



ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป (Executive Summary)

ข้อมูลสรุปเป็นส่วนหนึ่งของแบบแสดงรายการข้อมูลและหนังสือชี้ชวน ซึ่งเป็นเพียงข้อมูลสรุปเกี่ยวกับการเสนอขายประวัติความเป็นมา ภาพรวมการประกอบธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และความเสี่ยงของ บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” และ “นกแอร์”) ผู้ลงทุนควรพิจารณาศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลและหนังสือชี้ชวนฉบับเต็ม ที่ www.sec.or.th

สรุปข้อมูลสำคัญของการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนครั้งแรก (Initial Public Offering - IPO)

บริษัท	:	บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)
ประเภทธุรกิจ	:	สายการบินราคาประหยัด
ผู้เสนอขาย/จำนวนหุ้นที่เสนอขาย	:	บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) : 125.0 ล้านหุ้น (ร้อยละ 20.0)* บริษัท Aviation Investment International จำกัด : <u>62.5 ล้านหุ้น (ร้อยละ 10.0)*</u> รวม : <u>187.5 ล้านหุ้น (ร้อยละ 30.0)*</u> *สัดส่วนเทียบกับทุนชำระแล้วภายหลังการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้
มูลค่าที่ตราไว้	:	1.00 บาทต่อหุ้น
มูลค่าตามราคาบัญชีต่อหุ้น	:	2.13 ต่อหุ้น (ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556)
ราคาเสนอขายต่อประชาชน	:	26 บาทต่อหุ้น
มูลค่าการเสนอขาย	:	บริษัท สายการบินบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) : 3,250 ล้านบาท บริษัท Aviation Investment International จำกัด : <u>1,625 ล้านบาท</u> รวม : <u>4,875 ล้านบาท</u>
ที่มาของการกำหนดราคาหลักทรัพย์ที่เสนอขาย	:	การกำหนดราคาเสนอขายหุ้นสามัญของบริษัทที่เสนอขายในครั้งนี้ ได้ทำโดยการสำรวจความต้องการซื้อหลักทรัพย์ (Book Building) ซึ่งเป็นวิธีการสำรวจปริมาณความต้องการซื้อหุ้นของผู้ลงทุนประเภทสถาบันในแต่ละระดับราคา โดยราคาเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนในครั้งนี้ที่เท่ากับหุ้นละ 26 บาท คิดเป็นอัตราส่วนราคาหุ้นต่อกำไรสุทธิต่อหุ้น (Price to Earnings ratio: P/E ratio) ประมาณ 14.0 เท่า โดยคำนวณจากกำไรสุทธิของบริษัทในช่วง 4 ไตรมาสล่าสุด** (ตั้งแต่ไตรมาส 2 ปี 2555 ถึง ไตรมาส 1 ปี 2556) หารด้วยจำนวนหุ้นสามัญทั้งหมด 625,000,000 หุ้น (Fully diluted) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.85 บาทต่อหุ้น ซึ่งอาจเปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ย P/E ratio ของบริษัทจดทะเบียนที่ดำเนินธุรกิจเดียวกันในหมวดธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีค่าเท่ากับ 27.1 เท่า (โปรดพิจารณารายละเอียดบริษัทจดทะเบียนที่ใช้อ้างอิงใน “ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์”)
วัตถุประสงค์การใช้เงิน	:	เงินทุนหมุนเวียนในการขยายกิจการ : 866 ล้านบาท* เงินทุนในการจัดหาเครื่องบิน : 2,300 ล้านบาท* รวม : 3,166 ล้านบาท* *ภายหลังหักค่าใช้จ่ายต่างๆ (รายละเอียดเพิ่มเติมใน “ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์”)
นโยบายการจ่ายเงินปันผล	:	บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลของบริษัทให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่น้อยกว่าประมาณร้อยละ 25 ของกำไรสุทธิตามงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท หลังหักภาษีเงินได้นิติบุคคล และหลังหักสำรองตามกฎหมายในแต่ละปี ทั้งนี้ ในการพิจารณาการจ่ายเงินปันผลในแต่ละคราว บริษัทจะพิจารณาการจ่ายเงินปันผลโดยคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ เพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ถือหุ้น เช่น ผลการดำเนินการและฐานะทางการเงินของบริษัท แผนการลงทุนในแต่ละช่วงเวลา ตามที่คณะกรรมการบริษัทเห็นสมควรหรือเห็นว่ามีความเหมาะสม และการจ่ายเงินปันผลนั้นจะต้องไม่มีผลกระทบต่อภาระดำเนินงานปกติของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
ตลาดรอง	:	ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
เกณฑ์การเข้าจดทะเบียน	:	เกณฑ์กำไรสุทธิ (Profit Test)

หมายเหตุ : บริษัทมิได้มีการเสนอขายหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพ 90 วันล่วงหน้าก่อนการเสนอขาย

**กำไรไม่รวมค่าใช้จ่ายการซ่อมแซมสำหรับการคืนเครื่องบินจำนวน 247.4 ล้านบาท



ประวัติความเป็นมา และภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “นกแอร์”) หรือเดิมชื่อ บริษัท สกายเอเชีย จำกัด ก่อตั้งเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2547 เพื่อประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดและแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราว 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) ที่ให้บริการขนส่งทางอากาศซึ่งครอบคลุมเส้นทางการบินมากที่สุดในประเทศไทย โดย ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 นกแอร์ให้บริการเที่ยวบินทั้งหมด 23 เส้นทางการบิน ซึ่งครอบคลุมทั้งหมด 21 จุดหมายปลายทางและมีเที่ยวบินทั้งสิ้น 483 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สำหรับด้านการดำเนินงานนั้น นกแอร์ให้บริการขนส่งทางอากาศในลักษณะจุดต่อจุดและไม่มีบริการเชื่อมต่อ (Point to Point) โดยใช้เครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยว (Single Aisle) ซึ่งสามารถให้บริการเส้นทางบินในรัศมีประมาณ 4 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการบิน ซึ่งครอบคลุมตลาดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และประเทศจีนบางส่วน ทั้งนี้ ในปัจจุบันบริษัทให้บริการเที่ยวบินทั้งจากฐานปฏิบัติการหลักที่ทำอากาศยานนานาชาติดอนเมืองและฐานการปฏิบัติการย่อยที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ไปยังทำอากาศยานภูมิภาคอื่น ๆ โดยมุ่งเน้นให้บริการเที่ยวบินทั้งในเส้นทางที่มีความต้องการทางการบินหนาแน่นอย่างเส้นทางการบินสายหลัก¹ และเส้นทางการบินที่มีความต้องการทางการบินไม่มากนักในปัจจุบัน แต่คาดว่าจะมีความต้องการทางการบินสูงขึ้นในอนาคตอย่างเส้นทางการบินสายรอง¹ และเส้นทางการบินสายย่อย¹ เพื่อให้สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการแข่งขันของบริษัทว่าด้วยการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย

นอกจากบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำ นกแอร์ยังให้บริการเสริมกับผู้โดยสารที่เดินทางโดยเที่ยวบินแบบประจำของบริษัท ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินหรือวันเดินทาง บริการขนส่งสัมภาระน้ำหนักเกิน บริการขนส่งสินค้า

-
- 1) 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



บริการจำหน่ายอาหารว่าง เครื่องดื่มและสินค้าที่ระลึกนกแอร์ ประกันภัยการเดินทาง บริการการเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่นต่อเนื่องจากเส้นทางบินของนกแอร์

นอกจากนั้น บริษัทยังให้บริการเที่ยวบินในแบบเหมาลำ (Charter Flight) กับผู้โดยสารที่มีความประสงค์จะเดินทางเป็นหมู่คณะ อีกทั้งต้องการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางนอกเหนือจากตารางบินแบบประจำของบริษัท โดยปัจจุบัน บริษัทให้บริการเช่าเหมาลำไปยังจุดหมายต่างๆในประเทศจีนทุกสัปดาห์

ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน

ผลการดำเนินงาน

รายได้

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	หน่วย	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
รายได้จากค่าโดยสารแบบประจำ	ล้านบาท	3,970.8	5,726.9	7,634.3	1,766.1	2,565.1
รายได้จากค่าโดยสารแบบเหมาลำ	ล้านบาท	0.6	22.4	187.1	15.4	89.4
รายได้จากบริการเสริม	ล้านบาท	208.3	290.0	396.2	86.3	156.5
รายได้หลักรวม	ล้านบาท	4,179.7	6,039.3	8,217.6	1,867.8	2,811.0
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK)	ล้านที่นั่ง-กม.	1,508.2	2,245.1	2,915.7	681.1	1,104.3
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK)	บาท/ที่นั่ง/กม.	2.77	2.69	2.82	2.74	2.77

บริษัทมีรายได้หลักรวม 8,217.4 ล้านบาท ในปี 2555 เพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่ 4,191.7 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 40.2 ต่อปี สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีรายได้หลักรวมเท่ากับ 2,811.0 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาส 1 ปี 2555 ร้อยละ 50.5 โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นเป็นผลจากการเพิ่มเส้นทางการบิน การเพิ่มความถี่ของเที่ยวบิน และการปรับปรุงฝูงบินซึ่งมีความจุผู้โดยสารเพิ่มขึ้น มากกว่าการปรับราคาค่าโดยสาร ดังจะเห็นจากรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) และอัตราค่าโดยสารต่อผู้โดยสารต่อกิโลเมตร (Passenger Yield) ที่ค่อนข้างคงที่ระหว่างปี 2553 – 2555

กำไรจากการดำเนินงานก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%	ล้านบาท	%
รายได้หลักรวม	4,179.7	100.0	6,039.3	100.0	8,217.6	100.0	1,867.8	100.0	2,811.0	100.0
ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิง	2,416.4	57.8	3,539.1	58.6	4,794.3	58.3	1,173.9	62.8	1,541.3	54.8
กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,763.3	42.2	2,500.2	41.4	3,423.3	41.7	693.9	37.2	1,269.6	45.2
ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง	1,151.1	27.5	2,246.2	37.2	2,698.0	32.8	693.9	37.2	852.5	30.3
กำไรจากการดำเนินงาน	612.3	14.6	254.0	4.2	725.3*	8.8	0.0	0.0	417.2	14.8

หมายเหตุ: *กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อส่งคืนเครื่องบินจำนวน 247.4 ล้านบาท (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ กำไรสุทธิหากปรับปรุงด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน)



กำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่าน้ำมันเชื้อเพลิง

ผลการดำเนินงานของบริษัทก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงมีการเติบโตอย่างสม่ำเสมอ เป็นไปตามสัดส่วนเดียวกับรายได้ ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทมีสัดส่วนกำไรจากการดำเนินงานก่อนค่าใช้จ่าน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้มีสัดส่วนค่อนข้างคงที่ที่ร้อยละ 37.2 – 45.2 ของรายได้ สะท้อนให้เห็นถึงความสามารถในการควบคุมต้นทุนส่วนอื่นๆที่ดี

ในปี 2554 บริษัทมีอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับร้อยละ 41.4 ต่ำกว่าอัตรากำไรของปี 2553 อันเป็นจากผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น จากการย้ายฐานการบินไปยังสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว แต่จากการที่บริษัทมีการบริหารควบคุมต้นทุนที่ดี ทำให้อัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลดลงในปริมาณที่น้อยกว่าที่คาดการณ์ไว้

สำหรับปี 2555 บริษัทได้รับผลกระทบจากทั้งอุทกภัยต่อเนื่องมาถึงไตรมาสแรกของปี และมีผลกระทบสำคัญจากการปรับปรุงฝูงบิน โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงส่วนเพิ่มของเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่ได้ส่งมอบคืนแก่ผู้ให้เช่า ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการรับมอบและส่งคืนเครื่องบินซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายแบบครั้งเดียว อย่างไรก็ตาม ด้วยการให้บริการเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น และการบริหารจัดการสรรเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย จากร้อยละ 41.4 ในปี 2554 เป็นร้อยละ 41.7 ในปี 2555

สำหรับไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีผลกำไรก่อนต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเท่ากับ 1,269.6 ล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่าจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน โดยมีสาเหตุหลักเนื่องจากไตรมาส 1 ปี 2555 บริษัทปฏิบัติการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิซึ่งมีค่าใช้จ่ายสูงกว่า นอกจากนั้นในไตรมาส 1/2556 บริษัทได้มีการปรับเปลี่ยนฝูงบินจากเครื่องบินโบอิง 737-400 เป็นเครื่องบินโบอิง 737-800 ซึ่งทำให้ฝูงบินของบริษัทมีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งโดยเฉลี่ยเครื่องบิน 737-800 มีอัตราการไชนานที่ประมาณ 10 ชั่วโมงต่อวัน สูงกว่าเครื่องบินรุ่น 737-400 ซึ่งมีอัตราการไชนานที่ประมาณ 7 ชั่วโมงต่อวันเท่านั้น ส่งผลให้บริษัทมีรายได้เพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งด้วยจำนวนที่นั่งของเครื่องบินโบอิง 737-800 ที่ 189 ที่นั่ง ซึ่งมากกว่าเครื่องบินโบอิง 737-400 จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้บริษัทมีต้นทุนที่ไม่ขึ้นอยู่กับอัตราการบรรทุกผู้โดยสารลดลง เช่น ค่าธรรมเนียมสนามบิน ค่าใช้จ่ายการบริการสนามบิน และ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงาน (นักบิน และลูกเรือ) นอกจากนั้นบริษัทยังสามารถบริหารต้นทุนอื่นนอกจากน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงทำให้ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานอื่น ยกเว้นน้ำมันเชื้อเพลิงต่อรายได้โดยรวมลดลงเหลือร้อยละ 54.8 ของรายได้โดยรวม ซึ่งต่ำที่สุดตั้งแต่ปี 2553

กำไรจากการดำเนินงานก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อหน่วย

การวิเคราะห์กำไรก่อนหักต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสารจะเป็นเครื่องบ่งชี้ประสิทธิภาพในการบริหารงานจากปัจจัยภายในได้ดีที่สุด เมื่อพิจารณาต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานโดยไม่รวมต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (CASK excluded Fuel : CASK-xFuel) จะพบว่าบริษัทสามารถบริหารต้นทุนอื่นๆได้ดี โดยบริษัทมี CASK-xFuel ที่ระดับ 1.52-1.72 บาทต่อคนต่อกิโลเมตร ถึงแม้ว่าจะประสบปัญหาจากปัจจัยภายนอกจำนวนมากในช่วงเวลาดังกล่าว



กำไรสุทธิ

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555		ไตรมาส 1 ปี 2555		ไตรมาส 1 ปี 2556	
	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*
กำไรจากการดำเนินงาน	612.3	14.6	253.9	4.2	725.3	8.8	0.0	0.0	417.2	14.8
รายได้อื่น	12.0	0.3	38.2	0.6	42.0	0.5	9.3	0.5	15.2	0.5
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน	-	-	-	-	247.4	3.0	-	-	-	-
ภาษีเงินได้	22.7	0.5	92.3	1.5	15.2	0.2	-0.1	0.0	16.5	0.6
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.9	3.3	504.7	6.1	9.4	0.5	415.8	14.8

หมายเหตุ : *อัตรากำไรเทียบกับรายได้หลักรวม

ปี 2554 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 199.9 ล้านบาท ลดลงอย่างมีนัยสำคัญจากปี 2553 โดยนอกเหนือสาเหตุหลักที่กล่าวมาในข้างต้น เช่น ผลกระทบจากมหาอุทกภัยในไตรมาส 4 ปี 2554 การปรับปรุงฝูงบิน และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มมากขึ้น ในปี 2554 บริษัทยังมีค่าใช้จ่ายภาษีเงินได้เท่ากับ 92.3 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี 2553 อย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากในปี 2553 เป็นปีสุดท้ายที่บริษัทสามารถใช้ผลของการขาดทุนสะสมจากปี 2551 เพื่อหักลดค่าใช้จ่ายทางภาษี นอกจากนั้น ในปี 2554 บริษัทยังไม่สามารถใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีที่ได้รับจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) จากเครื่องบินลำใหม่ที่ได้รับมาในช่วงปลายปีได้ เนื่องจากผลกระทบจากภาวะมหาอุทกภัย

สำหรับปี 2555 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 504.7 ล้านบาท และหากปรับปรุงด้วยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบิน 247.4 ล้านบาท บริษัทจะมีกำไรสุทธิเพิ่มขึ้นเป็น 752.1 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายดังกล่าวเป็นค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุงเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-400 ที่มีอายุมากให้มีสภาพสมบูรณ์เพื่อส่งคืนผู้ให้เช่าตามที่ตกลงในสัญญาเช่า ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายเกินกว่าที่บริษัทได้ประมาณไว้ในเบื้องต้น

กำไรสุทธิหากปรับปรุงด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบิน

(หน่วย : ล้านบาท)

	2553		2554		2555	
	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*	ล้านบาท	%*
กำไรสุทธิ	601.5	14.4	199.9	3.3	504.5	6.1
ปรับปรุงค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินเพื่อส่งมอบคืนเครื่องบินตามมาตรฐานบัญชี	(20.6)	(0.5)	(124.1)	(2.0)	159.9	2.0
กำไรสุทธิภายหลังการปรับปรุง	580.9	13.9	75.8	1.3	664.4	8.1

หมายเหตุ : *อัตรากำไรเทียบกับรายได้หลักรวม

อย่างไรก็ดี หากบริษัทพิจารณามันที่บัญชีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบินโดยการทยอยตั้งสำรองค่าใช้จ่ายดังกล่าวตั้งแต่เริ่มเช่า จะส่งผลให้บริษัทไม่จำเป็นต้องรับรู้ค่าใช้จ่ายทั้งหมดในปี 2555 ส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิ ปี 2555 เพิ่มขึ้นจาก 504.5 ล้านบาท เป็น 664.4 ล้านบาท

ทั้งนี้ การทยอยรับรู้ค่าใช้จ่ายดังกล่าว จะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในปี 2553 และ 2554 เท่ากับ 20.6 ล้านบาท และ 124.1 ล้านบาท ตามลำดับ อันจะส่งผลให้บริษัทมีกำไรสุทธิลดลงเหลือ 580.9 ล้านบาท และ 75.8 ล้านบาท ตามลำดับ



อย่างไรก็ดีตั้งแต่ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทได้ทยอยตั้งสำรองเพื่อรับรู้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบิน ตั้งแต่วันที่เริ่มเช่าเครื่องบินอย่างเพียงพอ ทำให้คาดว่าในอนาคตบริษัทจะไม่มีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพื่อคืนเครื่องบินเพิ่มเติมในอนาคต

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

(หน่วย : ล้านบาท)

รายการ	2553	2554	2555	ไตรมาส 1 ปี 2555	ไตรมาส 1 ปี 2556
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน					
ทำไรก่อนการเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	679.6	369.4	794.1	130.4	480.7
การเปลี่ยนแปลงสินทรัพย์และหนี้สิน	33.3	(49.0)	49.5	(61.3)	178.7
กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน	712.9	320.5	843.5	69.1	659.4
กระแสเงินสดจากการลงทุน	(782.4)	(372.5)	(379.9)	33.4	(388.0)
กระแสเงินสดจากการจัดหาเงิน	0.0	(100.0)	(414.0)	-	(250.0)
ผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนในเงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	(3.8)	0.2	(0.2)	0.1	(0.8)
กระแสเงินสดเพิ่มขึ้น (ลดลง)	(73.3)	(151.8)	49.4	102.6	20.6

ระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีเงินทุนหมุนเวียนที่เพียงพอต่อการดำเนินงานมาโดยตลอด โดยบริษัทมีแหล่งเงินทุนสำคัญ คือ กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน รวมถึงในการขยายฝูงบินของบริษัท บริษัททำการเช่าดำเนินการเครื่องบิน จึงไม่มีค่าใช้จ่ายในการลงทุนจำนวนมากในปีใดปีหนึ่ง ทำให้บริษัทจึงไม่จำเป็นต้องพึ่งพิงแหล่งเงินทุนภายนอกอื่น เช่น เงินทุนจากผู้ถือหุ้นหรือเงินทุนจากการกู้ยืม

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นป้องกันความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ บริษัทจึงสำรองเงินสดดังกล่าวโดยการลงทุนในสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องสูงอย่างตัวแลกเงินและด้วยการลงทุนลักษณะดังกล่าว จึงส่งผลให้บริษัทมีเงินสดหรือรายการเทียบเท่าเงินสดเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 1,053.9 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2553 เป็น 2,027.1 ล้านบาท ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2556

หนี้สิน และ ส่วนของทุน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 หนี้ของบริษัทส่วนใหญ่ประกอบด้วย เจ้าหนี้การค้า 437.9 ล้านบาท เจ้าหนี้อื่นซึ่งประกอบด้วยรายได้รับที่ยังไม่สามารถรับรู้เป็นรายได้ จำนวน 955.5 ล้านบาท ประมาณหนี้สินต่างๆ จำนวน 128.3 ล้านบาท และ ภาระผูกพันจากผลประโยชน์จำนวน 88.4 ล้านบาท



สำหรับส่วนของทุน ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1,063.4 ล้านบาท ประกอบด้วยทุนจดทะเบียนที่เรียกชำระแล้ว 500.0 ล้านบาท และ กำไรสะสม 563.4 ล้านบาท

ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทางการบิน

ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจัดเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 32.3 – 38.8 ของต้นทุนจากการดำเนินงาน ซึ่งจัดเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดของบริษัท หากบริษัทไม่สามารถจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอต่อการปฏิบัติการบินของบริษัท อาจส่งผลให้ธุรกิจต้องหยุดดำเนินการ อีกทั้ง ปริมาณและราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมหรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ นอกจากนี้ ธุรกรรมการบินพลเรือนยังไม่อนุญาตให้บริษัทเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงมีการจำกัดราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารชั้นสูง แต่ในการดำเนินธุรกิจสายการบินโดยทั่วไป บริษัทจะจำหน่ายตั๋วโดยสารล่วงหน้าก่อนการบิน ดังนั้น หากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น บริษัทอาจไม่สามารถปรับราคาตั๋วโดยสารเพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอและอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรลดลงต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงด้านราคาน้ำมันล่วงหน้าบางส่วน เนื่องจากบริษัทมีการกำหนดราคาในลักษณะ Dynamic Pricing ซึ่งจะทำให้บริษัทบริหารรายได้และต้นทุนเพื่อชดเชยและลดผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคลภายนอก โดยหากระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็จะมีผลกระทบต่อการบินของบริษัทอย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ เนื่องจากระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีลูกค้าสำรองที่นั่งผ่านเว็บไซต์ คิดเป็นร้อยละ 44.5 – 56.7 ของจำนวนลูกค้าทั้งหมด บริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการบริษัท

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินเพื่อป้องกันปัญหาขัดข้องที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้ง บริษัทยังมีมาตรการป้องกันที่รัดกุมสำหรับการละเมิดและการลักลอบนำข้อมูลของลูกค้าไปใช้ในทางที่ผิดกฎหมาย

ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่างๆ ได้ในอนาคต หรืออาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนี้จะต้องอยู่ภายใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการ



ดีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

ที่ผ่านมา บริษัทมีการปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัดและไม่เคยทำผิดต่อกฎข้อบังคับต่าง ๆ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตไปได้อย่างต่อเนื่อง

ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 11.7 ปี โดยฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักอันหนึ่งในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยระหว่าง ปี 2553 - 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมคิดเป็นร้อยละ 14.4 - 17.2 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การซ่อมบำรุงบางประเภทบริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกในดำเนินการ ดังนั้นบริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมแซมเครื่องบินซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลกระทบต่อดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ และอาจจะไม่สามารถปฏิบัติตามตารางที่กำหนดได้

บริษัทมีการว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกที่มีความชำนาญและประสบการณ์สูง เพื่อมาดูแลและวางแผนการซ่อมบำรุงให้แก่บริษัท อีกทั้ง บริษัทมีการปรับฝูงบินให้ทันสมัยและทำให้อายุของเครื่องบินลดต่ำลง ทำให้เชื่อมั่นได้ว่า บริษัทจะบริหารจัดการค่าซ่อมบำรุงได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความเสี่ยงจากผลกระทบในทางลบจากการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ

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

บริษัทมีการทำประกันภัยตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ ซึ่งกำหนดให้อากาศยานทุกลำจำเป็นต้องมีวงเงินประกันเพียงพอต่อค่าเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้น



ความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดท่องเที่ยวในประเทศไทย

ธุรกิจสายการบินจัดเป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยว โดยส่วนทั่วไปประเทศไทยมีฤดูกาลท่องเที่ยวในช่วงไตรมาส 1 และ ไตรมาส 4 ของทุกปี จึงส่งผลให้ธุรกิจที่พึ่งพาการท่องเที่ยวอย่างธุรกิจสายการบิน จึงอาจมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงในไตรมาส 2 และ ไตรมาส 3 ของทุกปี

นอกจากนั้น ระหว่างปี 2553 – 2555 บริษัทมีรายได้ทั้งหมดมาจากเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งหากประเทศไทยประสบภาวะเศรษฐกิจถดถอย ภัยพิบัติทางธรรมชาติ สภาพอากาศที่เลวร้าย โรคติดต่อร้ายแรง การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ทางการเมือง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การเดินทางทางอากาศในประเทศไทยของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญและส่งผลกระทบต่อเนื่องให้ผลประกอบการของบริษัทลดลงโดยเฉพาะหากบริษัทประสบเหตุการณ์ดังกล่าวระหว่างไตรมาส 1 และ ไตรมาส 4 ของแต่ละปีซึ่งเป็นระยะเวลาที่บริษัทมีปริมาณผู้โดยสารจำนวนมาก

บริษัทได้มุ่งเน้นนักท่องเที่ยวเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักในการดำเนินธุรกิจ แต่หากกลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัท คือนักธุรกิจและผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติ ซึ่งผู้โดยสารทั้งสองประเภทมีการเดินทางอย่างเป็นประจำ ไม่ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว ทำให้คาดว่าบริษัทจะไม่ได้รับความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดท่องเที่ยวในประเทศไทยเช่นสายการบินอื่น

ความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติจัดเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจสายการบิน อีกทั้งจัดเป็นสถานการณ์ที่บริษัทไม่อาจคาดการณ์ได้ก่อน ดังเช่นกรณีของมหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2554 ถึงต้นปี 2555 ซึ่งส่งผลให้บริษัทต้องย้ายฐานปฏิบัติการหลักจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว ทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 23.8 จากที่บริษัทคาดการณ์ไว้ และประสบภาวะขาดทุนในช่วงเวลาดังกล่าว

บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงด้านภัยพิบัติ อีกทั้งมีการเตรียมความพร้อมในทุกๆด้านเป็นอย่างดี เช่น กรณีของน้ำท่วมใหญ่ปลายปี 2554 เครื่องบินของบริษัทไม่ได้รับความเสียหายจากผลกระทบดังกล่าวแม้แต่ลำเดียว

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาบริษัทภายนอกในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีความจำเป็นต้องพึ่งพาบริษัทภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นในการประกอบธุรกิจของบริษัท รวมถึงการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ บริการภาคพื้นดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีบุคลากรเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทภายนอก แต่บริษัทก็สามารถควบคุมการปฏิบัติงานบริษัทภายนอกได้อย่างครบถ้วน การปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทในเชิงลบ นอกจากนี้ หากสัญญากับบริษัทภายนอกดังกล่าวหมดลง บริษัทอาจไม่สามารถสรรหาบริษัทอื่นที่มีความสามารถให้บริการกับบริษัทในอัตราค่าจ้างเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น

การพึ่งพาบริษัทภายนอกจะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการดำเนินงานด้วยตนเอง อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี หากผู้ประกอบการภายนอกดำเนินการผิดพลาดหรือล่าช้า บริษัทอาจพิจารณาเลิกจ้างและว่าจ้างผู้ประกอบการรายอื่นที่มีความเหมาะสมกว่าได้



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

บริษัทมีผลิตภัณฑ์ที่โดดเด่นและแตกต่างจากสายการบินอื่นอย่างชัดเจน ทั้งบริการและเส้นทางการบิน ทำให้ทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรมการตลาดของสายการบินคู่แข่ง นกแอร์ไม่ได้รับผลกระทบในเชิงลบใดๆ

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้งานเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800

ในส่วนของเครื่องบินแบบไอพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดี่ยวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต โดยใช้เครื่องยนต์แบบ New Generation ทำให้สมรรถนะของเครื่องบินมีประสิทธิภาพดียิ่งขึ้น ทั้งด้านความประหยัดเชื้อเพลิง การซ่อมบำรุง ความจุผู้โดยสารมากขึ้น ตลอดจนการตกแต่งห้องโดยสารและรูปลักษณ์ของเครื่องบินสวยงามทันสมัย นอกจากนี้ การมีฝูงบินเดี่ยวจะทำให้บริษัทประหยัดต้นทุนในการดำเนินการ อาทิ การซ่อมบำรุงเครื่องบิน การฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ เป็นต้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินรุ่นดังกล่าว จำนวน 10 ลำ จากจำนวนเครื่องบินทั้งหมดของบริษัททั้งหมด 17 ลำ บริษัทจึงมีความเสี่ยงในการดำเนินงานหากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคและจำเป็นต้องเข้าซ่อมบำรุงหรือปรับปรุงเพื่อให้สามารถนำมาดำเนินงานได้ตามปกติ ขอบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้บริษัทมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ หากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคขั้นรุนแรง บริษัทอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นอื่นแทน และหากบริษัทไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นอื่นทดแทนได้ในต้นทุนที่เทียบเท่าฝูงบินเดิมภายในระยะเวลาที่เหมาะสม บริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจประสบภาวะขาดทุนได้

เครื่องบินโบอิง 737-800 เป็นเครื่องบินรุ่นที่ได้รับความนิยมและใช้กันอย่างแพร่หลายมานานกว่า 18 ปี โดยไม่ประสบข้อบกพร่องทางเทคนิคหรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรง

ความเสี่ยงจากการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน และการถ่วงงาน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทไม่มีสหภาพแรงงาน ทั้งนี้ หากพนักงานของบริษัทจัดตั้งสหภาพแรงงานเพื่อยื่นข้อเรียกร้องต่อบริษัทเพื่อเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น อาจส่งผลในเชิงลบต่อบริษัท และบริษัทอาจจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรสูงขึ้น อาจส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น บริษัทอาจมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการรวมกันนัดหยุดงานของพนักงานในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกับสหภาพแรงงานของบริษัท



ได้ เหตุการณ์ดังกล่าวจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทหยุดชะงักและมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรือประสบภาวะขาดทุนได้

บริษัทมีการดูแลพนักงานเป็นอย่างดี อีกทั้งให้ค่าตอบแทนและสวัสดิการอย่างยุติธรรม ทำให้ตั้งแต่เริ่มดำเนินการ บริษัทไม่เคยประสบปัญหาทางด้านแรงงาน

ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างชาติ หรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างชาติ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยระหว่างปี 2553 - 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวรวมร้อยละ 55 - 65 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุม หรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบอาจส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงล่วงหน้าเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาต ผู้โดยสารและสัมภาระ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม แต่กรรมธรรม์ดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นซึ่งไม่สามารถเรียกร้องสินไหมได้อาทิ ความเสียหายของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สายการบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงดังกล่าวอาจต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจไม่สามารถหาผู้รับประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กันสำรองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบินและบางส่วนตั้งสำรองไว้ภายในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่าซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ปัจจุบัน มีการก่อการร้ายเกิดขึ้นในหลายประเทศ โดยเฉพาะการก่อการร้ายที่สหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทผู้รับประกันภัยทั่วโลกจึงได้กำหนดให้ธุรกิจการบินจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรรมธรรม์ประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้สายการบินมีต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม หากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่าวงเงินรับผิดชอบสูงสุดที่บริษัททำประกันภัยไว้ จะส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานของบริษัท และอาจรุนแรงจนส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องระงับกิจการได้

ความเสี่ยงจากการไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้ยุทธศาสตร์ในการเติบโต

ยุทธศาสตร์ในการขยายธุรกิจของบริษัทประกอบด้วย การเพิ่มเส้นทางการบินให้ครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศ การมีฝูงบินที่ทันสมัย การควบคุมต้นทุนในการดำเนินงาน ทั้งนี้ความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวของบริษัทต้องได้รับการสนับสนุนจากปัจจัยภายนอกทั้งภาวะเศรษฐกิจโลกและประเทศไทย ความต้องการของการเดินทางทางอากาศ การได้รับใบอนุญาตและสิทธิการบินในเส้นทางบินเป้าหมายที่บริษัทต้องการทำการบินทั้งใน



ประเทศและต่างประเทศ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวนั้น บริษัทไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงที่จะไม่ประสบความสำเร็จตามยุทธศาสตร์ที่บริษัทได้กำหนดไว้

อย่างไรก็ดี ผู้บริหารมีการติดตามสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงอย่างสม่ำเสมอเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์เชิงลบได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที

ความเสี่ยงทางด้านการบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ถือหุ้นรายใหญ่กับบริษัท

ภายหลังการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัทจะมีการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 39.4 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัท อีกทั้งการบินไทยมีสิทธิในการส่งตัวแทนเป็นกรรมการในบริษัทจำนวน 5 คนจากกรรมการทั้งหมด 12 คน ซึ่งโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการดังกล่าวอาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้

เนื่องจากทั้ง การบินไทยดำเนินธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ ภายใต้แบรนด์ “การบินไทย” และ “ไทยสมายล์” ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของบริษัท

นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 นกแอร์มีการให้บริการเที่ยวบินในบางเส้นทาง ทับซ้อนกับการบินไทยหรือไทยสมายล์ จำนวน 7 เส้นทางการบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – ภูเก็ต กรุงเทพฯ – อุดรธานี กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ และ กรุงเทพฯ – เชียงราย จึงทำให้บริษัทมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการแข่งขันกับการบินไทย โดยการบินไทยอาจพิจารณาใช้สิทธิในฐานะผู้ถือหุ้น หรือ กรรมการ ในการคัดค้านการขยายธุรกิจของบริษัท เช่น การขยายเส้นทางการบิน การจัดหาเครื่องบิน และการเพิ่มทุน

บริษัทมีมาตรการการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่รัดกุม ทั้งโครงสร้างการถือหุ้น โครงสร้างกรรมการ และมีการบริหารที่เป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นใหญ่ ทำให้นกแอร์ดำเนินการได้อย่างอิสระโดยปราศจากข้อจำกัด

ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหาร และ บุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านของบริษัท

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

นอกจากนั้น การดำเนินธุรกิจของบริษัทยังต้องอาศัยบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน วิศวกร และ บุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง หากบริษัทสูญเสียบุคลากรดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ โดยธุรกิจสายการบินประเภทเช่าเครื่องบินและบุคลากรผู้มีความชำนาญพิเศษ โดยเฉพาะนักบิน และวิศวกร ในบางช่วงเวลา

ทั้งนี้ บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั้งสายการบินประเภทเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในการสรรหา และรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ และ ความชำนาญพิเศษดังกล่าว อีกทั้งหากสายการบินคู่แข่ง ใช้นโยบายเพิ่มอัตราค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่สูงเพื่อดึงดูดบุคลากรของบริษัท บริษัทอาจจำเป็นต้องเพิ่ม



คำตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น เพื่อรักษาหรือสรรหาบุคลากรดังกล่าวในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตราค่าจ้างที่ลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กำหนดให้มีคณะกรรมการชด้อยซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารและทีมงาน เพื่อให้ทีมงานมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนธุรกิจ นอกจากนี้ บริษัทมุ่งมั่นให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยจัดให้มีแผนการฝึกอบรมพนักงานอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ

ความเสี่ยงจากการเสนอขายหลักทรัพย์

ความเสี่ยงจากการนำหุ้นของบริษัท เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทมีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นของบริษัทเข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้บริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2556 ซึ่ง ธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัท ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัท ในเบื้องต้น แล้วพบว่าบริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน 2554 (ปรับปรุงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อย โดยบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนบริษัทจึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่บริษัท จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่ได้คาดการณ์ไว้หากหุ้นของบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้

ความเสี่ยงจากราคาหุ้นสามัญของบริษัท ที่อาจผันผวนซึ่งก่อให้เกิดผลขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญต่อผู้ลงทุนที่จองซื้อหุ้นสามัญของบริษัทในการเสนอขายหุ้นในครั้งนี

ราคาหุ้นสามัญของบริษัทภายหลังจากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้อาจมีการขึ้นลงอย่างผันผวน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการโดยหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรวมถึง

- ทิศนะที่มีต่อโอกาสสำหรับธุรกิจและการประกอบการของกลุ่มบริษัทและอุตสาหกรรมสายการบินโดยทั่วไป
- ความแตกต่างระหว่างผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่แท้จริงกับผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์ได้คาดหวัง
- การเปลี่ยนแปลงในคำแนะนำหรือทัศนะของนักวิเคราะห์
- การเปลี่ยนแปลงในเงื่อนไขต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสายการบิน สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปหรือบรรยากาศในตลาดหุ้น หรือเหตุการณ์หรือปัจจัยอื่น ๆ
- ประกาศของบริษัทอื่นๆ ที่อยู่ใ้ในอุตสาหกรรมเดียวกับบริษัท
- การเปลี่ยนแปลงในการประเมินมูลค่าตลาดและราคาหุ้นของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ซึ่งดำเนินธุรกิจคล้ายคลึงกับบริษัท และ



- ความผันผวนอย่างมากของราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์

ดังนั้น จากปัจจัยต่างๆ ข้างต้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ หุ้นสามัญของบริษัท อาจมีการซื้อขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายอย่างมาก

ผลกระทบเหตุการณ์ขัดข้องของเครื่องบิน Boeing 737-800 ของนกแอร์ เที่ยวบิน DD8714 ซึ่งออกเดินทางท่าอากาศยานดอนเมือง มุ่งหน้าสู่ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2556

รายละเอียดเหตุการณ์

เหตุการณ์ความขัดข้องดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อ เวลาประมาณ 9.15 น. ของวันที่ 30 พฤษภาคม 2556 ภายหลังจากนักบินนำเครื่องบินร่อนลง (Landing) ตามปกติ และ และ ชะลอความเร็วเพื่อนำเครื่องเข้าเทียบท่าอากาศยานตาม Runway แต่เนื่องด้วยสนามบินแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงรายไม่มี Taxi-way ดังนั้นนักบินจึงจำเป็นต้องทำการเลี้ยวกลับ 180 องศา (U-Turn) ที่ Turn around Pad และในขณะที่กำลังเลี้ยวกลับดังกล่าวด้วยความเร็วต่ำ นักบินได้ยินเสียงดังบริเวณล้อหน้า จึงหยุดเครื่องบิน และขอให้หอบังคับการบินตรวจสอบ โดยภายหลังจากการใช้กล้องส่องทางไกลตรวจสอบในเบื้องต้นไม่พบสิ่งผิดปกติ นักบินจึงได้นำเครื่องเข้าเทียบท่าอากาศยานเพื่อส่งผู้โดยสารตามปกติอย่างปลอดภัย

อย่างไรก็ดีภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว ฝ่ายช่างของบริษัท และ กรมการบินพลเรือน ได้เข้าทำการตรวจสอบในเบื้องต้น และพบว่าล้อหน้าหนึ่งในสองของเครื่องบินหลุดไปขณะเลี้ยวกลับ ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดจาก Material Failure อันเกิดจากสนิม (Corrosion) ภายในบริเวณเพลาล้อของล้อหน้าของเครื่องบินซึ่งไม่สามารถมองเห็นด้วยสายตา แต่จะทราบได้โดยการตรวจสอบตามระยะเวลาที่กำหนดโดยวิธีการ X-Ray เท่านั้น ซึ่งบริษัทได้ทำการตรวจสอบชิ้นส่วนดังกล่าวอยู่เป็นประจำตามรอบการดูแลของคู่มือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด (ทุก 30 เดือน) และ ขณะเวลาที่เกิดเหตุขัดข้องดังกล่าวก็ยังไม่ครบรอบในการตรวจสอบ X-Ray (กำหนดการตรวจสอบ X-Ray ครั้งต่อไป คือ เดือน ตุลาคม 2556)

อย่างไรก็ดี เพื่อเป็นการป้องกันความปลอดภัยที่รัดกุมมากขึ้น ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัท Boeing จึงทำการตรวจสอบถึงรายละเอียดของเหตุการณ์เพิ่มเติมและอยู่ระหว่างการพิจารณาให้มีการตรวจสอบ X-Ray ชิ้นส่วนดังกล่าวของเครื่องบินให้มีความถี่มากขึ้น

ผลกระทบต่อบริษัท

ผลกระทบต่อเครื่องบิน

จากการประมาณการณ์ของฝ่ายช่างของบริษัทพบว่าเครื่องบินลำดังกล่าวจำเป็นต้องทำการซ่อมบำรุงโดยการเปลี่ยนอะไหล่ที่ชำรุด ซึ่งในเบื้องต้นคาดว่าจะมีค่าใช้จ่ายประมาณ 3 ล้านบาท ซึ่งไม่เกินกว่าร้อยละ 1 ของกำไรสุทธิของบริษัทในไตรมาส 1 ปี 2556

ผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของบริษัทในอนาคต

ภายหลังจากเหตุการณ์ดังกล่าว เครื่องบินลำดังกล่าวได้จอดอยู่ที่ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จังหวัดเชียงราย เพื่อรอการตรวจสอบเพิ่มเติม และรอการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยปัจจุบันบริษัทได้รับการอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนให้บริษัทสามารถทำการซ่อมบำรุงได้ โดยบริษัทคาดว่าจะการซ่อมบำรุงจะแล้วเสร็จภายในสัปดาห์ที่สองของเดือน มิถุนายน อย่างไรก็ตามคาดว่าบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบใดๆจากเหตุการณ์ดังกล่าว เนื่องจากบริษัทมีเครื่องบินสำรองซึ่งสามารถให้บินทดแทนเครื่องบินลำดังกล่าวได้



สำหรับผู้โดยสารที่ตกค้างในเที่ยวบินถัดไป (DD8715) จากเชียงใหม่สู่กรุงเทพฯ บริษัทได้จัดให้บางส่วนเดินทางสู่กรุงเทพฯ โดยเที่ยวบินปกติของ การบินไทย และ บางส่วนเดินทางสู่กรุงเทพฯ โดยเที่ยวบินถัดไปของนกแอร์ โดยบริษัทเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายทั้งหมดตามกฎหมายเกณฑ์ของกรมการบินพลเรือน

ผลกระทบต่อใบอนุญาตของบริษัท

เหตุขัดข้องดังกล่าว ไม่ได้เกิดจากความบกพร่อง การละเว้น หรือ การฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดการปฏิบัติการบิน กฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และวิธีการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่กรมการบินพลเรือนกำหนด ดังนั้นบริษัทจึงไม่เข้าข่ายการถูกถอนใบอนุญาตการบินของบริษัท และไม่เข้าข่ายถูกงดเว้นการต่ออายุใบอนุญาตการบินของบริษัท ตามกำหนดของ ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ และ พระราชบัญญัติของการเดินอากาศปี 2597

กล่าวโดยสรุป เหตุการณ์ความขัดข้องดังกล่าวมีผลกระทบอย่างไม่เป็นนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทในปัจจุบันและอนาคต โดยคาดว่าบริษัทจะได้รับผลกระทบทั้งหมดไม่เกินกว่า 5 ล้านบาท หรือ ไม่เกินร้อยละ 1 ของกำไรสุทธิของไตรมาส 1 ปี 2556 (รวม ค่าซ่อมบำรุง และ ค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการผู้โดยสารที่ตกค้างในเที่ยวบินถัดไป DD8715) รวมถึงเหตุการณ์ดังกล่าวจัดเป็นเหตุสุดวิสัยที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งไม่เข้าข่ายการถดถอยใบอนุญาตของบริษัท บริษัทจะสามารถประกอบธุรกิจได้อย่างปกติเช่นเดิม

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 หุ้นโดยการเสนอขายหุ้นมีราคาเสนอขายเท่ากับ 26 บาทต่อหุ้น และมีกำหนดการจองซื้อในวันที่ 12-14 มิถุนายน 2556 ทั้งนี้ภายหลังการจองซื้อแล้วเสร็จ บริษัทจะดำเนินการนำหุ้นสามัญทั้งหมดเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

(ผู้ลงทุนควรอ่านรายละเอียดข้อมูลในส่วนที่ 2 และ ส่วนที่ 3 ก่อนตัดสินใจจองซื้อหลักทรัพย์)