลาในการประชุมอย่างเพียงพอ

- ในระหว่างการประชุมประธานที่ประชุมได้เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกันในการซักถาม แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยมีกรรมการและผู้บริหารที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อตอบคำถามในที่ประชุมพร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ของผู้ถือหุ้นเพื่อที่จะนำไปพิจารณา หรือดำเนินการตามสมควรต่อไป และเมื่อการประชุมแล้วเสร็จ บริษัทจะจัดทำรายงานการประชุมให้แล้วเสร็จอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ภายใน 14 วันนับจากวันประชุม แล้วนำส่งรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นดังกล่าวให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายในเวลาที่กำหนดและเผยแพร่รายงานการประชุมทางเว็บไซต์ของบริษัท เพื่อให้ผู้ถือหุ้นและบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถตรวจสอบได้

หมวดที่ 2 การปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีนโยบายการดูแลและปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นทุกรายอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม ทั้งผู้ถือหุ้นที่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นที่ไม่เป็นผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นต่างชาติ และผู้ถือหุ้นส่วนน้อย โดยมีหลักการดังนี้

- ดำเนินการประชุมผู้ถือหุ้นตามลำดับระเบียบวาระที่ได้แจ้งไว้ในหนังสือเชิญประชุม และมีนโยบายที่จะไม่เพิ่มระเบียบวาระในที่ประชุมโดยไม่แจ้งให้ผู้ถือหุ้นทราบล่วงหน้าโดยไม่จำเป็น โดยเฉพาะวาระสำคัญที่ผู้ถือหุ้นต้องใช้เวลาในการศึกษาข้อมูลก่อนการตัดสินใจ

- เปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นส่วนน้อยสามารถเสนอชื่อบุคคลเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการได้ โดยส่งข้อมูลของบุคคลที่เสนอชื่อและหนังสือยินยอม ให้แก่ประธานคณะกรรมการบริษัทล่วงหน้าในเวลาอันสมควร ภายใต้หลักเกณฑ์ที่กำหนดโดยบริษัท

- ส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นใช้บัตรลงคะแนนเสียงสำหรับทุกระเบียบวาระ ซึ่งจะทำการเก็บบัตรลงคะแนนดังกล่าวในห้องประชุมเพื่อนำผลคะแนนมารวม ก่อนทำการประกาศแจ้งมติของคะแนนเสียงในห้องประชุม และเพื่อความโปร่งใส บริษัทจะจัดเก็บบัตรลงคะแนนที่มีการลงชื่อของผู้ถือหุ้นหรือผู้รับฉันทะไว้ เพื่อการตรวจสอบได้ในภายหลัง

- บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้นอย่างถูกต้อง ครบถ้วน และจัดส่งรายงานดังกล่าวต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายใน 14 วันหลังการประชุมผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้น และได้ทำการเผยแพร่รายงานดังกล่าวไว้บนเว็บไซต์ของบริษัท

- ให้ความสำคัญในการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารอื่นๆ อย่างถูกต้อง ครบถ้วน ทันเวลาและโปร่งใสแก่ผู้ถือหุ้น โดยมีการเปิดเผยข้อมูลข่าวสารที่มีสาระสำคัญอย่างสม่ำเสมอ

- บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายและวิธีการดูแลกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานในการนำข้อมูลภายในของบริษัทและบริษัทย่อยซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนไปใช้เพื่อแสวงหาประโยชน์ส่วนตนโดยได้เผยแพร่นโยบายดังกล่าวให้แก่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รับทราบและปฏิบัติตามไว้เป็นลายลักษณ์อักษรในหลักจรรยาบรรณธุรกิจ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

<u>การดูแลเรื่องการใช้ข้อมูลภายใน</u>

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

2) ให้กรรมการและผู้บริหารของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รวมถึงคู่สมรสหรือผู้ที่อยู่กินด้วยกันฉันสามีภริยา และบุตรที่ยังไม่บรรลุนิติภาวะจัดทำและเปิดเผยรายงานการถือครองหลักทรัพย์และรายงานการเปลี่ยนแปลงการถือครองหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ตามมาตรา 59 และบทกำหนดโทษ ตามมาตรา 275 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และจัดส่งสำเนารายงานนี้ให้แก่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในวันเดียวกับวันที่ส่งรายงานต่อสำนักงาน ก.ล.ต.

3) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ที่ได้รับทราบข้อมูลภายในที่เป็นสาระสำคัญซึ่งมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงราคาหลักทรัพย์ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในช่วง 1 เดือนก่อนที่งบการเงินหรือข้อมูลภายในนั้นจะเปิดเผยต่อสาธารณชนและในช่วงระยะเวลา 24 ชั่วโมงภายหลังจากที่ข้อมูลภายในได้เปิดเผยต่อสาธารณชนแล้ว ผู้ที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลภายในต้องไม่เปิดเผยข้อมูลนั้นให้ผู้อื่นทราบจนกว่าจะได้มีการแจ้งข้อมูลนั้นให้แก่ตลาดหลักทรัพย์ฯ มาตรการลงโทษหากมีการกระทำการฝ่าฝืนระเบียบปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ถือเป็นความผิดทางวินัยตามข้อบังคับการทำงาน โดยจะพิจารณาลงโทษตามควรแก่กรณี ได้แก่ การตักเตือนด้วยวาจา การตักเตือนเป็นหนังสือ การภาคทัณฑ์ ตลอดจนการเลิกจ้างพ้นสภาพการเป็นพนักงานด้วยเหตุไล่ออก ปลดออก หรือให้ออก แล้วแต่กรณี เป็นต้น

4) ห้ามมิให้กรรมการ ผู้บริหาร พนักงาน และลูกจ้างของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย ใช้ข้อมูลภายในที่มีหรืออาจมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงราคาของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งยังมิได้เปิดเผยต่อสาธารณชน ซึ่งตนได้ล่วงรู้มาในตำแหน่งหรือฐานะเช่นนั้น มาใช้เพื่อการซื้อหรือขายหรือเสนอซื้อหรือเสนอขาย หรือชักชวนให้บุคคลอื่นซื้อหรือขาย หรือเสนอซื้อ หรือเสนอขายซึ่งหุ้นหรือหลักทรัพย์อื่น (ถ้ามี) ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม ในประการที่น่าจะเกิดความเสียหายแก่ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ไม่ว่าทั้งทางตรงหรือทางอ้อม และไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะทำเพื่อประโยชน์ต่อตนเองหรือผู้อื่น หรือนำข้อเท็จจริงเช่นนั้นออกเปิดเผยเพื่อให้ผู้อื่นกระทำดังกล่าว โดยตนได้รับผลประโยชน์ตอบแทนหรือไม่ก็ตาม

การป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์บนหลักการที่ว่าการตัดสินใจใดๆ ในการดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจจะต้องทำเพื่อผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เท่านั้น และควรหลีกเลี่ยงการกระทำที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยกำหนดให้ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีส่วนได้เสียกับรายการที่พิจารณาต้องแจ้งให้ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทราบถึงความสัมพันธ์หรือการมีส่วนได้เสียของตนในรายการดังกล่าว และต้องไม่เข้าร่วมการพิจารณาตัดสินใจ รวมถึงไม่มีอำนาจอนุมัติในธุรกรรมนั้นๆ

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

หมวดที่ 3 บทบาทของผู้มีส่วนได้เสีย

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยให้ความสำคัญต่อสิทธิของผู้มีส่วนได้เสียทุกกลุ่ม และมีนโยบายในการปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่มที่สำคัญ ดังนี้

ผู้ถือหุ้น

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งกำกับดูแลให้มีการปฏิบัติตามนโยบายเกี่ยวกับผู้ถือหุ้นในการปกป้องสิทธิขั้นพื้นฐานของผู้ถือหุ้น และการไม่กระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิดหรือลิดรอนสิทธิของผู้ถือหุ้น ดังรายละเอียดที่ได้กล่าวในหัวข้อสิทธิของผู้ถือหุ้นและการปฏิบัติต่อผู้ถือหุ้นอย่างเท่าเทียมกัน ตลอดจนดำเนินการให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

การส่งเสริมให้ผู้ถือหุ้นเข้าร่วมประชุมผู้ถือหุ้นเพื่อให้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจในเรื่องสำคัญ เพื่อรับทราบการดำเนินงานและกิจกรรมต่างๆ ของบริษัท และเพื่อติดตามการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการและฝ่ายบริหาร

ลูกค้า

บริษัทและบริษัทย่อยมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพ ในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งการรักษาและพัฒนาความสัมพันธ์ที่ดีอย่างต่อเนื่อง จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

- ผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพ โดยมุ่งมั่นที่จะยกระดับมาตรฐานให้สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องและจริงจัง เปิดเผยข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าและบริการอย่างครบถ้วน ถูกต้อง และไม่บิดเบือนข้อเท็จจริง พร้อมริเริ่มสินค้าและบริการใหม่ๆ ที่หลากหลาย ตอบสนองไลฟ์สไตล์ของทุกคน

- รับฟังความคิดเห็นของลูกค้า ผ่านการสำรวจความพึงพอใจ รวมทั้งมีช่องทางรับแจ้งปัญหาหรือข้อร้องเรียนผ่านทาง Live Chat (AVA) ได้ตลอด 24 ชั่วโมง

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับจะไม่เปิดเผยข้อมูลของลูกค้า โดยไม่ได้รับอนุญาตจากลูกค้าหรือจากผู้มีอำนาจของกลุ่มบริษัทก่อน เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อลูกค้าปี 2564 ปรากฏในหัวข้อ “รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

<u>คู่ค้า</u>

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

<u>เจ้าหนี้</u>

บริษัทและบริษัทย่อยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้อย่างเคร่งครัด บริหารเงินกู้ยืมให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการใช้เงิน ไม่นำเงินไปใช้ในทางที่อาจก่อให้เกิดความเสียหาย และดูแลหลักประกันต่างๆ ควบคุมให้มีการชำระคืนเงินกู้และดอกเบี้ยให้กับเจ้าหนี้เงินกู้ยืมทุกประเภทอย่างครบถ้วนตามกำหนดเวลา และปฏิบัติตามเงื่อนไขการกู้ยืมเงินตามข้อตกลงอย่างครบถ้วน รวมถึงการบริหารงานเพื่อให้เจ้าหนี้มั่นใจในฐานะทางการเงิน และความสามารถในการชำระหนี้ที่ดี หากเกิดกรณีที่ไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งสัญญาที่ตกลงกันไว้ได้ บริษัทจะแจ้งให้เจ้าหนี้ทราบล่วงหน้าเพื่อร่วมกันพิจารณาหาแนวทางแก้ไขปัญหา

<u>คู่แข่งทางการค้า</u>

บริษัทและบริษัทย่อยมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและดำเนินธุรกิจภายใต้กรอบกติกาของการแข่งขันที่เป็นธรรมรวมทั้งไม่แสวงหาข้อมูลที่เป็นความลับของคู่แข่งทางการค้าอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม และไม่กระทำการใดๆ ที่เป็นการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญาของผู้อื่น หรือคู่แข่งทางการค้า

<u>สังคมส่วนรวม</u>

บริษัทและบริษัทย่อยในฐานะเป็นบริษัทไทย ที่เติบโตและให้บริการคนไทยมายาวนาน จึงตระหนักและมีจิตสำนึกในการตอบแทนและช่วยเหลือสังคม พร้อมสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของท้องถิ่น ที่บริษัทดำเนินธุรกิจ

บริษัทและบริษัทย่อย มีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม พร้อมส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ รายละเอียดการดำเนินนโยบายเพื่อแสดงความรับผิดชอบต่อสังคมส่วนรวมปี 2564 ปรากฏใน“รายงานการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

พนักงาน

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

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัทและบริษัทย่อยจึงได้มุ่งพัฒนา เสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน และความเป็นส่วนตัวของพนักงาน โดยไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย สำหรับการว่าจ้าง การแต่งตั้งโยกย้ายพนักงาน และผลตอบแทนจะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีรายละเอียดดังนี้

นโยบายการจ้างงาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สรรหาและคัดเลือกพนักงานโดยคำนึงถึงอัตรากำลังคนให้เหมาะสมกับขนาดและโครงสร้างองค์กร รวมทั้งได้พัฒนากระบวนการสรรหาคัดเลือกบุคลากรที่มีคุณสมบัติ ความรู้ ความสามารถ และศักยภาพที่เหมาะสมกับตำแหน่งงานและสอดคล้องกับค่านิยมของบริษัท ตลอดจนวัตถุประสงค์ แผนการพัฒนาและสืบทอดงาน โดยปฏิบัติและให้โอกาสที่เท่าเทียมกันกับบุคคลทุก เชื้อชาติ สีผิว ศาสนา เพศ สัญชาติ อายุ ความทุพพลภาพ หรือกลุ่มคนผู้ด้อยโอกาสอื่นๆ

- กระบวนการสรรหาและคัดเลือกพนักงานจะต้องมีความเสมอภาค และเป็นธรรม มีกระบวนการทดสอบข้อเขียน การสัมภาษณ์ โดยคณะกรรมการผู้มีประสบการณ์ความรู้ ความสามารถ อย่างโปร่งใส

- ให้ความสำคัญกับการดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัวเดียวกัน พนักงานจะได้รับการดูแลเรื่องค่าตอบแทน สิทธิประโยชน์ และสวัสดิการอย่างเหมาะสม ภายใต้บรรยากาศการทำงานที่อบอุ่น แบ่งปันประสบการณ์

- การช่วยเหลือเกื้อกูลกันระหว่างรุ่นพี่ รุ่นน้อง ส่งเสริมระบบพี่เลี้ยงสอนงาน เพื่อให้พนักงานมีความสุขในการทำงาน

การบริหารสวัสดิการ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีสวัสดิการและสิทธิประโยชน์แก่พนักงาน โดยมีนโยบายการจัดสวัสดิการให้ตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์แก่พนักงานมากที่สุด โดยสวัสดิการที่สำคัญ ได้แก่

- การตรวจสุขภาพประจำปี
- ประกันชีวิตกลุ่ม
- ประกันสุขภาพกลุ่ม
- เงินช่วยเหลือกรณีพนักงานคลอดบุตร
- เงินช่วยเหลือสำหรับพนักงานที่รักษาตัวด้วยโรคกลุ่มร้ายแรงดังต่อไปนี้ โรคมะเร็ง โรคหัวใจ โรคหลอดเลือดสมอง โรคไตวาย และโรคปอด
- กองทุนสำรองเลี้ยงชีพซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ช่วยสมทบเพิ่มตามอายุการเป็นสมาชิกกองทุนสูงสุด ร้อยละ 10
- สหกรณ์ออมทรัพย์ไทยแอร์เอเชีย
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีกรณีพนักงานสมรส
- ตั๋วเครื่องบินเดินทางฟรีจำนวน 8 แต้มต่อปี
- ตั๋วเครื่องบินส่วนลดร้อยละ 90 จำนวนไม่จำกัด ต่อปี

- เงินช่วยเหลือกรณีบุคคลใกล้ชิดในครอบครัวเสียชีวิต ได้แก่ บิดามารดา คู่สมรส และบุตร
- เงินช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานกรณีพนักงานเสียชีวิต
- ชุดเครื่องแบบ สำหรับพนักงาน

การบริหารค่าจ้าง และผลตอบแทน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินนโยบายการบริหารค่าตอบแทนที่ยึดหลักเป็นธรรม เหมาะสม สอดคล้องตามความรู้ความสามารถ ตำแหน่งงาน และประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยมีการสำรวจค่าตอบแทนกับตลาดแรงงานภายนอกและบริษัทชั้นนำ เพื่อปรับปรุงให้เหมาะสม สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมเดียวกันและเพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถใหม่ๆ เข้ามาร่วมงาน

กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดโอกาสให้พนักงานได้แสดงความคิดเห็นในการทำกิจกรรมและมีส่วนร่วมในการสร้างสรรค์กิจกรรมภายในของพนักงาน หลากหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างพนักงานกับพนักงาน พนักงานกับองค์กร ตลอดไปจนถึงพนักงานกับชุมชน ก่อให้เกิดความสามัคคีในหมู่คณะและนำไปสู่ความสุขในการทำงานร่วมกันในองค์กร ได้แก่

- กิจกรรมเพื่อสังคม อาทิเช่น กิจกรรม Allstars Do Good สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญ และประโยชน์ของการบริจาคโลหิตที่มีต่อสังคม ทางบริษัทจึงมีนโยบายจัดกิจกรรมการบริจาคโลหิตทุก 3 เดือน ร่วมกับสภากาชาดไทย เพื่อเปิดโอกาสให้พนักงานภายในองค์กรสามารถบริจาคโลหิตได้อย่างสะดวกสบาย และเพื่อเป็นกุศโลบายเพื่อให้พนักงานทุกคนดูแลรักษาสุขภาพของตนเอง ทางบริษัทได้ริเริ่มกิจกรรมการบริจาคโลหิตดังกล่าวมาตั้งแต่เดือนสิงหาคมปี 2561 แต่เนื่องด้วยในปี 2564 เพื่อลดความเสี่ยงของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทจึงเปลี่ยนนโยบายเป็นการประชาสัมพันธ์เพื่อให้พนักงานเดินทางไปบริจาคโลหิตตามสถานที่ที่สภากาชาดไทยเปิดให้บริการ นอกจากนี้พนักงานแอร์เอเชียยังเข้าร่วมเป็นอาสาสมัครตามจุดให้บริการฉีดวัคซีนป้องกันโควิด-19 ณ รอยัล พารากอน ฮอลล์ ศูนย์ฉีดวัคซีนสถานีกลางบางซื่อ และศูนย์ฉีดวัคซีนสนามบินดอนเมือง
- กิจกรรมครบรอบวันก่อตั้งบริษัท ผู้บริหารและพนักงานร่วมทำบุญครบรอบวันเกิดตามพิธีกรรมของแต่ละศาสนา และจัดเลี้ยงอาหารกลางวันให้แก่พนักงานทั่วประเทศ
- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพกายของพนักงาน พนักงานได้มีการรวมกลุ่มตามความสนใจในการออกกำลังกายโดยมี บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้สนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มพนักงานวิ่งเพื่อสุขภาพ กลุ่มโยคะ กลุ่มแบดมินตัน กลุ่มฟุตบอล กลุ่มบาสเกตบอล กลุ่มจักรยาน และกลุ่มกอล์ฟ เป็นต้น และเพื่อให้เป็นไปตามปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน COVID-19 ทางบริษัทได้เน้นการออกกำลังกายในสนามโล่งแจ้งเช่น การวิ่ง ปั่นจักรยาน กระโดดเชือก เต้นแอโรบิก เป็นต้น
- กิจกรรมเพื่อส่งเสริมสุขภาพจิตของพนักงาน ทาง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เล็งเห็นถึงความสำคัญของสุขภาวะทางจิตใจของพนักงาน จึงได้มีสนับสนุนให้พนักงานใช้บริการปรึกษาปัญหาสุขภาพจิตที่ทางบริษัทริเริ่มให้ ภายใต้ชื่อ ‘Allstars Peer Support’ รวมไปถึงจัดกิจกรรมต่างๆ Allstars First คือ การบริจาคที่จัดขึ้นโดยพนักงานเพื่อพนักงานโครงการนี้เริ่มนำร่องในเดือนสิงหาคม 2564 เพื่อช่วยเหลือแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในครอบครัวของพนักงาน ทีมงาน Allstars First ได้ช่วยเหลือครอบครัวของพนักงานไปแล้วกว่า 51 ครอบครัว โดยความร่วมมือจากพนักงานทุกระดับสายงาน ที่ทำการเชื่อมต่อและให้บริจาคเข้ามา

- กิจกรรมพนักงานสัมพันธ์ทางช่องทางออนไลน์ ในช่วงที่พนักงานบางหน่วยงานจำเป็นปฏิบัติงานจากบ้านเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทมีการจัดกิจกรรมผ่านทางช่องทางออนไลน์จำนวนหลายกิจกรรมด้วยกัน เช่น CEO Town Hall Live on Workplace เพื่อแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับบริษัทให้พนักงานได้รับทราบ กิจกรรมสอนภาษาที่สาม Learn Thai with Funthai เพื่อเพิ่มพูนความรู้ทางด้านภาษา Finwell tips เพื่อสร้างเสริมทักษะทางการเงิน กิจกรรมโยคะผ่านทาง Zoom Meeting และ Google Meet เป็นต้น

- กิจกรรมงานขอบคุณพนักงานประจำปี 2564 เป็นโอกาสที่ดีที่ผู้บริหารและพนักงานได้พบปะสังสรรค์พูดคุยกันในแต่ละฝ่าย และเพื่อแสดงความขอบคุณต่อพนักงานที่ปฏิบัติงานเพื่อแอร์เอเชียอย่างพากเพียรมาตลอดทั้งปีและเพื่อลดความเสี่ยงในการแพร่เชื้อไวรัส COVID-19 ทางบริษัทฯได้จัดให้มีการรับประทานอาหารกลางวันแบบเว้นระยะห่างทางสังคมให้กับพนักงานโดยอุดหนุนร้านค้าของพนักงานที่บริษัทได้สนับสนุนเงินให้พนักงานนำสินค้าประเภทอาหาร เครื่องดื่มของพนักงานหรือครอบครัวพนักงานมาให้บริการในงาน

- แอร์เอเชียมีโครงการ 2nd Job Opportunity เพื่อพัฒนาความสามารถและทักษะของพนักงานจากสิ่งที่พนักงานทำได้ดีหรือที่ถนัด เพื่อเพิ่มโอกาสให้พนักงานมีช่องทางเพิ่มรายได้เสริม โดยไม่กระทบกับงานประจำและไม่ขัดแย้งผลประโยชน์บริษัทปัจจุบันมีมากกว่า 17 บริษัทที่เข้ามาร่วมในโครงการ

การพัฒนาบุคลากร

ด้วยเจตนารมณ์ที่ต้องการสร้างบุคลากรให้มีความรู้ ความสามารถ และมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีนโยบายในการพัฒนาบุคลากรให้มีศักยภาพและเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับ การแข่งขันซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนและสร้างความแข็งแกร่งให้กับองค์กรอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายเพื่อผลักดันและให้โอกาสในการพัฒนาตนเองและใช้ศักยภาพที่มีให้เกิดประโยชน์สูงสุดพร้อมทั้งสร้างบรรยากาศของการทำงานเชิงรุกเน้นฝึกฝนทักษะพัฒนาความรู้ความสามารถของตนเอง เพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงและความท้าทายที่เกิดขึ้นในการแข่งขันทางธุรกิจซึ่งมีมากขึ้น

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตระหนักว่าการสูญเสียบุคลากรหลักใดๆ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบริษัท ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามสร้างแรงจูงใจและรักษาพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านการให้สิ่งจูงใจบนพื้นฐานของผลการปฏิบัติงาน และยกระดับทักษะและความสามารถของพนักงานด้วยการให้การฝึกอบรม โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้พนักงานเข้าร่วมการประชุมและเข้ารับการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้พนักงานได้รับและยกระดับทักษะและความสามารถที่เกี่ยวข้อง (ทั้งในด้านการปฏิบัติงานและการพัฒนา) โดยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของธุรกิจ การฝึกอบรมขณะปฏิบัติงานเป็นแนวทางสำคัญอีกประการหนึ่งในการถ่ายโอนความรู้จากผู้เชี่ยวชาญไปยังพนักงานใหม่หรือพนักงานระดับปฏิบัติงาน การลงทุนในทรัพยากรมนุษย์ช่วยเพิ่มความสามารถของพนักงานที่มีอยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ กิจกรรมด้านการพัฒนาเหล่านี้ยังช่วยเตรียมความพร้อมให้แก่พนักงานฝ่ายบริหารระดับต้นและระดับกลาง เพื่อเตรียมความพร้อมในการรับผิดชอบงานของผู้บริหารระดับสูงอย่างต่อเนื่อง

ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการจัดการฝึกอบรมตามความจำเป็นของแต่ละส่วนงาน ดังรายการต่อไปนี้

หลักสูตรสำหรับวิศวกร

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

หลักสูตรสำหรับลูกเรือ

- Safety Emergency Procedures
- First Aid and In-flight Medical Events
- Safety Management System
- Crew Resource Management
- Dangerous Goods Regulations
- Aviation Security

หลักสูตรสำหรับนักบิน

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานต้อนรับภาคพื้น

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

หลักสูตรสำหรับพนักงานกองลานจอด

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

หลักสูตรสำหรับตำแหน่งงานอื่นๆ

Soft skills training

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

ความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ในปี 2564 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด รวมทั้งได้ดำเนินงานด้านความปลอดภัย ภายใต้ระบบการจัดการด้านความปลอดภัย (Safety Management System) ซึ่งมีฝ่ายความปลอดภัย คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของนักบิน คณะอนุกรรมการความปลอดภัยของลูกเรือ และคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ทำหน้าที่ประสานงานโครงการต่างๆ ซึ่งรายงานตรงต่อประธานเจ้าหน้าที่บริหาร เพื่อเน้นให้องค์กรมีการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยอย่างยั่งยืน

ในปีที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการสนับสนุนและส่งเสริมการดำเนินงานด้านความปลอดภัย ในรูปแบบต่างๆ อาทิ

- การจัดทำกิจกรรมส่งเสริมด้านความปลอดภัย ที่มุ่งเน้นการปลูกฝังวัฒนธรรมความปลอดภัยทั่วทั้งองค์กร (AirAsia Safety Culture) โดยกำหนดให้ความปลอดภัยเป็นหนึ่งในค่านิยมขององค์กร หรือที่เราเรียกว่า Allstars Values โดยใช้ชื่อว่า Safety Always และให้คำอธิบายค่านิยมข้อนี้ว่า “ความปลอดภัยเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของทุกคน”

- กิจกรรมการสร้างพฤติกรรมความปลอดภัยในการทำงาน (Behaviors Based Safety-BBS) โดยการจูงใจในเชิงบวก (Positive Approach) โดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับวิชาชีพร่วมกับหัวหน้างาน ทำการสังเกตพฤติกรรมการทำงานของพนักงาน เมื่อพบพฤติกรรมที่ปลอดภัยพนักงานจะได้รับการชมเชย และหากพบความเสี่ยงจะมีการแจ้งให้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าว พร้อมทั้งติดตามผลการปรับปรุงแก้ไขพฤติกรรมเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง จนกลายเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัย “Safety Culture” ที่ยั่งยืน โดยเป้าหมายของพฤติกรรมความปลอดภัยต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 99 และผลของคะแนนพฤติกรรมความปลอดภัยในปี 2564 อยู่ที่ร้อยละ 99.33 ซึ่งบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้

- กิจกรรมการรายงานอันตราย (Hazard Report) ซึ่งเน้นการมีส่วนร่วมของพนักงานในการค้นหาอันตราย หรือสภาพแวดล้อมในการทำงานที่ไม่ปลอดภัย และดำเนินการปรับปรุงแก้ไขอันตรายที่ได้รับรายงานจากพนักงาน เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุเชิงรุก โดยผ่านช่องทางการรายงานหลากหลายช่องทาง อาทิ เช่น ระบบการรายงานด้านความปลอดภัย ที่เรียกว่า REDEYE ซึ่งพนักงานสามารถรายงานได้ทั้งในคอมพิวเตอร์ หรือ Application ในโทรศัพท์มือถือ

- กิจกรรมการฝึกทำนายอันตรายล่วงหน้า (Kiken Yoshi Training = KYT) มุ่งเน้นให้พนักงานแต่ละคนสามารถวิเคราะห์หรือคาดการณ์อันตรายที่แอบแฝงในการปฏิบัติงาน แล้วหาทางป้องกันอันตรายดังกล่าวได้อย่างถูกต้องเหมาะสม

- กิจกรรมจุลสารด้านความปลอดภัย (Safety Journal) โดยจะสื่อสารสาระ ความรู้ต่างๆ ด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง เพื่อสร้างความตระหนักและการมีส่วนร่วมของพนักงาน

- กิจกรรม Well Done Awards เพื่อมอบใบประกาศนียบัตรด้านความปลอดภัยให้กับพนักงานที่พบและรายงานสิ่งผิดปกติหรืออันตรายจากการปฏิบัติงาน

- การจัดทำและและทบทวนคู่มือรับมือสถานการณ์ฉุกเฉิน เพื่อให้การรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินของบริษัทเป็นไปอย่างถูกต้อง รวดเร็ว เหมาะสม และทันสมัย เป็นไปตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนคู่มือระบบการบริหารงานความปลอดภัย เพื่อให้การดำเนินการและการบริหารจัดการด้านความปลอดภัย เป็นไปอย่างถูกต้อง เหมาะสม และทันสมัย ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)

- การจัดทำและทบทวนแผนรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินสำหรับแต่ละสถานี ทั้งสถานีภายในประเทศและสถานีต่างประเทศ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการรับมือสถานการณ์ฉุกเฉินให้เกิดความเหมาะสมกับแต่ละสถานี

- การประชุมคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน เพื่อทบทวนผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัย เดือนละ 1 ครั้ง

- การฝึกอบรมหลักสูตร Crew Resource Management (CRM) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี

- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Emergency Procedure (SEP) สำหรับนักบินและลูกเรือ เป็นประจำทุกปี

- การฝึกอบรมหลักสูตร Emergency Response Plan (ERP) สำหรับพนักงานทุกคน

- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Management System (SMS) สำหรับพนักงานทุกคน

- การฝึกอบรมหลักสูตรอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (OHS) สำหรับพนักงานทุกคนและผู้รับเหมาที่เข้ามาปฏิบัติงานให้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- การฝึกอบรมหลักสูตร Human Factors (HF) สำหรับพนักงานทุกคน

- การฝึกอบรมหลักสูตร Dangerous Goods Regulations (DGR) สำหรับพนักงานทุกคน

- การฝึกอบรมหลักสูตร Safety Risk Management and Management of Change สำหรับผู้รับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

- การฝึกอบรมหลักสูตรการปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First aid) สำหรับพนักงานทุกคน

- การตรวจวัดสภาพแวดล้อมในการทำงาน อาทิการตรวจวัดระดับเสียงสะสม (Noise dose monitoring) ที่พนักงานได้รับและการตรวจวัดระดับแสงสว่างในพื้นที่ปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการเฝ้าระวังสภาพแวดล้อมในการทำงานที่อาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพของพนักงาน

ทั้งนี้ จากการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเชิงรุกเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ดังกล่าวข้างต้น ส่งผลให้สถิติการเกิดอุบัติเหตุ-อุบัติการณ์ภาคพื้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประจำปี 2564 อยู่ที่ 4.17 ต่อ 10,000 เที่ยวบินขาออก ซึ่งลดลงจากปี 2563 ร้อยละ 13.05 ถึงแม้ว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบจากการระบาดของ COVID-19 แต่การดำเนินการต่างๆ ด้านความปลอดภัย ยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องเพราะบริษัทถือว่าความปลอดภัยคือหัวใจหลักในการดำเนินธุรกิจ

นโยบายด้านสิทธิมนุษยชน

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

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการศึกษาและติดตามการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมของกฎเกณฑ์และกฎหมายใดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิมนุษยชนอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมนโยบายด้านสิทธิมนุษยชนของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

นอกจากนี้ยังมีการให้ความรู้ความเข้าใจในเรื่องสิทธิมนุษยชนแก่กรรมการ ผู้บริหาร ตลอดจนพนักงานทั้งด้านนโยบายและด้านปฏิบัติการ รวมทั้งให้พนักงานและผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายให้ความร่วมมือตรวจสอบและรายงานหากมีการพบเห็นการกระทำที่เป็นการละเมิดสิทธิมนุษยชนได้ผ่านกระบวนการร้องเรียนของบริษัท (Whistle Blower) โดยในปี 2564 ที่ผ่านมาบริษัทไม่ได้รับการร้องเรียนเรื่องการละเมิดสิทธิมนุษยชนแต่อย่างใด

<u>การปฏิบัติต่อพนักงาน</u>

- ดำเนินการสรรหาบุคคลากรด้วยความเป็นธรรมและเสมอภาค เปิดโอกาสให้ทุกคนมีสิทธิเท่าเทียมกันในการสมัครและสอบเป็นพนักงานภายใต้กรอบของกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง โดยไม่มีการแบ่งแยกในเรื่องเพศ รวมถึงผู้มีความบกพร่องทางร่างกายที่พิจารณาแล้วเห็นว่าสามารถทำงานได้

- ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความยุติธรรมและซื่อสัตย์ โดยพนักงานทั้งหมดถูกตกลงจ้างงานภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขการจ้างงานที่สอดคล้องกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับ หรือธรรมเนียมปฏิบัติ ไม่มีการจ้างแรงงานเด็กที่ผิดกฎหมาย แรงงานที่ถูกบังคับ หรือการใช้แรงงานเกินมาตรฐานการจ้างงาน

- ปราศจากการล่วงละเมิดสิทธิในทุกประเภท และไม่ยินยอมให้มีการเลือกปฏิบัติ และจะดำเนินการเพื่อรับรองโอกาสที่เท่าเทียมกันสำหรับพนักงานทุกคน

- มีนโยบายดำเนินงานเพื่อรับประกันว่าพนักงานจะมีสิทธิในด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลตลอดจนมีสิทธิที่จะมีสถานที่ทำงาน ที่สะอาด ปลอดภัย และถูกสุขลักษณะ

- ไม่ใช้หรือยอมรับการลงโทษทางร่างกาย การบังคับข่มเหงทางร่างกายและจิตใจ หรือการละเมิดทางวาจา

<u>การปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียอื่น</u>

เคารพในสิทธิทางกฎหมาย วัฒนธรรม และธรรมเนียมปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายทั้ง ลูกค้า คู่ค้า ผู้รับจ้าง รวมทั้งชุมชนที่อยู่รอบสถานประกอบการ และปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียดังกล่าวอย่างเท่าเทียม รวมทั้งสนับสนุนให้ผู้มีส่วนได้เสียปฏิบัติตามหลักสิทธิมนุษยชนตามมาตรฐานสากล

นโยบายและแนวปฏิบัติด้านทรัพย์สินทางปัญญา

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

การสื่อสารกับผู้มีส่วนได้เสียและการแจ้งเบาะแสการกระทำผิด

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

ทั้งนี้ บริษัทได้เปิดเผยนโยบายการแจ้งเบาะแสการกระทำผิดไว้บนเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com ภายใต้หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” หัวข้อย่อย และ “ช่องทางการร้องเรียน” 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 โดยบริษัทจะเผยแพร่ข้อมูลผ่านทาง ตลาดหลักทรัพย์ฯ และผ่านทางเว็บไซต์ของบริษัทที่ www.aavplc.com

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

นอกจากนี้คณะกรรมการได้แต่งตั้งกรรมการตรวจสอบเพื่อทำหน้าที่ในการสอบทานรายงานทางการเงิน ให้มีความถูกต้อง ครบถ้วนและเชื่อถือได้ รวมถึงการเปิดเผยข้อมูลให้ถูกต้อง ชัดเจน โปร่งใส และทันเวลา ตามข้อกำหนดของการเป็นบริษัทจดทะเบียน สอบทานระบบควบคุมภายในเพื่อให้มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ รวมถึงการพิจารณาปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบของบริษัท นอกจากนี้คณะกรรมการก็ยังมีการสอบทานพิจารณารายการเกี่ยวโยงหรือรายการที่มีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ ถึงความเหมาะสมและสมเหตุสมผล ก่อนที่จะนำเสนอให้กับทางคณะกรรมบริษัท พิจารณาอนุมัติต่อไป

ทั้งนี้ บริษัทมีนโยบายเปิดเผยสารสนเทศที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์และข้อบังคับของบริษัท
2. เปิดเผยข้อมูลทางการเงินและมิใช่ข้อมูลทางการเงินอย่างถูกต้อง ครบถ้วน ตรงเวลา
3. จัดทำรายงานความรับผิดชอบของคณะกรรมการต่อรายงานทางการเงินและแสดงไว้คู่กับรายงานผู้สอบบัญชีในรายงานประจำปี
4. เปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับกรรมการแต่ละท่าน ตลอดจนบทบาทและหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย รวมถึงค่าตอบแทนของกรรมการและผู้บริหารระดับสูง

5. เปิดเผยเกี่ยวกับจำนวนครั้งที่กรรมการ และ/หรือ กรรมการชุดย่อยแต่ละท่านเข้าร่วมประชุมโดยเปรียบเทียบจำนวนครั้งของการประชุมคณะกรรมการ และ/หรือ คณะกรรมการชุดย่อยในแต่ละปี
6. กำหนดให้กรรมการและผู้บริหารต้องรายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง
7. คณะกรรมการบริษัทได้กำหนดนโยบายให้กรรมการและผู้บริหารแจ้งต่อเลขานุการบริษัทซึ่งเป็นผู้ที่คณะกรรมการมอบหมายเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทและให้เปิดเผยสรุปรายงานการ ซื้อ-ขายหลักทรัพย์/การถือครองหลักทรัพย์ของบริษัทให้ที่ประชุมคณะกรรมการทราบเป็นรายไตรมาส

ในส่วนของงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์นั้น บริษัทได้จัดตั้งหน่วยงานด้านนักลงทุนสัมพันธ์เพื่อเป็นตัวแทนในการสื่อสารประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์และจัดการกับสาระสำคัญของข้อมูลของบริษัทให้แก่ผู้ที่ต้องการ เช่น ผู้ถือหุ้น นักวิเคราะห์ ผู้ลงทุนทั่วไป และผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยจัดให้มีช่องทางเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อ ดังนี้

โทรศัพท์ 02 562 5700
โทรสาร 02 562 5705
Email: taa_investorrelations@airasia.com
Website: www.aavplc.com

โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการนำเสนอผลการดำเนินงานให้แก่ นักวิเคราะห์ นักลงทุน และพนักงาน เป็นระยะๆ อย่างสม่ำเสมอในรูปของ ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน การพบนักลงทุน การประชุมทางโทรศัพท์ การเข้าร่วม Conference ซึ่งจัดโดยสถาบันต่างๆ รวมทั้ง การร่วมกิจกรรมพบนักลงทุนรายย่อยกับตลาดหลักทรัพย์ฯ การแถลงข่าวต่อ สื่อมวลชนและทำจดหมายข่าวที่นำเสนอถึงฐานะการเงินของบริษัทและบริษัทย่อย และผู้เกี่ยวข้องสามารถทำการนัดหมาย ผ่านระบบ IR Booking เพื่อเข้าร่วมประชุมกับผู้บริหาร หรือนักลงทุนสัมพันธ์ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น รวมทั้งสอบถามข้อมูลความคืบหน้าการดำเนินกิจการได้ตลอดเวลา

สรุปกิจกรรมหลักปี 2563 -2564 ดังนี้

กิจกรรม	ปี 2563 (จำนวนครั้ง)	ปี 2564 (จำนวนครั้ง)
การพบนักลงทุนต่างประเทศ	4[1]	3
การพบนักลงทุนในประเทศ	2[1]	2
ประชุมสรุปผลการดำเนินงาน / ประชุมสามัญผู้ถือหุ้น	5	5
การพบผู้บริหารบริษัท / การประชุมทางโทรศัพท์	66	79
ส่งจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ / โทรศัพท์	4-5 ครั้งต่อวัน	4-5 ครั้งต่อวัน
เยี่ยมชมกิจการ กิจกรรมตลาดหลักทรัพย์ฯ และหน่วยงานอื่นๆ	2	1

หมายเหตุ: [1] กิจกรรมดังกล่าวจัดในรูปแบบประชุมเสมือนจริง

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

หมวดที่ 5 ความรับผิดชอบของคณะกรรมการ

ภาวะผู้นำและวิสัยทัศน์

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

ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทจะทบทวนและกำหนดวิสัยทัศน์และภารกิจของบริษัททุกๆ 5 ปี เพื่อปรับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับการดำเนินธุรกิจที่อาจเปลี่ยนแปลงในอนาคต

โครงสร้างคณะกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน และเป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน โดยกรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน และประกาศตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรรมการแต่ละท่านเป็นผู้ที่มีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่หลากหลายในสาขาวิชาชีพต่างๆ รวมทั้งมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน และมีจำนวนเพียงพอที่จะกำกับดูแลธุรกิจของบริษัท โดยอย่างน้อย 1 คนเป็นผู้มีประสบการณ์ด้านธุรกิจสายการบินและอย่างน้อย 1 คนมีประสบการณ์ด้านบัญชีและการเงิน

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

คุณสมบัติของกรรมการบริษัท

1. กรรมการต้องเข้าใจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรรมการและลักษณะการดำเนินธุรกิจของบริษัท ตลอดจนกรรมการต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถ มีความซื่อสัตย์สุจริต มีจริยธรรมในการดำเนินธุรกิจ และมีเวลาเพียงพอ ที่จะอุทิศความรู้ ความสามารถและปฏิบัติหน้าที่ให้แก่บริษัทได้

2. กรรมการต้องมีคุณสมบัติและไม่มีลักษณะต้องห้ามตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัดและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งต้องไม่มีลักษณะที่แสดงถึงการขาดความเหมาะสมที่จะได้รับความไว้วางใจให้บริหารจัดการกิจการที่มีมหาชนเป็นผู้ถือหุ้นตามที่สำนักงาน ก.ล.ต. กำหนด

3. กรรมการไม่สามารถประกอบกิจการเข้าเป็นหุ้นส่วน หรือเข้าเป็นกรรมการในนิติบุคคลอื่น ที่มีสภาพอย่างเดียวกันและเป็นการแข่งขันกับกิจการของบริษัทไม่ว่าจะทำเพื่อประโยชน์ของตนเหรือประโยชน์ของบุคคลอื่นเว้นแต่จะแจ้งให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นทราบก่อนที่จะมีมติแต่งตั้ง

4. กรรมการไม่ควรดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท ในกรณีที่กรรมการคนใดคนหนึ่งมีตำแหน่งเป็นกรรมการในบริษัทจดทะเบียนอื่นๆ เกินกว่า 5 บริษัท คณะกรรมการบริษัทจะพิจารณาถึงประสิทธิภาพในการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการท่านดังกล่าว และสำหรับกรณีประธานเจ้าหน้าที่บริหารจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่นจะมีการเสนอเรื่องการดำรงตำแหน่งในบริษัทอื่นเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทพิจารณาให้ความเห็นชอบ

5. กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

คุณสมบัติของกรรมการอิสระ

กรรมการอิสระต้องมีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยและสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์กำหนด และต้องสามารถดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นทุกรายได้เท่าเทียมกัน และไม่ให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ นอกจากนั้นยังต้องสามารถเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการบริษัทโดยให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ถือหุ้นไม่เกินร้อยละหนึ่งของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ทั้งนี้ ให้นับรวมการถือหุ้นของ ผู้ที่เกี่ยวข้องของกรรมการอิสระรายนั้นๆ ด้วย

2. ไม่เป็นหรือเคยเป็นกรรมการที่มีส่วนร่วมบริหารงาน ลูกจ้าง พนักงาน ที่ปรึกษาที่ได้เงินเดือนประจำ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม บริษัทย่อยลำดับเดียวกัน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือของผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี ทั้งนี้ ลักษณะต้องห้ามดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่กรรมการอิสระเคยเป็นข้าราชการ หรือที่ปรึกษาของส่วนราชการซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

4. ไม่มีหรือเคยมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในลักษณะที่อาจเป็นการขัดขวางการใช้วิจารณญาณอย่างอิสระของตน รวมทั้งไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย หรือผู้มีอำนาจควบคุมของผู้ที่มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี (ความสัมพันธ์ทางธุรกิจและการคำนวณภาระหนี้ให้มีความหมายเช่นเดียวกันกับนิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน ว่าด้วยการขออนุญาตและการอนุญาตให้เสนอขายหุ้นที่ออกใหม่)

5. ไม่เป็นหรือเคยเป็นผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และไม่เป็นผู้ถือหุ้นที่มีนัย ผู้มีอำนาจควบคุม หรือหุ้นส่วนของสำนักงานสอบบัญชีซึ่งมีผู้สอบบัญชีของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทใหญ่ บริษัทย่อย บริษัทร่วม ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือ ผู้มีอำนาจควบคุมของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สังกัดอยู่ เว้นแต่จะได้พ้นจากการมีลักษณะดังกล่าวมาแล้วไม่น้อยกว่าสองปี

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

7. ไม่เป็นกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งขึ้นเพื่อเป็นตัวแทนของกรรมการของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นผู้ที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่

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

9. ไม่มีลักษณะอื่นใดที่ทำให้ไม่สามารถให้ความเห็นอย่างเป็นอิสระเกี่ยวกับการดำเนินงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

โดยคุณสมบัติของกรรมการอิสระเป็นไปตามและเทียบเท่านิยามที่กำหนดไว้ในประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน

การแต่งตั้งและวาระการดำรงตำแหน่งของกรรมการบริษัท

การแต่งตั้งกรรมการบริษัทให้เป็นไปตามข้อบังคับบริษัทและข้อกำหนดของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จะต้องมีความโปร่งใสและชัดเจน ในการสรรหากรรมการให้ดำเนินการผ่านกระบวนการของคณะกรรมการสรรหา และการพิจารณาจะต้องมีประวัติและรายละเอียดของบุคคลนั้นๆ ที่เพียงพอเพื่อประโยชน์ในการตัดสินใจของคณะกรรมการและ ผู้ถือหุ้น ซึ่งรายละเอียดนโยบายการแต่งตั้งและสรรหากรรมการสามารถดูได้ในหัวข้อ “คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

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

กรรมการซึ่งพ้นจากตำแหน่ง อาจได้รับเลือกให้กลับเข้ามารับตำแหน่งอีกได้ โดยกรรมการคนที่อยู่ในตำแหน่งนานที่สุดนั้นเป็นผู้ออกจากตำแหน่ง

บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบของกรรมการ

คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีหน้าที่กำกับดูแลกิจการและภารกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ให้เป็นไปตามที่ผู้ถือหุ้นอนุมัติและตามกฎหมายที่ใช้บังคับกับ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ มติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติคณะกรรมการ ทั้งนี้ คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะต้องใช้วิจารณญาณและความรอบคอบในการตัดสินใจทางธุรกิจ และปฏิบัติหน้าที่ด้วยความรับผิดชอบ ระมัดระวัง และความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อรักษาผลประโยชน์สูงสุดของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

นอกจากนี้คณะกรรมการบริษัทต้องให้ความสำคัญกับการดำเนินธุรกิจด้วยความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ไม่ละเมิดสิทธิของผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนให้บริษัทและบริษัทย่อยมีการดำเนินงานในการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันในทุกรูปแบบเพื่อความก้าวหน้าและการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

โดยคณะกรรมการบริษัททำหน้าที่พิจารณาให้ความเห็นชอบในเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับการบริหารของบริษัท อาทิ นโยบาย วิสัยทัศน์ กลยุทธ์ เป้าหมาย ภารกิจ แผนธุรกิจ และงบประมาณของบริษัท ตลอดจนกำกับดูแล ให้คณะผู้บริหารบริหารงานให้เป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลภายใต้กรอบของกฎหมาย วัตถุประสงค์ ข้อบังคับ และมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น มติที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตระมัดระวัง ตามหลักการข้อพึงปฏิบัติที่ดี เพื่อเพิ่มมูลค่าสูงสุดให้แก่กิจการ และความมั่นคงสูงสุดให้แก่ผู้ถือหุ้น

การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหาร

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้แบ่งแยกบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบระหว่างคณะกรรมการบริษัทกับฝ่ายบริหารอย่างชัดเจน โดยกรรมการบริษัททำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลการดำเนินงานของฝ่ายบริหารในระดับนโยบาย ในขณะที่ฝ่ายบริหารทำหน้าที่บริหารจัดการงานในด้านต่างๆ ให้เป็นไปตามนโยบายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามตารางอำนาจอนุมัติของบริษัท (Authority Limit) ที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท ซึ่งได้มีการจัดทำเป็นลายลักษณ์อักษรและบันทึกเป็นมติคณะกรรมการในรายงานการประชุม ดังนั้นประธานกรรมการจะไม่เป็นบุคคลเดียวกันกับ ประธานกรรมการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และไม่เป็นกรรมการที่เป็นผู้บริหาร เพื่อให้เกิดการถ่วงดุลและการสอบทานการบริหารงาน

<u>โดยประธานกรรมการมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญดังนี้</u>

1) ประธานกรรมการมีส่วนสำคัญในการตัดสินใจเรื่องนโยบายของบริษัทอันเป็นผลจากการประชุมคณะกรรมการบริษัทที่ได้พิจารณาและกำหนดเป้าหมายทางธุรกิจร่วมกับฝ่ายบริหาร รวมไปถึงให้คำแนะนำในการดำเนินธุรกิจของฝ่ายบริหารผ่านทางประธานเจ้าหน้าที่บริหารอย่างสม่ำเสมอ โดยไม่ก้าวก่ายในงานประจำอันเป็นภาระความรับผิดชอบของฝ่ายบริหาร และรับผิดชอบในฐานะผู้นำของคณะกรรมการบริษัทในการติดตามดูแลให้การปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทโดยรวม คณะอนุกรรมการชุดต่างๆ และกรรมการบริษัทแต่ละคน ให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามแผนงานที่กำหนดไว้

2) เป็นผู้นำการประชุมคณะกรรมการบริษัทให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย สนับสนุนให้กรรมการทุกคนได้มีส่วนร่วมในการประชุมและแสดงความเห็นอย่างเป็นอิสระ และเป็นผู้ลงคะแนนเสียงชี้ขาดในกรณีที่ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทมีการลงคะแนนเสียงและคะแนนเสียง 2 ฝ่ายเท่ากัน รวมทั้งสรุปมติที่ประชุมและสิ่งที่จะต้องดำเนินการต่อไปอย่างชัดเจน

3) เป็นผู้นำในการประชุมผู้ถือหุ้นให้เป็นไปตามระเบียบวาระ ข้อบังคับของบริษัท และกฎหมาย โดยจัดสรรเวลาให้เหมาะสม รวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้ถือหุ้นแสดงความคิดเห็นอย่างเท่าเทียมกัน และดูแลให้มีการตอบข้อซักถามของผู้ถือหุ้นอย่างเหมาะสมและโปร่งใส

4) สนับสนุนและเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามหลักบรรษัทภิบาลและจรรยาบรรณธุรกิจ

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

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้มีการแต่งตั้งเลขานุการบริษัท ให้มีขอบเขตและความรับผิดชอบดังต่อไปนี้

1) ให้คำแนะนำเบื้องต้นแก่กรรมการในข้อกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่างๆ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่คณะกรรมการต้องการทราบและติดตามให้มีการปฏิบัติตามอย่างถูกต้องสม่ำเสมอ รวมถึงการรายงานการเปลี่ยนแปลงในข้อกำหนดกฎหมายที่มีนัยสำคัญแก่คณะกรรมการ

2) จัดประชุมผู้ถือหุ้นและประชุมคณะกรรมการให้เป็นไปตามกฎหมาย ข้อบังคับของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และข้อพึงปฏิบัติต่างๆ

3) บันทึกรายงานการประชุมผู้ถือหุ้น และการประชุมของคณะกรรมการบริษัท รวมทั้งติดตามให้มีการปฏิบัติตามมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น และที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

4) จัดทำและเก็บรักษาทะเบียนกรรมการ รายงานประจำปีบริษัท หนังสือนัดประชุมผู้ถือหุ้น หนังสือนัดประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น รายงานการประชุมผู้ถือหุ้นและคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

5) เก็บรักษารายงานการมีส่วนได้ส่วนเสียที่รายงานโดยกรรมการหรือผู้บริหารและจัดส่งสำเนาให้แก่ประธานกรรมการและประธานกรรมการตรวจสอบภายใน 7 วันทำการ นับจากวันที่รับรายงาน

6) ดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลและรายงานสารสนเทศในส่วนที่รับผิดชอบต่อหน่วยงานที่กำกับบริษัท ตามระเบียบและข้อกำหนดของหน่วยงานทางการ

7) ดูแลกิจกรรมของคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และดำเนินการเรื่องอื่นๆ ตามที่กฎหมายกำหนด หรือตามที่ได้รับมอบหมายจากคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น หรือตามที่คณะกรรมการกำกับตลาดทุนประกาศกำหนด

คณะกรรมการชุดย่อย

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

นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทำหน้าที่ในการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมสำหรับกรรมการ โดยมีรายละเอียดปรากฏในหัวข้อ “คณะกรรมการ สรรหาและกำหนดค่าตอบแทน”

รายงานของคณะกรรมการ

คณะกรรมการตรวจสอบจะทำหน้าที่สอบทานรายงานทางการเงินและนำเสนอรายงานทางการเงินต่อคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ทุกไตรมาส โดยคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น เป็นผู้รับผิดชอบต่องบการเงินของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และสารสนเทศทางการเงินที่ปรากฏในรายงานประจำปี โดยการจัดทำงบการเงินดังกล่าวจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปในประเทศไทย และตรวจสอบโดยผู้สอบบัญชีรับอนุญาต และมีการเลือกใช้นโยบายบัญชีที่เหมาะสมและถือปฏิบัติอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างเพียงพอในหมายเหตุประกอบงบการเงิน

ในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบครั้งที่ 1/2565 เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2565 คณะกรรมการตรวจสอบซึ่งเป็นคณะกรรมการอิสระทั้ง 3 ท่าน ซึ่งประชุมโดยไม่มีฝ่ายจัดการเข้าร่วมประชุม ได้ประเมินระบบการควบคุมภายในโดยได้ซักถามจากหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายในแล้วได้สรุปว่าระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย มีความเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินธุรกิจของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และมีประสิทธิภาพเพียงพอที่จะลดความเสี่ยงทางธุรกิจ การปฏิบัติงานของหน่วยงานตรวจสอบภายในประจำปี 2564 ในการตรวจสอบหน่วยงานต่าง ๆ ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อยไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญของระบบการควบคุมภายในซึ่งจะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และผู้สอบบัญชีไม่ได้รายงานว่าพบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญ

การประชุมคณะกรรมการ

ข้อบังคับของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น กำหนดให้คณะกรรมการต้องมีการประชุมอย่างน้อย 3 เดือนต่อครั้ง และอาจมีการประชุมพิเศษเพิ่มเติมตามความจำเป็น และกำหนดให้มีกรรมการเข้าร่วมประชุมอย่างน้อยกึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดจึงจะครบองค์ประชุม โดยคณะกรรมการบริษัทจะกำหนดวันประชุมไว้ล่วงหน้าตลอดทั้งปีและแจ้งให้คณะกรรมการแต่ละท่านทราบ และมีการจัดส่งหนังสือเชิญประชุมให้แก่กรรมการเพื่อพิจารณาก่อนการประชุมล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 5 วันทำการก่อนวันประชุม เว้นแต่ในกรณีจำเป็นรีบด่วนเพื่อรักษาสิทธิหรือประโยชน์ของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ซึ่งในการประชุมทุกคราวจะมีการกำหนดวาระการประชุมที่ชัดเจน โดยประธานคณะกรรมการบริษัทหารือร่วมกันกับประธานเจ้าหน้าที่บริหารและเลขานุการบริษัท เป็นผู้ให้ความเห็นชอบวาระการประชุม ซึ่งกรรมการท่านอื่นสามารถเสนอวาระการประชุมหรือหัวข้ออื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาพิจารณาได้ รวมทั้งมีเอกสารประกอบการประชุมที่ครบถ้วนเพียงพอ โดยจัดส่งให้กับคณะกรรมการล่วงหน้า เพื่อให้คณะกรรมการได้มีเวลาศึกษาข้อมูลอย่างเพียงพอก่อนเข้าร่วมประชุม โดยในการประชุม คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น กรรมการทุกคนสามารถอภิปรายและแสดงความคิดเห็นได้อย่างเปิดเผย นอกจากนี้ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น จะมีการเชิญผู้บริหารระดับสูงเข้าร่วมประชุมคณะกรรมการเพื่อให้รายละเอียดเพิ่มเติมในฐานะที่เกี่ยวข้องโดยตรง

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น มีความมุ่งมั่นให้คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ได้รับข้อมูลที่เพียงพอ ครบถ้วน ต่อเนื่องและทันเวลาก่อนการประชุมทุกครั้ง ทั้งนี้ กรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น สามารถติดต่อเลขานุการบริษัทได้โดยตรงอย่างอิสระ เลขานุการบริษัทมีหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่คณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ

นอกจากนี้คณะกรรมการกำหนดให้กรรมการที่ไม่เป็นผู้บริหารมีการประชุมกันเองตามความเหมาะสม โดยไม่มีกรรมการที่เป็นผู้บริหารหรือฝ่ายบริหารเข้าร่วมการประชุม เพื่อเปิดโอกาสให้อภิปรายปัญหาต่างๆ ทั้งที่เกี่ยวกับธุรกิจของบริษัท เรื่องอื่นๆ ที่อยู่ในความสนใจ

ค่าตอบแทน

ในการประชุมคณะกรรมการ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2557 และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 3 มีนาคม 2557 ได้มีมติอนุมัติจัดตั้งคณะกรรมการกำหนดค่าตอบแทนซึ่งจะเป็นผู้พิจารณากลั่นกรองและเสนอค่าตอบแทนของกรรมการในแต่ละปีเพื่อให้คณะกรรมการบริษัทและ/หรือ ผู้ถือหุ้นพิจารณาอนุมัติต่อไป โดยการกำหนดค่าตอบแทนของกรรมการจะพิจารณาเปรียบเทียบกับการจ่ายค่าตอบแทนกรรมการของบริษัทชั้นนำในตลาดหลักทรัพย์ และบริษัทอื่นที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริษัท ตลอดจนประสบการณ์ ภาระหน้าที่ ขอบเขตบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ ความสำเร็จในการปฏิบัติงานที่เชื่อมโยงกับผลประกอบการ และปัจจัยแวดล้อมอื่นที่เกี่ยวข้อง โดยค่าตอบแทนดังกล่าวต้องอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเพียงพอที่จะจูงใจและรักษากรรมการที่มีคุณภาพไว้ ทั้งนี้ บริษัทได้มีการเปิดเผยข้อมูลดังกล่าว รวมทั้งค่าตอบแทนกรรมการเป็นรายบุคคลไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report) ของบริษัท ซึ่งสามารถดูรายละเอียดได้ในหัวข้อ “รายงานผลการดำเนินงานสำคัญด้านการกำกับดูแลกิจการ” หัวข้อย่อย “ค่าตอบแทนกรรมการ”

การพัฒนากรรมการและผู้บริหารของบมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

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

ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงกรรมการใหม่บริษัทได้กำหนดแนวปฏิบัติเกี่ยวกับการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่กรรมการบริษัท โดยมีเลขานุการบริษัทเป็นผู้ประสานงานในเรื่องต่างๆ ดังนี้

1) รวบรวมข้อมูลที่จำเป็นเกี่ยวกับกรรมการเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบดูแลให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ

2) จัดเตรียมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติหน้าที่ของกรรมการใหม่ เช่น ข้อบังคับบริษัท คู่มือกรรมการบริษัทจดทะเบียน สรุปผลการดำเนินงาน สรุปลักษณะและแนวทางการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

3) จัดให้มีการพบปะหารือกับประธานกรรมการ กรรมการ และผู้บริหารเพื่อรับทราบและสอบถามข้อมูลสำคัญที่เกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย

การประเมินผลการปฏิบัติงานของกรรมการ

บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยอย่างน้อย ปีละ 1 ครั้ง โดยแบ่งเป็นการประเมินผลการปฏิบัติงานของคณะกรรมการทั้งคณะและการประเมินผลการปฏิบัติงานของตนเอง เพื่อใช้เป็นกรอบในการตรวจสอบการปฏิบัติงานในหน้าที่ของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยต่างๆ และหาข้อสรุปเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของคณะกรรมการให้สอดคล้องกับแนวนโยบายที่กำหนดไว้ต่อไป

โดยการประเมินผลการปฏิบัติงานมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังต่อไปนี้

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

ทั้งนี้ ในปี 2564 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อยของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น สรุปได้ ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	96	97
คณะกรรมการตรวจสอบ	99	98
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	93	98

สำหรับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยและเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักนั้น ในปี 2564 ผลประเมินการปฏิบัติงานของคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการชุดย่อย สรุปได้ดังนี้

คณะกรรมการบริษัท/ คณะกรรมการชุดย่อย	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของคณะกรรมการทั้งคณะ (ร้อยละ)	ผลประเมินการปฏิบัติงาน ของตนเอง (ร้อยละ)
คณะกรรมการบริษัท	94	96
คณะกรรมการตรวจสอบ	100	99
คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน	85	99
คณะกรรมการกำกับดูแลกิจการและความยั่งยืน	100	100
คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง	100	100

ทั้งนี้ คณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนมีหน้าที่ทบทวนแบบประเมินผลให้มีความถูกต้อง ครบถ้วน เป็นไปตามการกำกับดูแลกิจการที่ดี และพิจารณาผลการประเมินตนเองของกรรมการในปีที่ผ่านมา เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ประกอบการพิจารณากลั่นกรองค่าตอบแทนของกรรมการให้มีความสมเหตุสมผล โดยมีเลขานุการบริษัทสรุปผลการประเมินและรายงานผลการประเมินต่อคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนเพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทพิจารณาดำเนินการปรับปรุงการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

การประเมินผลการปฏิบัติงานของประธานเจ้าหน้าที่บริหาร

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

คณะกรรมการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน ได้จัดให้มีการประเมินผลงานประจำปีของประธานเจ้าหน้าที่บริหารปีละ 1 ครั้ง โดยมีหัวข้อหลักในการประเมินครอบคลุม ดังนี้

หมวดที่ 1 ความคืบหน้าของแผนงาน โดยระบุเป้าหมายและสถานะของความสำเร็จของแต่ละเป้าหมาย

หมวดที่ 2 การวัดผลการปฏิบัติงาน

- ความเป็นผู้นำ
- การกำหนดกลยุทธ์
- การปฏิบัติตามกลยุทธ์
- การวางแผนและผลปฏิบัติทางการเงิน
- ความสัมพันธ์กับคณะกรรมการ

- ความสัมพันธ์กับภายนอก
- การบริหารงานและความสัมพันธ์กับบุคลากร
- การสืบทอดตำแหน่ง
- ความรู้ด้านผลิตภัณฑ์และบริการ
- คุณลักษณะส่วนตัว

หมวดที่ 3 การพัฒนาตนเอง

แผนการสืบทอดตำแหน่ง

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

คณะกรรมการมอบหมายให้คณะกรรมการสรรหาทำหน้าที่พิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และแผนการสืบทอดตำแหน่งหากตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารระดับสูงว่างลง รวมทั้งจัดให้มีการทบทวนแผนการสืบทอดตำแหน่งเป็นประจำทุกปี และให้ประธานเจ้าหน้าที่บริหารรายงานให้คณะกรรมการเพื่อทราบเป็นประจำถึงแผนการพัฒนาและสืบทอดตำแหน่งงาน

นโยบายการกำกับดูแลกิจการ

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

หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code)

สำหรับในปี 2564 คณะกรรมการบริษัทได้นำหลักปฏิบัติตามหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดีสำหรับบริษัทจดทะเบียน ปี 2560 (CG Code) ที่ออกโดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์มาปรับใช้ ซึ่งกรรมการทุกท่านรับทราบและเข้าใจถึงประโยชน์รวมทั้งให้ความสำคัญแก่หลักปฏิบัติดังกล่าว โดยได้พิจารณาและตระหนักถึงบทบาทหน้าที่ในฐานะผู้นำขององค์กร และมอบหมายให้ผู้รับผิดชอบแต่ละฝ่ายนำหลักปฏิบัติตาม CG Code ไปปรับใช้ในองค์กร เพื่อการสร้างคุณค่าให้แก่กิจการอย่างยั่งยืน รวมทั้งคณะกรรมการบริษัทยังจัดให้มีการทบทวนหลักปฏิบัติตาม CG Code เป็นประจำทุกปี เพื่อให้มั่นใจว่าได้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติดังกล่าวตามความเหมาะสมของธุรกิจของบริษัท โดยให้บันทึกไว้เป็นส่วนหนึ่งของมติกรรมการ

จรรยาบรรณธุรกิจ

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

การส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎระเบียบและจรรยาบรรณทางธุรกิจ

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

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

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

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

- หลักสูตรการป้องกันและปราบปรามการทุจริตคอรัปชัน และการให้/รับสินบน (Anti-Corruption & Bribery Policy) เพื่อพนักงานเข้าใจถึงปัญหาและผลกระทบจากการทุจริตคอรัปชัน การให้และการรับสินบน ตลอดจนเรียนรู้วิธีการป้องกันและการแจ้งเหตุหรือพฤติกรรมที่ส่อไปทางคอรัปชัน การให้/รับสินบนผ่านช่องทางต่างๆ ให้กับบริษัทอีกด้วย

บจ.ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามกฎระเบียบ และจรรยาบรรณทางธุรกิจ ของพนักงาน ผู้บริหาร และกรรมการ โดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ในการรายงานผลการประเมินดังกล่าว ต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี

นโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจอยู่บนพื้นฐานของความโปร่งใส สุจริต และเป็นธรรม โดยกำหนดให้โครงสร้างองค์กรมีการแบ่งแยกหน้าที่ความรับผิดชอบ 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 หรือแนะนำธุรกิจให้กับบริษัทโดยเฉพาะ หรือ เพื่อให้ได้มาหรือรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์อื่นใดที่ไม่เหมาะสมทางธุรกิจ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับ ขนบธรรมเนียม ประเพณีของท้องถิ่น หรือจารีตทางการค้า ให้กระทำได้

นโยบายภาพรวม

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

บทบาทหน้าที่และความรับผิดชอบ

1) คณะกรรมการบริษัท มีหน้าที่และรับผิดชอบในการกำหนดนโยบายและกำกับดูแลให้มีระบบที่สนับสนุนการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้มั่นใจว่าฝ่ายบริหารได้ตระหนักและให้ความสำคัญกับการต่อต้านทุจริตคอร์รัปชัน

2) คณะกรรมการตรวจสอบ มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการสอบทานระบบรายงานทางการเงิน ระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ความมั่นใจว่าระบบดังกล่าวมีความเสี่ยงที่จะทำให้เกิดโอกาสการทุจริตที่มีผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและการดำเนินการของบริษัทน้อยที่สุด และมีความเหมาะสมเพียงพอ มีความน่าเชื่อถือ และเป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนรับเรื่องแจ้งเบาะแสการทุจริตคอร์รัปชันที่คนในองค์กรมีส่วนเกี่ยวข้องและตรวจสอบข้อเท็จจริง รวมถึงเสนอเรื่องให้คณะกรรมการบริษัทร่วมกันพิจารณาบทลงโทษ

3) ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และผู้บริหาร มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำหนดให้มีระบบและให้การส่งเสริมและสนับสนุนนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน เพื่อสื่อสารไปยังพนักงานและผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายนำไปใช้ปฏิบัติ รวมทั้งทบทวนความเหมาะสมของระบบและมาตรการต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจ ระเบียบ ข้อบังคับและข้อกำหนดของกฎหมาย

4) หน่วยงานตรวจสอบภายในมีหน้าที่และความรับผิดชอบในการปฏิบัติหน้าที่ให้เป็นไปตามแผนการตรวจสอบภายในที่กำหนดไว้ และเสนอรายงานการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในและการประเมินความเสี่ยงเกี่ยวกับการทุจริตที่เกิดจากการตรวจสอบการควบคุมภายในให้คณะกรรมการตรวจสอบทราบรวมถึงการปฏิบัติงานตามที่คณะกรรมการตรวจสอบได้มอบหมายในเรื่องการตรวจสอบทุจริตคอร์รัปชัน

<u>แนวทางการปฏิบัติ</u>

1) กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกระดับ ต้องปฏิบัติตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันและจรรยาบรรณธุรกิจ โดยต้องไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องทุจริตคอร์รัปชัน ไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม

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

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

4) ผู้ที่กระทำการทุจริตคอร์รัปชันถือเป็นการกระทำที่ผิดจรรยาบรรณธุรกิจซึ่งจะต้องได้รับการพิจารณาทางวินัยตามระเบียบที่กำหนดไว้ นอกจากนี้อาจได้รับโทษตามกฎหมาย หากการกระทำนั้นเข้าข่ายผิดกฎหมาย

5) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เผยแพร่ ให้ความรู้ และทำความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ปฏิบัติหน้าที่ หรือดำเนินการใดๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออาจส่งผลกระทบต่อบริษัทและบริษัทย่อย ในเรื่องที่ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนโยบายต่อต้านทุจริตคอร์รัปชันนี้

6) การดำเนินการใดๆ ตามนโยบายต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้ใช้แนวปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ในจรรยาบรรณธุรกิจ หลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี นโยบายและแนวปฏิบัติต่อผู้มีส่วนได้เสียกลุ่มต่างๆ รวมทั้ง ระเบียบและคู่มือปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางปฏิบัติอื่นใดที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจกำหนดขึ้นต่อไป อย่างไรก็ตามเพื่อความชัดเจนในการดำเนินการในเรื่องที่มีความเสี่ยงสูงการเกิดทุจริตคอร์รัปชั่น กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องปฏิบัติด้วยความระมัดระวังในเรื่องดังต่อไปนี้

การรับเงินหรือผลประโยชน์ตอบแทน

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้า หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนาม บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

- กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจากลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

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

เงินบริจาคเพื่อการกุศล หรือเงินสนับสนุน

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

<u>การประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน</u>

บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งทีมงานประเมินความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันซึ่งประกอบด้วยหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน หัวหน้างานกำกับดูแลการปฏิบัติงาน และผู้จัดการฝ่ายบัญชี โดยมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการกำหนดกระบวนการบริหารความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชัน โดยร่วมทำการประเมิน วิเคราะห์ ติดตาม ควบคุม และรวบรวมสถานะความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันในภาพรวมให้อยู่ภายใต้ระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ตลอดจนดำเนินการตรวจสอบกรณีต้องสงสัยและมีความเสี่ยงที่จะกระทำทุจริต และมีการจัดทำเป็นรายงานนำเสนอต่อคณะกรรมการตรวจสอบเป็นประจำทุกปี โดยได้นำเครื่องมือการประเมินความเสี่ยงด้านการทุจริตคอร์รัปชันตามแนวทางของสมาคมผู้ตรวจสอบการทุจริตมาปรับใช้ในการประเมินสภาพแวดล้อมการควบคุมภายใน และการทุจริตประเภทต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นภายในบริษัท โดยในปี 2564 ทางทีมงานได้วิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของธุรกิจเพื่อระบุการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ ที่มีความเสี่ยงว่าอาจมีส่วนเกี่ยวข้องกับการทุจริตคอร์รัปชัน อาทิ เช่น การตกแต่ง การปลอม หรือการเปลี่ยนแปลงบันทึกหรือเอกสารหรือรายงานทางการเงิน การใช้สินทรัพย์ของกิจการในทางที่ผิดหรือยักยอกสินทรัพย์ของกิจการ ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ การใช้ข้อมูลภายในของบริษัทในทางมิชอบ และการคอร์รัปชันในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น โดยพบว่าในปีที่ผ่านมาความเสี่ยงการทุจริตคอร์รัปชันอยู่ในระดับความเสี่ยงที่ยอมรับได้ ทั้งนี้ ข้อมูลที่ได้จากการประเมินจะนำมาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการวางแนวทางการตรวจสอบภายใน ตลอดจนแนวทางการป้องกันการทุจริตในการปฏิบัติงาน โดยการมีระบบการควบคุมภายในที่ดี

<u>การเผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน</u>

เพื่อให้ทุกคนในองค์กรได้รับทราบนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการดังต่อไปนี้

1. เผยแพร่นโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชัน ผ่านช่องทางการสื่อสารของบริษัท เช่น เว็บไซต์ แบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56-1 One Report)

2. จัดให้มีการอบรมนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันให้แก่พนักงานใหม่

3. ทบทวนนโยบายการต่อต้านการทุจริตคอร์รัปชันอย่างสม่ำเสมอทุกปี

การรายงานการมีส่วนได้เสีย

บริษัทได้กำหนดให้กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน รายงานการมีส่วนได้เสียของตนและบุคคลที่เกี่ยวข้อง เมื่อเริ่มดำรงตำแหน่ง หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงข้อมูลต่างๆ และทบทวนข้อมูลต่างๆ เป็นประจำทุกปี

การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน

คณะกรรมการ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จัดให้มีระบบการควบคุมภายในที่ครอบคลุมทุกด้านเพื่อให้การปฏิบัติงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นไปตามเป้าหมาย ข้อบังคับ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง รวมถึงได้จัดให้มีกลไกการตรวจสอบ และถ่วงดุลที่มีประสิทธิภาพอย่างเพียงพอ ในการปกป้อง รักษา และดูแลเงินทุนของผู้ถือหุ้น และสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย กำหนดลำดับชั้นของการอนุมัติ และความรับผิดชอบของผู้บริหาร และพนักงาน กำหนดระเบียบการปฏิบัติงานอย่างเป็นลายลักษณ์อักษรมีฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบการปฏิบัติงานของทุกหน่วยงานให้เป็นไปตามที่กฎระเบียบที่กำหนดไว้ รวมทั้งคณะกรรมการตรวจสอบทำหน้าที่กำกับดูแลการดำเนินงาน และบริหารงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพื่อให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีระบบการควบคุมภายในที่มีประสิทธิภาพ ระบบรายงานทางการเงินที่น่าเชื่อถือโดยฝ่ายตรวจสอบภายในทำหน้าที่ตรวจสอบและทบทวนระบบการควบคุมภายในของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบริษัทย่อย และรายงานผลการตรวจสอบตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีนางสาวดวงพร ตันติวิวัฒน์ เป็นหัวหน้าหน่วยงานตรวจสอบภายใน ทั้งนี้ รายละเอียดการควบคุมภายในและการตรวจสอบภายในปรากฏอยู่ในหัวข้อ “การควบคุมภายในและการตรวจสอบภายใน”

การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ตระหนักและให้ความสำคัญต่อการบริหารความเสี่ยงเพื่อให้การบริหารจัดการของบริษัทและบริษัทย่อยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้นระบบการบริหารความเสี่ยงจึงได้มีการกำหนดไว้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ดำเนินธุรกิจหลักให้กับบริษัท

คณะกรรมการบริหารความเสี่ยง (Risk Management Committee) ประกอบด้วย ประธานกรรมการบริหาร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และฝ่ายบริหารจากส่วนงานหลักร่วมกับแผนกบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่ในการบริหารจัดการความเสี่ยงซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ทั้งความเสี่ยงจากปัจจัยภายในและภายนอกให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและยอมรับได้ โดยวิธีการประเมินและสอบทานผลการประเมินความเสี่ยงจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งทบทวนและเสนอแผนงานนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการบริหารความเสี่ยงเป็นประจำทุกปี โดยรายละเอียดการบริหารความเสี่ยงปรากฏอยู่ในเว็บไซต์บริษัท หัวข้อ “การกำกับดูแลกิจการที่ดี” หัวข้อย่อย “นโยบายการกำกับดูแลกิจการที่ดีและเอกสารดาวน์โหลด”

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าสอบบัญชีให้กับบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีประจำปี 2564 สังกัด ทั้งนี้ บริษัทที่เป็นสำนักงานสอบบัญชีและผู้สอบบัญชีไม่มีความสัมพันธ์ หรือส่วนได้เสียใดๆ กับบริษัท ผู้บริหาร ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังนี้

ค่าตอบแทนจากการสอบบัญชี (Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยจ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชี ให้แก่สำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดในรอบปีบัญชีที่ผ่านมามีจำนวนเงินรวม 5.00 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าสอบบัญชีของบริษัท จำนวน 1.00 ล้านบาท และค่าสอบบัญชีของบริษัทย่อยที่บริษัทย่อยรับภาระเอง 4.00 ล้านบาท ทั้งนี้ บริษัทมิได้จ่ายค่าตอบแทนการสอบบัญชีให้แก่ ผู้สอบบัญชี บุคคลหรือกิจการที่เกี่ยวข้องกับผู้สอบบัญชีและสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัด ในรอบปีบัญชีที่ผ่านมา

ค่าบริการอื่น (Non-Audit Fee)

บริษัทและบริษัทย่อยไม่มีการจ่ายค่าตอบแทนสำหรับงานบริการอื่น ในปี 2564

ทั้งนี้ การจ้างสำนักงานสอบบัญชีและกิจการที่เกี่ยวข้องกับสำนักงานสอบบัญชีที่ผู้สอบบัญชีสังกัดให้บริการอื่นนอกเหนือจากงานสอบบัญชี ฝ่ายบริหารได้รายงานต่อคณะกรรมการตรวจสอบว่า ไม่ก่อให้เกิดการขัดแย้งในด้านผลประโยชน์ (Conflict of Interest) และไม่มีการตรวจสอบงานของตัวเอง ซึ่งจะไม่ทำให้ผู้สอบบัญชีขาดความเป็นอิสระ และขาดความเป็นกลางในการปฏิบัติงานสอบบัญชี

ASIA AVIATION Public Company Limited

หลักจรรยาบรรณธุรกิจ

หลักจรรยาบรรณธุรกิจ

1. บทนำ

ในการปฏิบัติงานให้กับบริษัทไม่ว่าจะอยู่ในฐานะ กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานของบริษัท เราจะพบและเผชิญกับคำถาม หรือข้อสงสัยที่เกี่ยวข้องกับจริยธรรม หรือเรื่องกฎหมายอยู่เสมอ ว่าสิ่งที่บริษัท หรือที่เรากาลังดำเนินการอยู่นั้น เป็นเรื่องที่สมควรกระทำ ขัดกับจริยธรรม ขัดกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับหรือไม่ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้วไม่มีคำตอบที่ชัดเจน หรือคำตอบที่ตายตัว หรือสามารถประยุกต์ใช้ได้ในทุกสถานการณ์

เพื่อให้การดำเนินงานของบริษัท และการปฏิบัติงานของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน เป็นไปอย่างถูกต้องตามกฎหมาย และมีจริยธรรม จึงได้จัดทำจรรยาบรรณเพื่อให้ทุกคนใช้เป็นแนวทาง หรือเป็นกรอบในการปฏิบัติงาน หรือเพื่อใช้ตอบคำถามของแต่ละคนว่า สิ่งที่กำลังทำอยู่นั้นถูกต้องและสมควรกระทำหรือไม่ จรรยาบรรณที่จัดทำขึ้นอยู่บนพื้นฐานและสอดคล้องกับค่านิยมและแนวคิดในการทำธุรกิจของบริษัทดังนี้

2. จรรยาบรรณ

2.1 ความรับผิดชอบต่อผู้ถือหุ้น

บริษัทมุ่งมั่นเป็นตัวแทนที่ดีของผู้ถือหุ้นในการดำเนินธุรกิจเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้ถือหุ้น โดยคำนึงถึงการเจริญเติบโตของมูลค่าบริษัทในระยะยาวด้วยผลตอบแทนที่ดีและต่อเนื่อง รวมทั้งการดำเนินการเปิดเผยข้อมูลอย่างโปร่งใสและเชื่อถือได้ต่อผู้ถือหุ้น

2.2 ความรับผิดชอบต่อลูกค้า

บริษัทมีความมุ่งมั่นในการสร้างความพึงพอใจและความมั่นใจให้กับลูกค้าที่จะได้รับผลิตภัณฑ์และบริการที่ดีมีคุณภาพในระดับราคาที่เหมาะสม รวมทั้งรักษาสัมพันธภาพที่ดี จึงได้กำหนดแนวทางปฏิบัติไว้ดังต่อไปนี้

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

2.3 ความรับผิดชอบต่อคู่ค้าและเจ้าหนี้

การดำเนินธุรกิจกับคู่ค้าใดๆ ต้องไม่นำมาซึ่งความเสื่อมเสียต่อชื่อเสียงของบริษัทหรือขัดต่อกฎหมายใดๆ มีการคำนึงถึงความเสมอภาคในการดำเนินธุรกิจและผลประโยชน์ร่วมกันกับคู่ค้า การคัดเลือกคู่ค้าต้องทำอย่างยุติธรรม ทั้งนี้ บริษัทถือว่าคู่ค้าเป็นปัจจัยสำคัญในการร่วมสร้างมูลค่าให้กับลูกค้า

บริษัทยึดมั่นในสัญญาและถือปฏิบัติตามเงื่อนไขที่มีต่อเจ้าหนี้เป็นสำคัญ ในการชำระคืนเงินต้น ดอกเบี้ย และการดูแลหลักประกันต่างๆ

2.4 ความรับผิดชอบต่อพนักงาน

พนักงานเป็นทรัพยากรอันมีค่าสูงสุดและเป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จของบริษัท บริษัทจึงได้มุ่งพัฒนาเสริมสร้างวัฒนธรรมและบรรยากาศการทำงานที่ดี รวมทั้งส่งเสริมการทำงานเป็นทีม ปฏิบัติต่อพนักงานด้วยความสุภาพและให้ความเคารพต่อความเป็นปัจเจกชน การว่าจ้าง แต่งตั้งและโยกย้ายพนักงาน จะพิจารณาบนพื้นฐานของคุณธรรม และการใช้ทรัพยากรบุคคลให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัท

บริษัทมีความรับผิดชอบในการดูแลรักษาสภาพแวดล้อมการทำงานให้มีความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของพนักงานอยู่เสมอ และยึดมั่นปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยแรงงานอย่างเคร่งครัด

บริษัทเคารพในความเป็นส่วนตัวของพนักงาน ไม่นำข้อมูลส่วนตัว เช่น เงินเดือน ประวัติการรักษาพยาบาล ครอบครัว ไปเปิดเผยให้กับบุคคลภายนอกหรือผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง เว้นแต่เป็นข้อมูลที่ต้องเปิดเผยต่อบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องตามบทบังคับของกฎหมาย

2.5 การแข่งขันทางการค้ากับคู่แข่งขัน

บริษัทมีนโยบายสนับสนุนและส่งเสริมการแข่งขันทางการค้าอย่างเสรีและเป็นธรรม บริษัทไม่มีนโยบายในการแข่งขันทางการค้าโดยใช้วิธีการใดๆ ให้ได้มาซึ่งข้อมูลของคู่แข่งขันอย่างผิดกฎหมายและขัดต่อจริยธรรม

2.6 ความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

บริษัทในฐานะเป็นบริษัทไทยตระหนักและมีจิตสำนึกในบุญคุณของประเทศและเป็นส่วนหนึ่งของสังคมซึ่งต้องรับผิดชอบช่วยเหลือสังคม สนับสนุนกิจกรรมของท้องถิ่นที่บริษัทมีการดำเนินธุรกิจ บริษัทมีนโยบายผลิตสินค้าและให้บริการใดๆ ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและปฏิบัติตามกฎหมายสิ่งแวดล้อม บริษัทส่งเสริมกิจกรรมการดูแลรักษาธรรมชาติและอนุรักษ์พลังงาน และมีนโยบายที่จะคัดเลือกและส่งเสริมการใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2.7 ความขัดแย้งทางผลประโยชน์ (Conflict of Interests)

ในการทำงานให้กับบริษัทอาจเกิดสถานการณ์ที่ผลประโยชน์ส่วนตนของกรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานอาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัท ความขัดแย้งทางผลประโยชน์นั้นอาจเกิดขึ้นได้ในหลายรูปแบบ ดังนั้นบริษัทจึงได้กำหนดแนวทางที่ทุกคนพึงถือปฏิบัติ ดังนี้

2.7.1 การรับเงินหรือประโยชน์ตอบแทน

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่รับเงินหรือประโยชน์ตอบแทนใดๆ เป็นการส่วนตัวจากลูกค้า คู่ค้าของบริษัท หรือจากบุคคลใดอันเนื่องจากการทำงานในนามบริษัท

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน จะต้องไม่ให้กู้หรือกู้ยืมเงิน หรือเรี่ยไรเงิน สิ่งของจากลูกค้าหรือผู้ทำธุรกิจกับบริษัท เว้นแต่เป็นการกู้ยืมเงินจากธนาคารหรือสถาบันการเงินในฐานะของลูกค้าของธนาคารหรือสถาบันการเงินดังกล่าว

2.7.2 การประกอบธุรกิจอื่นนอกบริษัท

การทำธุรกิจส่วนตัวใดๆ ของกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องไม่กระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่และเวลาทำงานของบริษัท และห้ามประกอบธุรกิจหรือมีส่วนร่วมในธุรกิจใดอันเป็นการแข่งขันกับธุรกิจของกลุ่มบริษัท ไม่ว่ากรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงานดังกล่าวจะได้รับประโยชน์โดยตรงหรือโดยทางอ้อมก็ตาม

2.7.3 การทำธุรกิจใดๆ กับกลุ่มบริษัท

การทำธุรกิจใดๆ กับบริษัททั้งในนามส่วนตัว ครอบครัว หรือในนามนิติบุคคลใดๆ ที่กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน นั้นมีส่วนได้ส่วนเสีย จะต้องเปิดเผยส่วนได้ส่วนเสียต่อบริษัทก่อนเข้าทำรายการ

ห้ามกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ที่มีส่วนได้เสียเป็นผู้อนุมัติในการตกลงเข้าทำรายการหรือกระทำการใดๆ ในนามบริษัทผู้ทำรายการในนามบริษัทมีหน้าที่ต้องตรวจสอบความสัมพันธ์ของคู่ค้าว่าเกี่ยวข้องกับกรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน หรือไม่ ก่อนทำรายการเพื่อป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ใดๆ ที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ นิยามของความสัมพันธ์ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในรายการที่เกี่ยวโยงกันของคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

2.7.4 การดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัทภายนอกกลุ่มบริษัท

บริษัทไม่มีนโยบายที่จะส่งผู้บริหารเข้าไปเป็นกรรมการในบริษัทอื่นนอกกลุ่มบริษัท ในกรณีที่ผู้บริหารของบริษัทจะเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการในบริษัทอื่น ต้องได้รับการอนุมัติจากผู้มีอำนาจของบริษัท ยกเว้นการดำรงตำแหน่งกรรมการในองค์กรการกุศลที่ไม่แสวงหาผลกำไร ทั้งนี้ การดำรงตำแหน่งดังกล่าวจะต้องไม่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมาย หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัท และต้องไม่ใช้ตำแหน่งงานในบริษัทไปใช้อ้างอิงเพื่อส่งเสริมธุรกิจภายนอก

2.7.5 การรับของขวัญและการรับเลี้ยงรับรองทางธุรกิจ

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน งดการรับของขวัญทั้งที่เป็นตัวเงินและมิใช่ตัวเงินจากคู่ค้าหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับการเลี้ยงรับรองทางธุรกิจจากลูกค้า คู่ค้า หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ ซึ่งอาจมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจทางธุรกิจ

2.7.6 การเดินทางไปสัมมนา ดูงาน ทัศนศึกษา

กรรมการ ผู้บริหารและพนักงาน สามารถรับเชิญไปดูงาน สัมมนาและทัศนศึกษา ซึ่งคู่ค้าเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเดินทางให้ได้ ทั้งนี้ เฉพาะเพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจ และต้องผ่านการอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาที่มีอำนาจเท่านั้น แต่ห้ามรับเงินหรือประโยชน์อื่นใดจากคู่ค้า

2.8 การเสนอเงิน สิ่งจูงใจหรือรางวัล

บริษัทไม่มีนโยบายเสนอเงิน สิ่งจูงใจของกำนัล สิทธิประโยชน์พิเศษ ในรูปแบบใดๆ แก่ลูกค้า คู่ค้าของบริษัท หน่วยงานภายนอก หรือบุคคลใดๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งธุรกิจ ยกเว้นการให้การเลี้ยงรับรองทางธุรกิจตามประเพณีนิยม ส่วนลดการค้า และโครงการส่งเสริมการขายของบริษัท

2.9 กิจกรรมทางการเมือง

บริษัทมีนโยบายเป็นกลางทางการเมือง โดยไม่บริจาคเงินสนับสนุน หรือกระทำการอันเป็นการฝักใฝ่พรรคการเมืองใดพรรคการเมืองหนึ่งและหลีกเลี่ยงกิจกรรมใดๆ ที่อาจทำให้เกิดความเข้าใจว่าบริษัทมีส่วนเกี่ยวข้องหรือฝักใฝ่พรรคการเมืองใดพรรคการเมืองหนึ่ง กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับสามารถมีส่วนร่วมในกิจกรรมทางการเมืองภายใต้บทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญ แต่กรรมการ ผู้บริหาร หรือพนักงาน ต้องไม่แอบอ้างความเป็นพนักงาน หรือนาทรัพย์สิน อุปกรณ์ เครื่องมือใดๆ ของบริษัทไปใช้เพื่อประโยชน์ในการดาเนินการใดๆ ในทางการเมืองและพึงหลีกเลี่ยงกิจกรรมใดๆ ที่อาจทาให้เกิดความเข้าใจว่าบริษัทได้ให้การสนับสนุนหรือฝักใฝ่ในพรรคการเมืองใดพรรคหนึ่ง

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ต้องลาออกจากการเป็นพนักงาน หากจะดารงตาแหน่งทางการเมืองหรือลงสมัครรับเลือกตั้งในระดับท้องถิ่นหรือระดับประเทศ

2.10 การปกป้อง ดูแลรักษาทรัพย์สินของบริษัท

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับมีหน้าที่และความรับผิดชอบ ในการดูแลรักษา การใช้ทรัพย์สินของกลุ่มบริษัท เพื่อประโยชน์สูงสุดของกลุ่มบริษัท โดยไม่นำไปใช้เพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือผู้อื่นบริษัทมีนโยบายจะจัดทำเอกสารทางธุรกิจ บันทึกข้อมูลทางการเงินและบัญชี และจัดทำรายงานทางการเงิน ด้วยความสุจริต ทันเวลา ถูกต้องครบถ้วนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องและเป็นไปตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองโดยทั่วไป

กรรมการ ผู้บริหาร พนักงานทุกคนต้องควบคุมข้อมูลความลับอย่างเหมาะสม และต้องไม่สื่อสารข้อมูลอันมีสาระสำคัญ และยังมิได้เปิดเผยสู่สาธารณชนซึ่งได้รับรู้มาจากหน้าที่งานไปยังหน่วยงานอื่นๆ และบุคคลภายนอกที่ไม่สมควรต้องรับรู้ข้อมูลนั้น และมีหน้าที่ต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุด เพื่อป้องกันไว้ซึ่งข้อมูลที่เป็นความลับดังกล่าว ทั้งนี้ รวมไปถึงการจัดเก็บเอกสารข้อมูลที่เป็นความลับ

2.11 การใช้ข้อมูลภายใน และการซื้อขายหลักทรัพย์ของกลุ่มบริษัท

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกระดับต้องไม่ใช้ข้อมูลภายใน (Inside Information) ของกลุ่มบริษัท ที่มีสาระสำคัญ และยังไม่ได้เปิดเผยต่อสาธารณชนเพื่อประโยชน์ของตนเองหรือผู้อื่น

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานของบริษัทมีสิทธิเสรีภาพในการลงทุนซื้อขายหลักทรัพย์ของกลุ่มบริษัท แต่เพื่อป้องกันมิให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน ควรหลีกเลี่ยงหรืองดการซื้อขายหลักทรัพย์ของกลุ่มบริษัท ในช่วงระยะเวลา 1 เดือน ก่อนการเปิดเผยงบการเงินให้แก่สาธารณชน

2.12 การให้ข้อมูลข่าวสาร หรือให้สัมภาษณ์ ต่อสื่อมวลชน หรือต่อสาธารณชน

การให้ข้อมูลใดๆ เกี่ยวกับบริษัท ต้องอยู่บนพื้นฐานข้อมูลที่ เป็นจริง ถูกต้อง และปฏิบัติด้วยความระมัดระวัง

ผู้ที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้องหรือไม่ได้รับมอบหมายไม่สามารถให้ข้อมูลข่าวสารหรือให้สัมภาษณ์ต่อสื่อมวลชนหรือต่อสาธารณชนใดๆ เกี่ยวกับหรือพาดพิงกลุ่มบริษัท ไม่ว่าในด้านใด อันอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง และการดำเนินธุรกิจของกลุ่มบริษัท

2.13 รายการระหว่างกันในกลุ่มบริษัท

ในกรณีที่มีการทำรายการระหว่างกันภายในกลุ่มบริษัท กลุ่มบริษัทจะปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และขั้นตอนในการพิจารณาอนุมัติ โดยคานึงถึงประโยชน์สูงสุดของบริษัทเป็นสำคัญ โดยถือเสมือนหนึ่งเป็นรายการที่กระทำกับบุคคลภายนอก (on arms' length basis)

2.14 การปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบและข้อบังคับ

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานต้องปฏิบัติตนให้อยู่ในกรอบของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และต้องไม่มีส่วนรู้เห็นช่วยเหลือ หรือกระทำการใดๆ อันเป็นการละเมิด ฝ่าฝืนกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

3. การจัดการและการรักษาจรรยาบรรณ

3.1 กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนต้องปฏิบัติตามจรรยาบรรณอย่างเคร่งครัด หากพบว่ามีการฝ่าฝืนหรือกระทำการใดๆ ที่ขัดต่อจรรยาบรรณ บริษัทจะพิจารณาลงโทษตามลักษณะแห่งความผิดตามควรแก่กรณี

ทั้งนี้ การลงโทษพนักงาน อาจกระทำโดย

• ตักเตือนด้วยวาจา

• ตักเตือนเป็นลายลักษณ์อักษร

• พักงาน โดยไม่จ่ายค่าจ้าง มีระยะเวลาไม่เกิน 7 วัน

• เลิกจ้าง

3.2 กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงานทุกคนมีหน้าที่ลงนามรับทราบจรรยาบรรณนี้ เมื่อเข้าเป็นพนักงานและเมื่อมีการเปลี่ยนแปลง

3.3 ผู้บริหารและผู้บังคับบัญชาต้องเป็นแบบอย่างที่ดีในการปฏิบัติตามจรรยาบรรณ และมีหน้าที่ในการสอดส่องดูแลและส่งเสริมผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติตามจรรยาบรรณที่กำหนด

3.4 ในการขอยกเว้นการปฏิบัติตามจรรยาบรรณนี้ให้แก่ผู้บริหาร และกรรมการ จะต้องได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท

<u>การรายงานการไม่ปฏิบัติตามจรรยาบรรณ</u>

กรรมการ ผู้บริหาร และพนักงาน มีหน้าที่ต้องรายงานการปฏิบัติที่อาจขัดต่อจรรยาบรรณ ในกรณีที่พบเห็น หรือถูกกดดัน/บังคับให้กระทำใดๆ ที่เป็นการขัดต่อจรรยาบรรณ ให้รายงานต่อผู้บังคับบัญชา หรือผู้บริหารระดับสูง หรือฝ่ายตรวจสอบภายใน หรือฝ่ายทรัพยากรบุคคล หรือคณะกรรมการจรรยาบรรณ หรือคณะกรรมการตรวจสอบแล้วแต่กรณี

นอกจากนี้ ยังสามารถรายงานตรงไปยังคณะกรรมการตรวจสอบได้ที่ E-mail: taa_auditcommittee@airasia.com

บริษัทมีนโยบายที่จะรักษาข้อมูลความลับและคุ้มครองผู้ที่รายงานเป็นอย่างดี และผู้รายงานไม่ต้องรับโทษใดๆ หากกระทำโดยเจตนาดี

ASIA AVIATION
Public Company Limited

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

รายงานคณะกรรมการตรวจสอบ

เรียน ท่านผู้ถือหุ้น บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น

คณะกรรมการตรวจสอบของ บมจ. เอเซีย เอวิเอชั่น ("บริษัท") ประกอบด้วยคณะกรรมการอิสระซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน โดยมี นายวิเชฐ ตันติวานิช เป็นประธานกรรมการตรวจสอบ นายณัฐวุฒิ เภาโบรมย์ และนายวีรยุทธ โพธารามิก เป็นกรรมการตรวจสอบ และมีหัวหน้างานหน่วยงานตรวจสอบภายในเป็นเลขานุการ

กรรมการตรวจสอบทุกท่านมีคุณสมบัติครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และได้ปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบครบถ้วนตามกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบที่อนุมัติโดยคณะกรรมการบริษัท และสอดคล้องกับประกาศตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้มีการประชุมจำนวน 5 ครั้ง โดยคณะกรรมการตรวจสอบ ได้เข้าร่วมประชุมครบทั้ง 3 ท่าน จำนวน 5 ครั้ง ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบได้รายงานผลการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบต่อที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

ในรอบบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบปฏิบัติหน้าที่ตามที่กำหนดไว้ในกฎบัตรโดยครบถ้วนดังนี้

1. การสอบทานงบการเงินคณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานข้อมูลที่สำคัญของงบการเงินรายไตรมาสและ ประจำปี 2564 ร่วมกับผู้ตรวจสอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินโดยได้สอบทานประเด็นที่เป็นสาระสำคัญและได้รับคำชี้แจงจากผู้สอบบัญชีและผู้บริหารฝ่ายบัญชีและการเงินจนเป็นที่มั่นใจว่าการจัดทำงบการเงินเป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายและมาตรฐานการรายงานทางการเงิน มีความถูกต้อง ครบถ้วน เชื่อถือได้ จึงได้ให้ความเห็นชอบงบการเงินดังกล่าวที่ผู้สอบบัญชีได้สอบทานและตรวจสอบแล้ว นอกจากนี้คณะกรรมการตรวจสอบได้ประชุมร่วมกับผู้สอบบัญชีโดยไม่มีฝ่ายจัดการเพื่อปรึกษาหารือกันอย่างอิสระถึงการได้รับข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลที่มีสาระสำคัญในการจัดทำงบการเงินและการเปิดเผยข้อมูลที่เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินและเป็นประโยชน์กับผู้ใช้งบการเงิน

2. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในโดยพิจารณาแผนงานการตรวจสอบภายใน และรายงานผลการตรวจสอบภายในตามแผนงานที่ได้รับอนุมัติ ซึ่งสอดคล้องกับผลการประเมินของผู้สอบบัญชีที่ได้รายงานไว้ว่าไม่พบข้อบกพร่องที่เป็นสาระสำคัญและไม่มีข้อสังเกตเป็นพิเศษเกี่ยวกับ รายงานทางการเงินและการควบคุมภายในรวมทั้งพิจารณาผลการประเมินระบบการควบคุมภายในของฝ่ายจัดการตามกรอบแนวทางปฏิบัติด้านการควบคุมภายในของ The Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO 2013) โดย ใช้ "แบบประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายใน" ของสำนักงาน ก.ล.ต.ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทเพื่อประเมินความเพียงพอของระบบการควบคุมภายในของบริษัทสำหรับรอบบัญชี 2564 และเปิดเผยผลการประเมินระบบการควบคุมภายในดังกล่าวในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี/ รายงานประจำปี (แบบ 56 -1 One Report โดยคณะกรรมการตรวจสอบมีความเห็นว่าระบบการควบคุมภายในของบริษัทมีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอกับการดำเนินธุรกิจภายในและสภาพแวดล้อมปัจจุบันของบริษัท และบริษัทย่อยโดยไม่พบประเด็นที่เป็นสาระสำคัญอันอาจจะกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของบริษัท

3. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลงานตรวจสอบภายในเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินกิจกรรมตรวจสอบภายในเป็นไปอย่างมีอิสระและ มีประสิทธิผล โดยให้ความเห็นชอบต่อและอนุมัติแผนการตรวจสอบประจำปีที่ 2564 จัดทำขึ้นตามความเสี่ยงสำคัญของบริษัท รวมทั้งพิจารณาความ เพียงพอของบุคลากร และพิจารณารายงาน

ผลการตรวจสอบและติดตามผลการปฏิบัติงานและความคืบหน้าในการดำเนินแก้ไขตามรายงานผลการตรวจสอบในประเด็นที่สำคัญเป็นประจำทุกไตรมาส โดยจัดให้มีการประชุมเฉพาะกับหัวหน้าฝ่ายตรวจสอบภายในโดยไม่มีฝ่ายจัดการ เข้าร่วมประชุมจำนวน 1 ครั้ง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาคุณภาพ การตรวจสอบภายใน ด้วยการส่งเสริมบุคลากรฝ่ายตรวจสอบภายใน เข้าฝึกอบรมในหลักสูตรต่างๆ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะการปฏิบัติงาน ให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

4. คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานระบบการบริหารความเสี่ยงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทมีกระบวนการประเมินและบริหารความเสี่ยงที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพซึ่งบริษัทมีคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทำหน้าที่กำหนดนโยบายและเป้าหมายการบริหารความเสี่ยงทั้งองค์กรจัดให้มีระบบบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพและติดตามดูแลการบริหารความเสี่ยงสำคัญทุกด้านของบริษัทให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ โดยตัวแทนจากหน่วยงานบริหารความเสี่ยงได้เข้ารายงานความคืบหน้าให้แก่คณะกรรมการตรวจสอบถึงการบริหารความเสี่ยงว่าเป็นไปตามนโยบายและแผนงานที่กำหนดไว้ปีละ 1 ครั้ง

5. คณะกรรมการตรวจสอบได้กำกับดูแลให้มีการเปิดเผยข้อมูลอย่างเพียงพอ และถูกต้อง รวมทั้ง ส่งเสริมให้บริษัท มีระบบธรรมาภิบาล การบริหารจัดการที่ดี เพื่อให้มีความโปร่งใส และมีจริยธรรม ก่อให้เกิดความเชื่อมั่นแก่ผู้ถือหุ้น ผู้ลงทุน พนักงาน และผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย

6. พิจารณาทบทวนกฎบัตรของคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าการดำเนินงานของคณะกรรมการตรวจสอบมีประสิทธิภาพและเป็นปัจจุบัน

7. สอบทานรายการและให้ความเห็นต่อรายการเกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานรายการที่เกี่ยวโยงกัน ซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย และข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่องการเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติของบริษัทจดทะเบียน ในรายการที่เกี่ยวโยงกัน พ.ศ. 2546 ทั้งนี้ คณะกรรมการตรวจสอบ มีความเห็นว่ารายการที่เกี่ยวโยงกัน เป็นการดำเนินการตามเงื่อนไขทางการค้าปกติทั่วไป ไม่มีความขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ มีความเป็นธรรม สมเหตุสมผล และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตลท. กำหนดอย่างครบถ้วน โดยไม่พบรายการใดที่ผิดปกติ และมีการเปิดเผยข้อมูลสารสนเทศอย่างครบถ้วนเพียงพอ

8. พิจารณาคัดเลือกแต่งตั้งและค่าตอบแทนของผู้สอบบัญชีโดยพิจารณาจากความรู้ทางธุรกิจ ประสบการณ์ ความเหมาะสมของค่าตอบแทนและความเป็นอิสระของผู้สอบบัญชี ทั้งนี้ สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้คัดเลือกและเสนอชื่อ นางกุลรพี ปิยะวรรณสุทธิ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6137 และ นายเติมพงษ์ โอปนพันธุ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 4501 และ นางสาวมณี รัตนบรรณกิจ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 5313 และนางสาวโกสุมภ์ ชะเอม ผู้สอบบัญชีรับอนุญาตเลขที่ 6011 เป็นผู้สอบบัญชีของบริษัทและบริษัทย่อย โดยในรอบปีบัญชีที่ผ่านมาผู้สอบบัญชีได้ปฏิบัติงานด้วยความรู้ความสามารถในวิชาชีพ และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับระบบการควบคุมภายในและความเสี่ยงต่างๆ รวมทั้งมีความเป็นอิสระในการปฏิบัติงาน โดยค่าตอบแทนที่เสนอมาเป็นอัตราที่เหมาะสม

9. สอบทานการปฏิบัติตามกฎหมาย คณะกรรมการตรวจสอบได้สอบทานและกำกับดูแลให้บริษัทและบริษัทปฏิบัติตามกฎระเบียบ นโยบาย และดำเนินกิจการต่างๆ อย่างถูกต้องตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ ตามข้อกำหนดของ ก.ล.ต. และ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ ตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทโดยไม่พบข้อบ่งชี้ ที่ทำให้เชื่อว่ามีข้อบกพร่องเกี่ยวกับการไม่ปฏิบัติตาม และ/หรือ การปฏิบัติที่ขัดหรือแย้งกับข้อกำหนด ระเบียบ และกฎหมาย ที่เกี่ยวข้อง

สรุปในภาพรวมปี 2564 คณะกรรมการตรวจสอบได้ ปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้ระบุไว้ในกฎบัตรคณะกรรมการตรวจสอบ โดยติดตามการดำเนินงานของบริษัทโดยมีความเป็นอิสระอย่างเพียงพอ และมีความเห็นว่าบริษัทได้จัดทำรายงานทางการเงินในสาระสำคัญ อย่างถูกต้องโดยจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการบัญชี ที่รับรองโดยทั่วไป มีการเปิดเผย

ข้อมูลอย่างเพียงพอ ครบถ้วน เชื่อถือได้ และในการเข้าทำรายการที่เกี่ยวโยงกันหรือรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทก็ได้จัดการดูแลให้มีจัดการรายการเกี่ยวโยงกันด้วยความโปร่งใส เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่บริษัทและผู้ถือหุ้น มีการปฏิบัติตามกฎหมาย และข้อกำหนดของ ตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างเคร่งครัด และมีการปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ และข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ อย่างครบถ้วน รวมทั้งบริษัทจัดให้มีระบบการควบคุมภายใน การตรวจสอบภายในและการบริหารความเสี่ยง ที่เพียงพอเหมาะสม รวมทั้งมีการปฏิบัติที่สอดคล้องกับระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี อย่างเพียงพอและโปร่งใสเชื่อถือได้

(นายวิเชฐ ตันติวานิช)

ประธานกรรมการตรวจสอบ