

11. รายการระหว่างกัน

วันที่ 8 พฤศจิกายน 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีการปรับโครงสร้างการถือหุ้น โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวน 399,993 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 1 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในราคาตามมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท (Par) ส่งผลให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมทั้งสิ้น 20,399,993 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

11.1 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและลักษณะความสัมพันธ์

Update ข้อมูลตามงบการเงินปี 2554

บริษัท/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
นายทศพล แบลเว็ลด์	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายสันติสุข คล่องใช้ยา	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายการพาณิชย์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี และจะ เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และการเพิ่มทุน

บริษัท/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
	<p>ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเมื่อสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้นี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน มาชำระเป็นค่าหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAI และผู้ถือหุ้นรายย่อยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือในบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสละสิทธิการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังกล่าว</p>
AirAsia Berhad (AAB)	<ul style="list-style-type: none"> • AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 49 ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้นี้ โดยสัดส่วนการถือหุ้นของ AAI ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลงเหลือร้อยละ 45 ภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้นี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเมื่อสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้นี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะนำเงินที่ได้มาชำระเป็นค่าหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAI จะสละสิทธิการซื้อหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังกล่าว • มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน • นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางตรงและทางอ้อม Tune Air Sdn Bhd ใน AAB ซึ่งนายแอนโทนี่ ฟรานซิส นายคามารุดิน บิน เมอรานัน และ Tune Air Sdn Bhd ถือหุ้นรวมร้อยละ 13 ใน AAB
AirAsia (Mauritius) Limited (AAM)	<ul style="list-style-type: none"> • AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM • กรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน
PT Indonesia Airasia (IAA)	<ul style="list-style-type: none"> • IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใน IAA ร้อยละ 49 IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดภายใต้เครื่องหมายการค้า Air Asia ในประเทศอินโดนีเซีย • กรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน
AirAsia X Sdn Bhd (AAX)	<ul style="list-style-type: none"> • AAX เป็นบริษัทร่วมทุนในกลุ่มของแอร์เอเชีย โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 16 และดำเนินธุรกิจให้บริการสายการบินเส้นทางบินระยะไกลโดยมีศูนย์กลางการบินในประเทศมาเลเซีย • มีกรรมกร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน • นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์ร็านานเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ใน AAX ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX

บริษัท/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	<ul style="list-style-type: none"> • ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 และมี Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้รับจ้างให้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ทั่วโลก (Global call center outsourcing service provider) และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศไทยถือหุ้นอีกร้อยละ 50 • มีกรรมการร่วมกันกับ TAA 1 ท่าน คือ นายแอน โทนี ฟรานซิส เฟอร์นันเดส
<p data-bbox="188 510 539 593">Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)</p> <div data-bbox="193 622 534 741" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 5px 0;"> <p data-bbox="240 638 486 719">เพิ่มเติมข้อมูลตามงบการเงิน ไตรมาส 1 ปี 2555</p> </div>	<ul style="list-style-type: none"> • AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 และมี CAE Inc. (CAE) ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้นำในการให้บริการฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศแคนาดา ถือหุ้นอีกร้อยละ 50 • มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอน โทนี ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน

11.2 รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

Update ข้อมูลตามงบการเงินปี 2554

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ งวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การค้าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			(เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		
			ปี 2553	<u>งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554</u>	
<p>กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่านได้แก่</p> <p>(1) นายทัศนพล แบลเวิร์ต</p> <p>(2) นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ</p> <p>(3) นายปรัชญา รัศมีชานินทร์</p> <p>(4) นาวาอากาศ เอกธนภัทร งามปลั่ง</p> <p>(5) หม่อมหลวง บวรนาทเทพ เทวกุล</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น 	<p>1.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับ สถาบันการเงินต่างประเทศ - เครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ ("Credit Suisse") เพื่อเป็นหลักประกันตามสัญญาเงินกู้ระหว่างกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กับ Credit Suisse ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2550 วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ("สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse")</p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ <u>ผลตอบแทน ค่าธรรมเนียม</u></p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และ <u>ผลตอบแทน ค่าธรรมเนียม</u></p>	<p>(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับ Credit Suisse เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ และ</p> <p>(2) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าค้าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ทั้งนี้ เงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเงื่อนไขการให้หลักประกันเงินกู้ยืมนี้เกิดขึ้นก่อนที่จะมีนโยบายนำ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย คุรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในสรุปสาระสำคัญของสัญญาปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 12 เรื่อง เงินกู้ยืมของผู้ถือหุ้นใหญ่จาก Credit Suisse</p>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(6) นายสันติสุข คล่องใช้ยา (รวมเรียกว่า "กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่")	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ในบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน) 	<p>1.2 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น คำประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าว กับ Credit Suisse วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ</p>	39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และผลตอบแทน	39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และผลตอบแทน	<p>ในการชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าว กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่จะเสนอขายหุ้นที่ตนถืออยู่ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บางส่วนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้ง นี้ เพื่อนำเงินมาชำระคืนเงินกู้ยืมนี้ โดย Credit Suisse จะดำเนินการปลดหลักประกันจำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์ เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 และปลดการระค้ำประกันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จากการเป็นผู้ค้ำประกันเงินกู้ยืม ดังกล่าว ในวันที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จัดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วสำหรับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท ต่อประชาชนแล้วเสร็จ (Closing Date) หรือ ก่อนการนำหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะไม่ค้ำประกันและจะไม่นำสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไปวางเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมแก่ผู้ถือหุ้น กรรมการหรือผู้บริหารอื่นในอนาคต ซึ่งทำให้ไม่มีการทำรายการดังกล่าวอีกใน</p>

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท) (เว้นแต่ระบุไว้เป็นสกุลอื่น)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					อนาคต

2. การให้กู้ยืมเงินกู้ระยะสั้นแก่กรรมการ

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554		
นายศพล เบลเวิร์ต	เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และเป็นกรรมการ และประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายศพล เบลเวิร์ต	จำนวนเงินต้น	ขอดั๊นงวด	187,000,000	100,000,000
				กู้เพิ่มระหว่างงวด	63,400,000	63,041,200
				ชำระคืนระหว่างงวด	-150,400,000	-163,041,200
				ขอดคงเหลือยกไป	100,000,000	0
				ดอกเบี้ยรับระหว่างงวด	5,167,062	1,310,076
ดอกเบี้ยค้างรับปลายงวด	5,167,062	0				
บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้กู้ยืมเงินแก่นายศพล เบลเวิร์ต ในปี 2552 โดยมีวงเงินรวมไม่เกิน 256 ล้านบาท ตามสัญญาเงินกู้ระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับนายศพล เบลเวิร์ต						
อัตราดอกเบี้ย :						
ร้อยละ 1.5 ต่อปี ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกัน						
การชำระเงิน : ชำระคืนเมื่อทวงถาม						
ลักษณะรายการในอนาคต :						
นายศพล ได้ชำระคืนเงินกู้ยืมและดอกเบี้ยค้างรับแล้วทั้งจำนวน เมื่อวันที่ 30 กันยายน 2554						
บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่ให้กู้ยืมเงินแก่กรรมการและผู้บริหาร ในลักษณะดังกล่าวอีกในอนาคต						

3. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชียเอโอเอ็น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ถูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระผ่านบัตรเครดิตในการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น การรับค่าโดยสารแทนกันของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย จะมีแนวทางการปฏิบัติงาน การชำระเงินและการบันทึกบัญชีเช่นเดียวกัน และเป็นไปตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ของกลุ่มแอร์เอเชีย
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA	3.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB	3,832,904,696	3,352,972,566 2,969,376,674	การกำหนดราคา: ส่งมอบหรือได้รับค่าโดยสารที่รับแทนกันตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง (Actual Price)
			4,624,433,109	131,936,831 +80,149,606	

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
IAA ดำเนินธุรกิจสาย การบินราคาประหยัด ในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้อง กัน)		3.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA	31,270,772	<u>25,965,267</u> 20,957,309	การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง ถือ ปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (SOP) โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้เงินกว่าธนาคารผู้ให้ บริการจะสามารถปรับปรุงข้อจำกัดในระบบรับชำระ เงินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับ ธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต
		3.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่บจ.ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA)	63,685,363	<u>89,650,629</u> 84,642,672	
		เจ้าหนี้รับแทน - AAB	596,184,467	<u>459,037,583</u> 323,581,441	
			251,090,000	<u>46,930,488</u> 34,658,486	

4. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่นในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่มแอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมือง และควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิเช่น การใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ซึ่งจะใช้เคาน์เตอร์เช็คอินและศูนย์การให้บริการภายในสนามบินร่วมกัน โดยบริษัทในกลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับสนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือค่าใช้จ่ายในการใช้บริการของสนามบินบางแห่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ซึ่งเป็นไปตามสัญญาให้บริการด้าน ICT (สรุปสาระสำคัญของสัญญาให้บริการด้าน ICT ปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อที่ 11) โดยบริษัทในกลุ่มจะทำการสำรองค่าใช้จ่ายไปก่อน และ
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด	4.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB 4.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่ายแทน	90,805,408 52,628,736	282,395,056 212,146,747 39,445,273 4,395,236 147,265,514 110,755,504	ดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตามอัตราการใช้งานจริง ทั้งนี้ การสำรองค่าใช้จ่ายระหว่างกันของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย จะมีแนวทางการปฏิบัติงาน การชำระเงิน และการบันทึกบัญชีเช่นเดียวกัน และเป็นไปตามมาตรฐานกระบวนการ

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น	
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554		
(3) AAX	ในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์กับ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน) AAX มีกรรมการร่วมกัน กับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟราน ซิส เฟอร์นันเดส และ นายคามารูดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคา มารูดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ใน AAX ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้น ร้อยละ 52 ใน AAX	IAA ลูกหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	56,878,884	167,239,122	153,922,739	ปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ของ กลุ่มแอร์เอเชีย การกำหนดราคา : การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการ <u>สำรองจ่าย แทน</u> ทดรองจ่ายแทนกัน ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ <u>การใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่า ภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่า ตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น</u> จะเรียกเก็บ หรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริง <u>สำหรับค่าโฆษณา หรือเป็นราคาตามประโยชน์ที่ได้รับ จริงตามแต่ละบริษัทในกลุ่ม เช่น ที่ได้ปันส่วนกันตามปริมาณการใช้งานจริงภายในกลุ่ม ได้แก่</u> การแบ่งค่าใช้จ่ายตามจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแต่ละ เส้นทางการบินหรือสนามบินนั้น <u>โดยผู้อำนวยการ ฝ่ายที่รับผิดชอบของแต่ละบริษัทร่วมทุนที่เกี่ยวข้องจะ มีการเจรจาและต้องอนุมัติอัตราส่วนการแบ่งค่าใช้จ่าย ดังกล่าวก่อนการทำรายการ และหน่วยงานตรวจสอบ ภายในจะทำหน้าที่สอบทานการทำรายการตามแผนการ ตรวจสอบประจำปี</u>
		4.3 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์ เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAB	644,609,041	693,622,201	535,375,679	
		4.4 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - IAA	188,219,548	78,745,795	92,286,676	
		29,256,686	21,802,121	14,927,112		
		14,956,078	36,758,199	29,883,190		
4.5 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์ เอเชีย เจ้าหนี้ที่ตรงจ่าย - AAX	4,449,263	658,341				
	4,272,446	50,349				
อธิบายการกำหนดราคาของรายการเงินตรงจ่ายแทนกันในกลุ่ม แอร์เอเชียให้ชัดเจนมากขึ้น						

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					<p>สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ จะมีการปันส่วนระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่เท่ากัน เว้นแต่ AAX ที่จะได้รับการปันส่วนในอัตราที่ต่ำกว่าเนื่องจากการใช้งานที่ต่ำกว่า หรือแบ่งตามประโยชน์ที่ได้รับจริงตามแต่ละบริษัทในกลุ่ม เช่น ค่าใช้จ่ายในการโฆษณา เป็นต้น</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (SOP) ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้ กลุ่มแอร์เอเชียอยู่ระหว่างลดจำนวนรายการจ่ายสำรองระหว่างกันให้คงเหลือน้อยที่สุด โดยให้สายการบินในกลุ่มจ่ายค่าใช้จ่ายโดยตรงกับคู่สัญญาเองในอนาคต</p>

5. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้ง นี้ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณี ที่บริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้ <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: fit-content;"> <p>คอบซื้อข้อความสำนักงาน ก.ล.ด. อธิบายเพิ่มเติม เกี่ยวกับสถานะปัจจุบันของลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAB และรายการเข้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAM และ สำหรับลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด -IAA</p> </div>			บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นมา โดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียจะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัท ซึ่งหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้) จะมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดสุทธิต่างชำระ ในอัตราเท่ากับต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ทั้งนี้ ในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ได้ทำสัญญาหักกลบหนี้ระหว่างกัน (Netting Agreement) ระหว่าง TAA, AAB และ AAM เพื่อตกลงชำระหนี้คงค้างระหว่างกันให้หมดไป และจะดำเนินการชำระหนี้สุทธิตะหว่างกันทุกเดือน รายการลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAB และรายการเข้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAM เป็นมูลค่าหนี้ที่อยู่ภายในกำหนดชำระ 30 วันนับจากวันสิ้นสุดบัญชีปี 2554 สำหรับลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – IAA นั้นเป็นมูลค่าหนี้สะสม ซึ่ง
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัด	5.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิล่าช้ากว่ากำหนด			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(3) AAM	ในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์กับ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน) AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือ หุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์กับ บุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	5.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB	37,180,921	111,428,747	ทั้งนี้ IAA ได้จ่ายชำระหนี้สุทธิและดอกเบี้ยคงค้าง ณ วันที่ <u>30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554</u> ทั้งจำนวนให้กับบจ.ไทยแอร์ เอเชีย แล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2555 อัตราดอกเบี้ย : อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่ม แอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็น ต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีใน ปี 2553 และ <u>งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554</u> ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการ ธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็น หลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการ ตรวจสอบ
		ขอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB	2,605,259,778	<u>15,693,537</u> <u>52,317,288</u>	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB	37,180,921	0	
		5.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA	4,891,806	<u>11,549,361</u> <u>7,416,376</u>	
		ขอดลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA	119,435,382	<u>260,271,516</u> <u>235,697,867</u>	
		ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA	4,891,806	<u>23,857,543</u> <u>12,308,182</u>	
		5.2 ดอกเบี้ยจ่าย : บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่าย ดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิล่าช้า กว่ากำหนด	242,841,258	148,644,940	
5.2.1 ดอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM	4,154,238,680	<u>361,092,140</u> <u>349,513,379</u>			
ขอดเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM	143,110,349	0			
ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด - AAM					

6. ค่าเช่าเครื่องบิน

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัท ย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้น ร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณา ตารางลักษณะ ความสัมพันธ์กับ บุคคลที่เกี่ยวข้อง กัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการ ประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 21-22 ลำ (ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม- 2554) จาก AAM ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน ค่าเช่าเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ค่าเช่าเครื่องบิน - AAM สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่า เช่าเครื่องบิน เจ้าหน้าที่เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	2,200,591,175 1,908,420,642 410,570,125 113,060,987	2,727,706,220;005,705,359 245,454,754;238,091,256 497,866,890;470,014,743 23,237,287;22,854,256	ณ วันที่ 30 กันยายน 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่า เครื่องบินเพื่อใช้ในการประกอบธุรกิจรวมทั้งสิ้น 21-22 ลำ จาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์เอเชีย ต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่ม อำนาจในการต่อรองกับผู้ผลิต นอกจากนี้ เนื่องจาก บจ. ไทย แอร์เอเชีย มีผลประกอบการขาดทุนและมีค่าใช้จ่ายในการ ประกอบธุรกิจสูงในอดีต บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีศักยภาพที่ จำกัดในการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจากสถาบัน การเงินต่างๆ เพื่อสนับสนุนการจัดหาเครื่องบินด้วยตนเอง ดังนั้น AAB จึงได้ให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อ ประกอบธุรกิจผ่าน AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนที่จะใช้เงินที่จะได้จากการเสนอขาย หุ้นเพิ่มทุนให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่วนหนึ่งประกอบกับ การจัดหาแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินต่างๆ มาสนับสนุน การซื้อเครื่องบินในอนาคต ทั้งนี้ รายละเอียดเงื่อนไขการเช่าเครื่องบิน เป็นไปตามสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT ที่จัดทำขึ้น ระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM สรุปสาระสำคัญของ

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					<p>สัญญาปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 5</p> <p>การกำหนดอัตราค่าเช่า :</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี นับจากวันส่งมอบเครื่องบิน ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับบจ.ไทยแอร์เอเชียอยู่ในอัตราเดียวกันกับบริษัทร่วมทุนอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย และอ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยของในอุตสาหกรรมจากผู้เช่าพาณิชย์ระดับข้อมูลอุตสาหกรรมการบิน และ/หรือผู้ประเมินราคาอิสระตามหมายเหตุประกอบงบการเงินสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เรื่องนโยบายการคิดค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าสำหรับเครื่องบินที่ AAB เป็นเจ้าของ คิดตามต้นทุนของเงินทุนของ AAB ค่าเช่าสำหรับเครื่องบินที่ AAB เข้ามาจากบุคคลภายนอก คิดตามอัตราที่ AAB เช่าและปรับปรุงด้วยสมมติฐานบางประการเพื่อสะท้อนถึงความเสี่ยงด้านสินเชื่อกิจการร่วมค้า</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p>
			<p>อธิบายการกำหนดอัตราค่าเช่าให้ชัดเจนมากขึ้น และอธิบายที่มาในการกำหนดอัตราค่าเช่าของ AAB</p>		

นิติบุคคล/ บริษัทที่อาจมี ความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า และอาจจะเช่าต่อเนื่องจาก AAM ในอนาคต หรือเช่าจากบุคคลภายนอก ขึ้นอยู่กับการพิจารณาที่เป็น ไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทและบริษัทย่อย โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase เพื่อเป็นการสร้างอำนาจในการต่อรองกับผู้จัดหาเครื่องบิน

7. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อย ของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อ เป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตาม สัญญาเช่าเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์ เอเชีย และ AAM ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ค่าบำรุงซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องบิน - AAM	805,619,368 1,789,240,715	997,958,217,223,359,242 92,400,099,888,567,867	เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินที่เช่า และกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดยเงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้อง ได้รับการซ่อมแซมบำรุงรักษา ก่อนส่งคืนเมื่อครบ กำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่าเครื่องบิน การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา : ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุล เงินดอลลาร์สหรัฐต่อเวลาการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนด ในสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT และอ้างอิงได้กับราคาตลาดที่ประเมิน โดยผู้เชี่ยวชาญอิสระในอุตสาหกรรม การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอยู่ ต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบิน แต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา และอาจจะใช้บริการ

อธิบายการกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินให้ชัดเจนมากขึ้น

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					ต่อเนื่องจาก AAM ในอนาคตหรือเช่าจากบุคคลภายนอกขึ้นอยู่กับพิจารณาที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทและบริษัทย่อย โดยเป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลัง สิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อ ประชาชนในครั้ง นี้ ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ การเพิ่มทุนของ บจ. ไทย แอร์เอเชีย (โปรดพิจารณา ตารางลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการ จองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตร โดยสาร - AAB	36,747,894 10,059,008	57,181,533 41,681,867 5,372,183 3,570,441	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจอง และจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่ม แอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกสูงสุดให้แก่ลูกค้า โดยระบบ ซอฟต์แวร์การบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตร โดยสารเครื่องบินจัดทำโดยบริษัท Navitaire ซึ่งเป็นผู้ ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่าย บัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ AAB เข้าเป็นคู่สัญญากับ Navitaire เนื่องจากการเจรจาต่อรองแบบกลุ่ม โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บริษัทร่วมทุนอื่น จากจำนวนการใช้งานในอัตราเท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ สรุปรายละเอียดของสัญญา ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร ปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อที่ 11 การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร: อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ ต่อจำนวนผู้โดยสารที่บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และ เป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา และสามารถ เทียบเท่าได้กับอัตราค่าธรรมเนียมที่ AAB ถูกเรียกเก็บ
อธิบายการกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารให้ชัดเจนมากขึ้น					

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					<p>ความที่เกิดขึ้นจริงจากบุคคลภายนอก</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการใช้ระบบการจองบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารจัดการเที่ยวบิน และการจองซื้อของผู้ใช้บริการ โดยเป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอ ขายหุ้นต่อประชาชนใน ครั้งนี้ ของ บมจ. เอเชีย เอวิ เอชั่น และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรด พิจารณาดารงลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อ จำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	91,322,792 11,356,407	53,358,495 27,500,752 24,262,910 1,560,102	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ อันได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบิน บางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและ อุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะ รวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์ เอเชียและสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อ เพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อ ในปริมาณมาก การกำหนดราคาซื้อขาย : ราคาซื้อขายเป็นราคาที่สามารถเปรียบเทียบได้เดียวกันกับ ราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการ สนับสนุนธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และ ได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และ คณะกรรมการตรวจสอบ

[อธิบายการกำหนดราคาซื้อขายสินค้าและอุปกรณ์ให้ชัดเจนมากขึ้น](#)

10. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอ ขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ใน ครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรด พิจารณาตารางลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB	15,277,972 3,630,848	14,770,940 11,010,952 1,273,276 1,211,852	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทน การให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ การบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการ บริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษา และการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนิน กิจการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นไปตามสัญญา ค่าธรรมเนียมบริหารจัดการ สรุปสาระสำคัญของสัญญา ค่าธรรมเนียมบริหารจัดการปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อ 11 การกำหนดราคาซื้อขาย : ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์ สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญา ค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตาม เงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป โดยการพิจารณาที่เป็นไป เพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัท และได้รับอนุมัติเป็น

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					หลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการ ตรวจสอบ

11) การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม ตามสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม (Shared Service Center Service Agreement) สรุปสาระสำคัญของสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม(Shared Service Center Service Agreement) ปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อที่ 11 การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย (โปรด	11.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน <u>จากของ</u> AAB ดูที่นี่ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB	26,063,889	<u>26,498,683</u> 19,825,436	
			26,063,889	<u>3,625,805</u> 2,952,588	

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
	พิจารณารายลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	11.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน <u>จากของ IAA</u> ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	8,935,408 8,935,408	<u>7,347,013</u> <u>5,772,057</u> <u>16,282,421</u> <u>14,707,465</u>	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการ สนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้า ทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการ บริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง(กำไร)ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน(กำไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	(76,341,665)	(13,220,978+8,389,822)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB (เช่นเดียวกับบริษัทร่วมทุนอื่นในกลุ่มของ AAB) เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน ("FRMC") เพื่อร่วมกันตัดสินใจ และได้อ้างอิงคำแนะนำในการดำเนินการของบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญ การประชุม FRMC ได้จัดขึ้นเป็นประจำทุกเดือนเพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และหามาตรการการป้องกันความเสี่ยงที่เหมาะสม ตลอดจนสอบทานแนวทางการป้องกันความเสี่ยงที่มีอยู่ คณะกรรมการ FRMC ประกอบด้วย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินของทุกบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชีย ฝ่ายตรวจสอบภายใน และฝ่ายบริหารการเงินของ AAB โดยแต่ละบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชียจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่ ทั้งนี้ มติของ FRMC จะได้รับการสอบทานโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารของแต่ละบริษัทร่วมทุนใน
			2,239,280,168	2,729,720+892,584	
			16,824,800	15,775,250+6,824,800	
		อธิบายอำนาจในการตัดสินใจในการเข้าทำรายการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันของบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชีย			

นิติบุคคล/บริษัท ที่อาจมีความ ขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					<p>กลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นผู้ตัดสินใจในขั้นตอนสุดท้าย จากนั้น AAB จะทำการซื้อขายตามที่มีการตัดสินใจขั้นสุดท้าย สรุปสาระสำคัญของสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Hedging Agreement) ปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 11</p> <p>การปันส่วนกำไร(ขาดทุน) :</p> <p>กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วนไปยังบริษัทร่วมทุนต่างๆ ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้น้ำมันตามงบประมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการทำรายการดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการป้องกันความเสี่ยงของความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

13. ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่น โบอิง 737 ในปี 2552 ทั้งนี้ มีการปรับประมาณการตามที่ย้ายจริงในปี 2553</p> <p>ประมาณการค่าปรับจากการคืนเครื่องบินก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)</p> <p>เจ้าหนี้ประมาณการค่าปรับการคืนเครื่องบิน - AAB</p>	(114,276,519)	200,405,987	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาคืนเครื่องบินเช่าก่อนกำหนดกับ AAM ผู้ให้เช่า เพื่อคืนเครื่องบินรุ่น โบอิงก่อนครบกำหนดระยะเวลาเช่า ซึ่งเป็นไปตามแผนงานการเปลี่ยนฝูงเครื่องบินเป็นเครื่องบินแอร์บัส ทั้งฝูงบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและดูแลรักษาเครื่องบิน ในการดำเนินการดังกล่าว ผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนกำหนดเป็นจำนวน 347-547 ล้านบาท และบันทึกต้นทุนดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายในปี 2552 ต่อมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับคืนค่าตรวจสอบทางเทคนิคบางขั้นตอนในระหว่างกระบวนการคืนเครื่องบินเป็นจำนวน 114 ล้านบาท ซึ่งบันทึกบัญชีเป็นรายการปรับประมาณการตามที่ย้ายจริงในปี 2553 ต้นทุนจากการดำเนินงานในปี 2550 2551 และ 2552 อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากปี 2553 ผู้บริหารได้รับผลต่างระหว่างประมาณการกับจำนวนตามที่ย้ายจริงเป็นจำนวน 114 ล้านบาท ผลต่างดังกล่าวเกิดจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถยกเว้นการตรวจสอบทางเทคนิค</p>
อธิบายประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนกำหนดให้ชัดเจนมากขึ้น					

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
					<p><u>บางขั้นตอนได้ในกระบวนการของการคืนเครื่อง</u></p> <p><u>การกำหนดอัตราค่าปรับ :</u></p> <p>ค่าปรับจากการคืนเครื่องบินเช่า เป็นค่าปรับที่เกิดขึ้น จริงเป็นไปตามราคาที่ AAM ได้รับแจ้งจากผู้ให้เช่า บุคคลที่สาม</p> <p><u>การชำระเงิน :</u> ภายใน 30 วัน</p> <p><u>ลักษณะรายการในอนาคต :</u></p> <p>รายการประมาณการต้นทุนการคืนเครื่องบินก่อน กำหนดเป็นเหตุการณ์ เฉพาะในปี 2552 ซึ่งหากมี รายการดังกล่าวเกิดขึ้นในอนาคต คณะกรรมการของ บริษัทจะพิจารณาดำเนินการเป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดี ที่สุดสำหรับบริษัทหรือบริษัทย่อย</p>

14. การจ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ Asian Contact Centres Sdn Bhd

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ ACCS ต้นทุนจากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์เจ้าหน้าที่การค้า	52,156,686 11,130,449	22,868,822 <u>0834,317</u>	TAA ใช้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ของ ACCS ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ในประเทศมาเลเซีย เพื่อให้บริการสำรองที่นั่งของ TAA ทางโทรศัพท์แก่ผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ใดๆก็ตาม TAA ได้ยุติการใช้บริการกับ ACCS และปัจจุบันได้ใช้บริการของกลุ่มสามารถอร์ปอเรชั่น ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2554 เป็นต้นมา การกำหนดมูลค่าของรายการ : เป็นอัตราต่อคน ซึ่งเป็นอัตราที่ ACCS ตกลงกับกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นรายประเทศที่ให้บริการ การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : ปัจจุบัน TAA มิได้ใช้ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ของ ACCS และไม่มีรายการดังกล่าวแล้วตั้งแต่ กุมภาพันธ์ 2554 เป็นต้นมา และ TAA ได้จ่ายเงินชำระให้แก่ ACCS แล้วทั้งจำนวน ณ สิ้นปี 2554

15. รายการสำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	งวด 9 เดือนสิ้นสุด 30 กันยายนปี 2554	
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เจ้าหน้าที่สำรองจ่าย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย	486,987	0811,430	เป็นรายการที่เกิดขึ้นจากกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายพนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การกำหนดมูลค่าของรายการ : เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง การชำระหนี้ : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จ่ายเงินชำระให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้งจำนวนในเดือน ธันวาคม 2554

รายการระหว่างกันในอนาคต –

1. ค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้า

ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2555 เป็นต้นไป บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้า "AirAsia" ในอัตราร้อยละ 1 ของรายได้ทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อปี ซึ่งเป็นไปตามสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia ซึ่งอัตราค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้านี้เป็นอัตราที่เทียบเคียงได้กับอัตราที่ AAB คิดกับสายการบินร่วมทุนอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย กำหนดการชำระเงินภายใน 30 วัน ซึ่งดำเนินการส่งใบแจ้งหนี้ทุกสิ้นเดือน รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่คณะกรรมการบริษัทได้พิจารณาว่าดำเนินการเป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทและบริษัทย่อย และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ สรุปสาระสำคัญของสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia (Brand License agreement) ปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 5 **โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้บันทึกค่าใช้จ่ายเครื่องหมายการค้าจำนวน 48.8 ล้านบาท ในไตรมาส 1 ปี 2555**

เพิ่มเติมข้อมูลตามงบการเงินไตรมาส 1 ปี 2555

2. การซื้อหรือเช่าเครื่องบินจาก AAB

อธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับรายการระหว่างกันในอนาคต ให้สอดคล้องกับแผนการขายฝูงบินเพิ่มเติมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงเช่า และ/หรือซื้อเครื่องบินรุ่น แอร์บัส A320 กับ AAB ตามแผนการขายฝูงบินเพิ่มเติมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยการกำหนดราคาซื้อหรือราคาเช่า จะเป็นราคายุติธรรมภายใต้เงื่อนไขการค้าทั่วไป ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ ได้พิจารณาแล้วว่าเป็นการดำเนินการเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทฯ และ บริษัทย่อย และได้รับอนุมัติในหลักการจากคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการตรวจสอบแล้ว

3. ค่าฝึกอบรมนักบิน

เพิ่มเติมข้อมูลตามงบการเงินไตรมาส 1 ปี 2555

ในไตรมาส 1 ปี 2555 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับใบแจ้งหนี้จาก AACOE เป็นค่าฝึกอบรมนักบิน และบันทึกเป็นค่าใช้จ่ายค้างจ่ายจำนวน 35.3 ล้านบาท ซึ่งเดิม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่งนักบินไปฝึกอบรมกับ CAE ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้นำในการให้บริการฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวปรากฏอยู่ในรายการ AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามมูลค่าที่จ่ายแทนจริง ต่อมาปลายปี 2554 AAB ได้เข้าร่วมทุนถือหุ้นร้อยละ 50 กับ CAE และจัดตั้งบริษัทร่วมทุน AACOE ในการให้บริการฝึกอบรมนักบิน ทั้งนี้ TAA อยู่ระหว่างขั้นตอนการเจรจาราคาและเงื่อนไขการค้า โดยมีนโยบายที่จะดำเนินการให้เป็นไปตามราคายุติธรรมภายใต้เงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ซึ่งอ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม และจะดำเนินการจัดทำเป็นสัญญา กับ AACOE ต่อไป

นอกจากนี้ บริษัทฯ ขอให้นักลงทุนพิจารณาหมายเหตุประกอบงบการเงินสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553, 2552 และ 2551 ของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เสมือนเป็นข้อมูลของเอกสารฉบับนี้

11.23 ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

11.3.4 มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

อธิบายมาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกันของบริษัท และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้ชัดเจนมากขึ้น

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2555 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2555 ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีมติคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 ลงวันที่ 27 มกราคม 2555 และมีมติคณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2555 ลงวันที่ 27 มกราคม 2555 จะพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นและความสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายเกี่ยวกับการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป และการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ระหว่างบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ หรือกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ดังนี้

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการระหว่างกันที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ระหว่างบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องของบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง จะถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณานุมัติเป็นหลักการ และให้ฝ่ายจัดการ สามารถอนุมัติการทำธุรกรรมดังกล่าวได้ หากรายการดังกล่าวไม่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทจะจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมรายการระหว่างกัน เพื่อรายงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทและการประชุมคณะกรรมการบริษัทในทุกไตรมาส

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็นสมเหตุสมผล และมีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี และหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

11.45 นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

รายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั้นคณะกรรมการบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึง การปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็น สมเหตุสมผล และมีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี และหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

ทั้งนี้ ในอนาคตบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการค้าประกันหรือนำทรัพย์สินไปเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และไม่มียกข้อยกเว้นการให้เงินกู้ยืมหรือตรงจ่ายให้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เว้นแต่เป็นไปตามระเบียบอำนาจอนุมัติในการบริหารงาน หรือการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่นิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นอยู่ตามสัดส่วนการถือหุ้น

นอกจากนี้ สมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียจำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ซึ่งกำหนดแนวทาง นโยบาย และขั้นตอนในการกำกับดูแลการระบุดังรายการ บันทึก รายงาน และติดตามธุรกรรมและยอดคงเหลือของธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่ม ทั้งนี้ ธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มภายใต้มาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) นั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติในลักษณะทำนองเดียวกันกับที่ให้กับบุคคลภายนอก และไม่เป็นผลเสียกับผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายในแต่ละประเทศของคู่สัญญาในธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่ม นอกจากนี้ ธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มควรมีหลักฐานเป็น

ลายลักษณ์อักษร หรือทำเป็นสัญญา และสัญญาระหว่างบริษัทในกลุ่มต้องได้รับอนุมัติในลักษณะเดียวกันกับสัญญาที่ทำกับบุคคลภายนอก มาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ยังครอบคลุมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

- [การบันทึกธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มและยอดคงเหลือ](#)
- [การดูแลติดตามธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มและยอดคงเหลือ](#)
- [การเรียกเก็บเงินจากคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม](#)
- [การทวงจ่ายเงินแทนในนามของคู่สัญญาซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม](#)
- [การรับชำระเงินแทนในนามของคู่สัญญาซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม และ](#)
- [รายละเอียดขั้นตอนเกี่ยวกับเรื่องที่กำลังมาข้างต้น](#)

[อธิบายเพิ่มเติมเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต สมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียต้องปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน \(SOP\) ที่ตกลงร่วมกัน](#)

11.56 [สรุปสัญญาสำคัญที่ทำระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB](#)

[สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง \(Fuel Hedging Agreement\)](#)

Update ข้อมูลตามงบการเงินปี 2554

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2549 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกับ AAB (“สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง”) ซึ่งตามสัญญาดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียได้มอบอำนาจให้ AAB เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องจ่ายเงินในส่วนขาดทุนที่เป็นของบริษัทฯ ให้กับ AAB และมีสิทธิได้รับเงินกำไรที่เป็นส่วนของบริษัทฯ จาก AAB การบอกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทำได้เมื่อมีการบอกกล่าวหลังจากเกิดเหตุผิดนัด ซึ่งรวมถึง การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ชำระเงินตามสัญญา เหตุผิดนัดอันเนื่องมาจากการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญา หรือการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับปันส่วนกำไร (ขาดทุน) ตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้ ขาดทุนสุทธิจำนวน [1,741.8 ล้านบาท](#) และ [-275.6 ล้านบาท](#) ในปี [2551](#) และปี [2552 ตามลำดับ](#) และมีกำไรจำนวน [7876.3 ล้านบาท](#) และ [18,413.2 ล้านบาท](#) ในปี [2553](#) และ [ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายนปี 2554 ตามลำดับ](#) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังมีส่วนที่เป็นขาดทุนคงค้างจากการทำสวอปน้ำมันเชื้อเพลิงที่ค้างชำระให้แก่ AAB เป็นจำนวน [2,239.32.7 ล้านบาท](#) และ [1.9 ล้านบาท](#) ในปี [2553](#) และ [ในงวดเก้าเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2554 ตามลำดับ](#)

[สัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ](#)

Update ข้อมูลตามงบการเงินปี 2554

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2549 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการกับ AAB (“สัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ”) ซึ่ง AAB ตกลงให้บริการสนับสนุนโดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการเป็นจำนวน 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน บริการสนับสนุนภายใต้สัญญาดังกล่าวครอบคลุมถึงการสนับสนุนด้านการ

บริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษา และการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว การบอกเลิกสัญญาค่าธรรมเนียมการจัดการทำได้โดยการบอกกล่าวหลังจากมีเหตุผิดนัดเกิดขึ้น ทั้งนี้ เหตุผิดนัดรวมถึง การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ชำระเงินภายใต้สัญญาดังกล่าว การที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดนัดในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญา และการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย ค่าใช้จ่ายด้านค่าธรรมเนียมการจัดการมีจำนวน ~~16.1 ล้านบาท~~ 16.5 ล้านบาท 15.3 ล้านบาท และ ~~11,014.8~~ ล้านบาท ในปี 2551 ปี 2552 ปี 2553 และใน ~~งวดเก้าเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 30 กันยายนปี~~ 2554 ตามลำดับ

สัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง

[อธิบายการคิดค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งให้ชัดเจนมากขึ้น](#)

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2547 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งกับ AAB (“สัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง”) โดย AAB ตกลงให้บริการการสำรองที่นั่งและบริการทางการตลาดให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งซึ่งคำนวณตามข้อกำหนดของสัญญา [ซึ่งคิดจากจำนวนที่นั่งที่มีการสำรองของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย](#) ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว การบอกเลิกสัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งทำได้โดยการบอกกล่าวหลังจากเกิดเหตุผิดนัด ทั้งนี้ เหตุผิดนัดรวมถึงการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ชำระเงินตามสัญญาดังกล่าว การที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดนัดในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญา และการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย

สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

เมื่อวันที่ 3 สิงหาคม 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินกับ AAB (“สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน”) โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียตกลงว่า ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องชำระหนี้เงินช่วยเหลือทางการเงินที่ได้รับจาก AAB ที่ค้างชำระ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2551 หรือเป็นจำนวนเงิน 247.8 ล้านบาท พร้อมด้วยดอกเบี้ยค้างชำระโดยคิดดอกเบี้ยในอัตราเท่ากับต้นทุนเฉลี่ยในการกู้ยืมเงินของ AAB ทั้งนี้ AAB ต้องตัดยอดเงินเป็นรายเดือนเพื่อเรียกเก็บจาก บจ. ไทยแอร์เอเชียและส่งใบแจ้งหนี้ตามจำนวนเงินสุทธิ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องชำระดอกเบี้ยไม่ช้ากว่า 30 วัน หลังจากได้รับใบแจ้งหนี้ดังกล่าว หาก บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ชำระเงินดังกล่าวภายใน 30 วัน AAB มีสิทธิคิดดอกเบี้ยสำหรับการชำระล่าช้าเท่ากับต้นทุนเฉลี่ยในการกู้ยืมเงินของแอร์เอเชีย โดยคำนวณตั้งแต่วันที่ถึงกำหนดชำระไปจนถึงวันที่มีการชำระเงินจำนวนดังกล่าว

AAB ได้ส่งจดหมายยืนยันลงวันที่ 18 มกราคม 2555 ว่า (1) จำนวนเงินค้างชำระที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีต่อ AAB ภายใต้สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน ได้มีการชำระครบถ้วนแล้ว (2) บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับการปลดจากภาระผูกพันภายใต้สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยมีผลใช้บังคับนับจากวันที่ 15 กันยายน 2554 และ (3) ให้ถือว่าสัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงินมีผลเป็นอันสิ้นสุดนับจากวันที่ 18 มกราคม 2555

สัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม (Shared Service Center Service Agreement)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาการให้บริการกับ AAB ฉบับลงวันที่ 1 มกราคม 2555 ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับการให้บริการด้านบัญชีการเงินบางประการ (“สัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม AAB”) ตามข้อกำหนดแห่งสัญญานี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตกลงจัดตั้งศูนย์ให้บริการร่วม โดยพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้ให้บริการทางด้านบัญชีการเงินตามแนวทางการปฏิบัติตามมาตรฐานที่ได้ตกลงร่วมกัน ให้แก่ AAB การให้บริการดังกล่าวไม่รวมถึงการบริหารจัดการทางบัญชี

หรือการพัฒนาระบบ โดยศูนย์ให้บริการร่วมจะรับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาความปลอดภัยของระบบและการกำหนดระดับการเข้าถึงซอฟต์แวร์ทางบัญชีของ AAB

AAB ตกลงที่จะชำระค่าบริการดังกล่าวเป็นรายเดือน โดยคำนวณตามจำนวนของเครื่องบินที่ AAB ใช้งาน บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ และค่าใช้จ่ายอื่น (นอกเหนือจากค่าบริการดังกล่าว) โดยคิดคำนวณตามความเป็นจริง สัญญาการบริการศูนย์บริการร่วมมีกำหนดระยะเวลา 5 ปีนับแต่วันที่ทำสัญญาดังกล่าว (เว้นแต่มีการบอกเลิกตามข้อกำหนดในสัญญา) คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วมได้ โดยบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า 60 วัน หากมีการผิดสัญญาในสาระสำคัญ หรือ AAB หยุดการดำเนินงาน หรือศูนย์ให้บริการร่วมไม่สามารถให้บริการตามสัญญาได้ ทั้งนี้ AAB อาจบอกเลิกสัญญาโดยบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า 90 วัน หาก AAB ต้องการหยุดการใช้บริการตามสัญญา

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ IAA ยังได้เข้าทำสัญญาการให้บริการลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (สัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม IAA) ซึ่งมีเงื่อนไขส่วนใหญ่เหมือนกันกับสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม AAB ตามที่ได้กล่าวข้างต้น

สัญญาการให้บริการด้าน ICT

AAB และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาการให้บริการ ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2554 ซึ่งมีเนื้อหาเกี่ยวกับการให้บริการทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารบางประการ (“สัญญาการให้บริการด้าน ICT”) ภายใต้ข้อกำหนดแห่งสัญญาดังกล่าว AAB ตกลงให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามที่ระบุในสัญญาแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตกลงชำระค่าบริการดังกล่าวเป็นรายเดือน ตามที่ AAB เรียกเก็บ หากมีการเปลี่ยนแปลงอันมีนัยสำคัญใดๆ ในการให้บริการหรือค่าบริการ AAB ตกลงที่จะแจ้งให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงในการจัดสรรต้นทุนค่าบริการที่ให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สัญญาการให้บริการด้าน ICT มีกำหนดระยะเวลาห้าปีนับแต่วันที่ทำสัญญาดังกล่าว (เว้นแต่มีการบอกเลิกตามข้อกำหนดในสัญญา) ในกรณีที่ AAB หยุดการดำเนินงาน คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาให้บริการด้าน ICT ได้ โดยบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษรล่วงหน้า 60 วัน ทั้งนี้ อาจมีการบอกเลิกสัญญาการให้บริการด้าน ICT โดยบอกกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร เมื่อเกิดเหตุผิดสัญญาใดๆ