

1. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้โดยรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านปัจจัยความเสี่ยงตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างล่างนี้ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ปัจจัยตามที่ระบุไว้ในเอกสารฉบับนี้เป็นปัจจัยที่บริษัทฯ เห็นว่าอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญบางประการอันอาจมีผลกระทบต่อบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และมูลค่าหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาในขณะนี้แล้วเห็นว่าไม่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจกลายเป็นความเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อไปในอนาคต ความเสี่ยงดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ รายได้ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่อง หรือ แหล่งเงินทุนของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดหมายว่า” “คาดการณ์ว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” “ประมาณ” เป็นต้น หรือการประมาณการทางการเงิน โครงการในอนาคต การคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการ ธุรกิจ แผนการขยายธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย นโยบายของรัฐและอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต อันเป็นความเห็นของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปัจจุบันนั้น มิได้เป็นการรับรองผลประกอบการหรือเหตุการณ์ในอนาคตและผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้ สำหรับข้อมูลในส่วนนี้ที่อ้างอิงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาลหรือเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยหรือคัดย่อจากสิ่งพิมพ์ของรัฐบาลหรือจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ โดยที่บริษัทฯ มิได้ทำการตรวจสอบหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวแต่ประการใด

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 39.9 และ 46.1 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในปี 2553 และงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง หรือไม่สามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้เพียงพอต่อการใช้งาน และการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่เพียงพอในการปกป้อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินฉบับใหม่บนข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์ หรือจะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้เลย

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองหลายประการ รวมทั้งเหตุการณ์ที่กระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งผลิตต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นมากนับตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก รวมถึง บจ. ไทยแอร์

เอเชีย ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ นอกจากนี้ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 บริษัท คือ บมจ. ปตท. (“ปตท.”) และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย (“เชลล์แห่งประเทศไทย”) เป็นหลักในการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน โดยในปี 2553 ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบจ. ไทยแอร์เอเชีย มาจากการซื้อจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 79.0 และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 8.0 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบ อย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.2 การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

อุตสาหกรรมการบินมีการแข่งขันสูงมาก โดยคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งเป็นประเภทได้ดังนี้

- ผู้ประกอบธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ (Full-service operator)
- สายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในประเทศไทย ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ประเทศจีน และประเทศอินเดีย และ
- ผู้ประกอบธุรกิจการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบกิจการ โดยมีศูนย์กลางการบิน (Hub) จำนวน 3 แห่ง ในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพฯ (สนามบินสุวรรณภูมิ) จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ โดยมีคู่แข่งสำคัญ สำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ คือ สายการบินไทย นกแอร์ บางกอกแอร์เวย์ และโอเรียนท์ไทย และคู่แข่งสำคัญ สำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศ คือ สายการบินไทย สิงคโปร์แอร์ไลน์ มาเลเซียแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เวียดนามแอร์ไลน์ คาเธ่ย์แปซิฟิก ไทเกอร์แอร์เวย์ และเจ็ทสตาร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่อาจเป็นคู่แข่งรายใหม่อย่างไทยสมายล์ ซึ่งคาดว่าจะเปิดดำเนินการ โดย บมจ. การบินไทยในปี 2555

ปัจจัยที่มีผลต่อการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน ประกอบด้วยราคาค่าบัตรโดยสาร ตารางบิน เครื่องข้ายเส้นทางบิน ระดับการให้บริการ รวมถึงประเภทและอายุของเครื่องบิน โดยปกติแล้วสายการบิน ที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบจะมีข้อได้เปรียบ เนื่องจากกิจการมีขนาดใหญ่กว่าและผู้ประกอบการมักจะเป็นรัฐวิสาหกิจ ส่งผลให้มีแหล่งเงินทุนและทรัพยากรอื่นๆ มากกว่า ด้วยเหตุนี้ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการแบกรับภาวะขาดทุนจากเส้นทางบินบางสายเป็นเวลานานกว่าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถแบกรับได้ ทั้งนี้ นับตั้งแต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มดำเนินการในปี 2547 สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบได้ลดค่าโดยสารในเส้นทางบินบางสายเพื่อแข่งขันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ถ้าสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบขยายระยะเวลาในการลดค่าโดยสารและตั้งราคาค่าโดยสารในระดับที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถแข่งขันได้โดยที่สายการบินนั้นๆ ยังมีผลกำไรจากการดำเนินการ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถแข่งขันด้านราคากับสายการบินดังกล่าวได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคซึ่งอาจมีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่า หากทำอากาศยานมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเหลืออยู่ และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Slot) วางอยู่ สายการบินราคาประหยัดที่เป็นคู่แข่งก็สามารถเข้าสู่ตลาดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการอยู่ได้อย่างรวดเร็ว ด้วยราคาค่าโดยสารในระดับต่ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการ

ดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินจะมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาค่าโดยสารเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการขายที่นั่งที่เหลืออยู่ นอกเหนือจากการแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารแล้ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนสายการบินซึ่งให้บริการเที่ยวบินโดยใช้ศูนย์กลางการบินเดียวกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชียหลายแห่ง อาจส่งผลให้เกิดความแออัดและความล่าช้าเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานของศูนย์กลางการบินเหล่านั้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อไม่นานมานี้ เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินในท้องถิ่นและภูมิภาคอื่น ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี ของอาเซียน (ASEAN “Open Skies”) บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถรับประกันได้ว่านโยบายดังกล่าวในอนาคตจะไม่เปลี่ยนแปลงจากในปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตอาจเพิ่มระดับการแข่งขันในอุตสาหกรรม และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเผชิญกับการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งแบบดั้งเดิมที่ใช้โดยประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย เนื่องจากการคมนาคมขนส่งเหล่านี้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าและมีความสะดวกมากกว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นนี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.3 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต

กลยุทธ์การเติบโตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิม การเปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่ม และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการอยู่เดิม ซึ่งความสำเร็จในกลยุทธ์การเติบโต มีความสำคัญต่อธุรกิจโดยรวมของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเป็นการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) และเพิ่มความสามารถในการทำกำไร

การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินขึ้นอยู่กับความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมในตลาดเป้าหมายและสอดคล้องกับกลยุทธ์ต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน (Air Traffic Rights) และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Airport Landing Slot) ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางบินใหม่ได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางอากาศก่อนที่จะเปิดเส้นทางบินภายในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลงในเวลาอันสมควร หรือจะได้รับการอนุมัติสิทธิการบินและการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งการไม่ได้รับสิทธิการบินหรือการไม่ได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่า เส้นทางบินหลายสายที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในต่างประเทศ ซึ่งการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในประเทศดังกล่าวอาจมีปัญหาด้านการดำเนินการ การเงิน และกฎหมาย ซึ่งแตกต่างไปจากปัญหาที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องประสบในประเทศไทย การให้บริการในเส้นทางบินใหม่อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากและทรัพยากร

อื่นๆ ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ต่ำ และจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของเส้นทางบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังวางแผนที่จะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320XLR ใหม่ เพื่อขยายขนาดฝูงบินให้กลายเป็น 48 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หากบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการส่งมอบเครื่องบินเหล่านี้ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์การเติบโตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่

- สภาพทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และโลก สภาพตลาดทุนทั่วโลก ซึ่งรวมถึงวิกฤตหนี้ในกลุ่มประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร (ยูโรโซน)
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคที่ต่ำในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทย
- ศักยภาพของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียในการควบคุมต้นทุนการดำเนินการและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อย่างเพียงพอ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียในการได้รับเครื่องบินในจำนวนเพียงพอตามข้อกำหนดการเช่าหรือซื้อขายที่เหมาะสม
- ศักยภาพของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการจัดหาและรับการส่งมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการได้รับเงินทุนที่จำเป็นในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพที่ไม่เอื้ออำนวยของตลาดทุน และเศรษฐกิจของโลกโดยทั่วไปในปี 2554 ซึ่งรวมถึงวิกฤตการณ์หนี้ในกลุ่มยูโรโซน และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความเสี่ยงในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโตใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ ไว้ที่ร้อยละ 0.1 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการ

คำขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 โดยหุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย (และจะถือหุ้นร้อยละ 55 ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อประชาชนแล้วเสร็จ และหลังจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) โดยภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ ผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปจะถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประมาณร้อยละ [-] ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ [-] จะถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเงินตราเป็นหุ้น ไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าว ไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีเจตนาที่บุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ถึงแม้ว่ากฎหมายไทยจะไม่ยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง (Beneficial Ownership)” บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ก็ไม่สามารถรับประกันได้ว่า หน่วยงานกำกับดูแลของไทยที่เกี่ยวข้องหรือศาลไทยจะไม่ได้ตีความว่าการถือหุ้นดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมายไทย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น ดังที่ได้กล่าวในย่อหน้าที่แล้วว่า ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หรือผู้ลงทุนรายใหม่ จะไม่สามารถทราบได้ว่าสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้วหรือไม่ ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ลงทุนจะไม่ถูกบังคับให้ขายหุ้นโดยได้รับการแจ้งเตือนในเวลาอันสมควร หรือจะขายหุ้นได้ในราคาตลาดในขณะนั้น ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว บริษัทฯ จะต้องพึ่งพำนักลงทุนภายในประเทศ และ/หรือขายเงินตราเพื่อชดเชยอย่างเฉียบพลันในการระดมทุนเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นในการขยายธุรกิจของบริษัทฯ หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับ

ประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” และมาตรการที่บริษัทฯ ใช้เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะคงระดับการถือหุ้นและการควบคุมของบุคคลสัญชาติไทยตามที่กำหนดได้ การที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลี้สถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

1.5 ในช่วงที่ผ่านมา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุนขั้นต้นและขาดทุนสุทธิ กระแสเงินสดติดลบจากกิจกรรมดำเนินงาน หนี้สินหมุนเวียนรวมสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวม และส่วนของผู้ถือหุ้นติดลบ

เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของบริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนขั้นต้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 1,552.0 ล้านบาท และ 17.4 ล้านบาท ในปี 2551 และในปี 2552 ตามลำดับ และมีผลขาดทุนสุทธิรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 1,692.7 ล้านบาท และ 85.9 ล้านบาท ในปี 2551 และในปี 2552 ตามลำดับ โดยมีกระแสเงินสดติดลบตามสัดส่วนการถือหุ้นจากกิจกรรมดำเนินงานเป็นจำนวน 158.3 ล้านบาทในปี 2553 มีหนี้สินหมุนเวียนรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 2,461.1 ล้านบาท 2,604.0 ล้านบาท 1,674.1 ล้านบาท และ 859.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นติดลบเป็นจำนวน 1,878.5 ล้านบาท 1,964.3 ล้านบาท 959.4 ล้านบาท และ 285.9 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ ด้วยเหตุนี้ งบการเงินในปีที่ผ่านมาของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สะท้อนถึงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ของงบการเงินรวมตามวิธีตามสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะที่ผ่านการตรวจสอบแล้วของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งปรากฏในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้ คณะผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดเตรียมงบการเงินสำหรับปี 2551 ปี 2552 และปี 2553 ตามสมมติฐานว่า บริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ในรายงานการสอบทานงบการเงินที่จัดทำโดยผู้สอบบัญชีของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีวรรคเน้นเรื่องความไม่แน่นอนที่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดข้อสงสัยอย่างมากเกี่ยวกับความสามารถในการดำเนินงานต่อเนื่องของกิจการ ดังนั้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่อยู่ในสถานะมีหนี้สินสุทธิ หรือ ในอนาคต บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงสามารถใช้สถานะแวดล้อมที่ทำให้มีสมมติฐานว่าบริษัทฯ จะดำเนินงานต่อเนื่องได้ ถ้าสถานะแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

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

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 51 (หรือจะถือหุ้นร้อยละ 55 ภายหลังจากการ

เสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อแล้วเสร็จ และหลังจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) การจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งภายใต้กฎหมายว่าด้วยบริษัทของไทยนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่นนอกจากเงินกำไรสุทธิ และไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ หากบจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีผลขาดทุนสะสม ถึงแม้ว่าในรอบระยะเวลาบัญชีนั้นจะมีกำไรสุทธิก็ตาม ซึ่งการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะขึ้นอยู่กับผลประกอบการในอนาคต ซึ่งผลประกอบการนี้จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการดำเนินการตามกลยุทธ์ต่างๆ ของตน รวมถึงปัจจัยด้านการเงิน การแข่งขัน กฎระเบียบ ปัจจัยทางด้านเทคนิค และปัจจัยอื่นๆ สภาวะทางเศรษฐกิจโดยรวม อุปสงค์ และราคาค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบิน ซึ่งปัจจัยหลายอย่างนี้อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ ดังนั้นความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

1.7 ธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาดตลาดในประเทศไทยและตลาดในภูมิภาคอย่างมาก และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

การสร้างความเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการโดยมุ่งเน้นในการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศจากศูนย์กลางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่กรุงเทพฯ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการพิจารณาพัฒนาศูนย์กลางการบินเพิ่มเติมในประเทศไทย ทั้งนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบในสภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือต้นทุนค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมสนามบินและค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ในประเทศ ด้วยเหตุนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลจากการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 เมื่อปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าและออกประเทศที่เกิดการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 นอกจากนี้ การปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานภูเก็ต อันเนื่องมาจากเหตุประท้วงในเดือนพฤศจิกายน 2551 และการประท้วงรุนแรงในใจกลางกรุงเทพฯ ในเดือนเมษายน 2552 และตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในต่างประเทศและกระทบต่อการเดินทางเข้าประเทศของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้ ปัญหาอุทกภัยในวงกว้างซึ่งเกิดขึ้นกับประเทศไทยในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม 2554 ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสาร โดยธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำ

ให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความน่าสนใจลดลง เช่น ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ ปัญหาด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่น ภาพลักษณ์ในทางลบที่ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

1.8 ความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AAB มีอิทธิพลต่อการดำเนินงานธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างเป็นทางการ AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นของบริษัทฯ ต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างแล้วเสร็จ และหลังจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย AAB จะลดการถือหุ้นเป็นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่า AAB จะยังคงมีอิทธิพลต่อธุรกิจและการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้เข้าทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นกับ AAI (ซึ่งเป็นบริษัทที่ถือหุ้นทั้งหมดโดย AAB) AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลงวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2555 (“สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย”) ซึ่งคู่สัญญาได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของแต่ละฝ่ายอันเกี่ยวข้องกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น ภายใต้อำนาจดังกล่าว บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีสิทธิเสนอชื่อบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ไม่เกิน 3 คน และ AAI มีสิทธิเสนอชื่อบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการได้ไม่เกิน 2 คน ทั้งนี้ สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอิทธิพลอย่างมากต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AAB

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้ากับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า และการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ ของสัญญานี้ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินทั้งหมดจากบริษัทย่อยของ AAB โดยสัญญาเช่าดังกล่าวจะสิ้นสุดกำหนดระยะเวลาระหว่างปี 2562 ถึงปี 2567 โดยความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการต่ออายุสัญญาเช่าด้วยข้อกำหนดที่คล้ายคลึงกับข้อกำหนดเดิมจะขึ้นอยู่กับสถานะของตลาด ณ เวลานั้น ซึ่งปกติแล้ว หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลาสั้น ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า สัญญาเช่าดังกล่าวจะได้รับการต่ออายุบนเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือเงื่อนไขที่คล้ายคลึงกับเงื่อนไขเดิม หรือจะได้รับการต่ออายุหรือไม่

บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียได้ให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราวเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการด้านต่างๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 3,384.1 ล้านบาท 4,218.4 ล้านบาท 4,161.7 ล้านบาท และ 349.5 ล้านบาท ในปี 2551 ปี 2552 ปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ นอกจากนี้ AAB ยังเป็นตัวแทนของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวต้องพึ่งพาความน่าเชื่อถือทางการเงินของ AAB เป็นสำคัญ

ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญหาก (ก) บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากชื่อทางการค้า เครื่องหมายธุรกิจ ทักษะความรู้ และความสัมพันธ์กับ AAB ในด้านใดๆ ที่เป็นสาระสำคัญ (ข) เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจหรือผู้บริหารหลักของ AAB หรือ (ค) การกระทำของ AAB ซึ่งส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อชื่อ “AirAsia” ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า AAB จะไม่ลดสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในอนาคต หรือการกระทำของ AAB จะไม่ส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือสัญญาใดๆ ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเข้าทำในอนาคต จะไม่กำหนดเงื่อนไขการถือหุ้นของ AAB ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือข้อกำหนดในการถือหุ้นดังกล่าว (ถ้ามี) จะไม่ถูกละเมิด ถ้าเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวเกิดขึ้น ทั้งนี้ ความสามารถในการกู้ยืมเงิน รวมถึงธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

1.9 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 อายุโดยเฉลี่ยของอากาศยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 2 ปี 4 เดือน โดยฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องมีการซ่อมบำรุงเพิ่มขึ้นตามอายุการใช้งาน อนึ่ง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มขึ้นทั้งที่เป็นจำนวนรวม และที่เป็นต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร โดยเพิ่มขึ้นเป็นอัตราร้อยละของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญใดๆ ของค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชียมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงในระดับต่ำ เนื่องจากได้รับประโยชน์จากค่าซ่อมบำรุงอัตราพิเศษของเครื่องบินในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งได้จากการเจรจาระหว่าง AAB กับผู้ให้บริการซ่อมบำรุงภายนอก ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการซ่อมบำรุงขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อย (Line and Light Maintenance) ด้วยตัวเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า สัญญาซ่อมบำรุงที่มีอยู่ของ AAB จะได้รับการต่ออายุด้วยราคาใกล้เคียงกัน หรือกรมการบินพลเรือนจะไม่เพิกถอนการอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการซ่อมบำรุงขึ้นลานจอดและซ่อมบำรุงย่อยด้วยตัวเอง

1.10 สิทธิในสัญญาเช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียดีกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และดีกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้รับผลประโยชน์ภายใต้สัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระ (Installment Sale Agreement) และเอกสารทางการเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องของ AAB

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าช่วงเครื่องบินทั้งหมด ผ่าน AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ทั้งนี้ AAB เช่าหรือซื้อเครื่องบินตามสัญญาเช่าหลัก หรือสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระ ซึ่ง AAB นำมาให้เช่าช่วงต่อ AAM ภายใต้สัญญาให้เช่าช่วง โดยสิทธิในสัญญาเช่าเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังกล่าวนั้นดีกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และดีกว่าสิทธิประโยชน์ของผู้รับผลประโยชน์ตามสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระและสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น หากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง หรือสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระหรือสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้องต่างๆ ดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบคืนเครื่องบินตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.11 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจก่อหนี้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นรายจ่ายฝ่ายทุน หรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าเครื่องบินทั้งหมดตามสัญญาเช่าดำเนินงานกับ AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต ซึ่งบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องการเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเพื่อเป็นเงินทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม นอกจากนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงานกิจการ เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียน และเพื่อการขยายธุรกิจ ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า จะสามารถระดมทุนดังกล่าวได้ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม โดยเฉพาะในภาวะที่ตลาดสินเชื่อและตลาดทุนไม่เอื้ออำนวย ซึ่งหากบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจทำให้ต้นทุนทางการเงินเพิ่มขึ้น ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินการและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และอาจกำหนดให้บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องนำสินทรัพย์ไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนเพื่อใช้เป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุนของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอเพื่อชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพามูลคณภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เป็นส่วนสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานให้แก่ลูกค้า หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเช่า ได้มา หรือเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานใดๆ โดยมีข้อกำหนดที่สมเหตุสมผล เพื่อสนับสนุนการเติบโต หรือดำรงการประกอบธุรกิจในปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ความพร้อมและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร การจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ และที่จอดเครื่องบิน มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจและแผนการขยายธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกภาคพื้นดินและการซ่อมบำรุง ซึ่งรวมถึงโรงเก็บเครื่องบิน และอุปกรณ์สนับสนุน ที่สอดคล้องกับแผนขยายธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งหากสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็นไม่พร้อมใช้งานในเวลาหรือต้นทุนที่เหมาะสม หรือหาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเช่า ได้มา หรือเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานบนเงื่อนไขและข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลภายในเวลาที่เหมาะสมเพื่อการเติบโต และการดำรงการประกอบธุรกิจในปัจจุบันของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในส่วนของท่านอากาศยานระหว่างประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการให้บริการเที่ยวบินอยู่นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการซึ่งเป็นบุคคลภายนอก เพื่อจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการบางอย่างที่จำเป็นสำหรับการดำเนินธุรกิจซึ่งบริการดังกล่าวรวมถึง การบริการภาคพื้นดิน การซ่อมบำรุง การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกของท่านอากาศยาน เช่น สะพานเทียบอากาศยาน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเข้าทำสัญญาลักษณะเดียวกันในตลาดใหม่ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตัดสินใจจะเข้าไปดำเนินการ ทั้งนี้ หากสัญญาดังกล่าว ถูกบอก

เล็กหรือสิ้นสุดลง และไม่สามารถจัดหาผู้ให้บริการรายใหม่หรือต่ออายุสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อ
ในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์
เอเชีย

**1.13 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราสูงเพื่อให้เกิดรายได้สูงสุด ส่งผลให้ บจ.
ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงเป็นอย่างมากในกรณีเกิดความล่าช้า**

องค์ประกอบสำคัญของกลยุทธ์ทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการกำหนดเป้าหมายอัตราการใช้เครื่องบิน
ต่อลำต่อวันในอัตราที่มากกว่า 12 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันที่สูงนี้ช่วยให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
สามารถสร้างรายได้มากขึ้น ซึ่งอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราสูงจะทำได้โดยการลดเวลาที่ใช้ในการเตรียม
เครื่องบินให้พร้อมสำหรับเที่ยวบินต่อไปที่ท่าอากาศยาน และคงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ
และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะบรรลุเป้าหมายนี้ ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อ
ลำต่อวันจะลดลงเพราะความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากปัจจัยหลายประการ โดยมีปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ. ไทยแอร์
เอเชีย อาทิ สภาพอากาศแปรปรวน ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจร
ทางอากาศ และการซ่อมบำรุงนอกแผนงาน

นอกจากนี้ การขยายธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบิน
ปัจจุบัน อาจเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน ซึ่งความล่าช้าดังกล่าวอาจทำให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อ
วันลดลง และอาจสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียง บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราสูง
ยังเพิ่มความเสี่ยงในกรณีที่เครื่องบินลำหนึ่งล่าช้ากว่ากำหนดเวลาในระหว่างวันทำให้เครื่องบินลำดังกล่าวอาจจะล่าช้า
ต่อไปในเวลาที่เหลือของวันนั้น ซึ่งอาจทำให้การดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องหยุดชะงัก และสร้างความไม่พอใจ
ให้แก่ลูกค้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ
และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

**1.14 บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และความ
ล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ
ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบจ. ไทยแอร์เอเชีย**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้ง
ออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้อง
สามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่
สามารถรับประกันได้ว่าความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยของระบบจะไม่เกิดขึ้นในอนาคต ถึงแม้ว่า บจ. ไทย
แอร์เอเชีย จะมีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) อยู่แล้ว แต่การ
หยุดชะงักที่เกิดขึ้นในระบบเหล่านี้ก็อาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียข้อมูลสำคัญ เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่าย และส่งผลเสียต่อ
ชื่อเสียงและยอดขายบัตรโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทาง
การเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาอินเทอร์เน็ตอย่างมากในการจองบัตรโดยสาร โดยการสำรองเที่ยวบิน คิดเป็น
สัดส่วนประมาณร้อยละ 69 และร้อยละ 74 ในปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ เป็นการ
สำรองโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตที่ไม่

เข้มงวด อาจทำให้ลูกค้าหลีกเลี่ยงที่จะใช้อินเทอร์เน็ต หรือไม่ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูล อันเป็นความลับ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากเพื่อป้องกันความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย โดยเฉพาะในกรณีที่มีการรับรู้ในความเสี่ยงจากการก่อการร้าย และ/หรือการลักลอบนำข้อมูลไปใช้โดยบุคคลภายนอก ส่งผลให้รัฐบาลกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยทางอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้น และทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม นอกจากนี้ การบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการคิดค่า ความล่าช้า หรือการหยุดชะงักในการให้บริการแก่ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าเลิกใช้บริการของบริษัทฯ หรือฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ โดยข้อมูลส่วนบุคคลที่ถูกเก็บรักษาไว้ทั้งทางออฟไลน์และออนไลน์เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญมาก และถ้าบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้โดยปราศจากความยินยอมล่วงหน้าของลูกค้า หรือถ้าบุคคลภายนอกใช้ข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ ชื่อเสียงของบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบ และอาจถูกลูกค้าฟ้องร้องดำเนินคดีกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียอาจมีความรับผิดชอบบริษัทผู้ให้บริการบัตรเครดิต ถ้าข้อมูลใดๆ ในบัตรเครดิตถูกเข้าถึงและนำไปใช้ในทางที่ผิด อันเป็นผลจากการที่บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีระบบการรักษาความปลอดภัยอย่างเพียงพอ

1.15 ภารกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินใดๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือของบริษัทใดๆ ใน กลุ่มแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเครื่องบินใดๆ ของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือของบริษัทใดๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย เกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่นๆ และบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกร้องของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินได้ทั้งโดยชั่วคราวและถาวร ตัวอย่างเช่น ในเดือนตุลาคม 2551 เครื่องบินลำหนึ่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ลงจอดอย่างรุนแรงที่ท่าอากาศยานภูเก็ต และในเดือนกันยายน 2552 เครื่องบินลำหนึ่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกชนโดยรถลากจูงขณะถูกลากไปยังลานจอดที่อาคารผู้โดยสารสายการบินราคาประหยัดกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Low Cost Carrier Terminal) ในเดือนมิถุนายน 2554 เครื่องบินลำหนึ่งของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ลงจอดบนลานวิ่งที่ปิดใช้งานในเมืองเดลี ประเทศอินเดีย ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าจะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บเกิดขึ้นจากเหตุการณ์เหล่านี้ แต่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกันใดๆ หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่านี้ ซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยจะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ได้อย่างเพียงพอในอนาคต ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินในอนาคต ซึ่งรวมถึงอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินของบริษัทใดๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยไม่คำนึงว่าอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์เหล่านั้น ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหรือไม่ อาจทำให้สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาพลักษณ์ในด้านความปลอดภัยน้อยกว่าสายการบินอื่นๆ ถึงแม้จะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็ตาม ผลกระทบ

ในทางลบใดๆ ต่อภาพลักษณ์ที่สาธารณชนมีต่อสายการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.16 ปัญหาใดๆ เกี่ยวกับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์เหล่านั้น หรือการตัดสินใจใดๆ เพื่อให้บริการโดยใช้เครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 21 ลำ (ซึ่งรวมถึงเครื่องบินสำรอง 1 ลำ) ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงในระดับสูงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดเนื่องจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น (ในกรณีที่ข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นสามารถแก้ไขได้) นอกจากนี้ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมากในการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารหลีกเลี่ยงที่จะโดยสารเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อันเป็นผลจากภาพลักษณ์ในทางลบที่มีต่อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เนื่องจากความวิตกกังวลด้านความปลอดภัยหรือปัญหาอื่น ๆ อาจส่งผลให้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ หากผู้ให้เช่าหรือลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถปฏิบัติตามหน้าที่ในสัญญาเพื่อให้เช่าหรือจำหน่ายเครื่องบินและจัดหาเครื่องบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องหาผู้จัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์รายอื่น ในเหตุการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเช่าหรือซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์ในต้นทุนที่เทียบเคียงกับการจัดหาจากผู้ให้เช่าหรือลูกค้ารายเดิม และไม่สามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการจัดหาได้ ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจัดหาและใช้เครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทอื่น ซึ่งบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเครื่องบินที่หาทดแทนจะมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการเหมือนกับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องแบกรับต้นทุนในการทำธุรกรรมจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงต้นทุนที่สูงขึ้นจากการรักษาหรือว่าจ้างนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกร ในการจัดการและซ่อมบำรุงเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทที่แตกต่างจากเดิม และอาจต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบิน

1.17 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพานุคลากร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารหลักของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอุปสรรคใดๆ ในการดึงดูดและรักษานุคลากรดังกล่าว หรือการไม่สามารถดำรงวัฒนธรรมองค์กร อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือของธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ความสำเร็จในทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับการทำงานอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักในคณะผู้บริหาร โดยเฉพาะนายทัสพล แบลเว็ลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย หากมีการสูญเสียเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักในคณะผู้บริหารคนใดคนหนึ่ง โดยไม่สามารถ

สรรหาผู้ดำรงตำแหน่งที่เหมาะสมและมีคุณสมบัติเทียบเคียงมาแทนที่กันได้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องอาศัยนักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง มีความทุ่มเท และมีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องอาศัยการว่าจ้าง การฝึกอบรม และการรักษาพนักงานใหม่ในจำนวนที่มีนัยสำคัญในอนาคต โดยมีแผนการจัดหานักบินเพิ่มอีก 246 คนภายในปี 2559 ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินเคยประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะนักบินและวิศวกร บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เพื่อจ้างบุคลากรที่มีความชำนาญสูงเหล่านี้ ทั้งนี้ สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ดังกล่าวอาจเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์เหนือกว่าข้อเสนอของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องเพิ่มค่าตอบแทนและผลประโยชน์เพื่อดึงดูดและรักษานักบินที่มีความสามารถ มิฉะนั้นอาจต้องเผชิญความเสี่ยงของการลาออกของพนักงาน นอกจากนี้ หากบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาพนักงานที่มีความสามารถด้วยต้นทุนที่สมเหตุสมผล บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเติบโตได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าจ้างบุคลากรเพิ่มขึ้นอาจทำบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญปัญหาในการรักษาวัฒนธรรมองค์กร ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าหนึ่งในจุดแข็งทางการแข่งขันของ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย คือวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการ ซึ่งให้ความสำคัญกับการเป็นมิตร เกื้อกูล มุ่งการทำงานเป็นทีมเพื่อเพิ่มผลิตผล และให้ความสำคัญต่อลูกค้าเป็นที่ตั้ง โดยพนักงานจะถูกปลูกฝังด้วยวัฒนธรรมองค์กรดังกล่าว ควบคู่ไปกับการสร้างทัศนคติในการควบคุมต้นทุนของ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้อยู่ในระดับต่ำอยู่เสมอ ถ้าบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถสรรหา ว่าจ้าง หรือรักษาพนักงานที่มีคุณลักษณะตามหลักเกณฑ์เหล่านี้ วัฒนธรรมองค์กรและชื่อเสียงของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบ

1.18 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน การถ่วงงาน หรือต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีสหภาพแรงงาน หากพนักงานของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งสหภาพแรงงานขึ้น สหภาพแรงงานดังกล่าวอาจยื่นข้อเรียกร้องที่ส่งผลให้บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ พนักงานแต่ละกลุ่มอาจแยกจัดตั้งสหภาพแรงงาน และแยกการเจรจาต่อรองในประเด็นที่กลุ่มของตนเรียกร้อง ในกรณีที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในสัญญาความร่วมมือเจรจาทันทีกับสหภาพแรงงาน หรือกรณีที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องประสบกับความไม่พอใจของพนักงานอย่างมาก บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับการถ่วงงานหรือการนัดหยุดงานได้ นอกจากนี้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องหยุดชะงักจากการประท้วงของกลุ่มแรงงานซึ่งประท้วงเรียกร้องให้มีการตั้งสหภาพแรงงาน ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวอาจทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดชะงัก และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.19 หากในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับการอนุมัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบต่างๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินแบบประจำได้

ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีใบอนุญาต และต้องได้รับการอนุมัติในการให้บริการเส้นทางบิน ทั้งนี้อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้บังคับของกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงในการตีความกฎระเบียบในปัจจุบันหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อผลกระทบบนทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินในประเทศไทย ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งออกภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่กำหนด และต้องยื่นขอต่ออายุใบรับรองเมื่อสิ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ออก ณ วันที่ 26 ธันวาคม 2551 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมใบรับรองดังกล่าวครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบรับรองดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 นอกจากนี้ ในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือไม่ประจำในประเทศไทย ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบิน ต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จากกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ออก ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเมื่อใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หมดอายุ จะมีการออกใบรับรองและใบอนุญาตฉบับใหม่ให้แก่บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งหากบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับใบรับรองและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการเดินอากาศได้

ในเส้นทางบินแต่ละสายที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการอยู่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับ ใบรับรองและใบอนุญาต จากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการบิน หรือประเทศที่เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บินผ่าน ซึ่งการมีผลบังคับได้ตามกฎหมายของใบอนุญาตต่างๆ แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในกรณีที่ใบอนุญาตใดๆ ถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อหมดอายุ หรือถ้าการต่ออายุดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์น้อยลง บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถดำเนินการในเส้นทางบินดังกล่าว หรืออาจต้องลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ การกระทำใดๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแลสายการบินในประเทศไทย และบุคคลภายนอกอื่นๆ ที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีอำนาจควบคุม อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.20 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือ AAB อาจไม่สามารถคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาภายใต้ชื่อทางการค้า “AirAsia” ได้อย่างเพียงพอ หรืออาจเผชิญกับการเรียกร้องสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายในจำนวนที่สูงมากในการระงับข้อพิพาท หรืออาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการใช้ประโยชน์จากสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาในอนาคต

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและชื่อโดเมน เพื่อจัดตั้งและคุ้มครองชื่อทางการค้า (Brand) AirAsia สโลแกน โลโก้ และชื่อโดเมนทางอินเทอร์เน็ต (“เครื่องหมายต่างๆ”) ในหลากหลายประเทศ ภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดย AAB เป็นผู้ให้สิทธิในการใช้เครื่องหมายการค้า AirAsia แก่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ความสำเร็จของธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการใช้เครื่องมือต่างๆ อย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเพิ่มการรับรู้ในชื่อสินค้า ถึงแม้ว่า AAB ได้จดทะเบียนหรืออยู่ระหว่างการจดทะเบียนเครื่องหมายต่างๆ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การดำเนินการต่างๆ โดย AAB จะสามารถคุ้มครองเครื่องหมายต่างๆ ได้อย่างเพียงพอ และบุคคลภายนอกอาจได้แสวงสิทธิในการใช้แต่เพียงผู้เดียวในเครื่องหมายต่างๆ ของ กลุ่มแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ความสำเร็จของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขึ้นอยู่กับ การรับรู้และความสามารถของ AAB ในการป้องกันบุคคลภายนอกมิให้ใช้เครื่องหมายต่างๆ โดยไม่ได้รับความยินยอม ทั้งนี้ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอาจเป็นเรื่องซับซ้อนและบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ข้อพิพาทต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น หรือข้อพิพาทใดๆ ที่เกี่ยวข้อง กับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะถูกระงับโดยมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ต่อ AAB นอกจากนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า AAB จะไม่เพิกถอนเครื่องหมายต่างๆ ไม่ว่าจะบางส่วนหรือทั้งหมด และไม่ว่าจะเป็นผลจากการผิดสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า Air Asia หรือในกรณีอื่น ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับประโยชน์จากการจดจำตราสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเครื่องหมายต่างๆ ในกรณีดังกล่าว บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องลงทุนและใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมากเพื่อพัฒนาตราสินค้าใหม่ ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.21 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบิน และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความเข้าใจความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน อนึ่ง รายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 48.4 ร้อยละ 47.5 ร้อยละ 46.6 และร้อยละ 42.1 ของรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินในปี 2551 ปี 2552 ปี 2553 และในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ รวมถึงกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.22 อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีการผันผวนตามฤดูกาล

รายได้และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระดับสูงสุดในช่วงไตรมาสที่หนึ่งและไตรมาสที่สี่ของแต่ละปีปฏิทิน ซึ่งเป็นฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดของประเทศไทย ส่วนฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่ำสุดคือช่วงไตรมาสที่สาม หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบภาวะชะงักงันไม่สามารถดำเนินธุรกิจ ในช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างกาลของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่เป็นเครื่องชี้วัดผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์

เอเชีย ได้อย่างแม่นยำ ราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ อาจผันผวนหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากความผันผวนในผลการดำเนินงานระหว่างกาลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.23 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท รูเปียอินโดนีเซีย ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย รูปีอินเดีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึงดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลเสียกับบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับฐานะเงินตราต่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงกับธนาคารเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน แต่ในอนาคตบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ที่ต้นทุนที่เหมาะสม หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญของเงินดอลลาร์สหรัฐฯ เมื่อเทียบกับสกุลเงินอื่นๆ ที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการ โดยเฉพาะสกุลเงินบาท อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ นับตั้งแต่เกิดวิกฤตการเงินในภูมิภาคเอเชียเมื่อปี 2540 ค่าเงินบาทเทียบกับดอลลาร์สหรัฐฯ เกิดความผันผวนเป็นครั้งคราว จากที่เคยแข็งค่าถึง 22.20 บาทต่อหนึ่งดอลลาร์สหรัฐฯ ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2540 จนกระทั่งอ่อนค่าถึง 56.45 บาทต่อหนึ่งดอลลาร์สหรัฐฯ ณ วันที่ 13 มกราคม 2541 (ตามข้อมูลของบลูมเบิร์ก) โดยอัตราแลกเปลี่ยนถ่วงเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักระหว่างธนาคาร ซึ่งประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 31 มกราคม 2555 อยู่ที่ 31.04 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ค่าเงินบาทจะไม่ผันผวนต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐฯ หรือสกุลเงินอื่นๆ ในอนาคต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าหลายรายการในสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะในสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าในสกุลเงินต่างประเทศภายใต้สัญญาเช่าดำเนินการและประกันภัยคิดเป็นจำนวน 4,485.1 ล้านบาท ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเพิ่มเงินกู้ยืมในสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้อาจทำให้ภาระหนี้สินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะชดเชยหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.24 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องก่อภาระหนี้เพิ่มอย่างมีนัยสำคัญในอนาคต เพื่อระดมทุนในการจัดซื้อเครื่องบิน เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการลงทุน หรือเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายตามแผนขยายธุรกิจ ทั้งนี้ คาดว่าหนี้สินในอนาคตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่อาจเป็นหนี้สินที่กำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดยเมื่อไม่กี่ปีมานี้อัตราดอกเบี้ยลดลงต่ำสุดเป็นประวัติการณ์ ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถป้องกันความเสี่ยงของอัตราดอกเบี้ยด้วยต้นทุนอันเหมาะสม หรือไม่สามารถทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงได้เลย การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมในอนาคตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.25 ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้

ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตั้งอยู่ในเขตรอยต่อของแผ่นเปลือกโลก ด้วยเหตุนี้ ประเทศเหล่านั้นจึงเผชิญกับเหตุการณ์ที่เกิดจากการเคลื่อนตัวของเปลือกโลก ซึ่งอาจนำไปสู่แผ่นดินไหวและคลื่นยักษ์สึนามิ หรือคลื่นสึนามิขึ้นน้ำลงที่มีอำนาจร้ายแรง เช่น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 เกิดแผ่นดินไหวใต้ทะเลบริเวณนอกชายฝั่งเกาะสุมาตรา ซึ่งก่อให้เกิดคลื่นยักษ์สึนามิเข้าถล่มชุมชนชายฝั่งในประเทศไทย อินโดนีเซีย และศรีลังกา บางประเทศในภูมิภาคเอเชียยังเผชิญกับภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ เช่น ไฟป่าและหมอกควัน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเผชิญกับปัญหาอุทกภัยรุนแรง โดยอุทกภัยที่แผ่ขยายในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม 2554 ได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในไตรมาสสี่ของปี 2554 จากการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร การเกิดขึ้นของภัยพิบัติทางธรณีวิทยาหรืออุทกภัยหรือภัยพิบัติที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเที่ยวบิน ไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติหรือเกิดขึ้นโดยฝีมือมนุษย์ อาจมีผลทำให้อุปสงค์ของเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้ลดลง และการลดลงของอุปสงค์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

1.26 บจ. ไทยแอร์เอเชียเผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจภูมิภาคเอเชีย

เนื่องจากในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชียดำเนินธุรกิจภูมิภาคเอเชีย บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงเฉพาะของภูมิภาคนี้ ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ กฎหมาย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงในสภาวะทางการเมืองและสังคมในภูมิภาคเอเชีย และการเปลี่ยนแปลงในนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการต่อต้านภาวะเงินเฟ้อ การแลกเปลี่ยนเงินและการโอนเงินไปยังต่างประเทศ อัตราและวิธีเก็บภาษี เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความผันผวนในสภาวะทางสังคมและการเมืองในบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และอาจส่งผลให้เกิดการปิดท่าอากาศยาน โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประเทศและดินแดนบางแห่งในภูมิภาคเอเชียได้ออกมาตรการหลายอย่างเพื่อให้มีผลต่อการปฏิรูปและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหรือการเมือง โดยมาตรการบางอย่างทำให้เกิดความเสี่ยงที่สูงขึ้นของความเสี่ยงเสถียรภาพทางการเมืองและความไม่สงบในสังคม โดยตัวอย่างบางส่วนของเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความผันผวนมากขึ้นของสภาวะทางสังคมและการเมืองในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การควบคุมค่าแรงขั้นต่ำและการควบคุมราคาสินค้าโดยรัฐบาล อัตราการว่างงานที่สูงขึ้น การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และการกีดกันทางการค้า เช่น

การเก็บภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมในอัตราสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ ประเด็นเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำ ประกันความเสี่ยงทางการเมืองหรือการประกันภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์เหล่านี้

2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินกิจการทั้งหมดและสร้างรายได้ทั้งหมดในภูมิภาคเอเชีย สำหรับอนาคตอันใกล้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะมุ่งเน้นธุรกิจสายการบินในภูมิภาคเอเชียอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้ ธุรกิจของบจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงขึ้นอยู่กับสถานะทางเศรษฐกิจ โดยทั่วไปในภูมิภาคเอเชียอย่างมาก เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินไม่อาจจะเพื่อธุรกิจและเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจเป็นการเดินทางที่ต้องตัดสินใจอย่างรอบคอบ ผลประกอบการของอุตสาหกรรมการบินจึงมีแนวโน้มถดถอยในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว นอกจากนี้ รายได้ต่อหน่วยก็อาจลดลงเนื่องจากการที่สายการบินต่างๆ เสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในตลาดบางแห่งเพื่อกระตุ้นอุปสงค์หรือเพื่อเติมเต็มที่นั่งซึ่งขายบัตรโดยสารไม่ได้

ทั้งนี้ เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินโดยทั่วไปมีลักษณะเฉพาะตัวคือต้นทุนคงที่สูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการเช่าดำเนินงานเครื่องบิน ภาระทางการเงิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน ดังนั้น หากระดับรายได้ในอุตสาหกรรมการบินลดลงจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งในกรณีที่ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวเกิดขึ้นทั่วโลกและอุปสงค์ของการเดินทางทางธุรกิจและการพักผ่อนหย่อนใจในตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลดลง อาจมีผลทำให้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบ

2.2 ข้อจำกัดของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมากในช่วงหลายปีมานี้ โดยมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดท่าอากาศยานดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานและระบบควบคุมการจราจรทางอากาศ ยังไม่เพียงพอในการรองรับกับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้สูงสุด ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการบินหลัก โดยเฉพาะศูนย์กลางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูเก็ต ในจังหวัดภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของท่าอากาศยานในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินที่ท่าอากาศยานในประเทศไทย

- ข้อจำกัดว่าด้วยความยาว และ/หรือความแข็งแรงของลานวิ่ง (run way) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในท่าอากาศยานระดับภูมิภาคที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเที่ยวบินอยู่ และ
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยใดๆ จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้น ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพ ในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรรมกรรมประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบิน ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสียหายบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง โดยไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถทำกรรมกรรมประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์หลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมกรรมประกันภัยได้เลยสำหรับการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปหรือสินทรัพย์เฉพาะอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรรมกรรมประกันภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้น สูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องรับความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำประกันภัยความเสียหายบางประเภท ซึ่งรวมถึง การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก การสูญเสียกำไรหรือรายได้ และความเสียหายของอุปกรณ์ ซึ่งสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมมักจะไม่ได้ทำประกันภัยดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

ภายหลังจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทประกันภัยด้านการบินได้เพิ่มเบี้ยประกัน รวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยจากผู้โดยสารแต่ละคน และลดความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อภัยสงครามและความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้าย การจี้เครื่องบิน และเหตุเครื่องบินตกหรือเหตุการณ์อื่นซึ่งกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจมีความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยด้านการบินจะเพิ่มเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือลดความคุ้มครองตามกรรมกรรมประกันภัย การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยหรือการลดความคุ้มครองอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

2.4 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตเพิ่มขึ้น การปิดท่าอากาศยาน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อระดับโลกอื่นๆ อาจทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วยลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

การระบาดของโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (ซาร์ส) โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ชนิด H1N1 โรคไข้หวัดนก หรือโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ความรู้ในการระบาดของโรค อาจส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์

3.1 บริษัทฯ คาดว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ มีแนวโน้มผันผวน และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่เสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้

ราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ มีแนวโน้มผันผวน เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น

- สภาวะการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือ หรือการลงทุนในอุตสาหกรรมการบินไทยหรือต่างประเทศ
- ความผันผวนของผลการดำเนินงานรายไตรมาสของบริษัทฯ
- บทวิจักษณ์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ หรือการเปลี่ยนแปลงคำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์

- การเข้ารับตำแหน่งหรือการลาออกของบุคลากรที่สำคัญ
- การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- ข้อพิพาททางกฎหมายและการสอบสวนของหน่วยงานของรัฐ และ
- สภาวะหรือเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมือง

ทั้งนี้ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้และปัจจัยอื่นๆ อาจส่งผลให้ราคาตลาดและความต้องการซื้อหลักทรัพย์ของบริษัทฯ มีความผันผวนสูง ซึ่งอาจจำกัดหรือขัดขวางมิให้ผู้ลงทุนสามารถขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ได้ในราคาที่เหมาะสม และอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ในอดีต เมื่อราคาตลาดของหุ้นมีความผันผวน ผู้ถือหุ้นเคยรวมตัวกันฟ้องคดีหลักทรัพย์ (Securities Class Action) เพื่อดำเนินคดีกับบริษัทที่ออกหุ้น ดังนั้น หากมีผู้ถือหุ้นรายใดดำเนินการฟ้องร้อง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บริษัทฯ อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการต่อสู้คดี หรือหากบริษัทฯ แพ้คดี บริษัทฯ อาจต้องจ่ายค่าเสียหายจำนวนมาก นอกจากนี้ ผู้บริหารของบริษัทฯ อาจต้องใช้เวลาและให้ความสนใจกับคดีดังกล่าว แทนที่จะใช้เวลาและให้ความสนใจอย่างเต็มที่กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

3.2 การขายหุ้นของบริษัทฯ และการที่ผู้ถือหุ้นเดิมมีหุ้นของบริษัทฯ เป็นจำนวนมากที่สามารถขายได้ในอนาคต อาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

ภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ ซึ่งเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงถือหุ้นรวมกันร้อยละ [•] ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น โดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ได้ตกลงกับผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายว่า นับแต่วันที่ในเอกสารฉบับนี้จนถึง [180] วันหลังจากวันที่หุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ ผู้ถือหุ้นเดิมแต่ละรายที่ขายในหุ้นในครั้งนี้ จะไม่เสนอขาย ขาย หรือจำหน่ายหลักทรัพย์ใดๆ ที่เป็นหลักทรัพย์ประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้ หรือหลักทรัพย์ใดๆ ที่อาจแปลงสภาพหรือสามารถแลกเปลี่ยนเป็นหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้ โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายในประเทศไทย ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ จะมีสิทธิขายหุ้นที่ตนถืออยู่ได้ในเวลาใดๆ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงดังกล่าว

นอกจากนี้ ตามข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หุ้นซึ่งมีจำนวนรวมกันเป็นจำนวนร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังวันที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ จะถูกห้ามขายเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ บุคคลที่ถูกสั่งห้ามขายสามารถขอยกขายหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาทุกๆ 6 เดือน

การขายหุ้นของบริษัทฯ ในจำนวนมากโดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ในอนาคต หรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายหุ้นในจำนวนมากอาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถคาดการณ์ถึงผลกระทบ (ถ้ามี) ได้ว่าการขายหุ้นในอนาคตหรือการมีหุ้นไว้เพื่อขายในอนาคตนั้นจะมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างไร การขายหุ้นจำนวนมากในตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้หรือการ

คาดการณ์ว่าจะมีการขายเช่นนี้เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ และการขายหุ้นดังกล่าว อาจสร้างความขากลำบากแก่บริษัทฯ ในการระดมทุน โดยการออกหลักทรัพย์ในเวลาและที่ราคาที่บริษัทฯ เห็นว่าเหมาะสม

3.3 ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ

ภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี ซึ่งเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะถือหุ้นรวมกันร้อยละ [•] ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และมีอำนาจควบคุมอย่างมีนัยสำคัญใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และกิจการและธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการเลือกตั้งกรรมการ การจ่ายและกำหนดเวลาการจ่ายเงินปันผล และการอนุมัติการกระทำต่างๆ ที่ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุม อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้ถือหุ้นอื่นๆ ของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ มีอิสระที่จะใช้คะแนนเสียงโดยสอดคล้องกับผลประโยชน์ของตน

3.4 การซื้อขายและส่งมอบหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีความเสี่ยง

ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี หุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่ได้มีตลาดรองเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ราคาเสนอขายหุ้นเบื้องต้น เป็นผลมาจากการเจรจาระหว่าง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศ และผู้ร่วมจัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย ซึ่งราคาดังกล่าวอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากราคาตลาดของหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ภายหลังการเสนอขายหุ้นในครั้งนี นอกจากนี้ นักลงทุนต่างชาติอาจต้องถือเอ็นวีดีอาร์แทนการถือหุ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันระดับสภาพคล่องของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ หรือหากมีสภาพคล่องในระดับสูง สภาพคล่องดังกล่าวจะคงอยู่ต่อไปได้หรือไม่ นอกจากนี้ อาจไม่มีผู้ดูแลสภาพคล่องสำหรับเอ็นวีดีอาร์ในส่วน of หุ้นของบริษัทฯ และผู้ที่ทำหน้าที่ดูแลสภาพคล่องสำหรับเอ็นวีดีอาร์ในส่วน of หุ้นของบริษัทฯ ก็ไม่มีหน้าที่ใดๆ ที่จะต้องดูแลสภาพคล่องตลอดไปและอาจหยุดดูแลสภาพคล่องไว้ในเวลาใดๆ ก็ได้

3.5 มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหุ้นใหม่ที่ออกจำหน่ายในการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นจะลดลงโดยพลันและมีนัยสำคัญ

เนื่องจากราคาเสนอขายหุ้นต่อหุ้นในครั้งนี้จะสูงกว่ามูลค่าสินทรัพย์สุทธิที่ปรับปรุงแล้วต่อหุ้นของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ภายหลังที่ได้ปรับปรุงตามประมาณการจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี และตามส่วนของหุ้นทุนของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ด้วยเหตุนี้ มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นจะลดลงโดยทันทีอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

3.6 โอกาสของผู้ถือหุ้นเดิมในการจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights offering) ในอนาคตอาจถูกจำกัด

ถึงแม้ว่าบริษัทมหาชนในประเทศไทยจะไม่ถูกบังคับให้ต้องเสนอสิทธิในการจองซื้อหลักทรัพย์ใหม่แก่ผู้ถือหุ้นเดิม เมื่อมีการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ใหม่ แต่บริษัทมหาชนในประเทศไทยอาจเสนอขายหลักทรัพย์ที่ออกใหม่โดยการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights offering) ได้เป็นครั้งคราว การปฏิบัติตามกฎหมายหลักทรัพย์หรือบทบัญญัติทางกฎระเบียบอื่นๆ ในบางประเทศ อาจเป็นข้อจำกัดมิให้นักลงทุนบางรายเข้าจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในอนาคต และส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนเหล่านั้นลดลง

ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีหน้าที่และไม่อาจคาดหมายได้ว่าจะมีหน้าที่ในการจดทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเทศใดๆ ที่อยู่นอกประเทศไทย เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติได้รับสิทธิในการจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น ที่บริษัทฯ อาจดำเนินการในอนาคต

3.7. ความเสี่ยงเกี่ยวกับการนำหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างกว้างขวางก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นสามัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงยังมีความเสี่ยงที่อาจจะไม่ได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ดำเนินการยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ [•] 2555 และบริษัทหลักทรัพย์ธันชาต จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเบื้องต้นแล้วเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะนำหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบริวารสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ลงวันที่ 22 มกราคม 2544 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม) และตามหนังสือเวียนที่ บจ.(ว) 10/2551 ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2551 เรื่องการปรับปรุงหลักเกณฑ์รับหลักทรัพย์ เพื่อสนับสนุนการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ยกเว้นคุณสมบัติตามข้อ 5(3) เรื่องการกระจายการถือหุ้นรายย่อย ซึ่ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย และถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของทุนชำระแล้ว และผู้ถือหุ้นดังกล่าวแต่ละรายต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่า 1 หน่วยการซื้อขาย และยกเว้นคุณสมบัติตามข้อ 9(1) เรื่องการที่บริษัทฯ ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นและต้องถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทแทน ซึ่งในกรณีนี้คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงยังมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้ หากหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้