

11. รายการระหว่างกัน

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

11.1 บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งและลักษณะความสัมพันธ์

บริษัท/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
นายทศพล แบลเว็ลด์	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายปรัชญา รัศมีธานินทร์	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
นายสันติสุข คล่องใช้ยา	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และผู้อำนวยการฝ่ายการตลาดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	<p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ และจะเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเมื่อสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน มาชำระเป็นค่าหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAI และผู้ถือหุ้นรายย่อยซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นส่วนที่เหลือใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสละสิทธิการจองซื้อหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังกล่าว</p>

บริษัท/บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์
AirAsia Berhad (AAB)	<ul style="list-style-type: none"> AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ 49 ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ โดยสัดส่วนการถือหุ้นของ AAI ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดลงเหลือร้อยละ 45 ภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากเมื่อสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะนำเงินที่ได้มาชำระเป็นค่าหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย AAI จะสละสิทธิการซื้อหุ้นเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังกล่าว มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางตรงและทางอ้อม Tune Air Sdn Bhd ใน AAB ซึ่งนายแอนโทนี่ ฟรานซิส นายคามารุดิน บิน เมอรานัน และ Tune Air Sdn Bhd ถือหุ้นรวมร้อยละ 13 ใน AAB
AirAsia (Mauritius) Limited (AAM)	<ul style="list-style-type: none"> AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM กรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน
PT Indonesia Airasia (IAA)	<ul style="list-style-type: none"> IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใน IAA ร้อยละ 49 IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดภายใต้เครื่องหมายการค้า Air Asia ในประเทศอินโดนีเซีย กรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน
AirAsia X Sdn Bhd (AAX)	<ul style="list-style-type: none"> AAX เป็นบริษัทร่วมทุนในกลุ่มของแอร์เอเชีย โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 16 และดำเนินธุรกิจให้บริการสายการบินเส้นทางบินระยะไกลโดยมีศูนย์กลางการบินในประเทศมาเลเซีย มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือหุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ใน AAX ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	<ul style="list-style-type: none"> ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 และมี Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้รับจ้างให้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ทั่วโลก (Global call center outsourcing service provider) และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศมาเลเซีย ถือหุ้นอีกร้อยละ 50 มีกรรมการร่วมกันกับ TAA 1 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส
Asian Aviation Centre of Excellence Sdn Bhd (AACOE)	<ul style="list-style-type: none"> AACOE เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 และมี CAE Inc. (CAE) ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้นำในการให้บริการฝึกอบรมนักบินของประเทศแคนาดา และเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศแคนาดา ถือหุ้นอีกร้อยละ 50 มีกรรมการร่วมกันกับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอ์นันเดส และนายคามารุดิน บิน เมอรานัน

11.2 รายการระหว่างกันของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2553 และ 2554 บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายการระหว่างกันกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

1. การค้าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน

บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
<p>กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รวม 6 ท่าน ได้แก่</p> <p>(1) นายทศพล แบลเว็ลด์</p> <p>(2) นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ</p> <p>(3) นายปรัชญา รัศมีธานินทร์</p> <p>(4) นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง</p> <p>(5) หม่อมหลวงบวรนาถเทพ เทวกุล</p> <p>(6) นายสันติสุข คล่องใจชัย</p> <p>(รวมเรียกว่า "กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่")</p>	<ul style="list-style-type: none"> เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 55 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 10 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 5 ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น <p>(โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)</p>	<p>1.1 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับสถาบันการเงินต่างประเทศ - เครดิต สวิส สาขาสิงคโปร์ ("Credit Suisse") เพื่อเป็นหลักประกันตามสัญญาเงินกู้ระหว่างกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่กับ Credit Suisse ลงวันที่ 7 มิถุนายน 2550 วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ("สัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse")</p> <p>1.2 บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ค่าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ค่าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าว กับ Credit Suisse วงเงินรวม 39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ</p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม</p>	<p>39 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และค่าธรรมเนียม</p>	<p>(1) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จำนำที่ถืออยู่ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 จำนำไว้กับ Credit Suisse เพื่อเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ และ (2) บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าค่าประกันเงินกู้ยืมของกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ ซึ่งเป็นไปตามสัญญากู้ยืมเงินกับ Credit Suisse ทั้งนี้ เงินกู้ยืมจำนวนดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการซื้อหุ้นของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเงื่อนไขการให้หลักประกันเงินกู้ยืมนี้เกิดขึ้นก่อนที่เจมิน โยบายนา บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดูรายละเอียดเพิ่มเติมได้ในสรุปสาระสำคัญของสัญญาปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 12 เรื่อง เงินกู้ยืมของผู้ถือหุ้นใหญ่จาก Credit Suisse</p> <p>ในการชำระคืนเงินกู้ยืมดังกล่าว กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่จะเสนอขายหุ้นที่ตนถืออยู่ใน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น บางส่วนพร้อมกับการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี เพื่อนำเงินมาชำระคืนเงินกู้ยืมนี้ โดย Credit Suisse จะดำเนินการปลดจำนำหุ้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนร้อยละ 51 และปลดภาระค่าประกันของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จาก การเป็นคู่ค้าประกันเงินกู้ยืมดังกล่าว ในวันที่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วสำหรับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ (Closing Date) หรือก่อนการนำหุ้น บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น จะไม่ค้าประกันและจะไม่นำสินทรัพย์ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ไปวางเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมแก่ผู้ถือหุ้น กรรมการหรือผู้บริหารอีกในอนาคต ซึ่งทำให้ไม่มีการทำรายการดังกล่าวอีกในอนาคต</p>

2. การให้กู้ยืมเงินกู้ระยะสั้นแก่กรรมการ

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

3. การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	การรับรายได้ค่าโดยสารแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชียเกิดเฉพาะกรณีที่ถูกค้าชำระค่าโดยสารเป็นเงินสดต่างประเทศผ่านระบบรับชำระเงินธนาคาร (Payment Gateway) เช่น การชำระผ่านบัตรเครดิตในการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต และจากลูกค้าที่ชำระเงินผ่านเคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสาร เป็นต้น โดย AAB และ IAA จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเป็นผู้รับค่าโดยสารแทน AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกันกับกลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารในการจองบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินในเครือข่ายเส้นทางบินของกลุ่มแอร์เอเชียผ่านเว็บไซต์ แอร์เอเชีย หรือเคาน์เตอร์และตัวแทนจำหน่ายบัตรโดยสารของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ทำให้มีการรับค่าโดยสารแทนกัน ซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะกรณีการรับเงินสดต่างประเทศ เนื่องจากข้อจำกัดของระบบรับชำระเงินของธนาคารผู้ให้บริการ (Payment Gateway) ที่ยังไม่รองรับการโอนค่าโดยสารไปยังบริษัทที่มีรายได้จากการให้บริการเส้นทางบินนั้น การรับค่าโดยสารแทนกันของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย จะมีแนวทางการปฏิบัติงาน การชำระเงินและการบันทึกบัญชีเช่นเดียวกัน และเป็นไปตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ของกลุ่มแอร์เอเชีย
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	<p>3.1 รายได้ค่าโดยสารที่ AAB รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - AAB</p> <p>3.2 รายได้ค่าโดยสารที่ IAA รับแทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ลูกหนี้รับแทน - IAA</p> <p>3.3 รายได้ค่าโดยสารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน AAB (รวมส่วนที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รับแทน IAA) เจ้าหนี้รับแทน - AAB</p>	3,832,904,696 4,624,433,109	3,352,972,566 131,936,831	<p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการรับค่าโดยสารแทนดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่อง ถือปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (SOP) โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัทและคณะกรรมการตรวจสอบ ทั้งนี้กว่าธนาคารผู้ให้บริการจะสามารถปรับปรุงข้อจำกัดในระบบรับชำระเงินได้ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย อยู่ระหว่างการเจรจากับธนาคารเพื่อลดข้อจำกัดดังกล่าวในอนาคต</p>

4. รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขาย หุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชียเอวิเอชั่นในครั้งนี้ และ การเพิ่มทุนของ บจ. ไทย แอร์เอเชีย (โปรดพิจารณา ตารางลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	รายการเงินทดรองจ่ายแทนกันในกลุ่ม แอร์เอเชีย ที่เกิดจากค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับ การใช้บริการในอาคารสนามบินและใน ลานจอด ค่าภาษีสนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้า เมืองและควบคุมโรค เป็นต้น รวมทั้ง ค่าใช้จ่ายการตลาด ค่าฝึกอบรม พนักงาน ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ			เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานและการจัดการร่วมกันภายในกลุ่ม แอร์เอเชีย อาทิเช่น การใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ซึ่งจะใช้ เคาน์เตอร์เช็คอินและศูนย์การให้บริการภายในสนามบินร่วมกัน โดยบริษัทใน กลุ่มที่เปิดบริการเส้นทางบินในสนามบินนั้นเป็นรายแรกจะเป็นผู้ทำสัญญากับ สนามบินหรือผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือค่าใช้จ่ายในการใช้บริการของสนามบิน บางแห่ง รวมถึงค่าใช้จ่ายร่วมกันทางการตลาดและส่งเสริมการขายที่ เกี่ยวข้องกับเส้นทางบิน ค่าฝึกอบรมพนักงาน ค่าใช้จ่ายในการใช้เทคโนโลยี สารสนเทศที่มีการใช้ประโยชน์ร่วมกัน โดยบริษัทในกลุ่มจะทำการสำรอง ค่าใช้จ่ายไปก่อน และดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายนั้นกับบริษัทในกลุ่มตาม อัตราการใช้งานจริง ทั้งนี้ การสำรองค่าใช้จ่ายระหว่างกันของสายการบินใน กลุ่มแอร์เอเชีย จะมีแนวทางการปฏิบัติงาน การชำระเงิน และการบันทึกบัญชี เช่นเดียวกัน และเป็นไปตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ของกลุ่มแอร์เอเชีย
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้น ทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการ บินราคาประหยัดในประเทศ อินโดนีเซีย (โปรดพิจารณา ตารางลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	4.1 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน AAB ลูกหนี้ทดรองจ่าย - AAB 4.2 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทดรองจ่าย แทน IAA ลูกหนี้ทดรองจ่าย - IAA	90,805,408 621,217,838 52,628,736 56,878,884	282,395,056 39,445,273 147,265,514 167,239,122	การกำหนดราคา : การเรียกเก็บเงินหรือการจ่ายชำระเงินที่มีการ ทดรองจ่ายแทนกัน ที่เกิดจาก ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการใช้บริการในอาคารสนามบินและในลานจอด ค่าภาษี สนามบิน ค่าธรรมเนียมนำร่อง ค่าเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าสะพานเทียบเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมศุลกากร ค่าตรวจคนเข้าเมืองและควบคุมโรค เป็นต้น จะเรียก เก็บหรือจ่ายชำระในราคาตามที่ได้มีการจ่ายเงินแทนจริง สำหรับค่าโฆษณา เป็นราคาตามประโยชน์ที่ได้รับจริงตามแต่ละบริษัทในกลุ่ม เช่น การแบ่ง

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(3) AAX	AAX มีกรรมกร่วมกัน กับ TAA จำนวน 2 ท่าน คือ นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารู ดิน บิน เมอรานัน นายแอนโทนี่ ฟรานซิส เฟอร์นันเดส และนายคามารู ดิน บิน เมอรานัน เป็นผู้ถือ หุ้นทางอ้อมผ่าน Aero Ventures Sdn Bhd ใน AAX ซึ่ง Aero Ventures Sdn Bhd ถือหุ้นร้อยละ 52 ใน AAX	4.3 AAB ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ครองจ่าย - AAB	644,609,041	693,622,201	ค่าใช้จ่ายตามจำนวนเที่ยวบินที่ใช้ในแต่ละเส้นทางการบินหรือสนามบินนั้น โดยผู้อำนวยการฝ่ายที่รับผิดชอบของแต่ละบริษัทร่วมทุนที่เกี่ยวข้องจะมีการ เจรจาและต้องอนุมัติอัตราส่วนการแบ่งค่าใช้จ่ายดังกล่าวก่อนการทำรายการ และหน่วยงานตรวจสอบภายในจะทำหน้าที่สอบทานการทำรายการตาม แผนการตรวจสอบประจำปี สำหรับค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ จะมีการปันส่วน ระหว่างบริษัทร่วมทุนในอัตราส่วนที่เท่ากัน เว้นแต่ AAX ที่จะได้รับการปัน ส่วนในอัตราที่ต่ำกว่าเนื่องจากการใช้งานที่ต่ำกว่า การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยถือปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการ ปฏิบัติงาน (SOP) ซึ่งโดยเป็นการดำเนินธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้า ทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการ ตรวจสอบ ทั้งนี้ กลุ่มแอร์เอเชียอยู่ระหว่างลดจำนวนรายการจ่ายสำรอง ระหว่างกันให้คงเหลือน้อยที่สุด โดยให้สายการบินในกลุ่มจ่ายค่าใช้จ่าย โดยตรงกับคู่สัญญาเองในอนาคต
		4.4 IAA ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ครองจ่าย - IAA	188,219,548	78,745,795	
		4.5 AAX ทดรองจ่ายแทน บจ. ไทย แอร์เอเชีย เจ้าหน้าที่ครองจ่าย - AAX	29,256,686	21,802,121	
			14,956,078	36,758,199	
			4,449,263	658,341	
			4,272,446	50,349	

5. รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันภายในกลุ่มแอร์เอเชีย

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังจากสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	รายการดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นดอกเบี้ยที่คิดระหว่างกันกรณีของบริษัทภายในกลุ่มแอร์เอเชียชำระหนี้สุทธิล่าช้าเกินกว่า 30 วันจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้			<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดค้างชำระตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2553 เป็นต้นมา โดยในแต่ละสิ้นเดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย จะคำนวณหนี้ที่เกิดขึ้นระหว่างกันและจ่ายชำระหนี้จากยอดสุทธิของแต่ละบริษัท ซึ่งหากมีการชำระหนี้ล่าช้ากว่ากำหนด (ภายใน 30 วันนับจากวันที่ตามใบแจ้งหนี้) จะมีการคิดดอกเบี้ยระหว่างกันจากยอดสุทธิค้างชำระในอัตราเท่ากับต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB</p> <p>ทั้งนี้ ในวันที่ 30 มิถุนายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียได้ทำสัญญาหักลบกลบหนี้ระหว่างกัน (Netting Agreement) ระหว่าง TAA, AAB และ AAM เพื่อตกลงชำระหนี้ค้างชำระระหว่างกันให้หมดไป และจะดำเนินการชำระหนี้สุทธิระหว่างกันทุกเดือน</p> <p>รายการลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAB และรายการเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – AAM เป็นมูลค่าหนี้ที่อยู่ภายในกำหนดชำระ 30 วันนับจากวันสิ้นงวดบัญชีปี 2554 สำหรับลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด – IAA นั้นเป็นมูลค่าหนี้สะสม</p> <p>ทั้งนี้ IAA ได้จ่ายชำระหนี้สุทธิและดอกเบี้ยคงค้าง ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ทั้งจำนวนให้กับบจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วในเดือนกุมภาพันธ์ 2555</p>

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ลักษณะความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	5.1 ดอกเบี้ยรับ : บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับดอกเบี้ยจาก AAB และ IAA เนื่องจาก AAB และ IAA ชำระหนี้สุทธิต่ำกว่ากำหนด			อัตราดอกเบี้ย : อัตราดอกเบี้ยรับและดอกเบี้ยจ่ายที่คิดระหว่างกันในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นอัตราเดียวกัน ซึ่งเป็นอัตราดอกเบี้ยที่เป็นต้นทุนทางการเงินเฉลี่ยของ AAB ประมาณร้อยละ 6 ต่อปีในปี 2553 และปี 2554 ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ
(3) AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	5.1.1 ดอกเบี้ยรับจาก AAB ขอลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAB ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - AAB 5.1.2 ดอกเบี้ยรับจาก IAA ขอลูกหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - IAA ดอกเบี้ยรับค้างรับปลายงวด - IAA 5.2 ดอกเบี้ยจ่าย : บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายดอกเบี้ยให้แก่ AAM เนื่องจากชำระหนี้สุทธิต่ำกว่ากำหนด 5.2.1 ดอกเบี้ยจ่ายให้แก่ AAM ขอเจ้าหนี้ (สุทธิ) คงค้างปลายงวด - AAM ดอกเบี้ยค้างจ่ายปลายงวด - AAM	37,180,921 2,605,259,778 37,180,921 4,891,806 119,435,382 4,891,806 242,841,258 4,154,238,680 143,110,349	111,428,747 15,693,537 0 11,549,361 260,271,516 23,857,543 148,644,940 361,092,140 0	

6. ค่าเช่าเครื่องบิน

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อย ของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินที่ใช้ในการ ประกอบธุรกิจการบินรวมทั้งสิ้น 22 ลำ (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554) จาก AAM ซึ่งเป็น สัญญาเช่าดำเนินงาน ค่าเช่าเครื่องบิน เจ้าหน้าที่เช่าเครื่องบิน - AAM สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่า เช่าเครื่องบิน เจ้าหน้าที่เงินมัดจำค่าเช่าเครื่องบิน - AAM	2,200,591,175 1,908,420,642 410,570,125 113,060,987	2,727,706,220 245,454,754 497,866,890 23,237,287	ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อใช้ในการ ประกอบธุรกิจรวมทั้งสิ้น 22 ลำ จาก AAM เนื่องจากการจัดหาเครื่องบิน จะ ดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดยการรวบรวมจำนวนเครื่องบินทั้งหมดที่กลุ่มแอร์ เอเชียต้องการใช้และสั่งซื้อในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจ ในการต่อรองกับผู้ผลิต นอกจากนี้ เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีผล ประกอบการขาดทุนและมีค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจสูงในอดีต บจ. ไทย แอร์เอเชีย จึงมีศักยภาพที่จำกัดในการขอรับความช่วยเหลือทางการเงินจาก สถาบันการเงินต่างๆ เพื่อสนับสนุนการจัดหาเครื่องบินด้วยตนเอง ดังนั้น AAB จึงได้ให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินเพื่อประกอบธุรกิจผ่าน AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนที่จะใช้เงินที่จะ ได้จากการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ส่วนหนึ่ง ประกอบกับการจัดหาแหล่งเงินทุนจากสถาบันการเงินต่างๆ มาสนับสนุนการ ซื้อเครื่องบินในอนาคต ทั้งนี้ รายละเอียดเงื่อนไขการเช่าเครื่องบิน เป็นไปตามสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT ที่จัดทำขึ้นระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM สรุปสาระสำคัญของสัญญาปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 5

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
					<p>การกำหนดอัตราค่าเช่า :</p> <p>ค่าเช่าเครื่องบินต่อลำเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน อายุสัญญา 12 ปี นับจากวันส่งมอบเครื่องบิน ซึ่งเป็นไปตามที่กำหนดในสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT โดยค่าเช่าเครื่องบินระหว่าง AAM กับบจ. ไทยแอร์เอเชียอยู่ในอัตราเดียวกันกับบริษัทร่วมทุนอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย และอ้างอิงได้กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยในอุตสาหกรรม</p> <p>ตามหมายเหตุประกอบงบการเงินสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 เรื่องนโยบายการคิดค่าเช่าเครื่องบิน ค่าเช่าสำหรับเครื่องบินที่ AAB เป็นเจ้าของ คิดตามต้นทุนของเงินทุนของ AAB ค่าเช่าสำหรับเครื่องบินที่ AAB เข้ามาจากบุคคลภายนอก คิดตามอัตราที่ AAB เช่าและปรับปรุงด้วยสมมติฐานบางประการเพื่อสะท้อนถึงความเสี่ยงด้านสินเชื่อของกิจการร่วมค้า</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการเช่าเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุสัญญาเช่าของเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญาเช่า และอาจจะเช่าต่อเนื่องจาก AAM ในอนาคต หรือเช่าจากบุคคลภายนอกขึ้นอยู่กับการพิจารณาที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทและบริษัทย่อย โดยเป็นรายการธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p> <p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะยังคงรายการสั่งซื้อเครื่องบินร่วมกันในลักษณะ Pooling Purchase เพื่อเป็นการสร้างอำนาจในการต่อรองกับผู้จัดหาเครื่องบิน</p>

7. ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อย ของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตาราง ลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องบินให้กับ AAM ผู้ให้เช่าเครื่องบินเพื่อ เป็นค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินประเภท D Check หรือการซ่อมใหญ่ซึ่งเป็นไปตามสัญญา เช่าเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบิน เจ้าหน้าที่ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องบิน - AAM	805,619,368 1,789,240,715	997,958,217 92,400,099	เนื่องจากสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบินระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAM กำหนดให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องทำการซ่อมแซมบำรุงรักษา เครื่องบินที่เช่าและกำหนดเงื่อนไขในการส่งมอบเครื่องบินที่เช่าคืน โดย เงื่อนไขดังกล่าวกำหนดว่าเครื่องบินที่เช่าจะต้องได้รับการซ่อมแซม บำรุงรักษาก่อนส่งคืนเมื่อครบกำหนดตามสัญญา ซึ่งเป็นปกติของสัญญาเช่า เครื่องบิน การกำหนดอัตราค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา : ค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินเป็นอัตราคงที่สกุลเงินดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อเวลาการใช้งานเครื่องบิน โดยกำหนดจ่ายเป็นรายเดือน ซึ่งเป็นไปตามที่ กำหนดในสัญญา AIRCRAFT SPECIFIC LEASE AGREEMENT และ อ้างอิงได้กับราคาตลาดในอุตสาหกรรม การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการค่าซ่อมแซมบำรุงรักษาเครื่องบินจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง จนกว่าอายุ สัญญาเช่าและบำรุงรักษาเครื่องบินแต่ละลำจะครบกำหนดสัญญา และอาจจะ ใช้บริการต่อเนื่องจาก AAM ในอนาคตหรือเช่าจากบุคคลภายนอกขึ้นอยู่กับ การพิจารณาที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัทและบริษัทย่อย โดย เป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขทางการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็น หลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

8. รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee)

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลัง สิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อ ประชาชนในครั้งนี ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ การเพิ่มทุนของ บจ. ไทย แอร์เอเชีย (โปรดพิจารณา ตารางลักษณะความสัมพันธ์ กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าธรรมเนียมการจอง บัตรโดยสารเครื่องบิน (Booking Fee) ให้กับ AAB ค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร เจ้าหน้าที่ค่าธรรมเนียมการจองบัตร โดยสาร - AAB	36,747,894 10,059,008	57,181,533 5,372,183	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตร โดยสารเครื่องบินร่วมกันกับของกลุ่มแอร์เอเชีย เช่นเดียวกับสายการบินอื่นใน กลุ่มแอร์เอเชีย เพื่ออำนวยความสะดวกสูงสุดให้แก่ลูกค้า โดยระบบ ซอฟต์แวร์การบริหารจัดการการจองและจำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินจัดทำ โดยบริษัท Navitaire ซึ่งเป็นผู้ให้บริการระบบการบริหารจัดการการจองและ จำหน่ายบัตรโดยสารเครื่องบินอิสระ AAB เข้าเป็นคู่สัญญากับ Navitaire เนื่องจากการเจรจาต่อรองแบบกลุ่ม โดย AAB จะเรียกเก็บค่าบริการจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย และบริษัทร่วมทุนอื่น จากจำนวนการใช้งานในอัตรา เท่ากับ Navitaire เรียกเก็บ สรุปรายละเอียดของสัญญาค่าธรรมเนียมการจอง บัตรโดยสาร ปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อที่ 11</p> <p>การกำหนดค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสาร:</p> <p>อัตราค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารเป็นอัตราคงที่ต่อจำนวนผู้โดยสารที่ บิน กำหนดจ่ายเป็นรายเดือน และเป็นอัตราที่ไม่เกินกว่าที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการค่าธรรมเนียมการจองบัตรโดยสารจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก เป็นการใช้ระบบการจองบัตรโดยสารเครื่องบินร่วมกันของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่ง ทำให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการบริหารจัดการเที่ยวบิน และการจองซื้อ ของผู้ใช้บริการ โดยเป็นรายการธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับ อนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ</p>

9. การซื้อสินค้าและอุปกรณ์

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขาย หุ้นต่อประชาชนในครั้ง นี้ของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรด พิจารณาดารงลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และสินค้าเพื่อ จำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ เจ้าหน้าที่ค่าสินค้าและอุปกรณ์ - AAB	91,322,792 11,356,407	53,358,495 24,262,910	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื้อสินค้าและอุปกรณ์ ได้แก่ อะไหล่เครื่องบิน และ สินค้าเพื่อจำหน่ายบนเครื่องบินบางประเภท เป็นต้น จาก AAB การจัดหาสินค้าและอุปกรณ์ จะดำเนินการแบบรวมศูนย์ โดย AAB จะ รวบรวมปริมาณความต้องการซื้อทั้งหมดของกลุ่มแอร์เอเชียและสั่งซื้อ ในคราวเดียว (Pooling Purchase) เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองกับผู้ จำหน่ายเมื่อมีการสั่งซื้อในปริมาณมาก การกำหนดราคาซื้อขาย : ราคาซื้อขายเป็นราคาเดียวกันกับราคาที่ AAB ได้ตกลงกับบุคคลภายนอก การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจ ปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจาก คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

10. ค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee)

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์ เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ในบจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขาย หุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรด พิจารณาดารงลักษณะ ความสัมพันธ์กับบุคคลที่ เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้แก่ AAB ค่าบริหารจัดการ เจ้าหน้าที่ค่าบริหารจัดการ - AAB	15,277,972 3,630,848	14,770,940 1,273,276	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าบริหารจัดการ (Administrative Fee) ให้กับ AAB เพื่อเป็นค่าตอบแทนการให้ความช่วยเหลือที่เกี่ยวข้องกับการ ดำเนินธุรกิจการบินของบริษัทซึ่งรวมถึง การสนับสนุนด้านการบริหาร จัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษาและการให้ความช่วยเหลือ อื่นๆเกี่ยวกับการดำเนินกิจการของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นไปตาม สัญญาค่าธรรมเนียมบริหารจัดการ สรุปสาระสำคัญของสัญญา ค่าธรรมเนียมบริหารจัดการปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อ 11 การกำหนดราคาซื้อขาย : ค่าบริหารจัดการเป็นอัตราคงที่เดือนละ 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน ซึ่งเป็นอัตราที่ตกลงกันตามสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน สัญญา เป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป โดย การพิจารณาที่เป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดของบริษัท และได้รับอนุมัติ เป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

11. การปันส่วนค่าใช้จ่ายพนักงานที่ให้บริการทางบัญชี

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
(1) AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชียภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการบุคคลากรด้านบัญชีการเงินกับ AAB และ IAA			บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการด้านบัญชีการเงินแก่บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย โดยใช้บุคคลากรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการเรียกเก็บค่าใช้จ่ายจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย ตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการภายในกลุ่ม ตามสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม (Shared Service Center Service Agreement) สรุปสาระสำคัญของสัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม(Shared Service Center Service Agreement) ปรากฏตามส่วนที่ 2 ข้อที่ 11 การกำหนดราคา: ค่าใช้จ่าย จะถูกเรียกเก็บจากบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่บริษัทให้บริการตามค่าใช้จ่ายพนักงานที่เกิดขึ้นจริง โดยปันส่วนตามสัดส่วนจำนวนเครื่องบินของแต่ละบริษัทภายในกลุ่มที่ใช้บริการ บวกส่วนเพิ่มตามที่ระบุไว้ในสัญญา การชำระเงิน: ภายใน 30 วัน
(2) IAA	IAA เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นทางอ้อมร้อยละ 49 ใน IAA IAA ดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศอินโดนีเซีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	11.1 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ AAB ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - AAB 11.2 ส่วนแบ่งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานของ IAA ลูกหนี้ค่าใช้จ่ายพนักงาน - IAA	26,063,889 26,063,889 8,935,408 8,935,408	26,498,683 3,625,805 7,347,013 16,282,421	ลักษณะรายการในอนาคต: รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง โดยเป็นรายการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจปกติ ที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

12. รายการส่วนแบ่งขาดทุน (ถ้าไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมัน

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAB	AAB เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยถือหุ้นผ่าน AAI ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 45 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ภายหลังสิ้นสุดการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนของ บมจ. เอเชีย เอโอเอ็น ในครั้งนี้ และการเพิ่มทุนของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีส่วนแบ่ง (ถ้าไร) ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยจ่ายผ่าน AAB ตามสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน ส่วนแบ่งขาดทุน(ถ้าไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน เจ้าหนี้ส่วนแบ่งขาดทุน (ถ้าไร) จากสัญญาแลกเปลี่ยนน้ำมัน - AAB สิทธิประโยชน์ไม่หมุนเวียนอื่น - เงินมัดจำค่าป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน	(76,341,665) 2,239,280,168 16,824,800	(13,220,978) 2,729,720 15,775,250	บจ. ไทยแอร์เอเชีย ป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันร่วมกับ AAB (เช่นเดียวกันกับบริษัทร่วมทุนอื่นในกลุ่มของ AAB) เพื่อให้ได้ประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่ม โดยมีการจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยงทางการเงิน ("FRMC") เพื่อร่วมกันตัดสินใจ และได้อ้างอิงคำแนะนำในการดำเนินการของบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญ การประชุม FRMC ได้จัดขึ้นเป็นประจำทุกเดือนเพื่อหารือเกี่ยวกับประเด็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และหามาตรการการป้องกันความเสี่ยงที่เหมาะสม ตลอดจนสอบทานแนวทางการป้องกันความเสี่ยงที่มีอยู่ คณะกรรมการ FRMC ประกอบด้วย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงินของทุกบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชีย ฝ่ายตรวจสอบภายใน และฝ่ายบริหารการเงินของ AAB โดยแต่ละบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชียจะเป็นผู้ตัดสินใจด้วยตนเองว่าจะเข้าร่วมในการป้องกันความเสี่ยงในแต่ละครั้งหรือไม่ ทั้งนี้ มติของ FRMC จะได้รับการสอบทานโดยประธานเจ้าหน้าที่บริหารของแต่ละบริษัทร่วมทุนในกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นผู้ตัดสินใจในขั้นตอนสุดท้าย จากนั้น AAB จะทำการซื้อขายตามที่มีการตัดสินใจขั้นสุดท้าย สรุปสาระสำคัญของสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Hedging Agreement) ปรากฏในส่วนที่ 2 ข้อที่ 11 การปันส่วนกำไร(ขาดทุน) : กำไรและขาดทุนที่เกิดจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันจะถูกปันส่วน ไปยังบริษัทร่วมทุนต่างๆ ในกลุ่มแอร์เอเชียเป็นรายเดือน โดยคำนวณจากสัดส่วนปริมาณการใช้ น้ำมันตามงบประมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงของแต่ละบริษัทในกลุ่ม การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : รายการดังกล่าวจะยังคงมีอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากการทำรายการดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะได้รับประโยชน์จากอำนาจการต่อรองของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการป้องกันความเสี่ยงของความผันผวนของราคาน้ำมัน โดยเป็นรายการสนับสนุนธุรกิจปกติที่มีเงื่อนไขการค้าทั่วไป และได้รับอนุมัติเป็นหลักการจากคณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ

13. ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
AAM	AAM เป็นบริษัทย่อยของ AAB โดย AAB เป็นผู้ถือหุ้นร้อยละ 100 ใน AAM (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนด ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่น โบอิง 737 ในปี 2552 ทั้งนี้มีการปรับประมาณการตามที่ย้ายจริงในปี 2553</p> <p>ประมาณการค่าปรับจากการคืนเครื่องบินก่อนครบกำหนด (ปรับประมาณการตามที่ย้ายจริง)</p> <p>เจ้าหน้าที่ประมาณการค่าปรับการคืนเครื่องบิน - AAB</p>	(114,276,519)	200,405,987	<p>บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เข้าทำสัญญาคืนเครื่องบินเช่าก่อนครบกำหนดกับ AAM ผู้ให้เช่า เพื่อคืนเครื่องบินรุ่น โบอิงก่อนครบกำหนดระยะเวลาเช่า ซึ่งเป็นไปตามแผนงานการเปลี่ยนฝูงเครื่องบินเป็นเครื่องบินแอร์บัสทั้งฝูงบิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซมและดูแลรักษาเครื่องบิน ในการดำเนินการดังกล่าว ผู้บริหารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประมาณการต้นทุนจากการคืนเครื่องบินเช่าก่อนกำหนดเป็นจำนวน 547 ล้านบาท และบันทึกต้นทุนดังกล่าวเป็นต้นทุนจากการดำเนินงานในปี 2550 2551 และ 2552 อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากในช่วงปี 2553 ผู้บริหารได้ปรับผลต่างระหว่างประมาณการกับจำนวนตามที่ย้ายจริงเป็นจำนวน 114 ล้านบาท ผลต่างดังกล่าวเกิดจากการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถยกเลิกการตรวจสอบทางเทคนิคบางขั้นตอนได้ในกระบวนการของการคืนเครื่องบิน</p> <p>การกำหนดอัตราค่าปรับ :</p> <p>ค่าปรับจากการคืนเครื่องบินเช่า เป็นค่าปรับที่เกิดขึ้นจริงเป็นไปตามราคาที่ AAM ได้รับแจ้งจากผู้ให้เช่าบุคคลที่สาม</p> <p>การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน</p> <p>ลักษณะรายการในอนาคต :</p> <p>รายการประมาณการต้นทุนการคืนเครื่องบินเช่าก่อนกำหนดเป็นเหตุการณ์เฉพาะในปี 2552 ซึ่งหากมีรายการดังกล่าวเกิดขึ้นในอนาคต คณะกรรมการของบริษัทจะพิจารณาดำเนินการเป็นไปเพื่อประโยชน์ที่ดีที่สุดสำหรับบริษัทหรือบริษัทย่อย</p>

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

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
Asian Contact Centres Sdn Bhd (ACCS)	ACCS เป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB โดย AAB ถือหุ้นร้อยละ 50 (โปรดพิจารณาตารางลักษณะความสัมพันธ์กับบุคคลที่เกี่ยวข้องกัน)	บจ. ไทยแอร์เอเชีย จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) แก่ ACCS ต้นทุนจากการดำเนินงาน - ค่าใช้จ่ายค่าศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ เจ้าหนี้การค้า	52,156,686 11,130,449	22,868,822	TAA ใช้บริการศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ของ ACCS ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนของ AAB กับ Scicom (MSC) Berhad ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Center) ในประเทศมาเลเซีย เพื่อให้บริการสำรองที่นั่งของ TAA ทางโทรศัพท์แก่ผู้โดยสาร และรับเรื่องร้องเรียนต่างๆ ใดๆก็ตาม TAA ได้ยุติการใช้บริการกับ ACCS และปัจจุบันได้ใช้บริการของกลุ่มสามารถคอร์ปอเรชั่น ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2554 เป็นต้นมา การกำหนดมูลค่าของรายการ : เป็นอัตราต่อคน ซึ่งเป็นอัตราที่ ACCS ตกลงกับกลุ่มแอร์เอเชีย เป็นรายประเทศที่ให้บริการ การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : ปัจจุบัน TAA มิได้ใช้ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ของ ACCS และไม่มีรายการดังกล่าวแล้วตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2554 เป็นต้นมา และ TAA ได้จ่ายเงินชำระให้แก่ ACCS แล้วทั้งจำนวน ณ สิ้นปี 2554

15. รายการสำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น

นิติบุคคล/บริษัทที่ อาจมีความขัดแย้ง	ความสัมพันธ์	ลักษณะของรายการ	มูลค่ารายการ (บาท)		เหตุผลและความจำเป็น
			ปี 2553	ปี 2554	
บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เป็นผู้ ถือหุ้นร้อยละ 51 ใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย	บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่ายแทน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น เจ้าหน้าที่สำรองจ่าย - บจ. ไทยแอร์เอเชีย	486,987	0	เป็นรายการที่เกิดขึ้นจากกรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำรองจ่ายค่าใช้จ่าย พนักงานของ บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น การกำหนดมูลค่าของรายการ : เป็นไปตามมูลค่าที่เกิดขึ้นจริง การชำระเงิน : ภายใน 30 วัน ลักษณะรายการในอนาคต : บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ได้จ่ายเงินชำระให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้วทั้ง จำนวนในเดือน ธันวาคม 2554

รายการระหว่างกันในอนาคต

1. ค่าใช้จ่ายการใช้เครื่องหมายการค้า

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

2. การซื้อหรือเช่าเครื่องบินจาก AAB

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

3. ค่าฝึกอบรมนักบิน

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

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

11.3 ความเห็นของกรรมการตรวจสอบเกี่ยวกับรายการระหว่างกัน

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

11.4 มาตรการหรือขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 27 มกราคม 2555 และมติที่ประชุมคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2555 ในกรณีที่มีการเข้าทำรายการระหว่างกัน บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับประกาศคำสั่งหรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยมีมติคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ ครั้งที่ 1/2555 และมติคณะกรรมการตรวจสอบของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ครั้งที่ 1/2555 จะพิจารณาและให้ความเห็นเกี่ยวกับความจำเป็นและสมเหตุสมผลของการทำรายการ ตลอดจนความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้าของรายการ ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทและ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทต่อไป แล้วแต่กรณี โดยผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีส่วนร่วมในการพิจารณาอนุมัติรายการดังกล่าว ทั้งนี้ คณะกรรมการบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้อนุมัตินโยบายเกี่ยวกับการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป และการทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป ระหว่างบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กับกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องกันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง ดังนี้

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการระหว่างกันที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่มีเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทก่อนนำเสนอคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พิจารณาอนุมัติเป็นหลักการ และให้ฝ่ายจัดการ สามารถอนุมัติการทำธุรกรรมดังกล่าวได้ หากรายการดังกล่าวไม่มีข้อตกลงทางการค้าในลักษณะเดียวกับที่วิญญูชนจะพึงกระทำกับคู่สัญญาทั่วไปในสถานการณ์เดียวกัน ด้วยอำนาจต่อรองทางการค้าที่ปราศจากอิทธิพลในการที่ตนมีสถานะเป็นกรรมการ ผู้บริหาร บุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หรือบุคคลที่มีความเกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัทฯ จะจัดทำรายงานสรุปการทำธุรกรรมรายการระหว่างกัน เพื่อรายงานในการประชุมคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทและการประชุมคณะกรรมการบริษัทในทุกไตรมาส

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป

การทำรายการที่เป็นข้อตกลงทางการค้าที่ไม่เป็นเงื่อนไขการค้าโดยทั่วไป จะต้องถูกพิจารณาและให้ความเห็นโดยคณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ก่อนนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ/หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท เพื่อพิจารณาอนุมัติต่อไป ทั้งนี้ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วย

หลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึงการปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ คณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็นสมเหตุสมผล และมีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทจะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี และหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

11.5 นโยบายเกี่ยวกับการเข้าทำรายการระหว่างกันในอนาคต

รายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตนั้นคณะกรรมการบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย รวมถึง การปฏิบัติตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อมูลการทำรายการที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทฯ หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามมาตรฐานการบัญชีที่กำหนดโดยสภาวิชาชีพบัญชีในพระบรมราชูปถัมภ์

ในกรณีที่คณะกรรมการตรวจสอบของบริษัทฯ และ/หรือ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีความชำนาญในการพิจารณารายการระหว่างกันที่อาจเกิดขึ้น บริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแต่งตั้งผู้เชี่ยวชาญอิสระหรือผู้สอบบัญชี เป็นผู้ให้ความเห็นเกี่ยวกับรายการระหว่างกันดังกล่าวเพื่อนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจของคณะกรรมการตรวจสอบ และ/หรือ คณะกรรมการบริษัทฯ และ/หรือ ผู้ถือหุ้นตามแต่กรณี เพื่อให้มั่นใจว่าการเข้าทำรายการดังกล่าวมีความจำเป็น สมเหตุสมผล และมีความเหมาะสมด้านราคาและเงื่อนไขการค้า โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของบริษัท ทั้งนี้ บริษัทจะเปิดเผยรายการระหว่างกันไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี รายงานประจำปี และหมายเหตุประกอบงบการเงินที่ได้รับการตรวจสอบจากผู้สอบบัญชีของบริษัท

ทั้งนี้ ในอนาคตบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการค้าประกันหรือนำทรัพย์สินไปเป็นหลักประกันให้แก่บุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง และไม่มีนโยบายการให้เงินกู้ยืมหรือทรองจ่ายให้แก่กรรมการและผู้บริหารของบริษัท เว้นแต่เป็นไปตามระเบียบอำนาจอนุมัติในการบริหารงาน หรือการให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่นักบินบุคคลที่บริษัทถือหุ้นอยู่ตามสัดส่วนการถือหุ้น

นอกจากนี้ สมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชียจำเป็นต้องปฏิบัติตามมาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ซึ่งกำหนดแนวทาง นโยบาย และขั้นตอนในการกำกับดูแลในการระบุถึงรายการ บันทึก รายงาน และติดตามธุรกรรมและยอดคงเหลือของธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่ม ทั้งนี้ ธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มภายใต้มาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) นั้นต้องเป็นไปตามเงื่อนไขการค้าปกติในลักษณะทำนองเดียวกันกับที่ให้กับบุคคลภายนอก และไม่เป็นผลเสียกับผู้ถือหุ้นรายย่อย รวมทั้งเป็นไปตามข้อกำหนดทางกฎหมายในแต่ละประเทศของคู่สัญญาในธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่ม นอกจากนี้ ธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มควรมีหลักฐานเป็นลายลักษณ์อักษร หรือทำเป็นสัญญา และสัญญาระหว่างบริษัทในกลุ่มต้องได้รับอนุมัติในลักษณะเดียวกันกับสัญญาที่ทำกับบุคคลภายนอก มาตรฐานกระบวนการปฏิบัติงาน (Standard Operating Procedure: SOP) ยังครอบคลุมถึงเรื่องดังต่อไปนี้

- การบันทึกธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มและยอดคงเหลือ
- การดูแลติดตามธุรกรรมระหว่างบริษัทในกลุ่มและยอดคงเหลือ
- การเรียกเก็บเงินจากคู่สัญญาที่เกี่ยวข้องซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม
- การทวงจ่ายเงินแทนในนามของคู่สัญญาซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม
- การรับชำระเงินแทนในนามของคู่สัญญาซึ่งเป็นบริษัทในกลุ่ม และ
- รายละเอียดขั้นต้นเกี่ยวกับเรื่องที่กำลังมาข้างหน้า

11.6 สรุปสัญญาสำคัญที่ทำระหว่าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB

สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Hedging Agreement)

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2549 บจ. ไทยแอร์เอเชียได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงกับ AAB (“สัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิง”) ซึ่งตามสัญญาดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียได้มอบอำนาจให้ AAB เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องจ่ายเงินในส่วนขาดทุนที่เป็นของบริษัทฯ ให้กับ AAB และมีสิทธิได้รับเงินกำไรที่เป็นส่วนของบริษัทฯ จาก AAB การบอกเลิกสัญญาป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทำได้เมื่อมีการบอกกล่าวหลังจากเกิดเหตุผิดนัด ซึ่งรวมถึง การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ชำระเงินตามสัญญา เหตุผิดนัดอันเนื่องมาจากการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญา หรือการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับปันส่วนกำไร (ขาดทุน) ตามสัญญาแลกเปลี่ยนราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ดังนี้ ขาดทุนสุทธิจำนวน 275.6 ล้านบาท ในปี 2552 และมีกำไรจำนวน 76.3 ล้านบาท และ 13.2 ล้านบาทในปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียยังมีส่วนที่เป็นขาดทุนคงค้างจากการทำสวอปน้ำมันเชื้อเพลิงที่ค้างชำระให้แก่ AAB เป็นจำนวน 2.7 ล้านบาท ในปี 2554

สัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2549 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการกับ AAB (“สัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการ”) ซึ่ง AAB ตกลงให้บริการสนับสนุนโดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการเป็นจำนวน 40,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเดือน บริการสนับสนุนภายใต้สัญญาดังกล่าวครอบคลุมถึงการสนับสนุนด้านการบริหารจัดการ การจัดสรรพนักงาน การให้คำปรึกษา และการให้ความช่วยเหลืออื่นๆ เกี่ยวกับการดำเนินกิจการของบริษัทฯ ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว การบอกเลิกสัญญาค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการทำได้โดยการบอกกล่าวหลังจากเกิดเหตุผิดนัดเกิดขึ้น ทั้งนี้ เหตุผิดนัดรวมถึง การที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ชำระเงินภายใต้สัญญาดังกล่าว การที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดนัดในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญา และการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย ค่าใช้จ่ายด้านค่าธรรมเนียมการบริหารจัดการมีจำนวน 16.5 ล้านบาท 15.3 ล้านบาท และ 14.8 ล้านบาท ใน ปี 2552 ปี 2553 และในปี 2554 ตามลำดับ

สัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง

เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2547 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งกับ AAB (“สัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่ง”) โดย AAB ตกลงให้บริการการสำรองที่นั่งและบริการทางการตลาดให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งซึ่งคำนวณตามข้อกำหนดของสัญญา ซึ่งคิดจากจำนวนที่นั่งที่มีการสำรองของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามข้อกำหนดของสัญญาดังกล่าว การบอกเลิกสัญญาค่าธรรมเนียมการสำรองที่นั่งทำได้โดยการ

บอกกล่าวหลังจากเกิดเหตุผิดนัด ทั้งนี้ เหตุผิดนัดรวมถึงการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้ชำระเงินตามสัญญาดังกล่าว การที่ คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผิดนัดในการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญา และการที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีหนี้สินล้นพ้นตัวหรือล้มละลาย

สัญญาการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน

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

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

สัญญาการบริการศูนย์บริการร่วม (Shared Service Center Service Agreement)

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

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

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

สัญญาการให้บริการด้าน ICT

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

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