

## 1. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้โดยรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านปัจจัยความเสี่ยงตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างล่างนี้ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

### 1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

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

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองหลายประการ รวมทั้งเหตุการณ์ที่กระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงตามแหล่งผลิตต่างๆ ทั่วโลก ทั้งนี้ จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นมากนับตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิก รวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้อง

เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้โดยสาร ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ นอกจากนี้ ค่าธรรมเนียมน้ำมัน ไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 บริษัท คือ บมจ. ปตท. (“ปตท.”) และ บจ. เชลล์แห่งประเทศไทย (“เชลล์แห่งประเทศไทย”) เป็นหลักในการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินโดยในปี 2554 ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มาจากการซื้อจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 70.2 และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 15.1 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อทางลบ อย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

## 1.2 การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งและการสื่อสารในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

อุตสาหกรรมการบินมีการแข่งขันสูงมาก โดยคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แบ่งเป็นประเภทได้ดังนี้

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

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

ปัจจัยที่มีผลต่อการแข่งขันในธุรกิจสายการบิน ประกอบด้วยราคาค่าบัตรโดยสาร ตารางบิน เครือข่ายเส้นทางบิน 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 ไม่สามารถแข่งขันได้โดยที่สายการบินอื่นๆ ยังมีผลกำไรจากการดำเนินการ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถแข่งขันด้านราคากับสายการบินดังกล่าวได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินราคาประหยัดในภูมิภาคซึ่งอาจมีต้นทุนทางการเงินต่ำกว่า หากทำอากาศยานมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเหลืออยู่ และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Slot) วางอยู่ สายการบินราคาประหยัดที่เป็นคู่แข่งก็สามารถเข้าสู่ตลาดที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการอยู่ได้อย่างรวดเร็ว ด้วยราคาค่าโดยสารในระดับต่ำ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ

โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินจะมีความอ่อนไหวต่อการลดราคาค่าโดยสารเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการขายที่นั่งที่เหลืออยู่นอกเหนือจากการแข่งขันด้านราคาค่าโดยสารแล้ว การเพิ่มขึ้นของจำนวนสายการบินซึ่งให้บริการเที่ยวบินโดยใช้ศูนย์กลางการบินเดียวกันกับ บจ. ไทยแอร์เอเชียหลายแห่ง อาจส่งผลให้เกิดความแออัดและความล่าช้าเพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานของศูนย์กลางการบินเหล่านั้นเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

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

### 1.3 บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต

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

การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินขึ้นอยู่กับความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีความเหมาะสมในตลาดเป้าหมายและสอดคล้องกับกลยุทธ์ต้นทุนต่ำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน (Air Traffic Rights) และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Airport Landing Slot) ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางบินใหม่ได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังต้องได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางอากาศก่อนที่จะเปิดเส้นทางบินภายในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ 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 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของเส้นทางบินใหม่ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังวางแผนที่จะรับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320XLR เพื่อขยายขนาดฝูงบินให้กลายเป็น 48 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2559 หากบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโต บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการส่งมอบเครื่องบินเหล่านี้ และอาจส่งผลเสียต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์การเติบโตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่

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

ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้อยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพที่ไม่เอื้ออำนวยของตลาดทุน และเศรษฐกิจของโลกโดยทั่วไปในปี 2554 ซึ่งรวมถึงวิกฤตการณ์ในกลุ่มยูโรโซน และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์การเติบโตใดๆ อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถูกจำกัดโดยข้อบังคับ 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 หรือหลายประเภทรวมกันได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของ

หุ้นทั้งหมด 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 หุ้น บนกระดานรายใหญ่ โดยเสนอขายที่ราคาไม่น้อยกว่าราคาที่เสนอขายต่อประชาชนทั่วไป ดังนั้น ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นดังกล่าว กลุ่มผู้บริหารไทยจะถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนเท่ากับหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

ในทางปฏิบัติ จะไม่สามารถทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ หรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น เป็นบุคคลสัญชาติไทยหรือชาวต่างชาติ ทั้งนี้ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าวก่อนขายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ผู้ซื้อหรือบุคคลที่แลกเปลี่ยนเอ็นวีดีอาร์เป็นหุ้น ไม่มีหน้าที่ต้องยื่นคำร้องขอจดทะเบียนโอนหุ้นดังกล่าว หลังจากการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน และหากผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวไม่ได้ยื่นคำร้องดังกล่าว ก็จะไม่ปรากฏชื่อและสัญชาติของผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น จนกว่าจะถึงวันปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ซึ่งอาจเป็นระยะเวลาหนึ่ง หลังจากที่มีการซื้อหรือการแลกเปลี่ยน ทั้งนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น อาจปฏิเสธที่จะจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีเจตนาที่บุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้อยู่ขณะนั้น ถึงแม้ว่ากฎหมายไทยจะไม่ยอมรับแนวคิดเรื่อง “ผู้รับประโยชน์ที่แท้จริง (Beneficial Ownership)” (บุคคลที่ไม่ใช่ผู้ถือหุ้นตามรายชื่อในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น แต่เป็นผู้รับประโยชน์อันแท้จริงจากหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นที่มีชื่อในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น) บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก็ไม่สามารถรับประกันได้ว่า หน่วยงานกำกับดูแลของไทยที่เกี่ยวข้องหรือศาลไทยจะไม่ตีความว่าการถือหุ้นดังกล่าวเป็นการผิดกฎหมายไทย ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และอาจส่งผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยของกิจการ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้น ในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลของประเทศต่างๆ ที่ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลงแบบทวิภาคี อาจยอมรับแนวคิดเรื่อง

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

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

เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสินทรัพย์หลักของบริษัทฯ ประสบภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ในงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนของบริษัทฯ จึงบันทึกผลขาดทุนขั้นต้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 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 ตามลำดับและมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นติดลบเป็นจำนวน 1,964.3 ล้านบาท และ 959.4 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2552 และ 2553 และมีส่วนของผู้ถือหุ้นรวมตามสัดส่วนการถือหุ้นเป็นจำนวน 7.7 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ด้วยเหตุนี้ งบการเงินในปีที่ผ่านมาของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจไม่สะท้อนถึงฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามที่อธิบายไว้ในหมายเหตุประกอบงบการเงินข้อ 2 ของงบการเงินรวมตามวิธีตามสัดส่วนและงบการเงินเฉพาะที่ผ่านการตรวจสอบแล้วของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งปรากฏในส่วนอื่นของเอกสารฉบับนี้ คณะผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดเตรียมงบการเงินสำหรับปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามสมมติฐานว่า บริษัทฯ จะดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่อยู่ในสถานะมีหนี้สินสุทธิ หรือ ในอนาคต บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงสามารถใช้สถานะแวดล้อมที่ทำให้มีสมมติฐานว่าบริษัทฯ จะดำเนินงานต่อเนื่องได้ ถ้าสถานะแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

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

เนื่องจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น จึงต้องพึ่งพาเงินปันผลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นอยู่ร้อยละ 51 (หรือจะถือหุ้นร้อยละ 55 ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้แล้วเสร็จ และหลังจาก บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และการจ่ายเงินปันผลโดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้แก่ผู้ถือหุ้นของตน ซึ่งรวมถึง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องดำเนินการตามที่กฎหมายกำหนด ซึ่งภายใต้กฎหมายว่าด้วยบริษัทของ泰นั้น ทั้งบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากเงินประเภทอื่นนอกจากเงินกำไรสุทธิ และบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีผลขาดทุนสะสม ถึงแม้ว่าในรอบระยะเวลา

บัญชีนั้นจะมีกำไรสุทธิก็ตาม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บริษัทฯ มีผลขาดทุนสะสมตามวิธีสัดส่วนคิดเป็นจำนวน 386.8 ล้านบาท และ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีผลขาดทุนสะสมจำนวน 947.2 ล้านบาท ซึ่งการจ่ายเงินปันผลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะขึ้นอยู่กับผลประกอบการในอนาคต ซึ่งผลประกอบการนี้จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการดำเนินการตามกลยุทธ์ต่างๆ ของตน รวมถึงปัจจัยด้านการเงิน การแข่งขัน กฎระเบียบ ปัจจัยทางด้านเทคนิค และปัจจัยอื่นๆ สภาวะทางเศรษฐกิจโดยรวม อุปสงค์ และราคาค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบิน ซึ่งปัจจัยหลายอย่างนี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

ทั้งนี้ ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นสามารถจ่ายเงินปันผลได้หากมีผลกำไรสุทธิปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ แต่ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิตามงบการเงินรวมตามวิธีรวมตามสัดส่วนซึ่งมาจากกำไรสุทธิของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้ ดังนั้น ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงขึ้นอยู่กับเงินปันผลที่ได้รับจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

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

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

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

ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

#### 1.8 การดำเนินธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับอิทธิพล และต้องพึ่งพาความสัมพันธ์ของบริษัทฯ กับ AAB

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญของค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค

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 และการเข้าถึงทักษะความรู้ทางด้านการตลาด การประกอบธุรกิจ และการบริการลูกค้า ทั้งนี้ การเพิ่มขึ้นของค่าธรรมเนียมในการอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าและการแก้ไขเพิ่มเติมอื่นๆ 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. ไทยแอร์เอเชียมีการรับรายได้แทนกัน หรือจ่ายค่าใช้จ้างแทนกัน เป็นครั้งคราวเพื่อวัตถุประสงค์ในการดำเนินการด้านต่างๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการเจ้าหนี้กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 4,218.4 ล้านบาท 4,161.7 ล้านบาท และ 361.1 ล้านบาท ในปี 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) ซึ่งใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ Swiss Aviation Software Ltd.’s AMOS ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง



นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีช่องทางในการได้รับชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเก็บโดย AAB และได้รับประโยชน์จากบริการประจำทำอากาศยานซึ่งให้บริการโดยสมาชิกในกลุ่มแอร์เอเชียในบางทำอากาศยานในประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งให้บริการและได้รับบริการอื่นๆ จาก AAB และสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียเอเชีย อาทิ การซ่อมบำรุง การป้องกันความเสี่ยงจากน้ำมันเชื้อเพลิง เว็บไซต์แอร์เอเชียสำหรับการขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ซอฟต์แวร์สำรองที่นั่ง เป็นต้น โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับบริการเหล่านี้ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับบริการเหล่านี้ในหัวข้อ “11. รายการระหว่างกัน - 11.2 รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง - และ 11.6 สรุปสัญญาสำคัญที่ระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB”

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

### 1.9 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

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

### 1.10 สิทธิในสัญญาเช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ของ บจ. ไทยแอร์เอเชียด้อยกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และด้อยกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้รับผลประโยชน์ภายใต้สัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระ (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 และสิทธิทั้งหมดด้อยกว่าสิทธิและประโยชน์ของผู้ให้เช่าภายใต้สัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง และด้อยกว่าสิทธิประโยชน์ของผู้ดูแลหลักประกันภายใต้สัญญาที่เช่าเครื่องบินเป็นหลักประกัน และผู้รับผลประโยชน์ตามสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระและสัญญาทางการเงิน

เงินที่เกี่ยวข้อง ดังนั้น หากมีการบอกเลิกสัญญาเช่าหลักและสัญญาให้เช่าช่วง หรือสัญญาซื้อขายโดยการผ่อนชำระหรือสัญญาทางการเงินที่เกี่ยวข้องต่างๆ ดังกล่าว หรือ หากผู้ดูแลหลักประกันยึดหลักประกันภายใต้สัญญาที่ใช้เครื่องบินเป็นหลักประกัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องส่งมอบคืนเครื่องบินตามข้อกำหนดในสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

**1.11 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจก่อหนี้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นรายจ่ายฝ่ายทุน หรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ**

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

**1.12 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพามูลค่านอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เป็นส่วนสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานให้แก่ลูกค้า หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเช่า ได้มา หรือเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานใดๆ โดยมีข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลเพื่อสนับสนุนการเติบโต หรือดำรงการประกอบธุรกิจในปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย**

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

ในส่วนของท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ในการให้บริการเที่ยวบินอยู่นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญากับผู้ประกอบการซึ่งเป็นบุคคลภายนอก เพื่อจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการบางอย่างที่จำเป็น

สำหรับการดำเนินธุรกิจซึ่งบริการดังกล่าวรวมถึง การบริการภาคพื้นดิน การซ่อมบำรุง การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง และการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน เช่น สะพานเทียบอากาศยาน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเข้าทำสัญญาลักษณะเดียวกันในตลาดใหม่ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตัดสินใจจะเข้าไปดำเนินการ ทั้งนี้ หากสัญญาดังกล่าว ถูกบอกเลิกหรือสิ้นสุดลงและไม่สามารถจัดหาผู้ให้บริการรายใหม่หรือต่ออายุสัญญาภายใต้เงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

องค์ประกอบสำคัญของกลยุทธ์ทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการกำหนดเป้าหมายอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราที่มากกว่า 12 ชั่วโมงต่อลำต่อวัน อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันที่สูงนี้ช่วยให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถสร้างรายได้มากขึ้น ซึ่งอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราสูงจะทำให้โดยการลดเวลาที่ใช้ในการเตรียมเครื่องบินให้พร้อมสำหรับเที่ยวบินต่อไปที่ท่าอากาศยาน และคงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะบรรลุเป้าหมายนี้ ทั้งนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันจะลดลงเพราะความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากปัจจัยหลายประการ โดยมีปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาทิ สภาพอากาศแปรปรวน ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัย ข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการซ่อมบำรุงนอกแผนงาน

นอกจากนี้ การขยายธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในเส้นทางบินใหม่และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินปัจจุบัน อาจเพิ่มความเสี่ยงที่จะเกิดความล่าช้าของเที่ยวบิน ซึ่งความล่าช้าดังกล่าวอาจทำให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันลดลงและอาจสร้างความเสียหายต่อชื่อเสียง บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันในอัตราสูงยังเพิ่มความเสี่ยงในกรณีที่เครื่องบินลำหนึ่งล่าช้ากว่ากำหนดเวลาในระหว่างวันทำให้เครื่องบินลำดังกล่าวอาจจะล่าช้าต่อไปในเวลาที่เหลือของวันนั้น ซึ่งอาจทำให้การดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องหยุดชะงัก และสร้างความไม่พอใจให้แก่ลูกค้า ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

**1.14 บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบจ. ไทยแอร์เอเชีย และความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย**

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยของระบบจะไม่เกิดขึ้นในอนาคต ถึงแม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะมีแผนสำรองข้อมูลและแผนรองรับการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (Business Continuity Plan) อยู่แล้ว แต่การหยุดชะงักที่เกิดขึ้นในระบบเหล่านี้ก็อาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียข้อมูลสำคัญ เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่าย และส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและยอดขาย บัตรโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาอินเทอร์เน็ตอย่างมากในการจองบัตรโดยสาร โดยการสำรองเที่ยวบิน คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 69 และร้อยละ 75 ในปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ เป็นการสำรองโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตที่ไม่เข้มงวด อาจทำให้ลูกค้าหลีกเลี่ยงที่จะใช้อินเทอร์เน็ต

หรือไม่ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินการธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากเพื่อป้องกันความเสี่ยงของการละเมิดความปลอดภัย โดยเฉพาะในกรณีที่การรับรู้ในความเสี่ยงจากการก่อการร้าย และ/หรือการลักลอบนำข้อมูลไปใช้โดยบุคคลภายนอก ส่งผลให้รัฐบาลกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยทางอินเทอร์เน็ตเพิ่มขึ้น และทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารที่มากกว่าเดิม นอกจากนี้ การบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการติดขัด ความล่าช้า หรือการหยุดชะงักในการให้บริการแก่ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าเลิกใช้บริการของบริษัทฯ หรือฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

#### **1.15 ภารกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินใดๆ ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือของบริษัทใดๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย**

บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินใดๆ ของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือของบริษัทใดๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย เกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่นๆ และบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกตัวของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินได้ทั้งโดยชั่วคราวและถาวร ตัวอย่างเช่น ในเดือนตุลาคม 2551 เครื่องบินลำหนึ่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ลงจอดอย่างรุนแรงที่ท่าอากาศยานภูเก็ต และในเดือนกันยายน 2552 เครื่องบินลำหนึ่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกชนโดยรถลากขณะถูกลากไปยังลานจอดที่อาคารผู้โดยสารสายการบินราคาประหยัดกัวลาลัมเปอร์ (Kuala Lumpur Low Cost Carrier Terminal) ในเดือนมิถุนายน 2554 เครื่องบินลำหนึ่งของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ลงจอดบนลานวิ่งที่ปิดใช้งานในเมืองเดลี ประเทศอินเดีย ทั้งนี้ ถึงแม้ว่าจะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากเหตุการณ์เหล่านี้ แต่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกันใดๆ หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่านี้ ซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยจะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ได้อย่างเพียงพอในอนาคต ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้อัตราระเบี่ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินในอนาคต ซึ่งรวมถึงอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินของบริษัทใดๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยไม่คำนึงว่าอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์เหล่านั้นได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชียหรือไม่ อาจทำให้สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาพลักษณ์ในด้านความปลอดภัยน้อยกว่าสายการบินอื่นๆ ถึงแม้จะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็ตาม ผลกระทบในทางลบใดๆ ต่อภาพลักษณ์ ที่สาธารณชนมีต่อสายการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้งานเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 22 ลำ (ซึ่งรวมถึงเครื่องบินสำรอง 1 ลำ) ซึ่งใช้เครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 การพึ่งพาเครื่องบินรุ่นเดียว คือเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เพียงประเภทเดียว ส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความเสี่ยงในระดับสูงที่จะเผชิญปัญหาใดๆ อันเกิดมาจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการค้นพบข้อบกพร่องในการออกแบบหรือปัญหาทางเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องถูกจอดไว้เพื่อทำการแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้น (ในกรณีที่ข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นสามารถแก้ไขได้) นอกจากนี้ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบินซึ่งอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่สูงมากในการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารหลีกเลี่ยงที่จะโดยสารเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อันเป็นผลจากภาพลักษณ์ในทางลบที่มีต่อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 หรือเครื่องยนต์ประเภท CFM56-5 เนื่องจากความวิตกกังวลด้านความปลอดภัยหรือปัญหาอื่นๆ อาจส่งผลให้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ หากผู้ให้เช่าหรือคู่ค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถปฏิบัติตามหน้าที่ในสัญญาเพื่อให้เช่าหรือจำหน่ายเครื่องบินและจัดหาเครื่องยนต์ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องหาผู้จัดหาเครื่องบินและเครื่องยนต์รายอื่น ในเหตุการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเช่าหรือซื้อเครื่องบินและเครื่องยนต์ในต้นทุนที่เทียบเคียงกับการจัดหาจากผู้ให้เช่าหรือคู่ค้ารายเดิม และไม่สามารถคาดการณ์เวลาที่ใช้ในการจัดหาได้ ซึ่งอาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องจัดหาและใช้เครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทอื่น ซึ่งบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเครื่องบินที่หาทดแทนจะมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการเหมือนกับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องแบกรับต้นทุนในการทำธุรกรรมจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงต้นทุนที่สูงขึ้นจากการรักษาหรือว่าจ้างนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกร ในการจัดการและซ่อมบำรุงเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทที่แตกต่างจากเดิม และอาจต้องจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้โดยสารที่ได้รับผลกระทบจากความล่าช้าหรือการยกเลิกเที่ยวบิน

**1.17 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพามูลค่า โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารหลักของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอุปสรรคใดๆ ในการดึงดูดและรักษามูลค่าดังกล่าว หรือการไม่สามารถดำรงวัฒนธรรมองค์กร อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย**

ความสำเร็จในทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ขึ้นอยู่กับการทำงานอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักในคณะผู้บริหาร โดยเฉพาะนายทัศนพล แบลเว็ลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหารของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย หากมีการสูญเสียเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักในคณะผู้บริหารคนใดคนหนึ่ง โดยไม่สามารถสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งที่เหมาะสมและมีคุณสมบัติเทียบเคียงมาแทนที่กันได้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

โครงสร้างธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องอาศัยนักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง มีความทุ่มเท และมีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนการเติบโตของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องอาศัยการว่าจ้าง การฝึกอบรม และการรักษา

พนักงานใหม่ในจำนวนที่มีนัยสำคัญในอนาคต โดยมีแผนการจัดหานักบินเพิ่มอีก 222 คนภายในปี 2559 ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินเคยประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะนักบินและวิศวกร บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เพื่อจ้างบุคลากรที่มีความชำนาญสูงเหล่านี้ ทั้งนี้ สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ดังกล่าวอาจเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์เหนือกว่าข้อเสนอของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องเพิ่มค่าตอบแทนและผลประโยชน์เพื่อดึงดูดและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ มิฉะนั้นอาจต้องเผชิญความเสี่ยงของการลาออกของพนักงาน นอกจากนี้ หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาพนักงานที่มีความสามารถด้วยต้นทุนที่สมเหตุสมผล บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์การเติบโตได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ว่าจ้างบุคลากรเพิ่มขึ้นอาจทำบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญปัญหาในการรักษาวัฒนธรรมองค์กร ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าหนึ่งในจุดแข็งทางการแข่งขันของ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการ ซึ่งให้ความสำคัญกับการเป็นมิตร เกื้อกูล มุ่งการทำงานเป็นทีมเพื่อเพิ่มผลิตผล และให้ความสำคัญต่อลูกค้าเป็นที่ตั้ง โดยพนักงานจะถูกปลูกฝังด้วยวัฒนธรรมองค์กรดังกล่าวควบคู่ไปกับการสร้างทัศนคติในการควบคุมต้นทุนของ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้อยู่ในระดับต่ำอยู่เสมอ ถ้าบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถสรรหา ว่าจ้าง หรือรักษาพนักงานที่มีคุณลักษณะตามหลักเกณฑ์เหล่านี้ วัฒนธรรมองค์กร และชื่อเสียงของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบ

#### **1.18 บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน การถ่วงงาน หรือต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น**

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีสหภาพแรงงาน หากพนักงานของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดตั้งสหภาพแรงงานขึ้น สหภาพแรงงานดังกล่าวอาจยื่นข้อเรียกร้องที่ส่งผลให้บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ พนักงานแต่ละกลุ่มอาจแยกจัดตั้งสหภาพแรงงาน และแยกการเจรจาต่อรองในประเด็นที่กลุ่มของตนเรียกร้อง ในกรณีที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงในสัญญาร่วมเจรจาต่อรองกับสหภาพแรงงาน หรือกรณีที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องประสบกับความไม่พอใจของพนักงานอย่างมาก บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับการถ่วงงานหรือนัดหยุดงานได้ นอกจากนี้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องหยุดชะงักจากการประท้วงของกลุ่มแรงงานซึ่งประท้วงเรียกร้องให้มีการตั้งสหภาพแรงงาน ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวอาจทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หยุดชะงัก และอาจส่งผลเสียต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### **1.19 หากในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับการอนุมัติตามข้อกำหนดและกฎระเบียบต่างๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินแบบประจำได้**

ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องมีใบอนุญาต และต้องได้รับการอนุมัติในการให้บริการเส้นทางบิน ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้บังคับของกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การเปลี่ยนแปลงในการตีความกฎระเบียบในปัจจุบันหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินในประเทศไทย ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งออกภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่

กำหนด และต้องยื่นขอต่ออายุใบรับรองเมื่อสิ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ออก ณ วันที่ 26 ธันวาคม 2551 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมใบรับรองดังกล่าวครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบรับรองดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 นอกจากนี้ ในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือไม่ประจำในประเทศไทย ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบิน ต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จากกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ออก ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเมื่อใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หมดอายุ จะมีการออกใบรับรองและใบอนุญาตฉบับใหม่ให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งหาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับใบรับรองและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการเดินอากาศได้

ในเส้นทางบินแต่ละสายที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการอยู่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับใบรับรองและใบอนุญาตจากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการบิน หรือประเทศที่เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บินผ่าน ซึ่งการมีผลบังคับได้ตามกฎหมายของใบอนุญาตต่างๆ แตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในกรณีที่ใบอนุญาตใดๆ ถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อหมดอายุ หรือถ้าการต่ออายุดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์น้อยลง บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่สามารถดำเนินการในเส้นทางบินดังกล่าว หรืออาจต้องลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ การกระทำใดๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแลสายการบินในประเทศไทย และบุคคลภายนอกอื่นๆ ที่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีอำนาจควบคุม อาจส่งกระทบในทางลบต่อบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

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

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องพึ่งพาการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและชื่อโดเมน เพื่อจัดตั้งและคุ้มครองชื่อทางการค้า (Brand) AirAsia สโลแกน โลโก้ และชื่อโดเมนทางอินเทอร์เน็ต (“เครื่องหมายต่างๆ”) ในหลากหลายประเทศภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า AirAsia โดย AAB เป็นผู้ให้สิทธิในการใช้เครื่องหมายการค้า AirAsia แก่บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ความสำเร็จของธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการใช้เครื่องหมายต่างๆ อย่างต่อเนื่องของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเพิ่มการรับรู้ในชื่อสินค้า ถึงแม้ว่า AAB ได้จดทะเบียนหรืออยู่ระหว่างการจดทะเบียนเครื่องหมายต่างๆ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การดำเนินการต่างๆ โดย AAB จะสามารถคุ้มครองเครื่องหมายต่างๆ ได้อย่างเพียงพอ และบุคคลภายนอกอาจได้แย้งสิทธิในการใช้แต่เพียงผู้เดียวในเครื่องหมายต่างๆ ของ กลุ่มแอร์เอเชีย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ความสำเร็จของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขึ้นอยู่กับ การรับรู้และความสามารถของ AAB ในการป้องกันบุคคลภายนอกมิให้ใช้เครื่องหมายต่างๆ โดยไม่ได้รับความยินยอม ทั้งนี้ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอาจเป็นเรื่องซับซ้อนและบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ข้อพิพาทต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น หรือข้อพิพาทใดๆ ที่เกี่ยวข้อง กับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะถูกระงับโดยมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ต่อ AAB นอกจากนี้ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า AAB จะไม่เพิกถอนเครื่องหมายต่างๆ ไม่ว่าจะบางส่วนหรือ

ทั้งหมด และไม่ว่าจะเป็นผลจากการผิดสัญญาอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้า Air Asia หรือในกรณีอื่น ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้รับประโยชน์จากการจดจำตราสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเครื่องหมายต่างๆ ในกรณีดังกล่าว บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะต้องลงทุนและใช้ทรัพยากรเป็นจำนวนมากเพื่อพัฒนาตราสินค้าใหม่ ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 1.21 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบิน และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ ที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความเข้าใจความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน อนึ่ง รายได้ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ คิดเป็น ร้อยละ 47.5 ร้อยละ 46.6 และร้อยละ 44.1 ของรายได้จากการให้บริการเที่ยวบินในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ รวมถึงกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 1.22 อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ของบจ.ไทยแอร์เอเชีย มีการผันผวนตามฤดูกาล

รายได้และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีระดับสูงสุดในช่วงไตรมาสที่หนึ่งและไตรมาสที่สองของแต่ละปีปฏิทิน ซึ่งเป็นฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดของประเทศไทย ส่วนฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่ำสุดคือช่วงไตรมาสที่สาม หาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบภาวะชะงักงันไม่สามารถดำเนินธุรกิจ ในช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานระหว่างกาลของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจไม่เป็นเครื่องชี้วัดผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อย่างแม่นยำ ราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ อาจผันผวนหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากความผันผวนในผลการดำเนินงานระหว่างกาลของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 1.23 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจาก บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาท รูเปียอินโดนีเซีย ดอลลาร์สิงคโปร์ ดอลลาร์สหรัฐฯ ริงกิตมาเลเซีย รูปีอินเดีย และหยวนจีน อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาซื้ออะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ในเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล ซึ่งรวมถึงดอลลาร์สหรัฐฯ และสกุลเงินของประเทศในเอเชียบางสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งการแข็งค่าและการอ่อนค่า ซึ่งอาจเกิดผลเสียกับบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับฐานะเงินตราต่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความ



เสี่ยงกับธนาคารเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนในอัตราแลกเปลี่ยน แต่ในอนาคตบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ที่ต้นทุนที่เหมาะสม หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

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

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าหลายรายการในสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะในสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีภาระผูกพันและหนี้สินที่อาจเกิดขึ้นในภายหน้าในสกุลเงินต่างประเทศภายใต้สัญญาเช่าดำเนินการและประกันภัยคิดเป็นจำนวน 8,047.6 ล้านบาท ต่อปี นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเพิ่มเงินกู้ยืมในสกุลดอลลาร์สหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 1.24 บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญกับความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

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

#### 1.25 ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้

ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตั้งอยู่ในเขตรอยต่อของแผ่นเปลือกโลก ด้วยเหตุนี้ ประเทศเหล่านั้นจึงเผชิญกับเหตุการณ์ที่เกิดจากการเคลื่อนตัวของเปลือกโลก ซึ่งอาจนำไปสู่แผ่นดินไหวและคลื่นยักษ์สึนามิ หรือคลื่นสึนามิที่ขึ้นน้ำลงที่มีอำนาจร้ายแรง เช่น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 เกิดแผ่นดินไหวใต้ทะเลบริเวณนอกชายฝั่งเกาะสุมาตรา ซึ่งก่อให้เกิดคลื่นยักษ์สึนามิเข้าถล่มชุมชนชายฝั่งในประเทศไทย อินโดนีเซีย และศรีลังกา บางประเทศในภูมิภาคเอเชียยังเผชิญกับภัย

พิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ เช่น ไฟป่าและหมอกควัน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเผชิญกับปัญหาอุทกภัยรุนแรง โดยอุทกภัยที่แผ่ขยายในช่วงเดือนกันยายนถึงธันวาคม 2554 ได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย และต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย ในไตรมาสสี่ของปี 2554 จากการลดลงของจำนวนผู้โดยสาร การเกิดขึ้นของภัยพิบัติทางธรณีวิทยาหรืออุทกภัยพิบัติที่เพิ่มขึ้นในอนาคตในประเทศที่ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย ให้บริการเที่ยวบินไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติหรือเกิดขึ้นโดยฝีมือมนุษย์ อาจมีผลทำให้อุปสงค์ของเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้ลดน้อยลง และการลดลงของอุปสงค์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย

## 1.26 บจ. ไทยแอร์เอเชียเผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจตามกฎหมายเอเชีย

เนื่องจากในปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชียดำเนินธุรกิจในภูมิภาคเอเชีย บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงมีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญในความเสี่ยงเฉพาะของภูมิภาคนี้ ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ กฎหมาย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงในสภาวะทางการเมืองและสังคมในภูมิภาคเอเชีย และการเปลี่ยนแปลงในนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการต่อต้านภาวะเงินเฟ้อ การแลกเปลี่ยนเงิน และการโอนเงินไปยังต่างประเทศ อัตราและวิธีเก็บภาษี เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความผันผวนในสภาวะทางสังคมและการเมืองในบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และอาจส่งผลให้เกิดการปิดท่าอากาศยาน โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประเทศและดินแดนบางแห่งในภูมิภาคเอเชียได้ออกมาตรการหลายอย่างเพื่อให้มีผลต่อการปฏิรูปและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหรือการเมือง โดยมาตรการบางอย่างทำให้เกิดความเสี่ยงที่สูงขึ้นของความเสี่ยงเสถียรภาพทางการเมืองและความไม่สงบในสังคม โดยตัวอย่างบางส่วนของเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความผันผวนมากขึ้นของสภาวะทางสังคมและการเมืองในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การควบคุมค่าแรงขั้นต่ำและการควบคุมราคาสินค้าโดยรัฐบาล อัตราการว่างงานที่สูงขึ้น การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และการกีดกันทางการค้า เช่น การเก็บภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมในอัตราสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ ประเด็นเหล่านี้อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำประกันความเสี่ยงทางการเมืองหรือการประกันภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์เหล่านี้

## 2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินกิจการทั้งหมดและสร้างรายได้ทั้งหมดในภูมิภาคเอเชีย สำหรับอนาคตอันใกล้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าจะมุ่งเน้นธุรกิจสายการบินในภูมิภาคเอเชียอย่างต่อเนื่อง ด้วยเหตุนี้ ธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงขึ้นอยู่กับสภาวะทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปในภูมิภาคเอเชียอย่างมาก เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินไม่ว่าจะเพื่อธุรกิจและการพักผ่อนหย่อนใจเป็นการเดินทางที่ต้องตัดสินใจอย่างรอบคอบ ผลประกอบการของอุตสาหกรรมการบินจึงมีแนวโน้มถดถอยในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว นอกจากนี้ รายได้ต่อหน่วยก็อาจลดลงเนื่องจากการที่สายการบินต่างๆ เสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในตลาดบางแห่งเพื่อกระตุ้นอุปสงค์หรือเพื่อเติมเต็มที่นั่งซึ่งขายบัตรโดยสารไม่ได้

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

## 2.2 ข้อจำกัดของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

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

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้สูงสุด ความจุผู้โดยสาร ในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการบินหลัก โดยเฉพาะศูนย์กลางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานภูเก็ตในจังหวัดภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของท่าอากาศยานในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินที่ท่าอากาศยานในประเทศไทย
- ข้อจำกัดว่าด้วยความยาว และ/หรือความแข็งแรงของลานวิ่ง (run way) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในท่าอากาศยานระดับภูมิภาคที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเที่ยวบินอยู่ และ
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

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

## 2.3 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับความเสถียรบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบิน ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสถียรบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง โดยไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์หลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยได้เลยสำหรับการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปหรือสินทรัพย์เฉพาะอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และบจ. ไทยแอร์เอเชีย

บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเพียงพอต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้น สูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจต้องรับความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ทำประกันภัยความเสี่ยงบางประเภท ซึ่งรวมถึง การประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก การสูญเสียกำไรหรือรายได้ และความเสียหายของอุปกรณ์ ซึ่งสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมมักจะไม่ได้ทำประกันภัยดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

ภายหลังจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทประกันภัยด้านการบินได้เพิ่มเบี้ยประกัน รวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยจากผู้โดยสารแต่ละคน และลดความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อภัยสงครามและความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้าย การจี้เครื่องบิน และเหตุเครื่องบินตก หรือเหตุการณ์อื่นซึ่งกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจมีความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยด้านการบินจะเพิ่มเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือลดความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยหรือการลดความคุ้มครองอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

#### 2.4 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน ผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตเพิ่มขึ้น การปิดท่าอากาศยาน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของจำนวนผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วย อันเนื่องมาจากการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจทำให้อัตรารายได้ส่วนการขนส่งผู้โดยสารและรายได้ต่อหน่วยลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึง บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือค่าใช้จ่ายด้านประกันภัย ถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

การระบาดของโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (ซาร์ส) ไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ชนิด H1N1 ไข้หวัดนก หรือโรคติดต่อที่มีโอกาสเกิดเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจขัดขวางการประกอบธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ความรับรู้ในการระบาดของโรค อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงคลื่นยักษ์สึนามิและอุทกภัย ในกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการ

ควบคุมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลกระทบต่อลูกค้าและส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

### 3. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหลักทรัพย์

#### 3.1 บริษัทฯ คาดว่าราคาหุ้นของบริษัทฯ มีแนวโน้มผันผวน และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาที่เสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี

ราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ มีแนวโน้มผันผวน เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น

- สภาพการลงทุนในตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือ หรือการลงทุนในอุตสาหกรรมการบินไทยหรือต่างประเทศ
- ความผันผวนของผลการดำเนินงานรายไตรมาสของบริษัทฯ
- บทวิจักษณ์ของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ หรือการเปลี่ยนแปลงคำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
- การเข้ารับตำแหน่งหรือการลาออกของบุคลากรที่สำคัญ
- การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- ข้อพิพาททางกฎหมายและการสอบสวนของหน่วยงานของรัฐ และ
- สถานะหรือเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมือง

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

#### 3.2 การขายหุ้นของบริษัทฯ และการที่ผู้ถือหุ้นเดิมมีหุ้นของบริษัทฯ เป็นจำนวนมากที่สามารถขายได้ในอนาคต อาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ

ภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี ซึ่งเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนเท่ากับหรือไม่น้อยกว่า 60 ของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิชั่น โดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนีได้ตกลงกับผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้ร่วมจัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายว่า นับแต่วันที่ในเอกสารฉบับนี้จนถึง 180 วันหลังจากวันที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ ผู้ถือหุ้นเดิมแต่ละรายที่ขายในหุ้นในครั้งนี จะไม่เสนอขาย ขาย หรือจำหน่ายหลักทรัพย์ใดๆ ที่เป็นหลักทรัพย์ประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี หรือหลักทรัพย์ใดๆ ที่อาจแปลงสภาพหรือสามารถแลกเปลี่ยนเป็นหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้ร่วมจัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายในประเทศไทย ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี จะมีสิทธิขายหุ้นที่ตนถืออยู่ได้ในเวลาใดๆ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่ตกลงดังกล่าว

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

การขายหุ้นของบริษัทฯ ในจำนวนมากโดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ซึ่งรวมถึงการขายหุ้นสามัญของบริษัทฯ ของกลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมบนกระดานรายใหญ่ในวันแรกที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ หรือในอนาคตหรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายหุ้นในจำนวนมากอาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถคาดการณ์ถึงผลกระทบ (ถ้ามี) ได้ว่าการขายหุ้นในอนาคตหรือการมีหุ้นไว้เพื่อขายในอนาคตนั้นจะมีผลกระทบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างไร การขายหุ้นจำนวนมากในตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้หรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายเช่นนี้เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ และการขายหุ้นดังกล่าว อาจสร้างความยากลำบากแก่บริษัทฯ ในการระดมทุนโดยการออกหลักทรัพย์ในเวลาและที่ราคาที่บริษัทฯ เห็นว่าเหมาะสม

### 3.3 ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ

ภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นเดิมที่ขายหุ้นในครั้งนี้ ซึ่งเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนเท่ากับหรือไม่น้อยกว่า 60 ของหุ้นที่จำหน่ายแล้วทั้งหมดของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และมีอำนาจควบคุมอย่างมีนัยสำคัญใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่นและกิจการและธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงการเลือกตั้งกรรมการ การจ่ายและกำหนดเวลาการจ่ายเงินปันผล และการอนุมัติการกระทำต่างๆ ที่ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุม อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้ถือหุ้นอื่นๆ ของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ มีอิสระที่จะใช้คะแนนเสียงโดยสอดคล้องกับผลประโยชน์ของตน

### 3.4 การซื้อขายและส่งมอบหลักทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในตลาดหลักทรัพย์ฯ มีความเสี่ยง

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

### 3.5 มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหุ้นใหม่ที่ออกจำหน่ายในการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นจะลดลงโดยพลันและมีนัยสำคัญ

เนื่องจากราคาเสนอขายหุ้นต่อหุ้นในครั้งนี้จะสูงกว่ามูลค่าสินทรัพย์สุทธิที่ปรับปรุงแล้วต่อหุ้นของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ภายหลังจากที่ปรับปรุงตามประมาณการจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ และตามส่วนของหุ้นทุนของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ด้วยเหตุนี้ มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นจะลดลงโดยทันทีอย่างมี

นัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

### 3.6 โอกาสของผู้ถือหุ้นเดิมในการจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights offering) ในอนาคตอาจถูกจำกัด

ถึงแม้ว่าบริษัทมหาชนในประเทศไทยจะไม่ถูกบังคับให้ต้องเสนอสิทธิในการจองซื้อหลักทรัพย์ใหม่แก่ผู้ถือหุ้นเดิมเมื่อมีการออกและเสนอขายหลักทรัพย์ใหม่ แต่บริษัทมหาชนในประเทศไทยอาจเสนอขายหลักทรัพย์ที่ออกใหม่โดยการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Rights offering) ได้เป็นครั้งคราว การปฏิบัติตามกฎหมายหลักทรัพย์หรือบทบัญญัติทางกฎระเบียบอื่นๆ ในบางประเทศ อาจเป็นข้อจำกัดมิให้นักลงทุนบางรายเข้าจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้นในอนาคต และส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของนักลงทุนเหล่านั้นลดลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่มีหน้าที่และไม่อาจคาดหมายได้ว่าจะมีหน้าที่ในการจดทะเบียนหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเทศใดๆ ที่อยู่นอกประเทศไทย เพื่อให้ให้นักลงทุนต่างชาติได้รับสิทธิในการจองซื้อหุ้นใหม่ที่เสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น ที่บริษัทฯ อาจดำเนินการในอนาคต

### 3.7 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการนำหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นสามัญของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงยังมีความเสี่ยงที่อาจจะไม่ได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้ดำเนินการยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2555 และบริษัทหลักทรัพย์ ธนชาติ จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคูณสมบัติของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในเบื้องต้นแล้วเห็นว่า บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะนำหุ้นของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ลงวันที่ 22 มกราคม 2544 (รวมทั้งแก้ไขเพิ่มเติม) และตามหนังสือเวียนที่ บจ. (ว) 10/2551 ลงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2551 เรื่องการปรับปรุงหลักเกณฑ์รับหลักทรัพย์ เพื่อสนับสนุนการจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ยกเว้นคุณสมบัติตาม (ก) ตามข้อ 5(3) เรื่องการกระจายการถือหุ้นรายย่อย ซึ่ง บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะต้องมิให้ผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย และถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของทุนชำระแล้ว และผู้ถือหุ้นดังกล่าวแต่ละรายต้องถือหุ้น ไม่น้อยกว่า 1 หน่วยการซื้อขาย (ข) ตามข้อ 5(5)(ข) เรื่องการมีส่วนของผู้ถือหุ้น ไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาท และ (ค) คุณสมบัติตามข้อ 9(1) เรื่องการที่บริษัทฯ ประกอบธุรกิจโดยการถือหุ้นและต้องถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 75 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงทั้งหมดของบริษัทฯ แกน ซึ่งในกรณีนี้ คือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งบริษัทฯ คาดว่าจะถือหุ้น ไม่น้อยกว่าร้อยละ 55 ของจำนวนหุ้นที่มีสิทธิออกเสียงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ และภายหลังจากการเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายหุ้นต่อผู้ถือหุ้นเดิมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ยื่นคำขอผ่อนผันเกี่ยวกับคุณสมบัติการถือหุ้นตามข้อ (ค) ดังกล่าว บริษัทฯ ไม่สามารถรับรองได้ว่าตลาดหลักทรัพย์ฯ จะผ่อนผันคุณสมบัติดังกล่าว หรือจะอนุญาตให้บริษัทฯ นำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ ตลาดหลักทรัพย์ฯ สามารถพิจารณาคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เป็นเวลาไม่เกิน 7 วันนับแต่วันที่ตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้รับเอกสารครบถ้วน ซึ่งรวมถึงเอกสารเกี่ยวกับการเพิ่มทุนชำระแล้ว อันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทฯ ดังนั้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จึงยังมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้หุ้นของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน จนกระทั่งวันที่ 5 มิถุนายน 2555 หรืออาจไม่ได้รับอนุญาตให้หุ้นของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เลย ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเนื่องจากหุ้น

ของบริษัทฯ อาจมิได้มีการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งจะทำให้ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ สามารถขายหุ้น ใ้้นนอกตลาดหลักทรัพย์ฯ เท่านั้น

#### 4. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับเอ็นวีดีอาร์

##### 4.1 ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ ไม่ใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายหรือผู้ได้รับประโยชน์อย่างแท้จริงจากหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ และผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะมีสิทธิในหุ้นดังกล่าวอย่างจำกัด

เอ็นวีดีอาร์ เป็นตราสารที่ออกโดย บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ซึ่งเป็นบริษัทย่อยที่ถือหุ้นทั้งหมดโดยตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอ็นวีดีอาร์นั้น เอ็นวีดีอาร์ถือเป็นหนี้โดยตรง ทั่วไป แบบไม่มีเงื่อนไข และไม่มีประกันของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ โดยมีสิทธิเท่าเทียมกับเอ็นวีดีอาร์ทั้งหมดที่ออกโดย บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ซึ่งรวมถึงเอ็นวีดีอาร์ที่เกี่ยวข้องกับหุ้นของบริษัทอื่นๆ ทั้งนี้ เอ็นวีดีอาร์ไม่ได้ให้สิทธิหรือก่อนหน้าที่ใดๆ ที่เกี่ยวกับหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) แก่ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ (ซึ่งรวมถึงสิทธิในการเข้าประชุมและออกเสียงลงคะแนนในการประชุมผู้ถือหุ้น) และ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ เป็นผู้ถือหุ้นซึ่งจดทะเบียนในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น และเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายในหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) ด้วยเหตุนี้ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะไม่ใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายของหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์

สิทธิใดๆ ที่จะได้รับอันเนื่องมาจากหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ เป็นสิทธิที่จำกัดเฉพาะในบางเรื่อง ได้แก่

- การรับเงินปันผลหรือเงินอื่นใด ในจำนวนเทียบเท่ากับที่จ่ายหรือมอบให้ และได้รับจริงโดย บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ สำหรับหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ และ
- ความสามารถในการกำกับออกเสียงลงคะแนนของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ในหุ้นอ้างอิงเฉพาะในเรื่องการเพิกถอนหุ้นอ้างอิงจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

นอกจากนี้ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ จะไม่ใช่สิทธิลงคะแนนเสียงใดๆ ที่ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ มีอยู่ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์โดยชอบด้วยกฎหมายของหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) ยกเว้นในเรื่องการเพิกถอนหุ้นอ้างอิงออกจากการเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ เอ็นวีดีอาร์เป็นหลักทรัพย์ที่แตกต่างหากจากหุ้นของบริษัทฯ และบริษัทฯ ไม่สามารถให้การรับประกันใดๆ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของราคาซื้อขายหรือสภาพคล่องของเอ็นวีดีอาร์กับราคาขายหรือสภาพคล่องของหุ้นของบริษัทฯ ในอนาคต



#### 4.2 ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์อาจไม่สามารถจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้น และมีกรรมสิทธิ์ในหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ได้ ในกรณีผู้ถือเอ็นวีดีอาร์นำเอ็นวีดีอาร์ไปแลกเปลี่ยนเป็นหุ้น

ถึงแม้ว่าข้อกำหนดของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะให้สิทธิแก่ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ในการนำเอ็นวีดีอาร์ไปแลกเปลี่ยนเป็นหุ้นอ้างอิง (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) แต่ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ที่ไม่ได้มีสัญชาติไทยอาจไม่สามารถจดทะเบียนเป็นผู้ถือหุ้น และมีกรรมสิทธิ์ในหุ้น (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) ได้ หาก ณ เวลาที่จดทะเบียน สัดส่วนการถือหุ้นโดยชาวต่างชาติถึงสัดส่วนสูงสุดที่กำหนด ถ้าหุ้นเหล่านั้นไม่ได้จดทะเบียนในนามของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ย่อมไม่มีสิทธิในการออกเสียงลงคะแนน หรือสิทธิในเงินปันผลหรือเงินอื่นใดจากหุ้น (ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์อาจได้รับเงินเทียบเท่าปันผลหรือเงินอื่นใดที่จากเอ็นวีดีอาร์เท่านั้น) หรือสิทธิใดๆ ที่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ อาจได้รับภายใต้กฎหมายของประเทศไทย นอกจากนี้ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์อาจต้องขายหรือจำหน่ายหุ้นดังกล่าว และบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การขายหุ้นจะเป็นไปตามราคาตลาดที่เป็นอยู่

#### 4.3 ถ้า บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ มีหนี้สินส่วนตัว ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะไม่มีสิทธิได้รับหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์

เอ็นวีดีอาร์ไม่เหมือนกับใบแสดงสิทธิในผลประโยชน์ที่เกิดจากหลักทรัพย์อ้างอิงโดยทั่วไป (เช่น GDR หรือ ADR) ซึ่งเป็นหลักฐานแสดงสิทธิในผลประโยชน์ในหลักทรัพย์แต่ละประเภทโดยเฉพาะของผู้ออกตราสาร โดยเอ็นวีดีอาร์ไม่ได้เป็นหลักฐานแสดงสิทธิในผลประโยชน์หรือการใช้สิทธิเรียกร้องโดยเฉพาะอื่นๆ ในหุ้นอ้างอิงอื่นๆ ที่ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ถือไว้ เอ็นวีดีอาร์เป็นหนี้โดยตรงทั่วไป แบบไม่มีเงื่อนไข และไม่มีประกันของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ และถ้า บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือถูกชำระบัญชี กฎหมายไทยไม่ได้ให้ความคุ้มครองผู้ถือเอ็นวีดีอาร์เป็นกรณีพิเศษ หรือก่อให้เกิดหลักประกันในหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ (ซึ่งรวมถึงหุ้นของบริษัทฯ) ด้วยเหตุนี้ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะไม่มีสิทธิได้รับหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของสินทรัพย์ของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ แต่ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์จะมีฐานะเป็นเจ้าของหนี้ทั่วไปและไม่มีประกันของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ทั้งนี้ ตามที่กำหนดในหนังสือชี้ชวนเสนอขายเอ็นวีดีอาร์ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ให้คำรับประกันว่าจะไม่ก่อความรับผิดหรือหนี้สินใดๆ นอกเหนือจากความรับผิดหรือหนี้สินที่เกี่ยวข้องกับการออกจำหน่ายเอ็นวีดีอาร์ และการดำเนินงานของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ นอกจากนี้ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ยังรับประกันว่าจะไม่นำหลักทรัพย์อ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ไปจำหน่าย ก่อนหลักประกัน หรือภาระติดพันใดๆ กับหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า หุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ หรือเงินปันผล หรือเงินสด หลักทรัพย์อื่นๆ หรือทรัพย์สินอื่นๆ ที่ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ได้รับจากหุ้นดังกล่าว จะไม่อยู่ภายใต้การเรียกร้องเอาจากสินทรัพย์ของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ในกรณีล้มละลาย หรือกระบวนการอื่นที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์อื่นๆ อันรวมถึงการใช้สิทธิเรียกร้องที่มีหลักประกันหรือการใช้สิทธิเรียกร้องอื่นๆ ซึ่งจะมีสิทธิได้รับชำระหนี้ในลำดับสูงกว่าการใช้สิทธิเรียกร้องของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์

#### 4.4 ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์อาจมีสิทธิไต่เบี่ยงอย่างจำกัดต่อ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์

ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขของเอ็นวีดีอาร์ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ไม่มีสิทธิใดๆ ในประเทศไทยในการดำเนินการใดๆ ไม่ว่าจะผ่านทางกฎหมายหรือในทางอื่นๆ กับ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ อันเกิดจากหรือเกี่ยวเนื่องกับการถือครองเอ็นวีดีอาร์ เว้นแต่ในกรณี บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ประพฤติผิดอย่างจงใจในการจ่ายสิทธิประโยชน์ทางการเงิน (Financial benefits) ที่เกี่ยวข้องกับเอ็นวีดีอาร์ และผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ได้รับความเสียหายจากการกระทำนั้น ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ไม่ใช่ผู้ถือหุ้นหรือเจ้าของกรรมสิทธิ์ตามกฎหมายในหุ้นอ้างอิงของผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ ผู้ถือเอ็นวีดีอาร์อาจไม่มีสิทธิดำเนินคดีใดๆ กับ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ในประเทศไทย ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับผู้ถือเอ็นวีดีอาร์

#### 4.5 ข้อมูลเกี่ยวกับ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ มีการเปิดเผยต่อสาธารณะอย่างจำกัด

เอ็นวีดีอาร์ เป็นตราสารที่ออกและเสนอขายโดย บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ตามหนังสือชี้ชวนเสนอขายเอ็นวีดีอาร์ ถึงแม้ว่ากฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์ของประเทศไทยที่เกี่ยวข้อง จะกำหนดให้ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ยื่นเอกสารที่แสดงข้อมูลเกี่ยวกับหุ้นอ้างอิงของเอ็นวีดีอาร์ที่เสนอขายต่อ สำนักงาน ก.ล.ต. แต่หนังสือชี้ชวนเสนอขายเอ็นวีดีอาร์ไม่มีข้อมูลดังกล่าว นอกจากนี้ สำนักงาน ก.ล.ต. ไม่ได้กำหนดให้ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ยื่นเอกสารใดๆ เพิ่มเติม นอกจากสำเนาบัญชีของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ และส่วนแก้ไขเพิ่มเติมของหนังสือชี้ชวนเสนอขายเอ็นวีดีอาร์ นอกจากนี้หนังสือชี้ชวนเสนอขายเอ็นวีดีอาร์ ไม่มีงบการเงินใดๆ หรือข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ อีกทั้ง บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ ไม่ได้เปิดเผยงบการเงินประจำปีหรือรายงานประจำปีต่อสาธารณะบนเว็บไซต์ของ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ และผู้ถือเอ็นวีดีอาร์ อาจไม่ได้รับข้อมูลทางการเงินใดๆ หรือข้อมูลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับ บจ. ไทยเอ็นวีดีอาร์ เพื่อใช้พิจารณาความสามารถในการชำระหนี้ของบริษัท