



## ส่วนที่ 1 ข้อมูลสรุป

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “นกแอร์”) หรือเดิมชื่อ บริษัท สกายเอเชีย จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 เพื่อประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำเป็นครั้งแรก บริษัทถูกจัดตั้งขึ้นเมื่อรัฐบาลมีนโยบายเปิดเสรีทางการบิน ภายใต้แนวคิดที่จะให้เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ (Low-Cost Airline) ในเครือ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (“การบินไทย”) เพื่อแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำอื่น ๆ และรักษาความสามารถในการแข่งขัน ประกอบกับการที่การบินไทยเห็นว่าตลาดสายการบินต้นทุนต่ำมีอัตราการเติบโตสูง อีกทั้ง โครงสร้างการบริหารธุรกิจ ทรัพยากรบุคคล และการบริหารต้นทุนของการบินไทยไม่เหมาะสมกับการเข้าดำเนินธุรกิจในส่วนการตลาดนี้โดยตรง การบินไทยจึงมีนโยบายให้การสนับสนุนนกแอร์ และเข้าร่วมเป็นหนึ่งในผู้จัดตั้งนกแอร์โดยถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 39.0

อย่างไรก็ดี ในปี 2554 บริษัทได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นครั้งสำคัญ กล่าวคือ เมื่อเดือนตุลาคม 2554 กลุ่มผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ร่วมกับกองทุน Lombard Asia III L.P. โดย บริษัท Aviation Investment International จำกัด ได้เข้าซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นเดิมรวมร้อยละ 25.0 อีกทั้ง ในเดือนธันวาคม 2554 การบินไทยได้เข้าซื้อหุ้นเพิ่มเติมร้อยละ 10.0 รวมกับหุ้นที่ถืออยู่เดิมเป็นร้อยละ 49.0 ซึ่งภายหลังการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างครั้งดังกล่าวทำให้โครงสร้างผู้ถือหุ้นของนกแอร์ถูกแบ่งเป็นสองกลุ่มสำคัญอย่างชัดเจน คือกลุ่มผู้บริหารและการบินไทย ซึ่งเป็นการแสดงถึงความตั้งใจอย่างแน่วแน่ของทั้งสองกลุ่มผู้ถือหุ้นที่จะร่วมกันพัฒนาบริษัทให้เติบโตอย่างยั่งยืนต่อไปในอนาคต

ปัจจุบัน นกแอร์จัดเป็นสายการบินราคาประหยัด (Budget Airline หรือ Low-Cost Airline) ที่ให้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งครอบคลุมเส้นทางการบินมากที่สุดในประเทศไทย โดย ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 นกแอร์ให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 23 เส้นทางการบิน ซึ่งครอบคลุมทั้งหมด 21 จุดหมายปลายทางและมีเที่ยวบินทั้งสิ้น 497 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สำหรับด้านการดำเนินงานนั้น นกแอร์ให้บริการขนส่งทางอากาศในลักษณะจุดต่อจุดและไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point to Point) โดยใช้เครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว (Single Aisle) ซึ่งสามารถให้บริการเส้นทางบินในรัศมีประมาณ 4 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการบิน ซึ่งครอบคลุมตลาดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีนบางส่วน ทั้งนี้ ในปัจจุบันบริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งจากฐานปฏิบัติการหลักที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมืองและฐานการปฏิบัติการย่อยที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ไปยังทำอากาศยานภูมิภาคอื่น ๆ โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินทั้งในเส้นทางที่มีความต้องการทางการบินหนาแน่นอย่างเส้นทางการบินสายหลัก<sup>1</sup> และเส้นทางการบินที่มีความต้องการทางการบินไม่มากนักในปัจจุบัน แต่คาดว่าจะมีความต้องการทางการบินสูงขึ้นในอนาคตอย่างเส้นทางการบินสายรอง<sup>1</sup> และเส้นทางการบินสายย่อย<sup>1</sup> เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทว่าด้วยการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย

---

ประกาศกระทรวงคมนาคม คมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ได้ประกาศหลักเกณฑ์การกำหนดเส้นทางการบินไว้ดังนี้

- เส้นทางการบินสายหลัก คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมเกินกว่า 300,000 คนต่อปี และ กรมการบินพลเรือนอนุญาตให้สายการบินของประเทศไทยทุกสายการบินสามารถบินเพื่อการพาณิชย์ได้โดยไม่จำกัดจำนวนสายการบิน
- เส้นทางการบินสายรอง คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 50,000 - 300,000 คนต่อปี และ กรมการบินพลเรือนอนุญาตจำกัดจำนวนสายการบินเพียงแต่สามสายการบินเท่านั้น
- เส้นทางการบินสายย่อย คือ เส้นทางที่มีจำนวนผู้โดยสารรวมต่ำกว่า 50,000 คนต่อปี และ กรมการบินพลเรือนอนุญาตจำกัดจำนวนสายการบินเพียงแต่สองสายการบินเท่านั้น



นอกจากบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำ นกแอร์ยังให้บริการเสริมกับผู้โดยสารที่เดินทางโดยเที่ยวบินแบบประจำของบริษัท ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินหรือวันเดินทาง บริการขนส่งสัมภาระน้ำหนักเกิน บริการขนส่งสินค้า บริการจำหน่ายอาหารว่าง เครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึกนกแอร์ ประกันภัยการเดินทาง บริการการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่นต่อเนื่องจากเส้นทางบินของนกแอร์

นอกจากนั้น บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ อีกทั้งต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางนอกเหนือจากตารางบินแบบประจำของบริษัท โดยปัจจุบันบริษัทให้บริการเช่าเหมาลำไปยังจุดหมายต่างๆในประเทศจีนทุกสัปดาห์

## ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

### ผลการดำเนินงาน

#### รายได้

	หน่วย	2553	2554	2555
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	ล้านบาท	0.6	22.4	187.1
รายได้จากบริการเสริม	ล้านบาท	208.0	290.0	396.0
รายได้หลักรวม	ล้านบาท	4,179.4	6,039.3	8,217.4
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.78	2.71	2.83

สำหรับผลการดำเนินงาน ปี 2555 บริษัทมีรายได้หลักรวมเท่ากับ 8,217.4 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากรายได้หลักรวมปี 2553 ที่ 4,179.4 ล้านบาทคิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 40.2 ต่อปี โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นมาจากการเพิ่มเส้นทางการบิน การเพิ่มเที่ยวบิน และการปรับปรุงการบริหารจัดการเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น มากกว่าการปรับราคาค่าโดยสาร ดังจะเห็นจากรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) และอัตราค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ที่ค่อนข้างคงที่ระหว่างปี 2553-2555

#### กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้หลักรวม	4,179.4	100.0	6,039.3	100.0	8,217.4	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง	2,403.3	57.5	3,532.4	58.5	4,794.6	58.3
กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	1,776.1	42.5	2,506.9	41.5	3,422.8	41.7
ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	27.5	2,246.2	37.2	2,694.5	32.8
กำไรจากการดำเนินงาน	625.0	15.0	260.8	4.3	728.3	8.9

เนื่องด้วยน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นต้นทุนผันแปรที่บริษัทในอุตสาหกรรมการบินไม่สามารถควบคุมได้ ในภาวะวิกฤตประสิทธิภาพในการบริหารจัดการสายการบินจึงนิยามวิเคราะห์ผลกำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อที่จะสามารถวัดปัจจัยที่เกิดจากการบริหารโดยตรงเพียงอย่างเดียว โดยระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเติบโตอย่างสม่ำเสมอ จาก 1,776.1 ล้านบาท ในปี 2553 เป็น 3,422.8



ล้านบาท ในปี 2555 โดยการเติบโตดังกล่าวก็เป็นไปตามสัดส่วนเดียวกับรายได้ ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทมีสัดส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้ที่มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ที่ร้อยละ 41.5 – 42.5 ของรายได้ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการควบคุมต้นทุนส่วนอื่นๆที่ดี

#### กำไรสุทธิ

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	อัตรากำไร	ล้านบาท	อัตรากำไร	ล้านบาท	อัตรากำไร
กำไรจากการดำเนินงาน	625.0	15.0	260.8	4.3	728.3	8.9
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5
ค่าใช้จ่ายอื่น	12.8	0.3	6.8	0.1	3.0	0.0
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบิน	-	-	-	-	247.4	3.0
ภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.8	3.3	504.7	6.1

หากพิจารณาผลการดำเนินงานโดยรวมระหว่างปี 2553 – 2555 จะพบว่ากำไรสุทธิจากการดำเนินงานปกติของบริษัทมีความผันผวนตามราคาน้ำมัน โดยในปี 2554 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 199.8 ล้านบาท ลดลงจาก 601.5 ล้านบาทในปี 2553 เนื่องจากได้รับผลกระทบในเชิงลบจากทั้งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น และเหตุการณ์อุทกภัย ซึ่งทำให้บริษัทจำเป็นต้องย้ายศูนย์ปฏิบัติการทางการบินมายังสนามบินสุวรรณภูมิ อันมีผลโดยตรงทำให้ต้องลดจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

สำหรับปี 2555 บริษัทมีกำไรสุทธิภายหลังจากปรับปรุงค่าใช้จ่ายซ่อมแซมเครื่องบินเพื่อคืนตามสัญญาเช่าเท่ากับ 752.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2554 และ 2553 อันเป็นผลมาจากการเปิดเที่ยวบินเพิ่มขึ้น อีกทั้งบริษัทสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้ดีขึ้น

#### ฐานะทางการเงินและสภาพคล่อง

##### สินทรัพย์

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 2554 และ 2555 บริษัทมีสินทรัพย์รวม เท่ากับ 1,385.1 2,015.8 และ 2,252.0 ล้านบาท ตามลำดับ โดยสินทรัพย์ส่วนใหญ่ของบริษัทกว่าร้อยละ 61.9 – 76.1 คือสินทรัพย์ประเภทเงินสด และรายการเทียบเท่าเงินสดรวมถึงเงินลงทุนชั่วคราว เนื่องจากทรัพย์สินหลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของบริษัทส่วนใหญ่อยู่ในรูปแบบของการเช่า ทั้งสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) และการเช่าพื้นที่ จึงมิได้บันทึกเป็นสินทรัพย์ในงบการเงินของบริษัท เช่น เครื่องบิน ศูนย์ปฏิบัติการการบิน และอาคารสำนักงานใหญ่

##### สภาพคล่อง

รายการ	2553	2554	2555
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน			
กำไรก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	679.6	369.4	794.1
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	33.3	(48.9)	49.4
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5
กระแสเงินสดจากการลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)
กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน	-	(100.0)	(414.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(73.3)	(151.8)	49.4



ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีเงินทุนหมุนเวียนที่เพียงพอต่อการดำเนินงานมาโดยตลอด โดยบริษัทมีแหล่งเงินทุนสำคัญ คือ กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน รวมถึงในการขยายฝูงบินของบริษัท บริษัททำการเช่าดำเนินการเครื่องบิน จึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนจำนวนมากในปีใดปีหนึ่ง ทำให้บริษัทจึงไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงแหล่งเงินทุนภายนอกอื่น เช่น เงินทุนจากผู้ถือหุ้นหรือเงินทุนจากการกู้ยืม

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นป้องกันความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ บริษัทจึงสำรองเงินสดดังกล่าวโดยการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงอย่างตัวแลกเงินและด้วยการลงทุนลักษณะดังกล่าว จึงส่งผลให้บริษัทมีเงินสดหรือรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 1,053.9 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เป็น 1,656.5 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2555

#### หนี้สิน และ ส่วนของทุน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 หนี้ของบริษัทส่วนใหญ่ประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้า 419.9 ล้านบาท เจ้าหนี้อื่นซึ่งประกอบด้วยรายได้อันยังไม่สามารถรับรู้เป็นรายได้ จำนวน 683.7 ล้านบาท ประมาณหนี้สินต่างๆ จำนวน 138.2 ล้านบาท และ ภาระผูกพันจากผลประโยชน์จำนวน 91.2 ล้านบาท

สำหรับส่วนของทุน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 888.1 ล้านบาท ประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 500.0 ล้านบาท และ กำไรสะสม 388.1 ล้านบาท

#### ความเสี่ยง

##### ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการการบิน

##### ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจัดเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 32.4 – 38.9 ของต้นทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งจัดเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของบริษัท หากบริษัทไม่สามารถจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการบินของบริษัท อาจส่งผลให้ธุรกิจต้องหยุดดำเนินการ อีกทั้ง ปริมาณและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ กรมการบินพลเรือนยังไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบิน โดยสารภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงมีการจำกัดราคาจำหน่ายตัวโดยสารชั้นสูง แต่ในการดำเนินธุรกิจสายการบินโดยทั่วไป บริษัทจะจำหน่ายตัวโดยสารล่วงหน้าก่อนการบิน ดังนั้น หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น บริษัทอาจไม่สามารถปรับราคาตัวโดยสารเพิ่มขึ้นตามได้ ซึ่งอาจส่งผลทำให้บริษัทมีอัตรากำไรลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนได้

##### ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคลภายนอก โดยหากระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็จะส่งผลกระทบต่อการบินของบริษัทอย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ เนื่องจากระหว่างปี 2553 – 2555



บริษัทมีลูกค้าสำรองที่นั่งผ่านเว็บไซต์ คิดเป็นร้อยละ 44.5 – 52.5 ของจำนวนลูกค้าทั้งหมดบริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการบริษัท

ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่างๆ ได้ในอนาคต หรืออาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนั้นจะต้องอยู่ใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 14.0 ปี โดยฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักอันหนึ่งในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง 510.4 – 1,276.4 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.4 – 17.0 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การซ่อมบำรุงบางประเภทบริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกในดำเนินการ ดังนั้น บริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมแซมเครื่องบินซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ และอาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามตารางที่กำหนดได้

ความเสี่ยงจากผลกระทบในทางลบจากการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ

- เครื่องบินลำดังกล่าวของบริษัทจะไม่สามารถให้บริการผู้โดยสาร หรือ ลูกค้าของบริษัทได้ตามตารางการบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้บริษัทมีรายได้ในอนาคตที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือจัดหาเครื่องบินลำใหม่เพื่อทดแทน ซึ่งอาจส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนดังกล่าว
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท และตัดสินใจไม่เลือกใช้สายการบินของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ครบทั้งจำนวน หากมูลค่าที่บริษัททำประกันไว้ต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทอาจมีภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นในอนาคต



### ความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดท่องเที่ยวในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยว สายการบินเส้นทางในประเทศจะมีรายได้สูงในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวในไตรมาส 1 และไตรมาส 4 ของแต่ละปี และมีรายได้ลดลงในช่วงไตรมาส 2 และไตรมาส 3 ของแต่ละปี ดังนั้น หากบริษัทมีปัญหาด้านข้อในการดำเนินธุรกิจในไตรมาส 1 หรือไตรมาส 4 ของปีอาจส่งผลให้ผลประกอบการของบริษัทลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรือประสิทธิภาพขาดทุน

นอกจากนั้น ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีรายได้ทั้งหมดมาจากเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งหากประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจถดถอย ภัยพิบัติทางธรรมชาติ สภาพอากาศที่เลวร้าย โรคติดต่อร้ายแรง การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ทางการเมือง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางทางอากาศในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ ดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในกรณีน้ำท่วมใหญ่ประเทศไทยในปี 2554 ซึ่งทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 23.8 จากที่บริษัทคาดการณ์ไว้และประสิทธิภาพขาดทุนในช่วงที่เกิดอุทกภัยที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองซึ่งเป็นฐานปฏิบัติการหลักของนกแอร์

### ความเสี่ยงจากการพึ่งพารายได้จากภายนอกในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีความจำเป็นต้องพึ่งพารายได้จากภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจของบริษัท รวมถึงการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ บริการภาคพื้นดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีบุคลากรเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทภายนอก แต่บริษัทก็สามารถควบคุมการปฏิบัติงานบริษัทภายนอกได้อย่างครบถ้วน การปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทในเชิงลบ นอกจากนี้ หากสัญญากับบริษัทภายนอกดังกล่าวหมดลง บริษัทอาจไม่สามารถสรรหาบริษัทอื่นที่มีความสามารถให้บริการกับบริษัทในอัตราค่าจ้างเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

### ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรง

ในการประกอบธุรกิจสายการบินภายในประเทศ บริษัทจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นที่ให้บริการเส้นทางการบินภายในประเทศเช่นเดียวกับบริษัท ทั้งสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่าง การบินไทย ไทยสมายล์ และบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ อย่าง ไทยแอร์เอเชีย และโอเรียนท์ไทย ซึ่งด้วยการแข่งขันที่รุนแรง ทำให้สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมุ่งเน้นการให้บริการตามรูปแบบเดิมที่เรียกว่า การบริการคุณภาพสูง (Premium or Legacy Airline) เพื่อแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัด อีกทั้งสายการบินราคาประหยัดก็มุ่งเน้นการใช้กลยุทธ์ด้านราคา (Cost Leadership) ในการแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกเหนือจากการแข่งขันกับสายการบินเต็มรูปแบบแล้ว บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดสายการบินอื่น ซึ่งบางสายการบินมีขนาดทางธุรกิจที่ใหญ่กว่าและมีแหล่งเงินทุนที่มากกว่าบริษัท ทำให้บริษัทอาจเสียเปรียบในเชิงของต้นทุนของการให้บริการ อีกทั้งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงการแข่งขันกับผู้ให้บริการขนส่งรูปแบบอื่นในประเทศไทยเช่น รถทัวร์ รถไฟ และรถไฟความเร็วสูงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต การแข่งขันที่สูงยิ่งในอุตสาหกรรมขนส่งในประเทศดังกล่าว อาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ





### ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้งานเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800

ในส่วนของเครื่องบินแบบไอพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต โดยใช้เครื่องยนต์แบบ New Generation ทำให้สมรรถนะของเครื่องบินมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความประหยัดเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง ความจุผู้โดยสารมากขึ้น ตลอดจนการตกแต่งห้องโดยสารและรูปลักษณะของเครื่องบินสวยงามทันสมัย นอกจากนี้ การมีฝูงบินเดี่ยวจะทำให้บริษัทประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ อาทิ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ เป็นต้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 8 ลำ จากจำนวนเครื่องบินทั้งหมดของบริษัททั้งหมด 13 ลำ บริษัทจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินงานหากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคและจำเป็นต้องเข้าซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงเพื่อให้สามารถนำมาดำเนินงานได้ตามปกติ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่ง อาจส่งผลกระทบต่อให้บริษัทมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ หากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคขั้นรุนแรง บริษัทอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นอื่นแทน และหากบริษัทไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นอื่นทดแทนได้ในต้นทุ่นที่เทียบเท่าฝูงบินเดิมภายในระยะเวลาที่เหมาะสม บริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจประสบภาวะขาดทุนได้

### ความเสี่ยงจากการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน และการถ่วงงาน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทไม่มีสหภาพแรงงาน ทั้งนี้ หากพนักงานของบริษัทจัดตั้งสหภาพแรงงานเพื่อยื่นข้อเรียกร้องต่อบริษัทเพื่อเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น อาจส่งผลในเชิงลบต่อบริษัท และบริษัทอาจจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรสูงขึ้น อาจส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทอาจมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการรวมกันนัดหยุดงานของพนักงานในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกับสหภาพแรงงานของบริษัทได้ เหตุการณ์ดังกล่าวจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทหยุดชะงักและมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญหรือประสบภาวะขาดทุนได้

### ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างชาติ หรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างชาติ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวรวมร้อยละ 53.8 – 63.3 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับสภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุม หรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบอาจส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น

ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลำตัวอากาศยานรวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานยนต์ที่ไม่มีใบอนุญาต ผู้โดยสารและสัมภาระ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม แต่กรมธรรม์ดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นซึ่งไม่สามารถเรียกร้องสินไหมได้ อาทิ ความเสียหายของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่มีได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สาย



การบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงดังกล่าวอาจต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจจะไม่สามารถหาผู้รับประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กันสำรองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบินและบางส่วนตั้งสำรองไว้ภายในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่าซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ปัจจุบัน มีการก่อการร้ายเกิดขึ้นในหลายประเทศ โดยเฉพาะการก่อการร้ายที่สหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทผู้รับประกันภัยทั่วโลกจึงได้กำหนดให้ธุรกิจการบินจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรรมสิทธิ์ประกันภัยการเสียชีวิตทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้สายการบินมีต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม หากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่าวงเงินรับผิดชอบที่ใช้สูงสุดที่บริษัททำประกันภัยไว้ จะส่งผลกระทบต่อผลประกอบการดำเนินงานของบริษัท และอาจรุนแรงจนส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องระงับกิจการได้

#### ความเสี่ยงจากการไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้ยุทธศาสตร์ในการเติบโต

ยุทธศาสตร์ในการขยายธุรกิจของบริษัทประกอบด้วย การเพิ่มเส้นทางการบินให้ครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศ การมีฝูงบินที่ทันสมัย การควบคุมต้นทุนในการดำเนินงาน ทั้งนี้ความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวของบริษัทต้องได้รับการสนับสนุนจากปัจจัยภายนอกทั้งสภาวะเศรษฐกิจโลกและประเทศไทย ความต้องการของการเดินทางทางอากาศ การได้รับใบอนุญาตและสิทธิการบินในเส้นทางบินเป้าหมายที่บริษัทต้องการทำการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวนั้น บริษัทไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงที่จะไม่ประสบความสำเร็จตามยุทธศาสตร์ที่บริษัทได้กำหนดไว้

#### ความเสี่ยงทางด้านการบริหารจัดการ

##### ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหาร และ บุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านของบริษัท

การดำเนินธุรกิจของบริษัท จำเป็นต้องพึ่งพาความสามารถและความชำนาญเฉพาะด้านของผู้บริหารเป็นหลัก ทั้งในด้านการกำหนดวิสัยทัศน์องค์กร และการบริหารงานสายการบินซึ่งมีความซับซ้อนของธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นายพาสี สารสิน ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และนายปิยะ ยอดมณี รองประธานเจ้าหน้าที่บริหาร ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์อย่างยาวนานในธุรกิจสายการบิน อีกทั้งเป็นที่รู้จักและยอมรับโดยทั่วไปในวงการธุรกิจสายการบิน หากบริษัทสูญเสียประธานเจ้าหน้าที่บริหาร หรือผู้บริหารของบริษัท บุคคลใดบุคคลหนึ่ง และไม่สามารถสรรหาผู้ที่เหมาะสม และมีคุณสมบัติเทียบเคียงได้ อาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการดำเนินงานของบริษัท

นอกจากนั้น การดำเนินธุรกิจของบริษัทยังต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน วิศวกร และ บุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง หากบริษัทสูญเสียบุคลากรดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ โดยธุรกิจสายการบินประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญพิเศษ โดยเฉพาะนักบิน และวิศวกร ในบางช่วงเวลา

ทั้งนี้ บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั้งสายการบินประเภทเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในการสรรหา และรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ และ ความชำนาญพิเศษดังกล่าว อีกทั้งหากสายการบินคู่แข่ง ใช้นโยบายเพิ่มอัตราค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่สูงเพื่อดึงดูดบุคลากรของบริษัท บริษัทอาจจำเป็นต้องเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น เพื่อรักษาหรือสรรหาบุคลากรดังกล่าวในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ





## ความเสี่ยงจากการเสนอขายหลักทรัพย์

ความเสี่ยงจากการนำหุ้นของบริษัท เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทมีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างที่กล่าวไว้ก่อนหน้านี้ ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นของบริษัทเข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้บริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วเมื่อวันที่ [●] ซึ่ง ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัท ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ในเบื้องต้น แล้วพบว่า บริษัทฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน 2554 (ปรับปรุงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อย โดยบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนบริษัทจึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่บริษัท จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้หากหุ้นของบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้

ความเสี่ยงจากราคาหุ้นสามัญของบริษัท ที่อาจผันผวนซึ่งก่อให้เกิดผลขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญต่อผู้ลงทุนที่จองซื้อหุ้นสามัญของบริษัทในการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้

ราคาหุ้นสามัญของบริษัทภายหลังจากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ อาจมีการขึ้นลงอย่างผันผวน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการโดยหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรวมถึง

- ทิศนะที่มีต่อโอกาสสำหรับธุรกิจและการประกอบการของกลุ่มบริษัทและอุตสาหกรรมสายการบินโดยทั่วไป
- ความแตกต่างระหว่างผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่แท้จริงกับผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์ได้คาดหวัง
- การเปลี่ยนแปลงในคำแนะนำหรือทัศนะของนักวิเคราะห์
- การเปลี่ยนแปลงในเงื่อนไขต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสายการบิน สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปหรือบรรยากาศในตลาดหุ้น หรือเหตุการณ์หรือปัจจัยอื่นๆ
- ประกาศของบริษัทอื่นๆ ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกับบริษัท
- การเปลี่ยนแปลงในการประเมินมูลค่าตลาดและราคาหุ้นของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ซึ่งดำเนินธุรกิจคล้ายคลึงกับบริษัท และ
- ความผันผวนอย่างมากของราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์

ดังนั้น จากปัจจัยต่างๆ ข้างต้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ หุ้นสามัญของบริษัท อาจมีการซื้อขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายอย่างมาก



## สรุปข้อมูลหลักทรัพย์ที่เสนอขาย

ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2556 ได้มีมติอนุมัติให้นำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และ อนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจำนวน 125,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท รวม 125,000,000 บาท โดยจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อเสนอขายต่อประชาชนทั่วไปเป็นจำนวน 125,000,000 หุ้น (Initial Public Offering หรือ IPO) ทั้งนี้ภายหลังการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนดังกล่าว บริษัทจะมีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว 625,000,000 บาท

นอกจากนี้ บริษัท Aviation Investment International จำกัด ผู้ถือหุ้นของบริษัทมีความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นที่ตนถืออยู่ต่อประชาชน จำนวน 62,500,000 หุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.0 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วของบริษัท ภายหลังการเสนอหุ้นสามัญครั้งนี้ โดยการขายหุ้นดังกล่าวจะดำเนินการขายพร้อมกันและมีอัตราราคาเดียวกันกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท

ดังนั้นหุ้นที่เสนอขายประชาชนครั้งนี้มีจำนวน 187,500,000 หุ้น โดยการเสนอขายหุ้นมีราคาเสนอขายเท่ากับ [●] บาท ต่อหุ้น และ กำหนดการจองซื้อ [●] - [●] ทั้งนี้ภายหลังการจองซื้อแล้วเสร็จ บริษัทจะดำเนินการนำหุ้นสามัญทั้งหมดเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

**(ผู้ลงทุนควรอ่านรายละเอียดข้อมูลในส่วนที่ 2 และ ส่วนที่ 3 ก่อนตัดสินใจจองซื้อหลักทรัพย์)**