

บมจ. การบินกรุงเทพ

ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป

ส่วนที่ 1

ข้อมูลสรุป

นายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ ได้ก่อตั้งธุรกิจสายการบินขึ้นในปี 2511 โดยจัดตั้งเป็นแผนกการบินของบริษัท กรุงเทพ สหกล จำกัด ซึ่งนายแพทย์ปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ เป็นเจ้าของ หลังจากนั้น ในปี 2527 จึงได้ก่อตั้งบริษัท สหกลแอร์ จำกัดขึ้น เพื่อรับโอนกิจการต่างๆ ซึ่งรวมถึงแผนกการบิน จากบริษัท กรุงเทพ สหกล จำกัด ซึ่งภายหลังได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด

บริษัทฯ ได้เริ่มให้บริการเที่ยวบินแบบประจำอย่างเป็นทางการ ภายใต้ชื่อปัจจุบันคือ “สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส” นับตั้งแต่ปี 2529 เป็นต้นมา และในปี 2532 บริษัทฯ ได้สร้างสนามบินแห่งแรกที่เกาะสมุย ซึ่งในขณะนั้นเป็นช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาเกาะสมุยให้เป็นที่ท่องเที่ยวนานาชาติ โดยบริษัทฯ ได้เริ่มการดำเนินงานในสนามบินสมุย และได้รับอนุญาตให้ทำการบินในเส้นทางบินแรกคือกรุงเทพฯ-เกาะสมุย พร้อมกับได้รับรหัสการบินจาก IATA คือรหัสการบิน “PG” ต่อมา ในปี 2537 จึงได้เข้าร่วมในสำนักหักบัญชีของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA Clearing House) และได้เริ่มนำเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72 จำนวน 2 ลำมาใช้ในฝูงบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินภายในประเทศ 12 เส้นทางโดยครอบคลุมเส้นทางไปยังจุดหมายปลายทางที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวพักผ่อนและแหล่งวัฒนธรรมที่สำคัญในประเทศไทย เช่น จังหวัดภูเก็ต เกาะสมุย จังหวัดเชียงใหม่ และจังหวัดกระบี่ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในเส้นทางบินระหว่างประเทศอีก 11 เส้นทางด้วย เช่น พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย สิงคโปร์ ฮองกง อินเดีย บังกลาเทศ และมัลดีฟส์ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังได้ขยายการให้บริการให้ครอบคลุมไปยังกลุ่มลูกค้าในยุโรป เอเชียใต้ ตะวันออกกลาง และญี่ปุ่น โดยการประสานความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น สายการบินเอทิฮัดแอร์เวย์ส สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ และ สายการบินซิลค์แอร์ผ่านการทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และความตกลงร่วมอื่นๆ

บริษัทฯ ดำเนินงานในศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักสองแห่ง คือ สนามบินสุวรรณภูมิที่กรุงเทพฯ และสนามบินสมุยที่จังหวัดสุราษฎร์ธานีซึ่งเป็นสนามบินที่บริษัทฯ เป็นเจ้าของและดำเนินกิจการเอง นอกจากสนามบินสมุยแล้ว บริษัทฯ ยังเป็นเจ้าของและดำเนินกิจการสนามบินที่จังหวัดสุโขทัย และจังหวัดตราด

เป้าหมายของบริษัทฯ คือการให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางที่ใช้เวลาเดินทางต่อเที่ยวบิน ไม่เกิน 5 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งทำให้ ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ สามารถเข้าถึงผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก ทั้งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และอินเดีย

บริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยมีรายละเอียดสรุปได้ดังต่อไปนี้

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุน (ร้อยละ)
บริษัทย่อย			
1. บริษัท บางกอกแอร์เวย์ส โฮลดิ้ง จำกัด ¹	ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น	571	99.99
2. บริษัท บริการภาคพื้นการบินกรุงเทพ เวิลด์ วิวด์ ฟลท์	ให้บริการภาคพื้น บริการในลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น	670	90

บริษัท	ธุรกิจหลัก	ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุน (ร้อยละ)
เซอร์วิส จำกัด ²	ณ สนามบินสุวรรณภูมิ		
3. บริษัท การบินกรุงเทพบริการ ภาคพื้น จำกัด	ให้บริการภาคพื้น บริการใน ลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินสมุย	0.25	99.99
4. บริษัท เอสเอ เซอร์วิสเซส จำกัด ⁽¹⁾	ให้บริการภาคพื้น บริการใน ลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น ณ สนามบินดอนเมือง	1	99.99
5. บริษัท บีเอฟเอส คาร์โก้ ดีเอ็ม เค จำกัด ⁽¹⁾	ให้บริการคลังสินค้า ณ สนามบินดอนเมือง	25	51
6. บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด	ให้บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	500	90
7. บริษัท บีเอซี กูร์เมท์ เฮาส์ จำกัด ⁽²⁾	ประกอบธุรกิจร้านอาหาร	25	99.99
8. บริษัท บางกอกแอร์เคเทอร์ริง ภูเก็ต จำกัด ⁽²⁾	ให้บริการด้านครีวการบิน ณ สนามบินภูเก็ต	0.25	69.99
บริษัทรวม			
1. บริษัท ดับบลิวเอฟเอสพีจีคาร์ โก้ จำกัด	ให้บริการคลังสินค้า ณ สนามบินสุวรรณภูมิ	300	49.
2. กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์ สนามบินสมุย	ลงทุนในสิทธิการเช่า สนามบินสมุย เป็นระยะเวลา 30 ปี	9,500	25.00

⁽¹⁾ ถือหุ้นโดย บริษัท บริการภาคพื้นกรุงเทพเว็ลด์ไวต์โฟลท์เซอร์วิส จำกัด

⁽²⁾ ถือหุ้นโดย บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด

รางวัลและเกียรติคุณ

ปี	รางวัลและเกียรติคุณ
2552 และ 2553	<ul style="list-style-type: none"> สนามบินสมุยได้รับการจัดให้อยู่ใน 10 อันดับแรกของสนามบินที่ดีที่สุด (Top 10 Airports) จากผลการสำรวจทั่วโลกของนิตยสาร Smart Travel Asia
2552 ถึง 2555	<ul style="list-style-type: none"> บริษัทฯได้รับรางวัล “Best Overseas Regional Airline” จาก Travel Agent Choice Awards ซึ่งจัดโดย BMI Publishing Limited ซึ่งเป็นนิตยสารท่องเที่ยวชั้นนำในประเทศสหราชอาณาจักร บริษัทฯได้รับการจัดให้อยู่ใน 10 อันดับแรกของสายการบินที่ดีที่สุดด้านการ

	ให้บริการบนเครื่องบิน จากผลการสำรวจทั่วโลกของนิตยสาร Smart Travel Asia
--	--

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียนจำนวน 2,100,000,000 บาท (สองพันหนึ่งร้อยล้านบาท) แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 2,100,000,000 หุ้น (สองพันหนึ่งร้อยล้านบาท) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และมีทุนชำระแล้วจำนวน 1,580,000,000 บาท (หนึ่งพันห้าร้อยแปดสิบล้านบาท) แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 1,580,000,000 หุ้น (หนึ่งพันห้าร้อยแปดสิบล้านบาท) มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท โดยที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2556 มีมติอนุมัติให้ บริษัทฯ ดำเนินการจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวนไม่เกิน 520,000,000 หุ้น (ห้าร้อยยี่สิบล้านหุ้น) หุ้น เพื่อเสนอขายต่อประชาชนทั่วไป และอนุมัติให้นำหลักทรัพย์ของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์

สรุปฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีรายได้รวมในปี 2554 และ 2555 เท่ากับ 15,523.0 ล้านบาท และ 19,519.9 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 25.7 เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของรายได้ค่าโดยสาร กำไรจากการขายเงินลงทุน และกำไรจากการขายเงินลงทุนในบริษัทย่อย รวมทั้งรายได้จากการขายและบริการ รายได้ค่าระวางขนส่ง ค่าบริการผู้โดยสาร และเงินปันผลรับ โดยมีกำไรสุทธิ ปี 2554 และ 2555 เท่ากับ 1,133.0 ล้านบาท และ 2,533.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 123.5 คิดเป็นอัตราผลกำไรสุทธิร้อยละ 7.3 และร้อยละ 13.1 สำหรับปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ

บริษัทฯ มีสินทรัพย์รวม ณ สิ้นปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 เท่ากับ 22,885 ล้านบาท 27,509.6 ล้านบาท และ 32,160.5 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 20.2 และร้อยละ 16.9 ในปี 2554 และ 2555 ตามลำดับ เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของลูกหนี้การค้าตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น และการเพิ่มขึ้นของมูลค่าหลักทรัพย์เพื่อขาย

บริษัทฯ มีหนี้สินรวมในปี 2553 ณ สิ้นปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 จำนวน 18,836.7 ล้านบาท 19,428.1 ล้านบาท และ 19,013.7 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 3.1 ในปี 2554 เป็นผลมาจากรายได้รับล่วงหน้าที่สูงขึ้นตามยอดขายที่เพิ่มขึ้น และเจ้าหนี้การค้าที่เพิ่มขึ้นจากการมีต้นทุนในการขายมากขึ้น และลดลงในอัตราร้อยละ 2.1 เนื่องจากการชำระคืนเงินกู้ยืมระยะยาว และการลดลงของสัญญาเช่าทางการเงิน

บริษัทฯ มีส่วนของผู้ถือหุ้นในปี 2553 ณ สิ้นปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 จำนวน 4,048.3 ล้านบาท 8,081.5 ล้านบาท และ 13,146.8 ล้านบาท เพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 99.6 และร้อยละ 62.7 ในปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากกำไรสุทธิที่เพิ่มสูงขึ้น

ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านปัจจัยความเสี่ยงตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างล่างนี้ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ

1. การเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ โดยคิดเป็นร้อยละ 21.1 26.4 และ 27.7 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานทั้งหมดของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ ด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะสามารถส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมาก โดยในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีราคาสูงสุดถึง 140.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรลในวันที่ 8 เมษายน 2554 และเคยลดต่ำลงถึง 47.32 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 12 มีนาคม 2552 ทั้งนี้ ตามข้อมูลจาก MOPS ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 28 มีนาคม 2556 อยู่ที่ 122.17 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในกรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจปรับตัวสูงขึ้น หรือบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 60 ของความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงที่คาดการณ์ไว้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2555 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงต่างๆ อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถหรือจะไม่สามารถเข้าทำสัญญาอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินฉบับใหม่โดยมีเงื่อนไขที่สมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์ หรือรับประกันว่าจะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมือง รวมทั้งเหตุการณ์ต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมหรือคาดการณ์ได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นมากตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงบริษัทฯ ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel surcharge) จากผู้โดยสาร ซึ่งกรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับการให้บริการเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ อีกทั้งค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ อาจไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีโอกาสเพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ รวมทั้งการขึ้นค่าโดยสารอันเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอาจใช้เวลาถึง 60 วันในการขออนุญาตและได้รับอนุญาต นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ปตท. และเชลล์แห่งประเทศไทย เป็นหลัก โดยในปี 2555 ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 66.67 และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 25.25 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

2. ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมทั้งในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินใดๆ ของ บริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องเผชิญกับความเสี่ยงที่จะขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ เกิดสูญหายหรือประสบเหตุฉุกเฉิน เกิดอุบัติเหตุ เกิดการก่อการร้าย หรือภัยพิบัติอื่นๆ และบริษัทฯ ต้องแบกรับต้นทุนที่สูงมากจากการเรียกร้องค่าเสียหายของผู้โดยสาร การซ่อมแซมหรือการเปลี่ยนทดแทนเครื่องบินที่ได้รับความเสียหาย และจากการที่บริษัทฯ ต้องระงับการให้บริการเครื่องบินดังกล่าวเป็นการชั่วคราวหรือถาวร

โดยในปี 2552 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ของบริษัทฯ ซึ่งเดินทางจากจังหวัดกระบี่ไปยังเกาะสมุย ได้ไถลลื่นออกจากทางวิ่งในขณะที่เครื่องบินกำลังลงจอดและได้พุ่งชนกับหอบังคับการบินที่ไม่ได้ใช้งานเนื่องจากลมกรรโชกในบริเวณนั้น ซึ่งในขณะนั้นมีผู้โดยสารจำนวน 68 รายและลูกเรืออีก 4 รายอยู่บนเครื่องบิน และจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวน 4 ราย และนักบินเสียชีวิต 1 ราย และยังมีการรายงานจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอีกเป็นจำนวนระหว่าง 21-43 ราย ทั้งนี้ เครื่องบินลำดังกล่าวได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมแซมได้ นอกจากนี้โดยปกติแล้วบริษัทฯ จะจอดเครื่องบินข้ามคืนในสนามบินต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะได้รับความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ สูญหายหรือถูกทำลาย เช่น ในปี 2546 เมื่อสถานทูตไทยในกัมพูชาถูกเพลิงไหม้ในช่วงเหตุการณ์ความไม่สงบ บริษัทฯ จึงต้องดำเนินการให้นำเครื่องบินที่จอดไว้กลับออกจากกัมพูชาในทันที

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่า เหตุการณ์ดังกล่าว ซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ เหตุการณ์ในปี 2552 ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ซึ่งถูกลมกรรโชกไถลลื่นออกจากทางวิ่งในขณะที่เครื่องบินกำลังลงจอดและได้พุ่งชนกับหอบังคับการดังกล่าว รวมถึงอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินของบริษัทฯ ไม่ว่าจะได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ หรือไม่ก็ตาม อาจทำให้สายการบินของบริษัทฯ มีภาพลักษณ์ในด้านความปลอดภัยน้อยกว่าสายการบินอื่นๆ ถึงแม้จะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็ตาม ซึ่งผลกระทบในทางลบใดๆ ต่อภาพลักษณ์ที่สาธารณชนมีต่อบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3. การเปลี่ยนแปลงความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินจำนวน 9 สายการบิน โดยปกติแล้ว บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) เป็นบวก โดยเฉพาะเมื่อบริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบินไปทั่วโลกด้วยการเชื่อมโยงกับเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) ด้วย ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีรายรับส่วนเพิ่มทั้งจากเส้นทางบินของบริษัทฯ เอง และจากการส่งต่อผู้โดยสารจากเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) เข้าสู่เครือข่ายการบินของบริษัทฯ บริษัทฯ คาดการณ์ว่าบริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) มากขึ้น เนื่องจากบริษัทฯ จะขยายเครือข่ายการบินของบริษัทฯ ไปทั่วโลกต่อไปโดยการเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) เพิ่มเติม องค์กรใด

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Sharing) ด้วย นอกจากนี้ ความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Sharing) บางฉบับอาจถูกยกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกยกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาสิ้นสุดลงโดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาสิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

4. งบการเงินรวมในอดีตที่ผ่านมาของบริษัทฯ อาจไม่สามารถเป็นตัวชี้วัดถึงการประกอบกิจการของบริษัทฯ ในอนาคต และข้อมูลทางการเงินซึ่งได้มาจากการประเมินบริษัทฯ ตามฐานข้อมูลซึ่งอิงโครงสร้างของบริษัทฯ ในขณะที่มีข้อจำกัด ดังนั้นผู้ลงทุนจึงไม่ควรเชื่อถือถึงงบการเงินรวม

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้มีการปรับโครงสร้างธุรกิจ (Corporate Reorganization) ในการเตรียมบริษัทฯ เพื่อจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งในการปรับโครงสร้างธุรกิจในเดือนธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่าย บริษัทย่อย 5 บริษัทออกไป ทั้งนี้ งบการเงินรวมในอดีตที่ผ่านมาของบริษัทฯ ได้จัดทำบนพื้นฐานข้อมูลของการปรับโครงสร้างธุรกิจดังกล่าว ดังนั้น งบการเงินรวมดังกล่าวของบริษัทฯ จึงไม่สามารถใช้เป็นตัวชี้วัดถึงผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคต

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าผู้ลงทุนไม่ควรนำงบการเงินรวมที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้มาใช้อ้างอิงจนเกินสมควร เนื่องจากงบการเงินรวมดังกล่าวไม่สามารถใช้เป็นตัวชี้วัดถึงผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคตได้

5. ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนที่ขั้วบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (frequent flyer program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้ สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่า อาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่าบริษัทฯ โดยปกติแล้วสายการบินดั้งเดิมที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบจะมีข้อได้เปรียบ เนื่องจากจะมีขนาดกิจการใหญ่กว่าและผู้ประกอบการมักจะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันส่งผลให้มีแหล่งเงินทุนและทรัพยากรอื่นๆ มากกว่าบริษัทฯ ด้วยเหตุนี้ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำนั้นรวมถึง ผู้ประกอบการสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำต่างๆ ในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีน และอินเดีย และผู้ประกอบการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางบินหลักภายในประเทศของบริษัทฯ โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยสไมล์ นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ อาจแสดงความประสงค์จะจัดให้มีที่ขั้วบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ในด้านการแข่งขันในเส้นทางบินหลักระหว่างประเทศของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินที่สำคัญ เช่น การบินไทย และสายการบินไทยแอร์เอเชียโปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ” ซึ่งระดับของการแข่งขันจะแตกต่างกัน

กันในแต่ละเส้นทางบิน โดยขึ้นอยู่กับจำนวนของสายการบินคู่แข่ง และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การร่วมมือกันระหว่างสายการบินคู่แข่งของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสายการบินไทยแอร์เอเชีย และการบินไทย อาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการแข่งขันกับผู้ประกอบการบินแบบเช่าเหมาลำที่มีต้นทุนคงที่ต่ำซึ่งสามารถเสนอค่าโดยสารในอัตราที่สามารถแข่งขันได้ดีกว่าในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวได้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถแข่งขันได้อย่างทัดเทียมกับสายการบินอื่นๆ รวมทั้งสายการบินรายใหม่ที่จะเข้าสู่ตลาดธุรกิจสายการบินในอนาคต

โดยทั่วไปธุรกิจการบินจะมีความอ่อนไหวต่อการปรับลดราคาค่าบัตรโดยสารเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ ต้นทุนผันแปรส่วนเพิ่ม (marginal variable costs) ที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการขายที่นั่งที่เหลืออยู่ ธุรกิจการบินจึงมีการแข่งขันทางด้านราคาค่าบัตรโดยสารอย่างเข้มข้นเป็นระยะๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และในบางเส้นทางการบิน ซึ่งมีสายการบินที่ให้บริการหลายสายการบิน บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าคู่แข่งในปัจจุบันหรือในอนาคตของบริษัทฯ จะไม่ใช้กลยุทธ์ในการตัดราคาหรือกิจกรรมอื่นๆ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา สายการบินรายอื่นได้ลดราคาค่าบัตรโดยสารในเส้นทางบินบางเส้นทาง ซึ่งหากสายการบินเหล่านั้นขยายระยะเวลาในการลดราคาบัตรโดยสารและคงระดับราคาบัตรโดยสารดังกล่าวในระดับที่บริษัทฯ ไม่สามารถแข่งขันได้โดยที่บริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรจากการดำเนินงานอยู่ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถแข่งขันทางด้านราคากับสายการบินดังกล่าวได้ในระยะเวลาเท่าๆ กัน ซึ่งการที่บริษัทฯ ไม่สามารถแข่งขันทางด้านราคาดังกล่าวได้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในหลายปีที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเปิดดำเนินการในหลายเส้นทางบิน สายการบินเหล่านี้อาจเพิ่มระดับของการแข่งขันในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ทั้งนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจำนวนมากได้เข้ามาในภูมิภาคเอเชีย และออสเตรเลีย ซึ่งรวมถึงสายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ หากสนามบินมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเหลืออยู่ และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Slot) วางอยู่ สายการบินต้นทุนต่ำดังกล่าว ก็จะสามารถเข้าสู่ตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ได้อย่างรวดเร็ว และสามารถแข่งขันด้วยการเสนอขายบัตรโดยสารที่มีราคาต่ำมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ การขยายเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่อาจทำให้ภาวะการแข่งขันในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เพิ่มสูงขึ้น

ทั้งนี้ ในปัจจุบันสายการบินคู่แข่ง และสายการบินรายใหม่ในตลาดธุรกิจสายการบินอาจเข้าร่วมกลุ่มกันเป็นพันธมิตร เพื่อดำเนินธุรกิจร่วมกันหรือแบ่งปันการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกหรือโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนหรือเพิ่มความเข้มแข็งในตลาดมากขึ้น

เมื่อไม่นานมานี้ ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินในท้องถิ่นและภูมิภาคขึ้น ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี ของอาเซียน (ASEAN “Open Skies”)” โปรดดูหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย” อีกทั้งมีรายงานข่าวว่ากระทรวงคมนาคมมีมติที่จะแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มข้อจำกัดอัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติในธุรกิจสายการบินในประเทศไทยจากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 70 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่านโยบายดังกล่าวในอนาคตจะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตอาจเพิ่มระดับการแข่งขันให้สูงขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้

ยังมีรายงานข่าวว่าสายการบินหลายสายการบินอาจแสดงความสนใจที่จะใช้สนามบินคอนเมืองเป็นศูนย์ปฏิบัติการทางการบิน ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้โดยสารจะไม่เปลี่ยนมาใช้บริการสนามบินคอนเมืองมากขึ้น และการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลง และ/หรือเพิ่มการแข่งขันในการดึงดูดผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งแบบดั้งเดิมที่ใช้โดยประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย เนื่องจากการคมนาคมขนส่งเหล่านี้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าและมีความสะดวกมากกว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นนี้อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังก็ต้องเผชิญกับการแข่งขันในด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับการบินด้านอื่นๆ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ เช่น การบริการคลังสินค้า และการบริการภาคพื้น ซึ่งคู่แข่งรายสำคัญของบริษัทฯ ในการให้บริการเหล่านี้คือ การบินไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการแข่งขันในด้านบริการครัวการบิน โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ คือ การบินไทย และ บจ. แอลเอสจี สกาย เซฟส์ (ประเทศไทย) ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกับสายการบินลุฟท์ฮันซ่า โปรตุเกสหัวข้อ “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการบริการเกี่ยวข้องกับสนามบิน”

6. การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของสนามบินของบริษัทฯ คือจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับบริการเส้นทางการบินอื่นๆ ที่เข้ามาแข่งขันในการดึงดูดจำนวนผู้โดยสาร และระดับของกิจกรรมต่างๆ ทางด้านธุรกิจและเศรษฐกิจในประเทศไทย และประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาที่ถูก และความสะดวกสบายในการเข้าถึงของจุดหมายปลายทางที่อื่นที่อยู่นอกประเทศไทย เช่น อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ ทั้งนี้ ความน่าดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่มีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ มีกรรายงานข่าวในอดีตว่าอาจมีการสร้างสนามบินสมุยแห่งที่สองเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น โดยหากมีการสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่เกาะสมุย จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินสมุยของบริษัทฯ อาจลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ในอนาคตจะมีจำนวนเทียบเท่ากับหรือเพิ่มขึ้นมากกว่าระดับในปัจจุบัน

7. ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯ ต้องพึ่งพาตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญ และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทในอัตราร้อยละ 89.81 ร้อยละ 84.60 และร้อยละ 85.41 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยการให้บริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวพันโดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ แนวทางการสร้างความเติบโตของธุรกิจ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยังและออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุยมาโดยตลอด และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

บริษัทฯ เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินของบริษัทฯ และผู้ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมา บริษัทฯ เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลจากการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 เมื่อปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าและออกประเทศที่เกิดการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 นอกจากนี้ การปิดสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินภูเก็ตในเดือนพฤศจิกายน 2551 อันเนื่องมาจากการประท้วง และการประท้วงรุนแรงในใจกลางกรุงเทพฯ ในเดือนเมษายน 2552 และตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงพฤษภาคม 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในต่างประเทศและกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย โดยธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวมีความน่าสนใจลดลง เช่น ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงในทางลบของสภาพเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่น ภาพลักษณ์ในทางลบที่ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของต้นทุนและค่าธรรมเนียมในการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ หรือรับประกันว่าจะใช้มาตรการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวร้อยละ 18.79 คิดเป็นจำนวนนักท่องเที่ยว 0.7 ล้านคนจากทั้งหมดจำนวน 3.6 ล้านคนในปี 2555 นั้น มาจากทวีปยุโรป ดังนั้น ปัจจัยภายนอกในทางลบต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบในทางลบอย่างต่อเนื่องต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไป และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน”

นอกจากนี้ รายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ยังขึ้นอยู่กับเส้นทางบินไปสู่เกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญ โดยในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 รายรับจากเส้นทางบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศสำหรับเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญ คิดเป็นร้อยละ 85.9 ร้อยละ 76.9 และร้อยละ 74.7 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ตามลำดับ และบริษัทฯ ยังมีรายได้เพิ่มเติมซึ่งมาจากการดำเนินงานสนามบินสมุยและจากการถือหน่วยลงทุนในจำนวนร้อยละ

ละ 25 ในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญอาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาที่ถูก และการเข้าถึงที่ง่ายของจุดหมายปลายทางอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของเกาะสมุยและประเทศไทยด้วย บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญ จะยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวและชาวสารในทางลบใดๆ เกี่ยวกับเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญหรือประเทศไทย อาจส่งผลให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ เพื่อเดินทางไปยังเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญมีจำนวนลดลง ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุยอย่างต่อเนื่องยังมีความสำคัญต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทฯ และผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุยช่วยสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงโรงแรมและรีสอร์ทในพื้นที่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญจะมีระดับเท่าเดิมหรือมากขึ้นในอนาคต ดังนั้น การที่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางบิน สมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญของบริษัทฯ ลดลง อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย”

8. บริษัทฯ จำเป็นต้องดำเนินกิจการสนามบินภายใต้ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบิน

ในการประกอบกิจการสนามบินทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตต่างๆ ที่ออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยบริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินแต่ละแห่ง ทั้งนี้ ในกรณีของสนามบินสมุยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะฉบับท้ายสุดซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือนโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2542 และถูกแทนที่โดยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะซึ่งออกในวันที่ 27 ธันวาคม 2545 และวันที่ 15 พฤศจิกายน 2547 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย”) โดยมีกำหนดสิ้นอายุลงในวันที่ 31 มกราคม 2552 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยแล้วเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 ส่วนในกรณีของสนามบินสุโขทัย กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2541 และถูกแทนที่โดยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ ซึ่งออกในวันที่ 11 กรกฎาคม 2543 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย”) โดยมีกำหนดสิ้นอายุลงในวันที่ 31 มกราคม 2551 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยแล้วเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 และในกรณีของสนามบินตราด กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2549 โดยมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด”) (ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย และใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย รวมเรียกว่า “ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน”)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเพื่อที่จะดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วในวันที่ 20 สิงหาคม 2553 อย่างไรก็ตาม ภายใต้อาณัติของกรมการขนส่งทางอากาศ การออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่ได้ออกบังคับใช้ จึงเป็นผลให้ไม่สามารถดำเนินการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย

บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งต่อไปได้จนกว่าจะได้รับการแจ้งจากกรมการขนส่งทางอากาศเป็นประการอื่น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ ต่อไปได้อย่างปลอดภัย และการที่กรมการขนส่งทางอากาศแจ้งไม่อนุญาตให้ดำเนินกิจการสนามบินต่อไปอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ สูญเสียเส้นทางบินไปและกลับจากเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และ/หรือ จังหวัดตราด โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “ธุรกิจสายการบินและสนามบินของ บริษัทฯ ต้องพึ่งพาดลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เชียงราย และพนมเปญและการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ” การที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้บริษัทฯ ต้องเลิกประกอบกิจการสนามบินที่เกี่ยวข้องหรือการดำเนินธุรกิจสนามบิน ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

9. บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญากับ ทอท. เพื่อให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นและการให้บริการครัวการบิน โปรดดู “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน” และ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ-สัญญาสัมปทาน” โดย BFS Cargo ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า ภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้ามีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 และ BFS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินกิจการให้บริการภาคพื้นภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 นอกจากนี้ BAC ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินกิจการให้บริการครัวการบินตามสัญญาโครงการครัวการบินมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 ทั้งนี้ สัญญาแต่ละฉบับได้กำหนดเหตุแห่งการเลิกสัญญาไว้ เช่น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่มีการแก้ไขกรณีล้มละลาย เหตุผลทางด้านความมั่นคงของรัฐ และคำสั่งของรัฐบาล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้ สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา หรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้ว หากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ จะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

10. ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 7.58 ปี โดยทั่วไป ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า เนื่องจากต้องมีการเปลี่ยนชิ้นส่วนประกอบของเครื่องบินจำนวนมากภายหลังจากมีการใช้งานครบตามชั่วโมงการบินที่กำหนด หรือจำนวนรอบในการขึ้นบินและลงจอดตามที่กำหนด รวมทั้งเทคโนโลยีการบินแบบใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องมีการปรับปรุง (retrofit) เครื่องบินของบริษัทฯ ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อย ๆ ก็จะต้องมีการบำรุงรักษามากขึ้นและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและปรับปรุงเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะต้องปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ (ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ยังคงที่) ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ โดยปกติ เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานานจะมีอุปกรณ์ภายในสำหรับอำนวยความสะดวกในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งานมานานตามไปด้วย และต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งทัศนคติของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

11. ผู้ให้เช่าและผู้ยืมของ ผู้ให้เช่าเครื่องบินอาจมีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ผู้ให้เช่าได้ซื้อภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (finance lease) และอาจเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวในกรณีที่ผู้ให้เช่าไม่สามารถปฏิบัติการตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าทางการเงิน และเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 6 ลำซึ่งบริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานเป็นเครื่องบินที่ผู้ให้เช่าได้เช่ามาภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน และได้นำมาให้บริการเช่าช่วงต่อตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข ทั้งนี้ ในการที่ผู้ให้เช่าผู้ยืมและเช่าเครื่องบินนั้น ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่ามีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการควบคุมการกระทำของผู้ให้เช่าเครื่องบิน และหากผู้ให้เช่าดังกล่าวกระทำการใดๆ อันเป็นการผิดสัญญาเช่าทางการเงิน หรือเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่าอาจมีสิทธิเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้ นอกจากนี้ สัญญาเช่าทางการเงิน เหล่านี้ยังมีข้อสัญญาที่กำหนดให้การผิดสัญญาฉบับหนึ่งมีผลเป็นการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default clause) ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่ามีสิทธิในการเข้าครอบครองเครื่องบินที่เช่าได้ หากมีการผิดสัญญาเช่าฉบับใดฉบับหนึ่ง ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้และได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

12. บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและภาระในการชำระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมาก ทั้งในปัจจุบัน และภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีหนี้สินทั้งหมด (รวมถึงหนี้ตามสัญญาเช่าทางการเงิน (finance lease)) จำนวน 17,792 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนหนี้สินต่อทุน ที่ 1.44 ต่อ 1.0 ซึ่งประกอบด้วยหนี้ที่เกิดจากสัญญาเช่าทางการเงินจำนวน 1,178.10 ล้านบาท เงินกู้ที่มีกำหนดเวลาชำระภายใน 1 ปี จำนวน 595.82 ล้านบาท และหนี้สินอื่นๆ จำนวน 16,018.95 ล้านบาท นอกจากภาระหนี้ดังกล่าว บริษัทฯ ยังมีหน้าที่ชำระภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมากภายใต้การเช่าดำเนินงาน (operating lease) สำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ พื้นที่อาคารในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และพื้นที่สำนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีจำนวนเงินค่าเช่าขั้นต้นที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนทั้งสิ้น 118 ล้านเหรียญสหรัฐฯ

การที่บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมาก อาจทำให้

- เกิดผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการที่จะได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพิ่มเติม เพื่อที่จะนำมาใช้ในแผนการขยายเงินทุนของบริษัทฯ และสำหรับนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ รวมทั้งเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ โดยมีข้อกำหนดที่บริษัทฯ เห็นว่าเป็นที่ยอมรับได้ หรือบริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพิ่มเติมใดๆ เลย
- ต้องนำกระแสเงินสดจำนวนมากจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และแผนการขยายเงินทุนของบริษัทฯ ไปชำระภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่
- บริษัทฯ ต้องประสบกับภาระดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจากเดิม เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ต้องชำระสำหรับภาระหนี้บางส่วนของบริษัทฯ เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว
- บริษัทฯ ต้องตกอยู่ในสถานะเสียเปรียบในการแข่งขันเมื่อเทียบกับบริษัทคู่แข่งที่มีการกู้ยืมน้อยกว่า และบริษัทคู่แข่งที่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ดีกว่า และ
- ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงกระทำการที่ระบุไว้ในสัญญาทางการเงินและข้อตกลงอื่นๆ อย่างเคร่งครัด รวมไปถึงข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล หรือการก่อหนี้สินเพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการชำระหนี้ตามระยะเวลาที่กำหนดขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานในอนาคตและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสภาวะทางเศรษฐกิจและการเมือง ปัจจัยทางการเงิน การแข่งขัน กฎหมาย ธุรกิจ และปัจจัยอื่นๆ ซึ่งกรณีดังกล่าวหลายกรณีอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น เสถียรภาพทางการเมืองที่ไม่มั่นคง ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ การขาดสภาพคล่องของธนาคารและตลาดตราสารหนี้ (debt capital market) เหตุการณ์ความไม่สงบ หรือการเปลี่ยนแปลงกฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ อาจเพิ่มต้นทุนในการกู้ยืมของบริษัทฯ หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการได้รับเงินกู้ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถมีกระแสเงินสดจากการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้อย่างเพียงพอเพื่อชำระหนี้และภาระหนี้อื่นๆ ที่มีจำนวนคงที่ของบริษัทฯ เมื่อถึงกำหนดชำระได้ และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้ตามกำหนดครยะเวลาดังกล่าวได้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในกรณีที่บริษัทฯ จะต้องกู้ยืมเงินเพิ่มเติมมาใช้ในการประกอบกิจกรรมต่างๆ ของบริษัทฯ บริษัทฯ อาจจะต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขหรือข้อตกลงกระทำการ ซึ่งอาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อสร้างความเติบโตของบริษัทฯ และถ้าหากบริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้และภาระผูกพันทางการเงินอื่นๆ (fixed obligation) เมื่อถึงกำหนดชำระ บริษัทฯ อาจถูกกำหนดให้เจรจาต่อรองเงื่อนไขในสัญญาเหล่านั้นใหม่ และจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมในรูปแบบของเงินเพิ่มทุนหรือเงินกู้ยืม หรือขายทรัพย์สิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเจรจาต่อรองดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือเกิดขึ้นในเวลาที่เหมาะสม หรือบริษัทฯ จะสามารถหาแหล่งเงินทุนอื่นภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทฯ สามารถยอมรับได้ หรือรับประกันว่าบริษัทฯ จะสามารถหาแหล่งเงินทุนอื่นได้เลย

13. บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่ บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ขึ้นอยู่กับการได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินที่เหมาะสมในสนามบินที่ตั้งอยู่ในตลาดเป้าหมายในลักษณะที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินในสนามบินใดๆ ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางบินใหม่ได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนก่อนที่จะเปิดเส้นทางบินภายในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง และการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวในเวลาอันสมควร หรือรับประกันว่าจะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง หรือการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวได้ นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายที่ขยายออกไปโดยความตกลงเที่ยวบินร่วม ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ในการหาสัญญาที่เหมาะสม การเจรจา การสอบทานการปฏิบัติการ และการจัดเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม เพิ่มเติม ดังนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ที่จะได้รับการจัดสรรเวลาขึ้นและลงจอดเพิ่มเติมในสนามบินของเส้นทางบินดังกล่าว ซึ่งรวมถึงสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย ทั้งนี้ การไม่ได้รับสิทธิการบิน การไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ การไม่ได้รับอนุญาตต่างๆ หรือการไม่สามารถเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมเพิ่มเติม หรือการไม่สามารถขอเพิ่มช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหมายว่า เส้นทางบินหลายเส้นทางที่บริษัทฯ วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนหนึ่งจะเป็นเส้นทางบินในต่างประเทศ ซึ่งการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ในประเทศดังกล่าวอาจมีปัญหาด้านการดำเนินงานการเงิน และกฎหมาย ซึ่งอาจแตกต่างไปจากปัญหาที่บริษัทฯ ประสบในประเทศไทยในปัจจุบัน การให้บริการในเส้นทางบินใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากรวมทั้งทรัพยากรอื่นๆ ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บริษัทฯ อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) ต่ำ และอาจจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรจากเส้นทางบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังวางแผนที่จะขายฝูงบิน ให้กลายเป็น 33 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2560 หากบริษัทฯ ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจได้ บริษัทฯ อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการรับมอบเครื่องบินเหล่านี้และอาจต้องจ่ายค่าชดเชยความเสียหาย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาวะทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสภาวะตลาดทุนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและบริหารกิจการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- การได้รับใบอนุญาต สิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางบิน
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯอย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการได้รับเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

14. ปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ดังกล่าวได้ หรือการตัดสินใจใช้เครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัสและเอทีอาร์ และใช้เครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 และ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯดำเนินงานด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 จำนวน 8 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 5 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์72-500 จำนวน 8 ลำ

การที่บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 และ เอทีอาร์ 72-500 และเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M นั้น ส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงในกรณีที่มีปัญหาใดๆ เกิดจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าว โดยบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการตรวจพบข้อบกพร่องจากการออกแบบหรือปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 และเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 และ Pratt & Whitney PW 127F หรือ127M ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของบริษัทฯ อาจถูกบังคับไม่ให้ขึ้นบินจนกว่าจะได้แก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นจนเสร็จสิ้น (ในกรณีที่ข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นสามารถแก้ไขได้) นอกจากนี้ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินในประเทศไทยออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบินซึ่งอาจต้องใช้ต้นทุนที่สูงมากในการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารหลีกเลี่ยงที่จะโดยสารเครื่องบินของบริษัทฯ อันเป็นผลจากภาพลักษณ์ในทางลบที่มีต่อเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 เนื่องจากความวิตกกังวลด้านความปลอดภัยหรือปัญหาอื่นๆ อาจส่งผลให้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ หากเกิดกรณีที่ไม่มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ในตลาด และบริษัทฯอาจจำเป็นต้องจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์แบบที่แตกต่างออกไปจากที่ใช้อยู่เดิม บริษัทฯ อาจสูญเสียประโยชน์ที่บริษัทฯ จะได้รับจากฝูงบินและเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันในเหตุการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้

ว่าเครื่องบินที่หาทดแทนจะมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการเหมือนกับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 และ เอทีอาร์ 72-500 หรือบริษัทฯ จะสามารถเช่าหรือซื้อเครื่องบินที่นำเชื้อถือและมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับเครื่องบินประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องแบกรับต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงต้นทุนที่สูงขึ้นจากฝึกอบรมหรือว่าจ้างนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกร ในการจัดการและซ่อมบำรุงเครื่องบินหรือเครื่องบินประเภทที่แตกต่างจากเดิม และบริษัทฯ อาจต้องใช้เครื่องจำลองเที่ยวบินในการฝึกบิน (flight simulator) สำหรับเครื่องบินแบบใหม่ซึ่งบริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการให้มีการใช้เครื่องจำลองดังกล่าวได้ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงเดิมเกี่ยวกับปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นจริงหรือที่ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับเครื่องบินและเครื่องบินแบบใหม่ดังกล่าว นอกจากนี้ การดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบหากผู้ผลิตเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องบินประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M กล่าวคือ Airbus ATR International Aero Engine หรือ Pratt & Whitney ไม่สามารถจัดการผลิต หรือมีอะไหล่ให้บริการได้อย่างเพียงพอ หรือไม่สามารถให้บริการสนับสนุนได้ทันทั่วถึง

15. หากในอนาคต บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการให้มีไว้ซึ่งใบอนุญาตและการอนุญาตต่างๆ หรือหากบริษัทฯ ไม่ได้รับการอนุมัติกฎระเบียบต่างๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินแบบประจำได้

ธุรกิจของบริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต และต้องได้รับการอนุมัติต่างๆ ในการให้บริการเส้นทางบินต่างๆ ของบริษัทฯ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้บังคับของกฎระเบียบต่างๆ มากมาย ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมกฎระเบียบที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ ได้ การเปลี่ยนแปลงในการตีความกฎระเบียบในปัจจุบันหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งออกโดยและอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของบริษัทฯ มีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่กำหนด และต้องยื่นขอต่ออายุใบรับรองเมื่อสิ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ ออก ณ วันที่ 16 กรกฎาคม 2553 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 20 มีนาคม 2556 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบรับรองดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 30 เมษายน 2556 ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศแล้ว นอกจากนี้ ในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือไม่ประจำในประเทศไทย บริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจากกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ ออก ณ วันที่ 15 มกราคม 2552 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 31 มกราคม 2562 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าหากใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ หมดอายุ บริษัทฯ จะได้รับการออกใบรับรองและใบอนุญาตฉบับใหม่ หากบริษัทฯ ไม่ได้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการเดินอากาศได้

ในเส้นทางการบินแต่ละสายที่บริษัทฯ ดำเนินการ บริษัทฯ ต้องได้รับใบรับรองและใบอนุญาต จากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการบิน ซึ่งการมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายของใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ อาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในกรณีที่ใบรับรองและใบอนุญาตใดๆ ถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อหมดอายุ หรือถ้าการต่ออายุดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์น้อยลง บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการในเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว หรืออาจต้องลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ การกระทำใดๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแลสายการบินในประเทศไทย และ

บุคคลภายนอกอื่นๆ ที่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุม อาจส่งกระทบในทางลบต่อบริษัทฯ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบที่บังคับใช้กับบริษัทในหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย”

16. ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บริษัทฯ ถูกกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลภาคการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความเข้าใจความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน หนึ่งรายได้ของบริษัทฯ จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ คิดเป็น ร้อยละ 65.0 ร้อยละ 64.0 และร้อยละ 62.0 ของรายได้จากการให้บริการสายการบินในปี 2553 ปี 2554 ปี 2555 ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ นอกเหนือจากกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

17. ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ ดอลลาร์เงินบาทและเหรียญสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่าย โปรดดู “ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน” อย่างไรก็ดี ในอนาคต บริษัทฯ อาจเข้าทำสัญญาอนุพันธ์ป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้ภายใต้ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญของสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ เมื่อเทียบกับสกุลเงินอื่นๆ ที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินงาน โดยเฉพาะสกุลเงินบาท อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ นับตั้งแต่เกิดวิกฤตการณ์ทางการเงินในภูมิภาคเอเชียเมื่อปี 2540 ค่าเงินบาทเทียบกับเหรียญสหรัฐฯ เกิดความผันผวนเป็นครั้งคราว จากที่เคยแข็งค่าถึง 22.20 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2540 จนกระทั่งอ่อนค่าถึง 56.45 บาท ต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ณ วันที่ 13 มกราคม 2541 (ตามข้อมูลของ Bloomberg) โดยอัตราซื้อตั๋วเฉลี่ยเงินโอนและอัตราขายตั๋วเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 29 มีนาคม 2556 อยู่ที่ 29.30845 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ค่าเงินบาทจะไม่ผันผวนต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ หรือสกุลเงินอื่นๆ ในอนาคต

บริษัทฯ มีภาระผูกพันหลายรายการในสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะในสกุลเหรียญสหรัฐฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในสกุลเงินต่างประเทศคงค้างภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินจำนวน 21 สัญญา คิดเป็น

จำนวน 118 ล้านเหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ บริษัทฯอาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะชดเชยหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

18. บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรรมกรรมประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อการร้ายหรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสียหายบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของ บริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรรมกรรมประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้งบประมาณและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมกรรมประกันภัยได้เลยสำหรับการประกอบธุรกิจ โดยทั่วไปหรือสินทรัพย์บางอย่างจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรรมกรรมประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสียหายบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่องดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

ภายหลังจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทฯประกันภัยด้านการบินได้เพิ่มเบี้ยประกัน รวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยเพิ่มขึ้นจากผู้โดยสารแต่ละคน และลดความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อภัยสงครามและความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้าย การจี้เครื่องบิน และเหตุเครื่องบินตก หรือเหตุการณ์อื่นซึ่งกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจมีความเสี่ยงที่บริษัทฯประกันภัยด้านการบินจะเพิ่มเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือลดความคุ้มครองตามกรรมกรรมประกันภัยลง การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยหรือการลดความคุ้มครองอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดู “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ – ประกันภัย”

19. บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการร่วมทุนกับพันธมิตร

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นกับ WFS เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2547 เพื่อบริหารจัดการกิจการอาคารคลังสินค้าของบริษัทฯ ตามสัญญาสัมปทาน โครงการคลังสินค้า

ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงเป็นพิเศษในการร่วมทุนกับพันธมิตร โดยที่มีความเป็นไปได้ว่าพันธมิตรของบริษัทฯ อาจดำเนินการดังต่อไปนี้

- มีผลประโยชน์หรือจุดมุ่งหมายทางธุรกิจและเศรษฐกิจที่แตกต่างจากบริษัทฯ

- กระทำหรือละเว้นการกระทำใดๆ อันแตกต่างไปจาก หรือไม่เป็นไปตามนโยบาย วัตถุประสงค์ หรือหลักการกำกับดูแลกิจการที่ดี หรือขัดต่อกฎหมาย
- ไม่สามารถหรือไม่เต็มใจกระทำตามภาระหน้าที่ภายใต้สัญญาร่วมทุน หรือสัญญาอื่นๆ ในลักษณะเดียวกัน
- มีข้อพิพาทกับบริษัทฯ เกี่ยวกับขอบเขตของความรับผิดชอบและหน้าที่ต่างๆ หรือ
- ประสบปัญหาทางการเงิน

ความขัดแย้งใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างบริษัทฯ กับพันธมิตรร่วมทุนซึ่งอาจนำไปสู่สถานการณ์ที่ไม่มีวิธีการแก้ไข (Deadlock) อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

20. รายได้จากสนามบินของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยบางอย่างที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ รวมถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง และปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายได้จากการดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 3.11 ร้อยละ 2.76 และร้อยละ 2.64 ของรายได้ของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับจำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และปริมาณการจราจรทางอากาศในสนามบินของ บริษัทฯ โดยปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงต่อรายรับจากการประกอบกิจการการบินของบริษัทฯ และส่งผลในทางอ้อมต่อรายรับจากกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบินของบริษัทฯ ทั้งนี้จำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และปริมาณการจราจรทางอากาศส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น สภาวะทางเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และภูมิภาคอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของสนามบินของบริษัทฯ สัมพันธ์กับความน่าดึงดูดใจของสนามบินคู่แข่ง โรคติดต่อ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรของสนามบินอันเป็นผลมาจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติมหรือมาตรการอื่นๆ ที่สายการบินนำมาใช้เพื่อจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น) และการแก้ไขนโยบายทางด้านกฎหมาย ที่บังคับใช้ในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้สภาพอากาศ เช่น หมอกที่ปกคลุมสนามบิน หรือการพิจารณาระดับมลพิษและมลภาวะทางเสียงในระดับที่ผู้โดยสารอาศัยในบริเวณใกล้เคียงสามารถต้านทานได้ อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณหรือความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

(ปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวข้างต้นเป็นการสรุปปัจจัยความเสี่ยง และเป็นเพียงบางส่วนของปัจจัยความเสี่ยงทั้งหมดของบริษัทฯ ผู้ลงทุนควรพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมของปัจจัยความเสี่ยงของบริษัทฯ อย่างรอบคอบ ในส่วนที่ 2 หัวข้อ 1 – ปัจจัยความเสี่ยง ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ)

สรุปข้อมูลหลักทรัพย์ที่เสนอขาย

บริษัทฯ จะเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนและผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศ จำนวน 520,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท (คิดเป็นร้อยละ [●] ของทุนชำระแล้วทั้งหมดภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน)

ทั้งนี้ ผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายในครั้งนี จะเสนอขายหุ้นสามัญเดิมที่ตนถืออยู่ [ต่อประชาชนและผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศ/ผู้ลงทุนสถาบัน] จำนวน 210,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท (คิดเป็นร้อยละ [●] ของทุนชำระแล้วทั้งหมดภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน) โดยจะเป็นการเสนอขายพร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ในครั้งนี แต่การส่งมอบและชำระราคา จะเกิดขึ้นในวันแรกที่หุ้นของ บริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ โดยราคาเสนอขายจะเท่ากับราคาที่เสนอขายต่อประชาชน

ดังนั้น หุ้นสามัญเพิ่มทุน และหุ้นสามัญ จะมีจำนวนทั้งหมดไม่เกิน 730,000,000 หุ้น โดยมีราคาเสนอขายหุ้นละ [●] บาทต่อหุ้น และมีกำหนดการจองซื้อตั้งแต่วันที่ [●] ถึงวันที่ [●]

ภายหลังจากการจัดสรรแล้วเสร็จ บริษัทฯ จะดำเนินการนำหุ้นสามัญทั้งหมดบริษัทฯ เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ต่อไป

(ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 ก่อนตัดสินใจจองซื้อหลักทรัพย์)