

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

---

ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

## ส่วนที่ 1

### ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น (“บริษัทฯ”) ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2549 ในรูปแบบบริษัทจำกัด ต่อมาได้จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นในบริษัทเพียงแห่งเดียวคือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัด โดย ณ วันที่ 31 มกราคม 2555 บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของประเทศไทย เมื่อพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารที่ท่าอากาศยาน ทอท. ตามข้อมูลของ S-A-P บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่งทางการตลาดคิดเป็นร้อยละ 12.7 สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีวิสัยทัศน์ในการเป็นสายการบินราคาประหยัดที่ต้นทุนต่ำที่สุดในทุกๆ ตลาด โดยไม่ลดทอนระดับคุณภาพการให้บริการ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มุ่งเน้นการให้บริการด้วยจำนวนเที่ยวบินที่สูงในเส้นทางบินระยะใกล้ แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) ทั้งเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบกิจการโดยมีศูนย์ปฏิบัติการการบิน (Hub) จำนวน 3 แห่งในประเทศไทย ได้แก่ กรุงเทพมหานคร (สนามบินสุวรรณภูมิ) ภูเก็ต และเชียงใหม่ และมีแผนเปิดศูนย์ปฏิบัติการการบิน แห่งใหม่เป็นแห่งที่ 4 ที่หาดใหญ่ในปี 2556 และแห่งที่ 5 ที่อุตรธานีในปี 2557 โดยตลาดเป้าหมายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ ตลาดในพื้นที่ที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบิน แต่ละแห่ง ซึ่งทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชีย สามารถเข้าถึงประชากรในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อินเดีย และจีนจำนวนประมาณ 3,153 ล้านคน ในปี 2553 โดยตลาดที่สำคัญในปัจจุบันของสายการบินไทยแอร์เอเชีย คือ ตลาดภายในประเทศ ซึ่งในปี 2553 ประเทศไทย มีจำนวนประชากรประมาณ 64 ล้านคน ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าบริการสายการบินราคาประหยัดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถกระตุ้นให้ประชากรซึ่งเดิมไม่มีกำลังซื้อเพียงพอในการใช้บริการการขนส่งทางอากาศหรือประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่สายการบินอื่นไม่เปิดให้บริการ หันมาเดินทางโดยเครื่องบินได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย นำรูปแบบธุรกิจ (Business model) ของ AAB มาใช้ โดย AAB เป็นพันธมิตรทางกลยุทธ์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และจะเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45.0 ของหุ้นที่ออกจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนในครั้งนี้และหลังจากที่บริษัทฯ เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ เชื่อว่า การให้บริการการเดินทางโดยขึ้นบินประเภทเดียว ผู้บินที่ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นเดียว การให้บริการที่ไม่มีการเชื่อมต่อ (point-to-point) มีอัตราการใช้เครื่องบินในระดับสูง การประหยัดต่อขนาด ช่องทางการจัดจำหน่าย และเครือข่ายเส้นทางบินที่ครอบคลุม ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถให้บริการในระดับต้นทุนที่ต่ำพอใจ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชียมีข้อได้เปรียบในด้านต้นทุนโดยเห็นได้จากมีต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) อยู่ที่ 1.39 บาท และ 1.58 บาท ในปี 2553 และในปี 2554 ตามลำดับ ดังนั้น ด้วยต้นทุนที่ต่ำ ราคาต่ำโดยสารที่ต่ำ ช่องทางการค้าและการตลาดที่แข็งแกร่งของ ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงการให้บริการที่เชื่อถือได้ ทำให้ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้นอย่างมากนับตั้งแต่เริ่มประกอบธุรกิจในปี 2547

รายได้ค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เติบโตอย่างต่อเนื่องโดยรายได้ค่าโดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 7,582.3 ล้านบาท ในปี 2552 เป็น 10,260.3 ล้านบาท ในปี 2553 และเป็น 13,007.5 ล้านบาทในปี 2554 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) ร้อยละ 31.0 ระหว่างปี 2552 ถึง 2554 ในขณะเดียวกัน ขนาดฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้นจากจำนวน 20 ลำ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 เป็น 22 ลำ (รวมเครื่องบินสำรองจำนวน 1 ลำ) ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ บจ. ไทยแอร์

เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินเพิ่มเติม 2 ลำในเดือนมกราคม และเดือนกุมภาพันธ์ 2555 และมีแผนขยายฝูงบิน ให้มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 48 ลำภายในปี 2559 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีอัตรากำไรก่อนดอกเบี้ยจ่าย ภาษีเงินได้ ค่าเสื่อมราคา ค่าตัดจำหน่าย และค่าเช่าเครื่องบิน (EBITDAR Margin) อยู่ในระดับสูง โดยคิดเป็นร้อยละ 31.0 ในปี 2554 ทั้งนี้ การให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 44.1 และเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 57.9 ในปี 2554 และการให้บริการผู้โดยสารเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เปรียบเทียบกับรายได้ค่าโดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 55.9 และเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 42.1 ในในปี 2554

บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถประสบความสำเร็จทางธุรกิจได้ แม้ผ่านการดำเนินธุรกิจในช่วงที่อุตสาหกรรมการบินตกต่ำเนื่องจากปัจจัยหลายประการ รวมทั้งภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลกในปี 2550 การก่อการร้าย และปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าเบี้ยประกันที่เพิ่มสูงขึ้น ความสำเร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเกิดขึ้นได้ ในท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงกับสายการบินที่ให้บริการอยู่เดิม ซึ่งบางรายมีแหล่งเงินทุนมากกว่าบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาก

### สรุปฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจด้านการลงทุน โดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว เนื่องจาก บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น ไม่มีรายได้จากการดำเนินธุรกิจ ดังนั้น ในการพิจารณาฐานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานจึงพิจารณาจาก บจ.ไทยแอร์เอเชีย เป็นหลัก

ผลการดำเนินงาน และฐานะทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ปรากฏในงบการเงินสำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 ถึง 2554 สามารถสรุปได้ดังนี้

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2552	2553	2554
สินทรัพย์รวม	2,067.1	4,866.8	3,789.8
หนี้สินรวม	6,581.1	7,369.7	4,335.8
ส่วนของผู้ถือหุ้น	(4,514.0)	(2,503.0)	(546.0)
รายได้จากการขายและให้บริการ	9,281.2	12,098.7	16,157.6
กำไร(ขาดทุน)สุทธิ	(170.5)	2,011.0	2,020.1

### ข้อมูลการดำเนินงานที่สำคัญของบจ. ไทยแอร์เอเชีย

(หน่วย: ล้านบาท)

รายการ	หน่วย	รอบปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
		2552	2553	2554
ปริมาณที่นั่ง (Capacity)	ล้านที่นั่ง	6.6	7.3	8.6
จำนวนผู้โดยสารที่มีการขนส่ง (Passengers Carried)	ล้านคน	5.0	5.7	6.9
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor)	ร้อยละ	76	78	80
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	6,511	7,605	9,199
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPK)	ล้านที่นั่ง-กม.	4,921	5,923	7,389
รายได้ต่อหน่วยจากการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาทต่อ ASK	1.43	1.59	1.76

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 สินทรัพย์รวมของ บจ.ไทยแอร์เอเชีย เท่ากับ 2,067.1 ล้านบาท 4,866.8 ล้านบาท และ 3,789.8 ล้านบาท ตามลำดับ และบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีหนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 เท่ากับ 6,581.1 ล้านบาท 7,369.7 ล้านบาท และ 4,335.8 ล้านบาท ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นของสินทรัพย์รวมและหนี้สินรวมดังกล่าวในปี 2552 และ 2553 เป็นผลมาจากการเติบโตของรายได้จากการขายตั๋วตามขนาดของฝูงบินที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ยอดค้างรับรายการลูกหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกัน และยอดค้างจ่ายรายการเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย ได้รับชำระและจ่ายยอดคงค้างดังกล่าวกับกิจการที่เกี่ยวข้องกันแล้ว ซึ่งทำให้สินทรัพย์รวมและหนี้สินรวมลดลง

บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 เท่ากับ (4,514.0) ล้านบาท (2,503.0) ล้านบาท และ (546.0) ล้านบาท ตามลำดับ โดยการเพิ่มขึ้นในส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2553 และ ปี 2554 เป็นผลมาจาก บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีผลกำไรสุทธิ 2,011.0 ล้านบาท ในปี 2553 และ 2,020.1 ล้านบาทในปี 2554

บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการขายและให้บริการรวมในงวดปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 เท่ากับ 9,281.2 ล้านบาท 12,098.7 ล้านบาท และ 16,157.6 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตในปี 2553 และ 2554 เท่ากับร้อยละ 30.4 และ 33.5 ตามลำดับ โดยมีกำไร (ขาดทุน) สุทธิ ในงวดปีบัญชีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 เท่ากับ (170.5) ล้านบาท 2,011.0 ล้านบาท และ 2,020.1 ล้านบาท ตามลำดับ โดยในปี 2552 บจ.ไทยแอร์เอเชียมีผลขาดทุนสุทธิ 170.5 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการบันทึกบัญชีผลขาดทุนจากการคืนเครื่องบินก่อนกำหนด ส่งผลให้ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อยู่ในระดับสูงที่ 1.51 บาท โดยรายได้จากการขายและให้บริการเพิ่มขึ้นจากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นเป็น 5.0 ล้านคน ตามการขายตั๋วของจำนวนเครื่องบิน และทำให้อัตรารส่วนการขนส่งผู้โดยสารอยู่ที่ร้อยละ 76 โดยมีรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร อยู่ที่ 1.43 บาท ในปี 2553 บจ.ไทยแอร์เอเชียมีผลกำไรสุทธิจำนวน 2,011.0 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารเป็น 5.7 ล้านคน การเพิ่มขึ้นของอัตรารส่วนการขนส่งผู้โดยสารเป็นร้อยละ 78 และการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร เป็น 1.59 บาท ในขณะที่ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ลดลงเป็น 1.39 บาท จากการเปลี่ยนฝูงบินเป็นเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ทั้งหมด ซึ่งส่งผลให้ค่าซ่อมแซมและบำรุงรักษาลดลง และในปี 2554 บจ.ไทยแอร์เอเชีย มีกำไรสุทธิเท่ากับ 2,020.1 ล้านบาท ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารเป็น 6.9 ล้านคน การเพิ่มขึ้นของอัตรารส่วนการขนส่งผู้โดยสารเป็นร้อยละ 80 และการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร เป็น 1.76 บาท โดยต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นเป็น 1.58 บาทจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น (โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับข้อมูลทางการเงินของบริษัทฯ ได้ที่ส่วนที่ 2 หัวข้อ 12 – ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน)

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ครั้งที่ 3/2554 เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2554 ได้มีมติอนุมัติให้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 410,000,000 บาท เป็นจำนวน 485,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 750,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท โดยจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 750,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชน (Initial Public Offering)

## ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ อย่างรอบคอบ ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงดังต่อไปนี้ เป็นปัจจัยความเสี่ยง บางส่วนที่สำคัญของบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปได้ดังต่อไปนี้

### 1. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนมากที่สุดของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยคิดเป็นร้อยละ 39.9 และ 46.6 ของต้นทุนจากการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2553 และในปี 2554 ตามลำดับ ด้วยเหตุนี้ ผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงได้รับผลกระทบอย่างมากหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนสูง หรือไม่สามรถจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้เพียงพอต่อการใช้งาน และการป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่เพียงพอในการปกป้อง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงอีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินฉบับใหม่บนข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์ หรือจะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้เลย

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองหลายประการ รวมทั้งเหตุการณ์ที่กระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งผลิตต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นมากนับตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก รวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ นอกจากนี้ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 บริษัท คือ บมจ. ปตท. (“ปตท.”) และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย (“เชลล์แห่งประเทศไทย”) เป็นหลักในการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน โดยในปี 2554 ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาจากการซื้อจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 70.2 และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 15.1 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### 2. การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

อุตสาหกรรมการบินมีการแข่งขันสูงมาก โดยคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งเป็นประเภทได้ดังนี้

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

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

ปัจจัยที่มีผลต่อการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน ประกอบด้วยราคาค่าบัตรโดยสาร ตารางบิน เครื่องช่วยเส้นทางบิน 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 ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินจะมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาค่าโดยสารเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่อัตราต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการขายที่นั่งที่เหลืออยู่ นอกเหนือจากการแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารแล้ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนสายการบินซึ่งให้บริการเที่ยวบินโดยใช้ศูนย์ปฏิบัติการการบิน เดียวกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชียหลายแห่ง อาจส่งผลให้เกิดความแออัดและความล่าช้าเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานของศูนย์ปฏิบัติการการบิน เหล่านั้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อไม่นานมานี้ เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการการแข่งขันในตลาดสายการบินในท้องถิ่นและภูมิภาคขึ้น ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี ของอาเซียน (ASEAN “Open Skies”)” บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่านโยบายดังกล่าวในอนาคตจะไม่เปลี่ยนแปลงจากในปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตอาจเพิ่มระดับการแข่งขันในอุตสาหกรรม และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

### 3. บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต

กลยุทธ์การเติบโตของบริษัทฯ และ บจ. 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 ยังต้องได้รับอนุมัติจากกรมการบินพลเรือนก่อนที่จะเปิดเส้นทางบินภายในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลงในเวลาอันสมควร หรือจะได้รับการอนุมัติสิทธิการบินและการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งการไม่ได้รับสิทธิการบินหรือการไม่ได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่า เส้นทางบินหลายสายที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนใหญ่จะเป็นเส้นทางบินในต่างประเทศ ซึ่งการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในประเทศดังกล่าวอาจมีปัญหาด้านการดำเนินการ การเงิน และกฎหมาย ซึ่งแตกต่างไปจากปัญหาที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องประสบในประเทศไทย การให้บริการในเส้นทางบินใหม่อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากและทรัพยากรอื่นๆ ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ต่ำ และจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของเส้นทางบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังวางแผนที่จะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320XLR เพื่อขยายขนาดฝูงบินให้กลายเป็น 48 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หากบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการส่งมอบเครื่องบินเหล่านี้ และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์การเติบโตของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่

- สถานะทางเศรษฐกิจ โดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และ โลก สถานะตลาดทุนทั่วโลก ซึ่งรวมถึงวิกฤติหนี้ในกลุ่มประเทศที่ใช้เงินสกุลยูโร (ยูโรโซน)
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคที่ต่ำในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทย
- ศักยภาพของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินการและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อย่างเพียงพอ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการได้รับเครื่องบินในจำนวนเพียงพอตามข้อกำหนดการเช่าหรือซื้อขายที่เหมาะสม

- ศักยภาพของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการจัดหาและรับการส่งมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ศักยภาพของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการได้รับเงินทุนที่จำเป็นในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ นอกจากนี้ สถานะที่ไม่เอื้ออำนวยของตลาดทุน และ เศรษฐกิจของโลกโดยทั่วไปในปี 2554 ซึ่งรวมถึงวิกฤตการณ์นี้ในกลุ่มยูโร โซน และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโตใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 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) และส่วนเงื่อนไขการอนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศตามประกาศคณะปฏิวัติ 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) โดยภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ ผู้ถือหุ้นที่เป็นประชาชนทั่วไปจะถือหุ้นใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ร้อยละ 25 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และหุ้นส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 75 จะถือโดยผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบุคคลธรรมดาที่มีสัญชาติไทยทั้งสิ้น ทั้งนี้ ในวันแรกที่หุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ กลุ่มผู้บริหารไทยจะทำการขายหุ้นจำนวนไม่เกิน 727,500,000 หุ้นบนกระดานรายใหญ่ โดยเสนอขายที่ราคาไม่น้อยกว่าราคาที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไป ดังนั้น ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นดังกล่าว กลุ่มผู้บริหารไทยจะถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนเท่ากับหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น ไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวหลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและ



สัญญาของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมมุติเป็นผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมมุติเป็นผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่งหลังจากที่การซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับให้อยู่ขณะนั้น ถึงแม้ว่ากฎหมายไทยจะไม่ยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง (Beneficial Ownership) บุคคลที่ไม่ใช่ผู้ถือหุ้นตามรายชื่อในสมมุติเป็นผู้ถือหุ้น แต่เป็นผู้รับประโยชน์อันแท้จริงจากหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มีชื่อในสมมุติเป็นผู้ถือหุ้น” บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก็ไม่สามารถรับประกันได้ว่า หน่วยงานกำกับดูแลของไทยที่เกี่ยวข้องหรือศาลไทยจะไม่ตีความว่าการถือหุ้นดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมายไทย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกจำกัดไม่ให้โอนหุ้นแก่ผู้ซื้อชาวต่างชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้น ดังที่ได้กล่าวในย่อหน้าที่แล้วว่า ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ หรือผู้ลงทุนรายใหม่ จะไม่สามารถทราบได้ว่าสัดส่วนการถือหุ้นของชาวต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้วหรือไม่ ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ลงทุนจะไม่ถูกบังคับให้ขายหุ้น โดยได้รับการแจ้งเตือนในเวลาอันสมควร หรือจะขายหุ้นได้ในราคาตลาดในขณะนั้น ยิ่งไปกว่านั้น ถ้าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนดแล้ว บริษัทฯ จะต้องพึ่งพากลงทุนภายในประเทศ และ/หรือขายเอ็นวีดีอาร์ เพียงอย่างเดียวในการระดมทุนเพิ่มเติม ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นในการขยายธุรกิจของบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง” แต่ก็ยังมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ จะไม่สามารถผ่านเกณฑ์ “การถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและการมีอำนาจควบคุมอันแท้จริง” และมาตรการที่บริษัทฯ ใช้เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าวอาจไม่เพียงพอที่จะคงระดับการถือหุ้นและการควบคุมของบุคคลสัญชาติไทยตามที่กำหนดได้ การที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สูญสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

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

เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของบริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนขั้นต้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 17.4 ล้านบาท ในปี 2552 และมีผลขาดทุนสุทธิรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 85.9 ล้านบาท ในปี 2552 โดยมีกระแสเงินสดติดลบตามสัดส่วนการถือหุ้นจากกิจกรรมดำเนินงานเป็นจำนวน 156.9 ล้านบาทในปี 2553 มีหนี้สินหมุนเวียนรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นสูงกว่าสินทรัพย์หมุนเวียนรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 2,604.0 ล้านบาท 1,649.1 ล้านบาท และ 711.2 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 2553 และ 2554 ตามลำดับและมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมตาม

สัดส่วนการถือหุ้นคิดลบเป็นจำนวน 1,964.3 ล้านบาท และ 959.4 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2553 และมี ส่วนของผู้ถือหุ้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 7.7 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ด้วยเหตุนี้ งบการเงินในปี ที่ผ่านมาของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สะท้อนถึงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ของงบการเงินรวมตามวิธีตามสัดส่วนและงบการเงิน เฉพาะที่ผ่านการตรวจสอบแล้วของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งปรากฏในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้ คณะผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดเตรียมงบการเงินสำหรับปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามสมมติฐานว่า บริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่อยู่ในสถานะมีหนี้สินสุทธิตั้งแต่ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงสามารถใช้สถานะแวดล้อมที่ทำให้มีสมมติฐานว่าบริษัทฯ จะดำเนินงานต่อเนื่องได้ ถ้าสถานะ แวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

**6. บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) จึงต้อง พึ่งพาเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนในบจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงอย่างเดียวในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้น ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น**

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 51 (หรือจะถือหุ้นร้อยละ 55 ภายหลังจากการ เสนอขายหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ต่อประชาชนนี้แล้วเสร็จ และหลังจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่ม ทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทย แอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งภายใต้ กฎหมายว่าด้วยบริษัทของไทยนั้น ทั้งบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่น นอกจากเงินกำไรสุทธิ และบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ หากบจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีผล ขาดทุนสะสม ถึงแม้ว่าในรอบระยะเวลาบัญชีนั้นจะมีกำไรสุทธิก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีผลขาดทุน สะสมตามวิธีสัดส่วนคิดเป็นจำนวน 386.8 ล้านบาท และ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 947.2 ล้านบาท ซึ่ง การจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะขึ้นอยู่กับผลประกอบการในอนาคต ซึ่งผลประกอบการนี้จะขึ้นอยู่กับ ความสำเร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการดำเนินการตามกลยุทธ์ต่างๆ ของตน รวมถึงปัจจัยด้านการเงิน การแข่งขัน ภาวะเปราะบาง ปัจจัยทางด้านเทคนิค และปัจจัยอื่นๆ สถานะทางเศรษฐกิจโดยรวม อุปสงค์ และราคาโดยสารสำหรับ เทียบบิน ซึ่งปัจจัยหลายอย่างนี้อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผล จากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

**7. ธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาดตลาดในประเทศไทยและตลาดในภูมิภาคอย่างมาก และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย**

การสร้างความเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการโดยมุ่งเน้นในการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียที่กรุงเทพฯ จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดเชียงใหม่ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการพิจารณาพัฒนาศูนย์ปฏิบัติการการบินเพิ่มเติมในประเทศไทย ทั้งนี้ ธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบในสถานะเศรษฐกิจภายในประเทศ 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 ปัญหาคูทกภัยในวงกว้างซึ่งเกิดขึ้นกับประเทศไทยในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม 2554 ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสาร โดยธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวมีความน่าสนใจลดลง เช่น ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ ปัญหาด้านเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่น ภาพลักษณ์ในทางลบที่ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

**8. การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับอิทธิพล และต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AAB**

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างเป็นทางการ AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นของบริษัทฯ ต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างเป็นทางการแล้วเสร็จ และหลังจากการเข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย AAB จะลดการถือหุ้นเป็นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ และบจ. 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 ภายใต้อำนาจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิเสนอชื่อบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ไม่เกิน 3 คน และ AAI มีสิทธิเสนอชื่อบุคคลเพื่อแต่งตั้งเป็นกรรมการได้ไม่เกิน 2 คน ทั้งนี้ สัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอิทธิพลอย่างมากต่อความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AAB

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการสนับสนุนของ AAB ในหลายด้าน ทั้งนี้ ธุรกิจของบริษัทฯ พึ่งพิงกับสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำกับ AAB ลงวันที่ 1 มกราคม 2555 (“สัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia”) ซึ่ง AAB อนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิแต่ผู้เดียวในประเทศไทยสำหรับการใช้ชื่อทางการค้า “AirAsia” เพื่อการดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางการตลาด 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 หากสัญญาเช่ามีกำหนดระยะเวลานาน ข้อกำหนดของสัญญาเช่าจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เช่าเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า สัญญาเช่าดังกล่าวจะได้รับการต่ออายุบนเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือเงื่อนไขที่คล้ายคลึงกับเงื่อนไขเดิม หรือจะได้รับการต่ออายุหรือไม่

บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียและ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการรับรายได้แทนกัน หรือจ่ายค่าใช้จ่ายแทนกันเป็นครั้งคราวเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการด้านต่างๆ กัน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการเข้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 4,218.4 ล้านบาท 4,161.7 ล้านบาท และ 361.1 ล้านบาท ใน ปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ นอกจากนี้ AAB ยังเป็นตัวแทนของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง โดยการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวต้องพึ่งพาความน่าเชื่อถือทางการเงินของ AAB เป็นสำคัญ บริษัทฯ พึ่งพาเทคโนโลยีสารสนเทศที่ใช้ในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยระบบซอฟต์แวร์หลักของบริษัทฯ (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ซึ่งรวมถึง NewSkies 3.2 พัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย Axapta Financial Management พัฒนาโดย Microsoft ซึ่งใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดการตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำท่าอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางท่าอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับการบริการเหล่านี้ในหัวข้อ 11 รายการระหว่างกัน - 11.2 รายการระหว่างกันของ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง - และ 11.6 สรุปสัญญาสำคัญที่ทำระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB”

ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญหาก (ก) บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถใช่ประโยชน์จากชื่อทางการค้า เครือข่ายธุรกิจ ทักษะความรู้ และความสัมพันธ์กับ AAB ในด้านใดๆ ที่เป็นสาระสำคัญ (ข) เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจหรือผู้บริหารหลักของ AAB หรือ (ค) การกระทำของ AAB ซึ่งส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อชื่อ “AirAsia” ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า AAB จะไม่ลดสัดส่วนการถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในอนาคต หรือการกระทำของ AAB จะไม่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือสัญญา

ใดๆ ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเข้าทำในอนาคต จะไม่กำหนดเงื่อนไขการถือหุ้นของ AAB ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือข้อกำหนดในการถือหุ้นดังกล่าว (ถ้ามี) จะไม่ถูกละเมิด ถ้าเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวเกิดขึ้น ทั้งนี้ ความสามารถในการกู้ยืมเงิน รวมถึงธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

**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 ดำเนินการซ่อมบำรุงขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย (Line and Light Maintenance) ด้วยตัวเอง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า สัญญาซ่อมบำรุงที่มีอยู่ของ AAB จะได้รับการต่ออายุด้วยราคาใกล้เคียงกัน หรือกรมการบินพลเรือนจะไม่เพิกถอนการอนุญาตให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการซ่อมบำรุงขั้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อยด้วยตัวเอง

**10. สิทธิในสัญญาเช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต่อกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และต่อกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้รับผลประโยชน์ภายใต้สัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระ (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 ดังกล่าวนั้น รวมทั้งผลประโยชน์ และสิทธิทั้งหมดต่อกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และต่อกว่าสิทธิประโยชน์ของผู้ดูแลหลักประกันภายใต้สัญญาที่ใช้เครื่องบินเป็นหลักประกัน ผู้รับผลประโยชน์ตามสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระและสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น หากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง หรือสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระ หรือสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้องต่างๆ ดังกล่าว หรือ หากผู้ดูแลหลักประกันยึดหลักประกันภายใต้สัญญาที่ใช้เครื่องบินเป็นหลักประกัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบคืนเครื่องบินตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

(ปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นเป็นการสรุปปัจจัยความเสี่ยง และเป็นเพียงบางส่วนของปัจจัยความเสี่ยงทั้งหมดของบริษัทฯ ผู้ลงทุนควรพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของปัจจัยความเสี่ยงของบริษัทฯ อย่างรอบคอบ ในส่วนที่ 2 หัวข้อ 1 – ปัจจัยความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ)

#### สรุปข้อมูลหลักทรัพย์ที่เสนอขาย

หุ้นสามัญที่เสนอขายต่อประชาชนในครั้งนี้ มีจำนวน 1,212,500,000 หุ้น ประกอบด้วย (1) หุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 750,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท (คิดเป็นร้อยละ 15.46 ของทุนชำระแล้วทั้งหมดภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน) และ (2) หุ้นสามัญเดิมจำนวน 462,500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.10 บาท (คิดเป็นร้อยละ 9.54 ของทุนชำระแล้วทั้งหมดภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน) โดยมีราคาเสนอขายหุ้นละ 3.70 บาทต่อหุ้น กำหนดการจองซื้อวันที่ 23 พฤษภาคม 2555 ถึงวันที่ 25 พฤษภาคม 2555 โดยการเสนอขายหุ้นสามัญในครั้งนี้ได้รับอนุญาตจากสำนักงาน ก.ล.ต. เมื่อวันที่ 21 พฤษภาคม 2555 และ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะดำเนินการนำหุ้นสามัญทั้งหมดของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

(ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 ก่อนตัดสินใจจองซื้อหลักทรัพย์)