



1. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทที่เสนอขายในครั้งนี้ ผู้ลงทุนควรพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงในข้อนี้ รวมทั้งข้อมูลอื่นๆ ที่ปรากฏในเอกสารนี้อย่างรอบคอบก่อนตัดสินใจลงทุน ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงที่ได้กล่าวในเอกสารฉบับนี้อ้างอิงจากข้อมูลในสถานการณ์ปัจจุบัน และการคาดการณ์ในอนาคตเท่าที่สามารถระบุได้ ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้มีนัยสำคัญบางประการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลบต่อบริษัท และมูลค่าหุ้นของบริษัท นอกเหนือจากปัจจัยเสี่ยงที่ระบุในเอกสารฉบับนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทไม่ทราบได้ในขณะนี้ หรือพิจารณาแล้วว่าไม่เป็นสาระสำคัญในปัจจุบันนั้นเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต นอกจากนี้ ข้อความที่เป็นลักษณะการคาดการณ์ในอนาคต (Forward Looking Statement) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดการณ์ว่า” “คาดหมายว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” หรือ “ประมาณ” เป็นต้น หรือการคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการ ธุรกิจ แผนการดำเนินงานของบริษัท การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในการประกอบธุรกิจของบริษัท นโยบายของรัฐ และอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต ดังนั้นผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้ สำหรับข้อมูลในส่วนที่อ้างถึงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาล หรือเศรษฐกิจของประเทศนั้น ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยสู่สาธารณชน หรือจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ ที่เชื่อถือได้

1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการทางการบิน

1.1 ความเสี่ยงจากการจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพียงพอและความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

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

อย่างไรก็ดี บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญของการจัดหาและบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง และเพื่อเป็นการลดและกระจายความเสี่ยงดังกล่าว ปัจจุบันบริษัทจึงจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้ค้าน้ำมันรายใหญ่ของประเทศมากกว่า 1 ราย ได้แก่ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) และ บริษัท เชลล์แห่งประเทศไทย จำกัด โดยตั้งแต่เริ่มดำเนินกิจการบริษัทไม่เคยประสบภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง

สำหรับการบริหารต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนเพียงบางส่วน (Partial Hedging) เท่านั้น เนื่องจากบริษัทใช้กลยุทธ์การตั้งราคาแบบ Dynamic Pricing หรือ การกำหนดค่าตั๋วโดยสารหลายระดับราคา (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ 3.3 นโยบายการกำหนดราคาและบริหารจัดการรายได้”) ซึ่งเพิ่มความยืดหยุ่นให้กับบริษัทในการบริหารรายได้และต้นทุน และทำให้บริษัทสามารถปรับราคาจำหน่ายตั๋วโดยสารได้บางส่วน (เฉพาะส่วนที่ยังไม่ได้มีการจำหน่าย) ซึ่งสามารถชดเชยผลกระทบจากราคาน้ำมันได้บางส่วน



สำหรับการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทเข้าทำสัญญาในสองลักษณะคือ การเข้าทำสัญญาอนุพันธ์กับผู้ค้าน้ำมันโดยตรง และการเข้าทำสัญญาอนุพันธ์ทางการเงินกับธนาคาร โดยการเข้าทำสัญญาทั้งสองลักษณะของบริษัทมีระยะเวลาการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยง (Tenor) ที่สอดคล้องกับระยะเวลาที่เปิดจำหน่ายตั๋วโดยสาร และส่งผลให้ระหว่างปี 2554 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีกำไรจากการเข้าทำสัญญาดังกล่าวจำนวนรวม 2.81 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.05 ของค่าใช้จ่ายน้ำมันในช่วงระยะเวลาดังกล่าว อย่างไรก็ตาม บริษัทมีวัตถุประสงค์หลักในการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน และเพื่อบริหารต้นทุนน้ำมัน มิได้มุ่งเน้นการทำกำไรจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

1.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท

บริษัทจำเป็นต้องพึ่งพาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยเฉพาะระบบเว็บไซต์ (Website) และระบบสำรองที่นั่ง (Reservation System) ซึ่งบริษัทใช้บริการระบบดังกล่าวจากบุคคลภายนอก โดยหาระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งของบริษัทมีปัญหาขัดข้อง หรือระบบดังกล่าวของผู้ให้บริการเกิดความขัดข้อง ก็จะมีส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างรุนแรงและมีนัยสำคัญ เนื่องจากระหว่างปี 2553 – 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีลูกค้าสำรองที่นั่งผ่านเว็บไซต์คิดเป็นร้อยละ 44.5 - 56.7 ของจำนวนลูกค้าทั้งหมด

บริษัทยังต้องแบกรับความเสี่ยงจากการละเมิดความปลอดภัยของเว็บไซต์ โดยเฉพาะการลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงของบริษัททำให้ลูกค้าขาดความเชื่อมั่นต่อบริษัท และไม่ใช้บริการบริษัท

อย่างไรก็ตามบริษัทได้ให้ความสำคัญต่อระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและอินเทอร์เน็ตอย่างสูง โดยเฉพาะบริษัทมีมาตรการป้องกันปัญหาขัดข้องของระบบเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั่งโดยมีการจัดทำสำรองข้อมูลทุกวัน และยังมีที่ตั้งศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉิน (Disaster Recovery Site) โดยหากมีปัญหากเกิดขึ้นกับศูนย์ข้อมูลหลัก ข้อมูลที่มีการสำรองไว้จะสามารถนำมาใช้งานได้ที่ศูนย์ข้อมูลสำรองฉุกเฉินได้อย่างทันท่วงที นอกจากนี้บริษัทยังทำการจัดทำเครือข่ายเน็ตเวิร์คสำรองในกรณีที่เกิดการติดต่อบนเครือข่ายเน็ตเวิร์คหลักมีปัญหาเพื่อให้การติดต่อระหว่างบริษัทกับระบบภายนอกเป็นไปอย่างราบรื่นและไม่กระทบต่อธุรกิจ นอกจากนี้บริษัทยังมีมาตรการป้องกันการละเมิดลักลอบนำข้อมูลความลับของลูกค้าที่สำรองที่นั่งไปใช้ทางผิดกฎหมาย โดยมีการออกแบบสถาปัตยกรรมของระบบเพื่อป้องกันการถูกบุกรุกจากผู้ไม่หวังดี รวมทั้งมีการเข้ารหัสข้อมูลตามมาตรฐาน การทดสอบการบุกรุกเพื่อปิดข้อบกพร่องเป็นประจำทุกปี และเก็บรายละเอียดการเข้าใช้ระบบตามพระราชบัญญัติคอมพิวเตอร์ทุกประการ อีกทั้งตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ บริษัทไม่พบข้อร้องเรียนในกรณีดังกล่าว และบริษัทไม่มีคดีความในกรณีดังกล่าวอีกด้วย

1.3 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรฐานภายใต้ระเบียบต่าง ๆ ได้ในขนาด หรืออาจดำรงใบอนุญาตตามกฎระเบียบที่มีได้

การดำเนินธุรกิจของบริษัทจำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากทางราชการ นอกจากนี้จะต้องอยู่ใต้การบังคับของกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้อำนาจการควบคุมของบริษัท ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงการตีความของกฎระเบียบหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเนื่องในการดำเนินธุรกิจของบริษัท สำหรับเอกสารและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการได้รับอนุญาตให้ทำการบินประกอบด้วย



■ ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ

บริษัทได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (“Air Operating License” หรือ “AOL”) ทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศจากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2557 ในกรณีใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้ อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการในเมื่อ พ.ศ. 2547 บริษัทได้รับการต่ออายุใบอนุญาตฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งไม่เคยทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบอนุญาตฯ ต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง

■ ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ

บริษัทได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (“Air Operator Certificate” หรือ “AOC”) จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งใบรับรองฉบับปัจจุบันจะหมดอายุลงในวันที่ 17 มิถุนายน 2557 ในกรณีใบรับรองดังกล่าวหมดอายุลงและบริษัทไม่ได้รับอนุญาตให้ต่ออายุ ก็จะไม่สามารถประกอบธุรกิจสายการบินต่อไปได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่เริ่มก่อตั้งกิจการใน พ.ศ. 2547 บริษัทก็ได้รับใบรับรองฯ อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทก็ได้ทำผิดต่อกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ของทางราชการ ทำให้คาดว่าบริษัทจะสามารถต่ออายุใบรับรองฯ ต่อไปได้อีก

■ สิทธิการบิน

ในการทำการบินแต่ละเส้นทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ บริษัทต้องได้รับการจัดสรรสิทธิการบินเส้นทางนั้นๆ จากกระทรวงคมนาคม ซึ่งสิทธิการบินดังกล่าวเป็นสิทธิที่ได้รับตลอดไป เว้นแต่หากบริษัทไม่สามารถทำการบินเส้นทางใดได้อย่างต่อเนื่องเกินกว่า 1 ตารางการบิน (ประมาณ 6 เดือน) ทางราชการมีสิทธิที่จะเพิกถอนสิทธิการบินในเส้นทางนั้นได้

สำหรับการทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศซึ่งคาดว่าจะเปิดดำเนินการในปี 2556 นั้น นอกเหนือจากเอกสารและปัจจัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว จะต้องได้รับอนุญาตให้ทำการบิน (Operating Permit) จากประเทศที่จะทำการบินไป บริษัทมีความเสี่ยงที่อาจโดนเพิกถอนใบอนุญาตให้ทำการบินได้หากไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของประเทศนั้นๆ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือกฎหมายของแต่ละประเทศอย่างเคร่งครัดเพื่อลดความเสี่ยงจากการโดนเพิกถอนใบอนุญาต

1.4 ความเสี่ยงจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงที่เพิ่มขึ้นตามอายุของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทมีเครื่องบินอายุเฉลี่ย 11.7 ปี โดยฝูงบินที่มีอายุมากขึ้นจะมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเพิ่มสูงขึ้นตามอายุการใช้งาน ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจัดเป็นต้นทุนหลักอันหนึ่งในการดำเนินธุรกิจของบริษัท โดยระหว่าง ปี 2553 – 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงคิดเป็นร้อยละ 14.3 – 17.0 ของต้นทุนการดำเนินงานรวม ทั้งนี้หากค่าใช้จ่ายซ่อมบำรุงปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนั้น การซ่อมบำรุงบางประเภทบริษัทได้ว่าจ้างบริษัทภายนอกในดำเนินการ ดังนั้น บริษัทอาจเผชิญความเสี่ยงจากการล่าช้าในการซ่อมแซมเครื่องบินซึ่งบริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากอาจจะไม่สามารถปฏิบัติการบินตามตารางที่กำหนดได้

บริษัทมีมาตรการรองรับความเสี่ยงดังกล่าวโดยบริษัทได้ทำการเปลี่ยนฝูงบินในระหว่างปี 2555 – 2556 ทำให้อายุเครื่องบินของบริษัทลดลงเหลือ 7.2 ปี ภายหลังจากเปลี่ยนฝูงบินแล้วเสร็จ ด้านการซ่อมบำรุงเครื่องบิน



บริษัทได้จ้างผู้ให้บริการภายนอกที่มีความชำนาญ มีประสบการณ์สูงและเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมการบินระดับโลก ได้รับการรับรองมาตรฐานองค์กรบริหารการบินแห่งสหรัฐอเมริกา (US Federal Aviation Administration : FAA) และองค์การความปลอดภัยด้านการบินแห่งสหภาพยุโรป (European Aviation Safety Agency : EASA) เพื่อมาดูแลวางแผนและทำการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท ซึ่งบริษัทประเมินแล้วว่ามีความคุ้มค่าในทุกๆ ด้าน เพราะบริษัทมีต้องลงทุนในอะไหล่และอุปกรณ์เครื่องบินที่มีราคาสูง รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบินซึ่งใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก และอาจจะยังไม่มีความประหยัดเนื่องจากขนาด ตลอดจนการฝึกอบรมพัฒนาบุคลากร ซึ่งทำให้บริษัทคาดว่าจะสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามดูแลให้เครื่องบินของบริษัทเข้าซ่อมบำรุงตามตารางอย่างเคร่งครัด

1.5 ความเสี่ยงจากผลกระทบในทางลบจากการประสบอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ซึ่งเกี่ยวกับเครื่องบิน

บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่เครื่องบินของบริษัทประสบอุบัติเหตุ ประสบเหตุฉุกเฉิน การก่อการร้าย หรือภัยพิบัติ ซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ

- เครื่องบินลำดังกล่าวของบริษัทจะไม่สามารถให้บริการผู้โดยสาร หรือ ลูกค้ำของบริษัทได้ตามตารางการบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทมีรายได้ในอนาคตที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ
- ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือจัดหาเครื่องบินลำใหม่เพื่อทดแทน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทจำเป็นต้องแบกรับต้นทุนที่เพิ่มขึ้นในส่วนดังกล่าว
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารอาจขาดความเชื่อมั่นในระบบความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท และตัดสินใจไม่เลือกใช้สายการบินของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ
- บริษัทอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้ครบทั้งจำนวน หากมูลค่าที่บริษัททำประกันไว้ต่ำกว่าค่าเสียหายที่เกิดขึ้น อีกทั้งบริษัทอาจมีภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้นในอนาคต

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว โดยว่าจ้างบริษัทผู้ซ่อมบำรุงเครื่องบิน ซึ่งมีมาตรฐานการให้บริการในระดับโลกมาดูแลวางแผนการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้แก่บริษัท เพื่อให้เครื่องบินอยู่ในสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานตามมาตรฐานของกรมการบินพลเรือนและมาตรฐานการบินนานาชาติอยู่ตลอดเวลา อีกทั้ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ กรมการบินพลเรือนได้ดูแลรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานอย่างเข้มงวดมาโดยตลอด ทำให้ตั้งแต่ก่อตั้งบริษัทถึงปัจจุบัน บริษัทไม่เคยประสบเหตุการณ์ดังกล่าวมาในข้างต้น บริษัทยังได้กำหนดแนวทางการดำเนินการหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว ทำให้เชื่อมั่นได้ว่าบริษัทจะสามารถควบคุมความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ และจะยังคงดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องภายหลังเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวมาในข้างต้น (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ 3.10 การดำเนินงานของบริษัท”) ในส่วนการจัดทำประกันภัย บริษัทได้ทำประกันภัยสำหรับการบินตามแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ โดยทำประกันภัยอากาศยานทุกลำของนกแอร์ โดยมีวงเงินรับประกันตามที่กำหนดในสัญญาเช่าเครื่องบินและคาดว่าจะเพียงพอต่อความเสียหายหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น



1.6 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดท่องเที่ยวในประเทศไทย

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

อย่างไรก็ดีบริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว และคาดว่าบริษัทจะไม่ได้รับผลกระทบจากความผันผวนใน ส่วนนักท่องเที่ยวมากเช่นสายการบินอื่นที่มุ่งเน้นให้บริการนักท่องเที่ยว เนื่องจากลูกค้าหลักของนกแอร์เป็น ผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจและเยี่ยมญาติมากกว่านักท่องเที่ยว ซึ่งลูกค้านี้ธุรกิจและเยี่ยมญาติมีการ เดินทางเป็นประจำ และความต้องการการเดินทางไม่ขึ้นอยู่กับฤดูกาลท่องเที่ยว ดังนั้นบริษัทมีจึงรายได้ที่ สม่าเสมอกว่ารายได้ของบริษัทสายการบินอื่นที่มีกลุ่มลูกค้าหลักเป็นนักท่องเที่ยว ในปี 2555 บริษัทมีสัดส่วน ลูกค้าที่เดินทางเพื่อธุรกิจมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.0 ลูกค้าที่เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติร้อยละ 23.0 และลูกค้าที่ เดินทางเพื่อท่องเที่ยวร้อยละ 34.0 อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีมาตรการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาลาดใน ประเทศเพียงอย่างเดียว โดยมีแผนเปิดให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศในปี 2556 อีกทั้งเพื่อเป็นการขยาย ธุรกิจให้เติบโตต่อไปในอนาคต

1.7 ความเสี่ยงจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ภัยพิบัติทางธรรมชาติจัดเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจสายการบิน อีกทั้งจัดเป็นสถานการณ์ที่ บริษัทไม่อาจคาดการณ์ได้ก่อน ดังเช่นกรณีของมหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในช่วงปลายปี 2554 ถึงต้นปี 2555 ซึ่ง ส่งผลให้บริษัทต้องย้ายฐานปฏิบัติการหลักจากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองไปยังท่าอากาศยานนานาชาติ สุวรรณภูมิเป็นการชั่วคราว ทำให้บริษัทมีจำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 23.8 จากที่บริษัทคาดการณ์ไว้ และมี ค่าใช้จ่ายทำให้บริษัทประสบภาวะขาดทุนในช่วงเวลาดังกล่าว

อย่างไรก็ดี บริษัทมีมาตรการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวโดยบริษัทเตรียมพร้อมในทุกๆ ด้าน ทั้งเครื่องบิน บุคลากร และระบบสนับสนุนต่างๆ ตั้งแต่เริ่มเปิดดำเนินการ บริษัทไม่เคยประสบปัญหาการหยุดดำเนินธุรกิจ จากภัยพิบัติทางธรรมชาติ นอกจากนั้นบริษัทมีการสนองตอบต่อปัญหาจากภัยพิบัติทางธรรมชาติซึ่งบริษัทไม่ สามารถควบคุมได้เป็นอย่างดี อาทิเช่น ในกรณีน้ำท่วมท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองในช่วงปลายปี 2554 บริษัทได้มีการเตรียมแผนสำรองไว้ล่วงหน้า และมีการเตรียมความพร้อมกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน ดังจะเห็น ได้ว่าเครื่องบินของบริษัทไม่ได้รับความเสียหายจากผลกระทบดังกล่าวแม้แต่ลำเดียว มีเพียงสำนักงานและ อุปกรณ์เครื่องใช้เสียหายเพียงเล็กน้อยเนื่องจากตั้งอยู่บนชั้น 1 ของอาคาร และบริษัทสามารถเปิดให้บริการ เที่ยวบินกับผู้ใช้โดยสารได้ที่ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิภายใน 2 วันหลังจากเกิดเหตุการณ์น้ำท่วม ดังกล่าว อีกทั้งบริษัทยังมีการจัดตั้งหน่วยงานเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินดังกล่าวทำให้มั่นใจได้ว่าหากเกิด เหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะสามารถควบคุมสถานการณ์และความเสียหายของบริษัทได้

1.8 ความเสี่ยงจากการพึ่งพารายได้จากภายนอกในการปฏิบัติงานซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทมีความจำเป็นต้องพึ่งพารายได้จากภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่จำเป็นในการ ประกอบธุรกิจของบริษัท รวมถึงการจัดหาเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ บริการภาคพื้นดิน และสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ถึงแม้ว่าบริษัทจะมีบุคลากรเพื่อควบคุมการปฏิบัติงานของบริษัทภายนอก แต่บริษัทก็สามารถ ควบคุมการปฏิบัติงานบริษัทภายนอกได้อย่างครบถ้วน การปฏิบัติหน้าที่บกพร่อง หรือปฏิบัติหน้าที่ล่าช้า อาจ ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของบริษัทในเชิงลบ นอกจากนั้น หากสัญญากับบริษัทภายนอกดังกล่าวหมดลง



บริษัทอาจไม่สามารถสรรหาบริษัทอื่นที่มีความสามารถให้บริการกับบริษัทในอัตราค่าจ้างเดียวกัน ซึ่งจะส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม การว่าจ้างบริษัทภายนอกในการดำเนินงานดังกล่าวให้กับบริษัท จะทำให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าการลงทุนซื้ออุปกรณ์และว่าจ้างบุคลากรเพื่อดำเนินการเอง อีกทั้งหากผู้ประกอบการที่บริษัทว่าจ้างปฏิบัติงานบกพร่อง หรือล่าช้า บริษัทก็สามารถปรับค่าเสียหายกับผู้ประกอบการรายดังกล่าวได้ และบริษัทอาจพิจารณายกเลิกสัญญาหรือไม่ต่อสัญญากับผู้ประกอบการรายดังกล่าว หากบริษัทสามารถหาผู้ประกอบการรายอื่นที่มีเหมาะสมกว่าและสามารถดำเนินงานให้บริษัทได้เช่นเดียวกัน

1.9 ความเสี่ยงจากการแข่งขันที่รุนแรง

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

อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันยังไม่มีเทคโนโลยีการเดินทางใดๆ ที่สะดวกและรวดเร็วกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน ดังนั้น การเดินทางทางอากาศจึงยังเป็นการขนส่งมวลชนที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินราคาประหยัดนั้น ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยที่ร้อยละ 17.0 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าธุรกิจสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่างชัดเจน และทำให้ธุรกิจสายการบินราคาประหยัดในประเทศไทยมีส่วนแบ่งการตลาดที่เพิ่มขึ้นจากต่อเนื่องจากร้อยละ 17.5 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 23.7 ในปี 2555

บริษัทเชื่อว่าการแข่งขันของสายการบินราคาประหยัดแต่ละราย จะช่วยกระตุ้นความต้องการการเดินทางทางอากาศ โดยหากสายการบินอื่นจัดกิจกรรมการส่งเสริมการตลาด หรือโปรโมชั่น (Promotion) ยอดการจองซื้อตั๋วโดยสารของนกแอร์ก็จะเพิ่มขึ้นเช่นกัน อีกทั้งบริษัทมีความมั่นใจว่านกแอร์มีการให้บริการที่แตกต่างและโดดเด่นกว่าสายการบินราคาประหยัดอื่นอย่างชัดเจน ทั้งเครือข่ายการให้บริการเส้นทางการบิน และการให้บริการอย่างดีเยี่ยมตั้งแต่การจองตั๋วโดยสาร การเลือกที่นั่งล่วงหน้า บริการเช็คอิน บริการนำหนักสัมภาระ การบริการบนเครื่องบิน จนถึงภายหลังจากส่งผู้โดยสารถึงจุดหมายปลายทางแล้ว ทำให้บริษัทคาดว่านกแอร์มีข้อได้เปรียบและยุทธศาสตร์ที่ดีกว่าสายการบินคู่แข่ง และทุกครั้งที่มีการจัดกิจกรรมทางการตลาด นกแอร์จะเป็นสายการบินที่ได้รับกระแสตอบรับจากผู้โดยสารเป็นอย่างดี

1.10 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาการใช้ยานเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800

ในส่วนของเครื่องบินแบบไอพ่น บริษัทดำเนินธุรกิจโดยใช้เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-800 เป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากเป็นเครื่องบินแบบทางเดินเดียวที่ได้รับการพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงจากผู้ผลิต 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 ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลเพิ่มเติมให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินออกข้อกำหนดเพิ่มเติมหรือเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยที่เข้มงวดขึ้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อบริษัทที่มีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

ทั้งนี้ หากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวมีปัญหาทางเทคนิคขั้นรุนแรง บริษัทอาจจำเป็นต้องเปลี่ยนไปใช้เครื่องบินรุ่นอื่นแทน และหากบริษัทไม่สามารถจัดหาเครื่องบินรุ่นอื่นทดแทนได้ในต้นทุนที่เทียบเท่าฝูงบินเดิมภายในระยะเวลาที่เหมาะสม บริษัทจะมีผลการดำเนินงานที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ หรืออาจประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ตาม สายการบินทั่วโลกดำเนินงานโดยใช้เครื่องบินโบอิง 737-800 กันอย่างแพร่หลาย และมีการใช้งานมาแล้วกว่า 18 ปี โดยไม่พบข้อบกพร่องทางด้านเทคนิค หรือปัญหาทางด้านเครื่องยนต์ที่รุนแรง

1.11 ความเสี่ยงจากการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน และการถ่วงงาน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทไม่มีสหภาพแรงงาน ทั้งนี้ หากพนักงานของบริษัทจัดตั้งสหภาพแรงงานเพื่อยื่นข้อเรียกร้องต่อบริษัทเพื่อเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น อาจส่งผลในเชิงลบต่อบริษัท และบริษัทอาจจะมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคลากรสูงขึ้น อาจส่งผลให้บริษัทมีผลประกอบการลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทอาจมีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการรวมกันนัดหยุดงานของพนักงานในกรณีที่ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงกับสหภาพแรงงานของบริษัทได้ เหตุการณ์ดังกล่าวจะส่งผลให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทหยุดชะงักและมีผลการดำเนินงานลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรือประสบภาวะขาดทุนได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ตระหนักถึงความสำคัญของพนักงานเป็นอย่างมาก โดยให้การดูแลพนักงานเสมือนสมาชิกในครอบครัว ส่งเสริมให้มีการพัฒนาบุคลากรอย่างต่อเนื่อง อีกทั้งให้ค่าตอบแทนและสวัสดิการแก่พนักงานอย่างยุติธรรม จึงทำให้ตั้งแต่เริ่มดำเนินธุรกิจ บริษัทไม่เคยประสบเหตุการณ์ดังกล่าว

1.12 ความเสี่ยงจากความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศ

บริษัทมีค่าใช้จ่ายที่สำคัญเป็นเงินสกุลต่างชาติ หรืออ้างอิงกับเงินสกุลต่างชาติ ได้แก่ ค่าเช่าเครื่องบิน ค่าซ่อมบำรุงเครื่องบิน และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยระหว่างปี 2553 – 2555 และ ไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีค่าใช้จ่ายประเภทดังกล่าวรวมร้อยละ 55 - 65 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน โดยอัตราแลกเปลี่ยนของเงินตราต่างประเทศขึ้นอยู่กับภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและสภาพเศรษฐกิจโลก ซึ่งบริษัทไม่สามารถควบคุม หรือประมาณการได้อย่างแม่นยำ หากอัตราแลกเปลี่ยนมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางลบอาจส่งผลให้บริษัทมีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีนโยบายการป้องกันความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงเท่านั้น โดยมีสัดส่วนการป้องกันความเสี่ยง และระยะเวลาการเข้าทำสัญญาที่เหมาะสมในแต่ละช่วงเวลาของการดำเนินงาน โดยในการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าว



บริษัทมีนโยบายการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพียงบางส่วนเท่านั้น เนื่องจากที่ผ่านมาเงินบาทมีการแข็งค่ามาโดยตลอดและมีแนวโน้มแข็งค่า อันจะส่งผลดีต่อบริษัท

1.13 ความเสี่ยงจากที่บริษัทไม่สามารถทำประกันภัยกับความเสียหายบางประการได้และอาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยที่ครอบคลุมได้

ถึงแม้การประกันภัยของอุตสาหกรรมการบินจะครอบคลุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาต ผู้โดยสารและสัมภาระ และความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ตลอดจนภัยอันเกิดจากสงครามและความเสี่ยงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภัยสงคราม แต่กรมธรรม์ดังกล่าวก็มีข้อยกเว้นซึ่งไม่สามารถเรียกร้องสินไหมได้ อาทิ ความเสียหายของเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ที่เกิดจากการเสื่อมสภาพตามระยะเวลา (Wear and tear) ความเสียหายทางเทคนิคที่มีได้เกิดจากอุบัติเหตุ (Mechanical breakdown) เป็นต้น จึงจัดเป็นความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ที่สายการบินต้องเผชิญ ซึ่งหากสายการบินต้องการทำประกันภัยครอบคลุมความเสี่ยงดังกล่าวอาจต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และอาจจะไม่สามารถหาผู้รับประกันภัยได้อย่างไรก็ดี บริษัทได้กันสำรองค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุง โดยบางส่วนจ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเครื่องบิน และบางส่วนตั้งสำรองไว้ภายในบริษัท ทำให้บริษัทเชื่อว่าจะมีเงินค่าซ่อมบำรุงเพียงพอหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น

ปัจจุบันมีการก่อการร้ายเกิดขึ้นในหลายประเทศ โดยเฉพาะ การก่อการร้ายที่สหรัฐอเมริกาเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทผู้รับประกันภัยทั่วโลกจึงได้กำหนดให้ธุรกิจการบินจัดทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามส่วนเกินจากกรมธรรม์ประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิดของลำตัวอากาศยาน รวมทั้งอะไหล่เครื่องยนต์ชิ้นส่วนประกอบอุปกรณ์และอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน รวมทั้งอุปกรณ์เคลื่อนที่และยานพาหนะที่ไม่มีใบอนุญาตและความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ที่เกิดจากภัยสงครามและภัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้สายการบินมีต้นทุนค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม หากกรณีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นและก่อให้เกิดความเสียหายสูงกว่าวงเงินรับผิดชอบที่ใช้สูงสุดที่บริษัททำประกันภัยไว้ จะส่งผลกระทบต่อเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัท และอาจรุนแรงจนส่งผลให้บริษัทจำเป็นต้องระงับกิจการได้

1.14 ความเสี่ยงจากการไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้ยุทธศาสตร์ในการเติบโต

ยุทธศาสตร์ในการขยายธุรกิจของบริษัทประกอบด้วย การเพิ่มเส้นทางการบินให้ครอบคลุมเส้นทางบินในประเทศ การมีฝูงบินที่ทันสมัย การควบคุมต้นทุนในการดำเนินงาน ทั้งนี้ความสำเร็จในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ดังกล่าวของบริษัทต้องได้รับการสนับสนุนจากปัจจัยภายนอกทั้งสภาวะเศรษฐกิจโลกและประเทศไทย ความต้องการของการเดินทางทางอากาศ การได้รับใบอนุญาตและสิทธิการบินในเส้นทางบินเป้าหมายที่บริษัทต้องการทำการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งปัจจัยต่างๆ ดังกล่าวนั้น บริษัทไม่สามารถควบคุมและคาดการณ์ได้อย่างแน่นอน ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงที่จะไม่ประสบความสำเร็จตามยุทธศาสตร์ที่บริษัทได้กำหนดไว้

อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารของบริษัทได้มีการติดตามสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ทั้งสภาพเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการบินอยู่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งหากปัจจัยต่างๆ เกิดขึ้นในเชิงลบ ผู้บริหารจะสามารถปรับกลยุทธ์เพื่อให้ตอบสนองต่อเหตุการณ์ดังกล่าวได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที



2. ความเสี่ยงทางการบริหารจัดการ

2.1 ความเสี่ยงจากความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างผู้ถือหุ้นรายใหญ่กับบริษัท

ภายหลังการเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โครงสร้างผู้ถือหุ้นของบริษัทจะมีการบินไทย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท โดยถือหุ้นคิดเป็นร้อยละ 39.2 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัท อีกทั้งการบินไทยมีสิทธิในการส่งตัวแทนเป็นกรรมการในบริษัทจำนวน 5 คนจากกรรมการทั้งหมด 12 คน ซึ่งโครงสร้างการถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการดังกล่าวอาจทำให้เกิดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ได้

เนื่องจากทั้ง การบินไทยดำเนินธุรกิจสายการบินเต็มรูปแบบ ภายใต้แบรนด์ “การบินไทย” และ “ไทยสมายล์” ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการดำเนินธุรกิจสายการบินราคาประหยัดของบริษัท

นอกจากนั้น ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 นกแอร์มีการให้บริการเที่ยวบินในบางเส้นทาง ทับซ้อนกับการบินไทย หรือไทยสมายล์ จำนวน 7 เส้นทางการบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ กรุงเทพฯ – ภูเก็ต กรุงเทพฯ – อุตรดิตถ์ กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ และ กรุงเทพฯ – เชียงราย จึงทำให้บริษัท มีความเสี่ยงเพิ่มเติมจากการแข่งขันกับการบินไทย ทำให้การบินไทยอาจพิจารณาไม่ให้ความร่วมมือการขยายธุรกิจ เช่น การขยายเส้นทางการบินในต่างประเทศ การจัดหาเครื่องบิน และการเพิ่มทุน โดยการใช้สิทธิผ่านตัวแทนกรรมการ หรือ ฐานะผู้ถือหุ้น

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ว่า นกแอร์จะดำเนินธุรกิจสายการบินเช่นเดียวกับ การบินไทย และ ไทยสมายล์ แต่ด้วยลักษณะผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน ทำให้นกแอร์ การบินไทย และ ไทยสมายล์ มีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน และไม่ได้แข่งขันกันโดยตรงในตลาดระดับเดียวกัน

นอกจากนั้นบริษัทยังมีมาตรการป้องกันความขัดแย้งทางผลประโยชน์ที่รัดกุมทั้งในด้านโครงสร้างผู้ถือหุ้นและโครงสร้างกรรมการที่มีการถ่วงดุลอย่างเหมาะสม อีกทั้งการบริหารงานของบริษัทยังมีความเป็นอิสระจากผู้ถือหุ้นใหญ่ ทำให้นกแอร์สามารถให้บริการในเส้นทางการบินที่ทับซ้อนกับการบินไทยได้อย่างอิสระและไม่มีข้อจำกัด(โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ 2.6 ความสัมพันธ์ ความเป็นอิสระทางธุรกิจ ความไม่พึ่งพิง และการแข่งขันระหว่างบริษัทกับการบินไทย”)

2.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพาผู้บริหาร และ บุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านของบริษัท

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

นอกจากนั้น การดำเนินธุรกิจของบริษัทยังต้องอาศัยบุคลากรที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน เช่น นักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง หากบริษัทสูญเสียบุคลากรดังกล่าวในจำนวนที่มีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ โดยธุรกิจสายการบินประสบภาวะขาดแคลนบุคลากรที่มีความชำนาญพิเศษโดยเฉพาะนักบิน และวิศวกร ในบางช่วงเวลา



ทั้งนี้ บริษัทยังจำเป็นต้องแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ทั้งสายการบินประเภทเต็มรูปแบบ และสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ในการสรรหา และรักษาบุคลากรที่มีความสามารถ และความชำนาญพิเศษดังกล่าว อีกทั้งหากสายการบินคู่แข่งใช้นโยบายเพิ่มอัตราค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์ที่สูงเพื่อดึงดูดบุคลากรของบริษัท บริษัทอาจจำเป็นต้องเพิ่มค่าตอบแทนหรือผลประโยชน์อื่น เพื่อรักษาหรือสรรหาบุคลากรดังกล่าวในการดำเนินธุรกิจของบริษัท ซึ่งการเพิ่มขึ้นของอัตราค่าตอบแทนดังกล่าวอาจส่งผลให้บริษัทมีอัตรากำไรที่ลดต่ำลงอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทได้เห็นความสำคัญของความเสี่ยงดังกล่าวจึงกำหนดให้มีคณะกรรมการชด้อยซึ่งประกอบด้วยผู้บริหารและทีมงาน เพื่อให้ทีมงานมีส่วนร่วมในการกำหนดแผนธุรกิจ และยุทธศาสตร์ในการดำเนินธุรกิจมาโดยตลอด นอกจากนี้ บริษัทมีแผนการฝึกอบรมพัฒนาเพื่อเพิ่มความรู้ความสามารถแก่บุคลากรอย่างสม่ำเสมอ บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าจะมีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ และประสบการณ์เข้ามาดำเนินธุรกิจสืบทอดต่อจากผู้บริหารระดับสูงในปัจจุบัน อีกทั้งบริษัทใช้นโยบายให้ค่าตอบแทนในลักษณะแปรผันกับระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัทเพื่อรักษาบุคลากรที่มีชำนาญเฉพาะด้าน ซึ่งระหว่างปี 2553 – 2555 และไตรมาส 1 ปี 2556 บริษัทมีพนักงานลาออกจำนวนรวมทั้งสิ้น 282 คน หรือ คิดเป็นร้อยละ 12.2 ต่อปี

3. ความเสี่ยงจากการเสนอขายหลักทรัพย์

3.1 ความเสี่ยงจากการนำหุ้นของบริษัท เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทมีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างไรก็ตาม ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ เกี่ยวกับการนำหุ้นของบริษัทเข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้บริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ แล้วเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2556 ซึ่งธนาคารไทยพาณิชย์ จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัท ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทในเบื้องต้น แล้วพบว่า บริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน 2544 (ปรับปรุงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่กลุ่มทุนรายย่อย โดยบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน บริษัทจึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่บริษัท จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่ได้คาดการณ์ไว้หากหุ้นของบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ได้

3.2 ความเสี่ยงจากราคาหุ้นสามัญของบริษัท ที่อาจผันผวนซึ่งก่อให้เกิดผลขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญต่อผู้ลงทุนที่จองซื้อหุ้นสามัญของบริษัทในการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้อย่างมีนัยสำคัญต่อผู้ลงทุน

ราคาหุ้นสามัญของบริษัทภายหลังจากการเสนอขายหุ้นครั้งนี้ อาจมีการขึ้นลงอย่างผันผวน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการโดยหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งรวมถึง

- ทิศนะที่มีต่อโอกาสสำหรับธุรกิจและการประกอบการของกลุ่มบริษัทและอุตสาหกรรมสายการบินโดยทั่วไป
- ความแตกต่างระหว่างผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่แท้จริงกับผลประกอบการทางการเงินและผลการดำเนินงานที่ผู้ลงทุนและนักวิเคราะห์ได้คาดหวัง



- การเปลี่ยนแปลงในคำแนะนำหรือทัศนคติของนักวิเคราะห์
- การเปลี่ยนแปลงในเงื่อนไขต่างๆ ที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสายการบิน สภาพเศรษฐกิจโดยทั่วไปหรือบรรยากาศในตลาดหุ้น หรือเหตุการณ์หรือปัจจัยอื่นๆ
- ประกาศของบริษัทอื่นๆ ที่อยู่ในอุตสาหกรรมเดียวกับบริษัท
- การเปลี่ยนแปลงในการประเมินมูลค่าตลาดและราคาหุ้นของบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ซึ่งดำเนินการจัดคล้ายคลึงกับบริษัท และ
- ความผันผวนอย่างมากของราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์

ดังนั้น จากปัจจัยต่างๆ ข้างต้น รวมทั้งปัจจัยอื่นๆ หุ้่นสามัญของบริษัท อาจมีการซื้อขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายอย่างมาก