

## 1. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านปัจจัยความเสี่ยงตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างล่างนี้ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ

ปัจจัยตามที่ระบุไว้ในเอกสารฉบับนี้เป็นปัจจัยที่บริษัทฯ เห็นว่าอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญบางประการ อันอาจมีผลกระทบในทางลบต่อบริษัทฯ และมูลค่าหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทฯ พิจารณาในขณะนี้แล้วเห็นว่าไม่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจกลายเป็นความเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อไปในอนาคต ความเสี่ยงดังกล่าวอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ รายได้ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่อง หรือ แหล่งเงินทุนของบริษัทฯ ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดหมายว่า” “คาดการณ์ว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” “ประมาณ” เป็นต้น หรือการประมาณการทางการเงิน โครงการในอนาคต การคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการ ธุรกิจ แผนการขยายธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นโยบายของรัฐและอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต อันเป็นความเห็นของบริษัทฯ ในปัจจุบันนั้น มิได้เป็นการรับรองผลประกอบการ หรือเหตุการณ์ในอนาคตและผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้ สำหรับข้อมูลในส่วนนี้ที่อ้างอิงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาลหรือเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยหรือคัดย่อจากสิ่งพิมพ์ของรัฐบาลหรือจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ โดยที่บริษัทฯ มิได้ทำการตรวจสอบหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวแต่ประการใด

### 1.1. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

1.1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน 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 ปีที่ผ่านมาราคาซื้อขายทันที (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 ยังมีความเสี่ยงที่ขาดทุนจากการป้องกันความเสี่ยงต่างๆ อีก

ด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถหรือจะไม่สามารถเข้าทำสัญญาอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินฉบับใหม่โดยมีเงื่อนไขที่สมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์ หรือรับประกันว่าจะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมือง รวมทั้งเหตุการณ์ต่างๆ ทั่วโลก ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมหรือคาดการณ์ได้อย่างถูกต้อง ทั้งนี้ ราคา น้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นมากตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงบริษัทฯ ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel surcharge) จากผู้โดยสาร ซึ่งกรมการบินพลเรือน ไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับการให้บริการเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ อีกทั้งค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ อาจไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีโอกาสเพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ รวมทั้งการขึ้นค่าโดยสารอันเป็นผลมาจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอาจใช้เวลาถึง 60 วันในการขออนุญาตและได้รับอนุญาต นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินโดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ บมจ. ปตท. (“ปตท.”) และ บจ. เซลล์แห่งประเทศไทย (“เซลล์แห่งประเทศไทย”) เป็นหลัก โดยในปี 2555 ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 66.67 และจากเซลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 25.25 ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

**1.1.2 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจในอดีตรวมทั้งในอนาคตของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน อุบัติเหตุ หรือเหตุการณ์ที่เกี่ยวกับเครื่องบินใดๆ ของบริษัทฯ**

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 และยังมีกรรายงานจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอีกเป็นจำนวนระหว่าง 21-43 ราย ทั้งนี้ เครื่องบินลำดังกล่าวได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมแซมได้ นอกจากนี้ โดยปกติแล้วบริษัทฯ จะจอดเครื่องบินข้ามคืนในสนามบินต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ สูญหายหรือถูกทำลาย เช่นในปี 2546 เมื่อสถานทูตไทยในกัมพูชาถูกเพลิงไหม้ในช่วงเหตุการณ์ความไม่สงบ บริษัทฯ จึงต้องดำเนินการให้นำเครื่องบินที่จอดไว้กลับออกจากกัมพูชาในทันที

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่า เหตุการณ์ดังกล่าว ซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า การคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก

นอกจากนี้ เหตุการณ์ในปี 2552 ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์72-500 ซึ่งถูกลมกรรโชกไถลลื่นออกจากทางวิ่งในขณะที่เครื่องบินกำลังลงจอดและได้พุ่งชนกับหอบังคับการดังกล่าว รวมถึงอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินของบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็น ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯหรือไม่ก็ตาม อาจทำให้สายการบินของบริษัทฯ มีภาพลักษณ์ในด้านความปลอดภัยน้อยกว่าสายการบินอื่นๆ ถึงแม้จะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็ตาม ซึ่งผลกระทบในทางลบใดๆ ต่อภาพลักษณ์ที่สาธารณชนมีต่อบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

**1.1.3 สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (Credit Market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไป และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน**

เหตุการณ์ทางด้านเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศไทยและธุรกิจของบริษัทฯ โดยรวม ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2550 ระบบธนาคารและตลาดเงิน (Credit Market) ทั่วโลกได้ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ (dislocation) ทั้งในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป และปัญหาสภาพคล่องอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลกระทบจากการขาดสภาพคล่องในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และตลาดสินเชื่อจำนองที่อยู่อาศัย (sub-prime residential mortgage market) โดยในช่วงปี 2554 และ 2555 สหรัฐอเมริกาและหลายประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปถูกปรับลดระดับความน่าเชื่อถือ หรือถูกเปลี่ยนแนวโน้มอันดับความน่าเชื่อถือ (credit ratings outlook) เป็นลบ นอกจากนี้ ยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับภาระหนี้สินของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปบางประเทศ รวมไปถึงความสามารถของประเทศดังกล่าวในการปฏิบัติตามภาระทางการเงินในอนาคต ทั้งนี้ วิกฤตทางเศรษฐกิจโลกดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแหล่งเงินทุน การลดลงของการลงทุนจากต่างประเทศ ความล้มเหลวของสถาบันทางการเงินทั่วโลก การลดลงของมูลค่าของตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลก และอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย รวมไปถึงการลดลงของความต้องการในสินค้าบางชนิดลดลง นอกจากนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบและความขัดแย้งต่างๆ อาทิ เหตุการณ์ความไม่สงบและความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง และภัยธรรมชาติต่างๆ ดังเช่นแผ่นดินไหวและสึนามิในญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม 2554 รวมทั้งพายุเฮอริเคนที่เคลื่อนตัวเข้ามาทางชายฝั่งตะวันออกของสหรัฐอเมริกาในเดือนตุลาคม 2555 ยังมีส่วนทำให้สภาพเศรษฐกิจทั่วโลกถดถอยลงไป ทั้งนี้ สถานะตกต่ำของตลาดเงินยังส่งผลให้เกิดการปรับลดอัตราการจ้างงาน การลดลงของความมั่งคั่งในระดับครัวเรือน ความต้องการของผู้บริโภคและการให้สินเชื่อ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ในท้ายที่สุด

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก ในช่วงปี 2550 ถึง 2552 โดยในปี 2552 บริษัทฯ ชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) จำนวน 8 ฉบับล่าช้า และบริษัทฯ ได้ส่งเครื่องบินคืนจำนวน 1 ลำให้แก่ผู้ให้เช่า พร้อมทั้งชำระค่าชดเชยการส่งคืนเครื่องบินที่เช่าก่อนครบกำหนดตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่ในปีเดียวกัน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) ในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ” ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่เกิดขึ้นทั่วโลกหรือแนวโน้มของพัฒนาการทางเศรษฐกิจในทางลบในอนาคตอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องอื่นๆ ต่อธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอาจมีผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานและการเติบโตของธุรกิจของบริษัทฯ ในอนาคต รวมไปถึงทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลง และอาจทำให้บริษัทฯ ต้องพิจารณาปรับเปลี่ยนแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ต่อไป โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ”

นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจประสบความยากลำบากในการจัดหาเงินกู้ยืมในตลาดเงิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ จัดหาแหล่งเงินทุนได้ยากขึ้นหรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นในการจัดหาแหล่งเงินทุนในอนาคต

#### 1.1.4 การเปลี่ยนแปลงความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) กับสายการบินจำนวน 9 สายการบิน โดยปกติแล้ว บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) เป็นบวก โดยเฉพาะเมื่อ บริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางบินไปทั่วโลกด้วยการเชื่อมโยงกับเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) ด้วย ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีรายรับส่วนเพิ่มทั้งจากเส้นทางบินของบริษัทฯ เอง และจากการส่งต่อผู้โดยสารจากเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) เข้าสู่เครือข่ายการบินของบริษัทฯ บริษัทฯ คาดการณ์ว่าบริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) มากขึ้น เนื่องจากบริษัทฯ จะขยายเครือข่ายการบินของบริษัทฯ ไปทั่วโลกต่อไปโดยการเข้าทำความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) เพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) ด้วย นอกจากนี้ ความตกลงที่ยาวินร่วม (Code Sharing) บางฉบับอาจถูกบอกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกบอกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาลิ้นสุดลงโดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาลิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.1.5 งบการเงินรวมในอดีตที่ผ่านมาของบริษัทฯ อาจไม่สามารถเป็นตัวชี้วัดถึงผลการประกอบกิจการของบริษัทฯ ในอนาคต และข้อมูลทางการเงินซึ่งได้มาจากการประเมินบริษัทฯ ตามฐานข้อมูลซึ่งอิงโครงสร้างของบริษัทฯ ในขณะที่นั้นมีข้อจำกัด ดังนั้นผู้ลงทุนจึงไม่ควรเชื่อถือถึงงบการเงินรวม

ในปี 2555 บริษัทฯ ได้มีการปรับโครงสร้างธุรกิจ (Corporate Reorganization) ในการเตรียมบริษัทฯ เพื่อจดทะเบียนเข้าสู่ตลาดหลักทรัพย์ฯ ซึ่งในการปรับโครงสร้างธุรกิจในเดือนธันวาคม 2555 บริษัทฯ ได้จำหน่าย บริษัทย่อย 6 บริษัทออกไป ทั้งนี้ งบการเงินรวมในอดีตที่ผ่านมาของบริษัทฯ ได้จัดทำบนพื้นฐานข้อมูลของการปรับโครงสร้างธุรกิจดังกล่าว ดังนั้น งบการเงินรวมดังกล่าวของบริษัทฯ จึงไม่สามารถใช้เป็นตัวชี้วัดถึงผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคต

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าผู้ลงทุนไม่ควรนำงบการเงินรวมที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้มาใช้อ้างอิงจนเกินสมควร เนื่องจากงบการเงินรวมดังกล่าวไม่สามารถใช้เป็นตัวชี้วัดถึงผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคตได้

#### 1.1.6 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาตั๋วโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของการบริการ ภาพลักษณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (frequent flyer program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้ สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่า อาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่าบริษัทฯ โดยปกติแล้วสายการบินดั้งเดิมที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบจะมีข้อได้เปรียบ เนื่องจากจะ

มีขนาดกิจการใหญ่กว่าและผู้ประกอบการมักจะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันส่งผลให้มีแหล่งเงินทุนและทรัพยากรอื่นๆ มากกว่า บริษัทฯ ด้วยเหตุนี้ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำนั้นรวมถึง ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำต่างๆ ในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีน และอินเดีย และผู้ประกอบการกิจการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางบินหลักภายในประเทศของบริษัทฯ โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยสมายล์ นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ อาจแสดงความประสงค์จะจัดให้มีเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ในด้านการแข่งขันในเส้นทางบินหลักระหว่างประเทศของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินที่สำคัญ เช่น การบินไทย และสายการบินไทยแอร์เอเชีย โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ” ซึ่งระดับของการแข่งขันจะแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางบิน โดยขึ้นอยู่กับจำนวนของสายการบินคู่แข่ง และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การร่วมมือกันระหว่างสายการบินคู่แข่งของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสายการบินไทยแอร์เอเชีย และการบินไทย อาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการแข่งขันกับผู้ประกอบการบินแบบเช่าเหมาลำที่มีต้นทุนคงที่ต่ำซึ่งสามารถเสนอค่าโดยสารในอัตราที่สามารถแข่งขันได้ดีกว่าในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวได้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถแข่งขันได้อย่างทัดเทียมกับสายการบินอื่นๆ รวมทั้งสายการบินรายใหม่ที่อาจเข้าสู่ตลาดธุรกิจสายการบินในอนาคต

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

ในหลายปีที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเปิดดำเนินการในหลายเส้นทางบิน สายการบินเหล่านี้อาจเพิ่มระดับของการแข่งขันในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ทั้งนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจำนวนมากได้เข้ามาในภูมิภาคเอเชีย และออสเตรเลีย ซึ่งรวมถึงสายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ หากสนามบินมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเหลืออยู่ และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ (Slot) ว่างอยู่ สายการบินต้นทุนต่ำดังกล่าว ก็จะสามารถเข้าสู่ตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ได้อย่างรวดเร็วและสามารถแข่งขันด้วยการเสนอขายบัตรโดยสารที่มีราคาต่ำมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ การขยายเครือข่ายเส้นทางบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอยู่ใน

ปัจจุบันหรือการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่อาจทำให้ภาวะการแข่งขันในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ ในปัจจุบันสายการบินคู่แข่ง และสายการบินรายใหม่ในตลาดธุรกิจสายการบินอาจเข้าร่วมกลุ่มกันเป็นพันธมิตร เพื่อดำเนินธุรกิจร่วมกันหรือแบ่งปันการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกหรือโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ร่วมกันโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนหรือเพิ่มความเข้มแข็งในตลาดมากขึ้น

เมื่อไม่นานมานี้ ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินในท้องถิ่นและภูมิภาคขึ้น ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี ของอาเซียน (ASEAN “Open Skies”) โปรตุเกสหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย” อีกทั้งมีรายงานข่าวว่ากระทรวงคมนาคมมีดำริที่จะแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มข้อจำกัดอัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติในธุรกิจสายการบินในประเทศไทยจากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 70 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่านโยบายดังกล่าวในอนาคตจะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตอาจเพิ่มระดับการแข่งขันให้สูงขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีรายงานข่าวว่าสายการบินหลายสายการบินอาจแสดงความสนใจที่จะใช้สนามบินดอนเมืองเป็นศูนย์กลางปฏิบัติการทางการบิน ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้โดยสารจะไม่เปลี่ยนมาใช้บริการสนามบินดอนเมืองมากขึ้น และการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลง และ/ หรือเพิ่มการแข่งขันในการดึงดูดผู้โดยสารที่สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งแบบดั้งเดิมที่ใช้โดยประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย เนื่องจากการคมนาคมขนส่งเหล่านี้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าและมีความสะดวกมากกว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ซึ่งการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นนี้อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

**1.1.7 การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อผลประกอบการในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย**

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของสนามบินของบริษัทฯ คือจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับบริการเส้นทางการบินอื่นๆ ที่เข้ามาแข่งขันในการดึงดูดจำนวนผู้โดยสาร และระดับของกิจกรรมต่างๆ ทางด้านธุรกิจและเศรษฐกิจในประเทศไทย และประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาที่ถูกลง และความสะดวกสบายในการเข้าถึงของจุดหมายปลายทางที่อื่นที่อยู่นอกประเทศไทย เช่น อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ ทั้งนี้ ความน่าดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่มีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ มีกรรายงานข่าวในอดีตว่าอาจมีการสร้างสนามบินสมุยแห่งที่สองเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเพิ่ม

มากขึ้น โดยหากมีการสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่เกาะสมุย จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินสมุยของบริษัทฯ อาจลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ในอนาคตจะมีจำนวนเทียบเท่ากับหรือเพิ่มขึ้นมากกว่าระดับในปัจจุบัน

**1.1.8 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯ ต้องพึ่งพาตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐและพนมเปญ และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ**

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทในอัตราร้อยละ 89.81 ร้อยละ 84.60 และร้อยละ 85.41 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วยบริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวพันโดยตรงกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการให้บริการการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ แนวทางการสร้างความเติบโตของบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยังและออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุยมาโดยตลอด และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลงหรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

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 การแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่น ภาพลักษณ์ในทางลบที่ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของต้นทุนและค่าธรรมเนียมในการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ หรือรับประกันว่าจะใช้มาตรการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวร้อยละ 18.79 คิดเป็นจำนวนนักท่องเที่ยว 0.7 ล้านคนจากทั้งหมดจำนวน 3.6 ล้านคนในปี 2555 นั้นมาจากทวีป

ยุโรป ดังนั้น ปัจจัยภายนอกในทางลบต่างๆซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างต่อเนื่องต่อธุรกิจ 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 ยังมีรายได้เพิ่มเติมซึ่งมาจากการดำเนินงานสนามบินสมุยและจากการถือหุ้นหน่วยลงทุนในจำนวนร้อยละ 25 ในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญอาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาที่ถูก และการเข้าถึงที่ง่ายของจุดหมายปลายทางอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญมีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของเกาะสมุยและประเทศไทยด้วย บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญ จะยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวและชาวสาร์ ในทางลบใดๆ เกี่ยวกับเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญหรือประเทศไทย อาจส่งผลให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ เพื่อเดินทางไปยังเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญมีจำนวนลดลง ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุยอย่างต่อเนื่องยังมีความสำคัญต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทฯ และผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุยช่วยสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงโรงแรมและรีสอร์ทในพื้นที่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญจะมีระดับเท่าเดิมหรือมากขึ้นในอนาคต ดังนั้น การที่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางบิน สมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เสียมราฐ และพนมเปญของบริษัทฯ ลดลง อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย”

#### 1.1.9 บริษัทฯ จำเป็นต้องดำเนินกิจการสนามบินภายใต้ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบิน

ในการประกอบกิจการสนามบินทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตต่างๆ ที่ออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยบริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินแต่ละแห่ง ทั้งนี้ ในกรณีของสนามบินสมุยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะฉบับสุดท้ายซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม 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 (“ใบอนุญาต



จัดตั้งสนามบินสุโขทัย”) โดยมีกำหนดสิ้นสุดอายุลงในวันที่ 31 มกราคม 2551 ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยแล้วเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 และในกรณีของสนามบินตราด กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2549 โดยมีผลบังคับใช้จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด”) (ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย และใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย รวมเรียกว่า “ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน”)

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

บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกำหนดให้บริษัทฯ สามารถดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งต่อไปได้ จนกว่าจะได้รับการแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ ต่อไปได้อย่างปลอดภัย และการที่กรมการบินพลเรือนแจ้งไม่อนุญาตให้ดำเนินกิจการสนามบินต่อไปอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน และกลับจากเกาะสมุย จังหวัดสุโขทัย และ/หรือ จังหวัดตราด โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “ธุรกิจสายการบินและสนามบินของ บริษัทฯ ต้องพึ่งพาดลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทยและตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทย และนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย ภูเก็ต เชียงใหม่ เชียงราย และพนมเปญและการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ” การที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้บริษัทฯ ต้องเลิกประกอบกิจการสนามบินที่เกี่ยวข้องหรือการดำเนินธุรกิจสนามบิน ซึ่งทำให้ผลกระทบต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.1.10 บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญากับ ทอท. เพื่อให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นและการให้บริการครัวการบิน โปรดดู “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน” และ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ-สัญญาสัมปทาน” โดยBFS Cargo ซึ่งเป็นบริษัทร่วมของบริษัทฯ เป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า ภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้า มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 และ BFS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินการให้บริการภาคพื้นภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 นอกจากนี้ BAC ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ ดำเนินการให้บริการครัวการบินตามสัญญาโครงการครัวการบินมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 28 กันยายน 2569 ทั้งนี้ สัญญาแต่ละฉบับได้กำหนดเหตุแห่งการเลิกสัญญาไว้ เช่น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่มีการแก้ไข กรณีล้มละลาย เหตุผลทางด้านความมั่นคงของรัฐ และคำสั่งของรัฐบาล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญา

ใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้ว หากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ ไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมของบริษัทฯ จะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

**1.1.11 การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายในระดับระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค หรือระดับภายในประเทศ อาจส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น และอาจทำให้การให้บริการเกิดความล่าช้าหรือต้องหยุดชะงัก**

ในการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั้งในระดับระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับภายในประเทศอย่างเคร่งครัด ซึ่งครอบคลุมถึงการดำเนินงานในหลายด้านของบริษัทฯ อาทิเช่น สิทธิในการบิน การกำหนดราคาบัตรโดยสาร มาตรฐานการดำเนินงาน (ซึ่งส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ความมั่นคง และมลภาวะทางเสียงของเครื่องบินและการเผาผลาญเชื้อเพลิงถือเป็นส่วนที่สำคัญที่สุด) การเข้าใช้สนามบินและการจัดสรรเวลาเข้าออกของ (Slot) โปรดดู “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน” สำหรับรายละเอียดของกฎระเบียบที่บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตาม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของประเทศอื่นๆ รวมถึงสนธิสัญญาระหว่างประเทศทั้งแบบพหุภาคีและทวิภาคี ในการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเหล่านี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องรับภาระต้นทุนในจำนวนที่สูง และบริษัทฯ คาดว่าบริษัทจะยังมีภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวต่อไป บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่ากฎหมาย กฎระเบียบ และสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันจะยังคงบังคับใช้ต่อไปในอนาคต หรือรับประกันว่ากฎหมาย กฎระเบียบ และแนวทางต่างๆ จะจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการดำเนินการเส้นทางบินใหม่ หรือในการลงทุนในอนาคตหรือไม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องรับภาระต้นทุนและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บโดยรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลประเทศอื่นๆ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมในการลงจอดและการเดินอากาศ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว เพิ่มขึ้นในอนาคต

**1.1.12 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น**

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามากำกับดูแลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุอันตราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยในปีที่ผ่านมาประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่คาดการณ์ได้ว่าอาจพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบ หากเครื่องบินเหล่านั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนด ข้อกำหนดต่างๆ เหล่านี้ทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนมาก และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งานของเครื่องบินเหล่านั้น การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

นอกจากนี้ สายการบินยังต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่มุ่งเน้นการควบคุมภาวะโลกร้อนมากขึ้น ตัวอย่างเช่น ในเดือนมกราคม 2555 สหภาพยุโรปได้ขยายแผนการซื้อขายสิทธิการปล่อยก๊าซคาร์บอน ให้รวมไปถึงวันที่ปล่อยจากการเดินทางทางอากาศด้วย ถ้าหากรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลประเทศอื่นๆ บังคับใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวและมาตรการอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

#### 1.1.13 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 เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานานจะมีอุปกรณ์ภายในสำหรับอำนวยความสะดวกในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งานนานตามไปด้วย และต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งทัศนคติของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจจะลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

1.1.14 ผู้ให้เช่าและผู้ยืมของผู้ให้เช่าเครื่องบินอาจมีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ผู้ให้เช่าได้ซื้อภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (finance lease) และอาจเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวในกรณีที่ผู้ให้เช่าไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าทางการเงิน และเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้

ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 6 ลำซึ่งบริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานเป็นเครื่องบินที่ผู้ให้เช่าได้เช่าภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน และได้นำมาให้บริการเช่าช่วงต่อตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข ทั้งนี้ ในกรณีที่ผู้ให้เช่ากู้ยืมและเช่าเครื่องบินนั้น ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่ามีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการควบคุมการกระทำของผู้ให้เช่าเครื่องบิน และหากผู้ให้เช่าดังกล่าวกระทำการใดๆ อันเป็นการผิดสัญญาเช่าทางการเงิน หรือเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่าอาจมีสิทธิเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้ นอกจากนี้ สัญญาเช่าทางการเงิน เหล่านี้ยังมีข้อสัญญาที่กำหนดให้การผิดสัญญาฉบับหนึ่งมีผลเป็นการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default clause) ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่าไม่สามารถดำเนินการธุรกิจต่อไปได้และได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

1.1.15 บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน ในอนาคต อาจส่งผลกระทบต่อความน่าเชื่อถือต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าดำเนินงานกับผู้ให้เช่าหลายราย ซึ่งในสัญญาดังกล่าวได้กำหนดเหตุแห่งการเลิกสัญญาเป็นการทั่วไป และได้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงกระทําการอื่นๆ ในระหว่างที่สัญญายังมีผลใช้บังคับอยู่ การที่บริษัทฯ ไม่สามารถกระทําการใดๆ ตามข้อตกลงกระทําการดังกล่าวได้ อาจทำให้เกิดการผิดสัญญาที่เกี่ยวข้อง และอาจเป็นเหตุให้เครื่องบินดังกล่าวถูกยึดคืนได้ในที่สุด สืบเนื่องจากเศรษฐกิจชะลอตัวในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2550-2552 บริษัทฯ ได้ชำระค่าเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 8 ฉบับต่ำกว่ากำหนด โดยบริษัทฯ ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้า และหลังจากนั้นได้เข้าร่วมเจรจากับผู้ให้เช่าเพื่อทำการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 8 ฉบับดังกล่าวทั้งหมด สำหรับเครื่องบินอีก 3 ลำ บริษัทฯ ได้เจรจาให้นำเงินจากบัญชีสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินมาชำระค่าเช่าที่ค้างชำระอยู่ และตกลงที่จะออก standby letter of credit เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับบัญชีสำรองเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบิน นอกจากนี้ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้าสำหรับเครื่องบินทั้ง 8 ลำดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังได้เจรจาเพื่อคืนเครื่องบินอีกจำนวน 1 ลำ โดยต้องชำระค่าชดเชยในการคืนเครื่องบินก่อนกำหนดตามที่ได้เจรจาไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่และถูกริบเงินมัดจำภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานดังกล่าว โปรดดูปัจจัยความเสี่ยงหัวข้อ “สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไป และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน” ทั้งนี้ สัญญาเช่าเหล่านี้ ยังมีข้อสัญญาที่กำหนดให้การผิดสัญญาฉบับหนึ่งมีผลเป็นการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross default clause) ดังนั้นการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาหนึ่ง อาจถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดสัญญาเช่าอื่นๆ ดังนั้น การไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงกระทําการของสัญญาเช่าดำเนินงาน อาจทำให้เครื่องบินของบริษัทฯ ถูกยึดคืนและอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ สถานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

#### 1.1.16 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 ยังมีหนี้ที่ชำระภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมากภายใต้การเช่าดำเนินงาน (operating lease) สำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ พื้นที่อาคารในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และพื้นที่สำนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 บริษัทฯ มีจำนวนเงินค่าเช่าขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนทั้งสิ้น 118 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

การที่บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมาก อาจทำให้

- เกิดผลกระทบต่อความสามารถของบริษัทฯ ในการที่จะได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพิ่มเติมเพื่อที่จะนำมาใช้ในแผนการขยายเงินทุนของบริษัทฯ และสำหรับนำมาใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนของบริษัทฯ รวมทั้งเพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ โดยมีข้อกำหนดที่บริษัทฯ เห็นว่าเป็นที่ยอมรับได้ หรือบริษัทฯ อาจไม่ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินเพิ่มเติมใดๆ เลย
- ต้องนำกระแสเงินสดจำนวนมากจากการดำเนินงานของบริษัทฯ และแผนการขยายเงินทุนของบริษัทฯ ไปชำระภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่

- บริษัทฯ ต้องประสบกับภาวะดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจากเดิม เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ต้องชำระสำหรับภาระหนี้บางส่วนของบริษัทฯ เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว
- บริษัทฯ ต้องตกอยู่ในสถานะเสียเปรียบในการแข่งขันเมื่อเทียบกับบริษัทคู่แข่งที่มีการกู้ยืมน้อยกว่า และบริษัทคู่แข่งที่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ดีกว่า และ
- ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงกระทําการที่ระบุไว้ในสัญญาทางการเงินและข้อตกลงอื่นๆอย่างเคร่งครัด รวมไปถึงข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล หรือการก่อก่อหนี้สินเพิ่มขึ้น

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 ไม่สามารถชำระหนี้ตามกำหนดระยะเวลาดังกล่าวได้ อาจส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

#### 1.1.17 อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 ร้อยละ 83.81 ของหนี้สินค้างชำระของบริษัทฯ (ไม่รวมค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (operating lease) ประกอบด้วยหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยคงที่ ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 13.64 เป็นหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว โดย ด้วยเหตุดังกล่าว หากฐานซึ่งใช้ในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัวสำหรับหนี้สินของบริษัทฯ ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะทำให้อัตราดอกเบี้ยที่จะมีผลต่อภาระหนี้สินของบริษัทฯ ที่คำนวณจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวดังกล่าว ณ วันที่ 31 มีนาคม 2556 อยู่ในช่วงระหว่างร้อยละ 6.1875 และ ร้อยละ 7.8375 การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมของบริษัทฯ ในส่วนของหนี้สินเดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวและการกู้ยืมรายใหม่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.1.18 บริษัทฯ อาจก่อหนี้ที่มีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นการลงทุน หรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงานเครื่องบิน (operating lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเพื่อเป็นเงินทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงาน การลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เงินทุนหมุนเวียนที่จำเป็น และการขยายธุรกิจ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถระดมทุนดังกล่าวได้ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ หรือรับประกันว่าบริษัทฯ จะสามารถระดมทุนดังกล่าวได้ โดยเฉพาะในภาวะที่ตลาดเงินและตลาดทุนไม่เอื้ออำนวย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาเช่าในอนาคของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอเพื่อชำระหนี้ ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

### 1.1.19 บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางบินใหม่ที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่ บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ขึ้นอยู่กับการได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินที่เหมาะสมในสนามบินที่ตั้งอยู่ในตลาดเป้าหมายในลักษณะที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินในสนามบินใดๆ ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางบินใหม่ได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนก่อนที่จะเปิดเส้นทางบินในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง และการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวในเวลาอันสมควร หรือรับประกันว่าจะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง หรือการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวได้ นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนเส้นทางบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายที่ขยายออกไปโดยความตกลงเที่ยวบินร่วม ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ในการหาคู่สัญญาที่เหมาะสม การเจรจา การสอบทานการปฏิบัติการ และการจัดเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วม เพิ่มเติม ดังนั้น บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ที่จะได้รับการจัดสรรเวลาขึ้นและลงจอดเพิ่มเติมในสนามบินของเส้นทางบินดังกล่าว ซึ่งรวมถึงสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย ทั้งนี้ การไม่ได้รับสิทธิการบิน การไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ การไม่ได้รับอนุญาตต่างๆ หรือการไม่สามารถเข้าทำความตกลงเที่ยวบินร่วมเพิ่มเติม หรือการไม่สามารถขอเพิ่มช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

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

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาวะทางเศรษฐกิจโดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสภาวะตลาดทุนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทยและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงานและบริหารจัดการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การได้รับใบอนุญาต สิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางบิน
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯ อย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการได้รับเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้นบริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

**1.1.20 บริษัทฯ ต้องพึ่งพาคงคณภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เป็นส่วนสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินสุวรรณภูมิให้แก่ลูกค้า และรวมถึงเป็นช่องทางจำหน่ายบัตรโดยสารให้แก่บริษัทฯ**

ความพร้อมและต้นทุนสำหรับพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร เวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินใดๆ และที่จอดเครื่องบิน มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจและแผนการขยายธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการให้บริการภาคพื้นดินและการซ่อมบำรุง ซึ่งรวมถึงโรงซ่อมอากาศยาน และอุปกรณ์สนับสนุนต่างๆ เพื่อเครื่องบิน

ที่จัดหามาเพิ่มเติมตามแผนการขยายธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็นเหล่านี้อาจไม่พร้อมใช้งานในเวลาหรือต้นทุนที่เหมาะสม ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถเช่า ได้มา หรือเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินโดยมีเงื่อนไขและข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลได้ภายในเวลาที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการเติบโต และการดำรงการประกอบธุรกิจในปัจจุบันของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ ตัวแทนจำหน่ายยังเป็นช่องทางสำคัญในการจำหน่ายบัตรโดยสาร โดยในช่วงปีที่ผ่านมา สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ของปี 2553 ปี2554 และปี2555 ยอดการขายบัตรโดยสารทั้งหมดของบริษัทฯ ประมาณร้อยละ 60.17 ร้อยละ 59.91 และร้อยละ 60.77 มาจากการขายผ่านตัวแทนจำหน่าย ซึ่งรวมถึง ผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารแบบทั่วไป และผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับบุคคลเหล่านี้ และไม่สามารถรับประกันได้ว่า จะหาบุคคลอื่นมาแทนที่บุคคลเหล่านี้ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากตัวแทนจำหน่าย ให้ความสำคัญกับสายการบินอื่นมากกว่า และความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ และตัวแทนจำหน่ายซึ่งบริษัทฯ ได้อาศัยเป็นช่องทางการขายดังกล่าว อาจได้รับผลกระทบจากข้อตกลงทางธุรกิจหรือทางเศรษฐกิจที่เสนอให้โดยสายการบินอื่น การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงกับผู้จัดจำหน่ายบัตรโดยสารอื่น และวิธีการใหม่ๆ ในการจำหน่ายบัตรโดยสาร นอกจากนี้ ตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้ต้องติดต่อกฎสัมพันธ์โดยตรงกับผู้โดยสารและบุคคลที่อาจกลายเป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ ในอนาคต ดังนั้น หากการให้บริการของตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้ไม่เหมาะสม พฤติกรรมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง และส่งผลกระทบในทางลบต่อบริษัทฯ

แม้ว่าบริษัทฯ จะมีความพยายามในการดูแลสอดส่องผลการดำเนินงานของบุคคลภายนอกดังกล่าวในการให้บริการแก่บริษัทฯ และแม้ว่าในสัญญาให้บริการที่บริษัทฯ เข้าทำเพื่อให้ได้รับบริการดังกล่าวจะกำหนดระดับคุณภาพของการให้บริการ แต่ความมีประสิทธิภาพ ความรวดเร็ว และคุณภาพของการดำเนินงานของบุคคลภายนอกที่เป็นผู้ให้บริการนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่เหนือการควบคุมของบริษัทฯ การที่ผู้ให้บริการดังกล่าวไม่สามารถให้บริการได้อย่างเป็นที่พึงพอใจหรือกรณีที่เกิดการขัดแย้งในการให้บริการซึ่งอยู่นอกเหนือความคาดหมาย อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อทักษะของลูกค้าเกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการ และความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ รวมทั้งธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

**1.1.21 บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ**

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นั้งออนไลน์ของ บริษัทฯ ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยของระบบจะไม่เกิดขึ้นในอนาคต การหยุดชะงักที่เกิดขึ้นในระบบเหล่านี้ อาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียข้อมูลสำคัญเป็นการเพิ่มค่าใช้จ่าย และส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและยอดขายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ซึ่งอาจนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดู “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-เทคโนโลยีสารสนเทศ”

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอินเทอร์เน็ตในการจองบัตรโดยสารบางส่วน โดยการสำรองเที่ยวบินของบริษัทฯ ในปี 2555 ประมาณร้อยละ 26.61 เป็นการสำรองโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งหากการรักษาความปลอดภัย



ในการใช้อินเทอร์เน็ตที่ไม่เข้มงวด อาจทำให้ลูกค้าหลีกเลี่ยงที่จะใช้อินเทอร์เน็ต หรือใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ นอกจากนี้ บริษัทฯอาจต้องแบกรับต้นทุนที่สูงเพื่อให้มีระบบการป้องกันการละเมิดความปลอดภัย โดยเฉพาะในกรณีความเสี่ยงจากการก่อการร้าย และ/หรือการลักลอบนำข้อมูลไปใช้โดยบุคคลภายนอก ส่งผลให้รัฐบาลกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยทางอินเทอร์เน็ตให้เข้มงวดมากขึ้น และทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารจากระยะไกลที่มากกว่าเดิม นอกจากนี้ การบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการติดขัด ความล่าช้า หรือการหยุดชะงักในการให้บริการแก่ลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าอาจเลิกใช้บริการจองซื้อบัตรโดยสารผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตของบริษัทฯ หรือฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ โดยข้อมูลส่วนบุคคลที่ถูกเก็บรักษาไว้ทั้งทางออฟไลน์และออนไลน์เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญมาก และถ้าหากบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้โดยปราศจากความยินยอมล่วงหน้าของลูกค้า หรือถ้าบุคคลภายนอกใช้ข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ ชื่อเสียงของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ และอาจถูกลูกค้าฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ ซึ่งเหตุการณ์ต่างๆเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

**1.1.22 ปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ดังกล่าวได้ หรือการตัดสินใจใช้เครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ 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 และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 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 หรือ 127M ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของบริษัทฯ อาจถูกบังคับไม่ให้ขึ้นบินจนกว่าจะได้แก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นจนเสร็จสิ้น (ในกรณีที่ข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นสามารถแก้ไขได้) นอกจากนี้ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินในประเทศไทยออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบินซึ่งอาจต้องใช้ต้นทุนที่สูงมากในการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารหลีกเลี่ยงที่จะโดยสารเครื่องบินของบริษัทฯ อันเป็นผลจากภาพลักษณ์ในทางลบที่มีต่อเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 เนื่องจากความวิตกกังวลด้านความปลอดภัยหรือปัญหาอื่น ๆ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ 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 จะได้รับจาก

ฝูงบินและเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันในเหตุการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเครื่องบินที่  
หามาทดแทนจะมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการเหมือนกับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 และ เอทีอาร์ 72-500  
หรือบริษัทฯ จะสามารถเช่าหรือซื้อเครื่องยนต์ที่นำเชื้อถือและมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับเครื่องยนต์ประเภท International  
Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องแบกรับต้นทุนในการ  
เปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงต้นทุนที่สูงขึ้นจากฝีกอบรมหรือว่าจ้างนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกร  
ในการจัดการและซ่อมบำรุงเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทที่แตกต่างจากเดิม และบริษัทฯ อาจต้องใช้เครื่องจำลองเที่ยวบิน  
ในการฝึกบิน (flight simulator) สำหรับเครื่องบินแบบใหม่ซึ่งบริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการให้มีการใช้เครื่องจำลอง  
ดังกล่าวได้ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงเดิมเกี่ยวกับปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นจริงหรือที่ปัญหาที่  
อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับเครื่องบินและเครื่องยนต์แบบใหม่ดังกล่าว นอกจากนี้ การดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบ  
หากผู้ผลิตเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ319 แอร์บัส เอ320 หรือ เอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องยนต์  
ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M กล่าวคือ Airbus ATR  
International Aero Engine หรือ Pratt & Whitney ไม่สามารถจัดการผลิต หรือมีอะไหล่ให้บริการได้อย่างเพียงพอ หรือไม่  
สามารถให้บริการสนับสนุนได้ทันทั่วถึง

**1.1.23 บริษัทฯ ต้องพึ่งพามูลค่าโดยเฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารหลักของบริษัทฯ ซึ่งอุปสรรคใดๆ ใน  
การดึงดูดและรักษามูลค่าดังกล่าว หรือการไม่สามารถดำรงวัฒนธรรมองค์กรไว้ได้ อาจส่งผลกระทบต่อ  
นัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ**

ความสำเร็จในทางธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการทำงานอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักใน  
คณะผู้บริหาร ของบริษัทฯ หากมีการสูญเสียเจ้าหน้าที่บริหารและบุคลากรหลักในคณะผู้บริหารคนใดคนหนึ่ง โดยไม่สามารถ  
สรรหาผู้ดำรงตำแหน่งที่เหมาะสมและมีคุณสมบัติเทียบเท่ามาทดแทนกันได้ อาจส่งผลกระทบต่อ  
ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

โครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ ต้องอาศัยนักบิน วิศวกร และบุคลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง มีความทุ่มเท และมี  
ประสิทธิภาพ ซึ่งแผนการสร้างการเติบโตของบริษัทฯ ต้องอาศัยการว่าจ้าง การฝีกอบรม และการว่าจ้างพนักงานใหม่จำนวน  
เพิ่มขึ้นในอนาคต โดยมีแผนการจัดหานักบินเพิ่มอีก 132 คนภายในปี 2560 ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินเคยประสบภาวะขาด  
แคลนบุคลากรผู้มีความชำนาญเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะนักบินและวิศวกร บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการ  
แบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เพื่อจ้างบุคลากรที่มีความชำนาญสูงเหล่านี้ ทั้งนี้ สายการบินที่ให้บริการ  
แบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ดังกล่าวอาจเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์ที่เหนือกว่าข้อเสนอของ  
บริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องเพิ่มค่าตอบแทนและผลประโยชน์เพื่อดึงดูดและรักษามูลค่าที่มีความสามารถ มิฉะนั้น  
อาจต้องเผชิญความเสี่ยงจากการลาออกของพนักงาน หากบริษัทฯ ไม่สามารถว่าจ้าง ฝีกอบรม และรักษาพนักงานที่มี  
ความสามารถด้วยต้นทุนที่สมเหตุสมผล บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อสร้างการเติบโตได้ ซึ่งจะส่งผล  
กระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ ว่าจ้างบุคลากรเพิ่มขึ้นอาจทำให้บริษัทฯ เผชิญปัญหาในการรักษาวัฒนธรรมองค์กร ทั้งนี้  
บริษัทฯ เชื่อว่าหนึ่งในจุดแข็งทางการแข่งขันของ บริษัทฯ คือวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการ ซึ่งปลูกฝังพนักงาน  
ของบริษัทฯ ให้มีความเป็นมิตร เกื้อกูล เน้นการทำงานเป็นทีมและเอาใจใส่ลูกค้าเพื่อเพิ่มผลิตผล โดยควบคุมต้นทุนของ  
บริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่มีประสิทธิภาพ ถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถสรรหา ว่าจ้าง หรือรักษานักบินที่มีคุณลักษณะตาม  
หลักเกณฑ์เหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อวัฒนธรรมองค์กรและชื่อเสียงของบริษัทฯ

### 1.1.24 บริษัทฯ อาจเผชิญกับการจัดตั้งสภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน การล່วงงาน หรือต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น

ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีสภาพแรงงาน หากพนักงานของบริษัทฯ จัดตั้งสภาพแรงงานขึ้น สภาพแรงงานดังกล่าวอาจยื่นข้อเรียกร้องที่ส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ทั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ แต่ละกลุ่มอาจแยกจัดตั้งสภาพแรงงานเมื่อใดก็ได้ และอาจมีการแยกการเจรจาต่อรองในประเด็นที่กลุ่มของตนเรียกร้อง โดยหากมีการจัดตั้งสภาพแรงงานขึ้นและบริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงตามสัญญาข้อตกลงร่วมเพื่อการเจรจาของสภาพแรงงานได้ หรือหากเกิดกรณีที่พนักงานของบริษัทฯ มีความไม่พอใจเป็นอย่างมาก บริษัทฯ อาจเผชิญกับการชะลอการทำงานหรือการนัดหยุดงานได้ นอกจากนี้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาจต้องหยุดชะงักจากการประท้วงของกลุ่มแรงงานซึ่งประท้วงเรียกร้องให้มีการตั้งสภาพแรงงาน ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวอาจทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงัก และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.1.25 หากในอนาคต บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการให้มีวีซ่าซึ่งใบอนุญาตและการอนุญาตต่างๆ หรือหากบริษัทฯ ไม่ได้รับการอนุมัติกฎระเบียบต่างๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินแบบประจำได้

ธุรกิจของบริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต และต้องได้รับการอนุมัติต่างๆ ในการให้บริการเส้นทางบินต่างๆ ของบริษัทฯ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้บังคับของกฎระเบียบต่างๆ มากมาย ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมกฎระเบียบที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ ได้ การเปลี่ยนแปลงในการตีความกฎระเบียบในปัจจุบันหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อเส้นทางบินอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ 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 ไม่ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการเดินอากาศได้

ในเส้นทางการบินแต่ละสายที่บริษัทฯ ดำเนินการ บริษัทฯ ต้องได้รับใบรับรองและใบอนุญาต จากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการบินซึ่งการมีผลบังคับได้ตามกฎหมายของใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ อาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในกรณีที่ใบรับรองและใบอนุญาตใดๆ ถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อหมดอายุ หรือถ้าการต่ออายุดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์น้อยลง บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการในเส้นทางบินที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว หรืออาจต้องลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ การกระทำใดๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแลสายการบินในประเทศไทย และบุคคลภายนอกอื่นๆ ที่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุม อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับ

กฎหมายและระเบียบที่บังคับใช้กับบริษัทในหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย”

**1.1.26 บริษัทฯ อาจไม่สามารถคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ได้อย่างเพียงพอ หรืออาจเผชิญกับการเรียกร้องสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายในจำนวนที่สูงมากในการระงับข้อพิพาท หรืออาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการใช้ประโยชน์จากสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาในอนาคต**

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้าและชื่อ โดเมน เพื่อจัดตั้งและคุ้มครองชื่อทางการค้า (Brand) Bangkok Airways tagline และ โลโก้ (“เครื่องหมายต่างๆ”) ในหลายประเทศ

ความสำเร็จของธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการใช้เครื่องหมายต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มการรับรู้ในชื่อทางการค้า ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้จดทะเบียนหรืออยู่ระหว่างการจดทะเบียนเครื่องหมายต่างๆ ก็ตาม บริษัทฯ ไม่อาจรับประกันได้ว่า การดำเนินการต่างๆ โดยบริษัทฯ จะสามารถคุ้มครองเครื่องหมายต่างๆ ได้อย่างเพียงพอ และบุคคลภายนอกอาจโต้แย้งสิทธิในการใช้แต่เพียงผู้เดียวในเครื่องหมายต่างๆ ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ความสำเร็จของบริษัทฯ ยังขึ้นอยู่กับ การรับรู้และความสามารถของบริษัทฯ ในการป้องกันบุคคลภายนอกมิให้ใช้เครื่องหมายต่างๆ โดยไม่ได้รับความยินยอม ทั้งนี้ ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอาจเป็นเรื่องซับซ้อน และบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ข้อพิพาทต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น หรือข้อพิพาทใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ จะถูกระงับโดยมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

#### **1.1.27 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 อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

#### **1.1.28 อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ของบริษัทฯ นั้น เป็นไปตามฤดูกาล**

รายได้และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ของบริษัทฯ มีระดับสูงสุดในช่วงไตรมาสที่หนึ่งและไตรมาสที่สองของแต่ละปีปฏิทิน ซึ่งเป็นฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดในประเทศไทย ส่วนฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่ำสุดคือช่วงไตรมาสที่สอง หากบริษัทฯ ประสบภาวะชะงักงัน ไม่สามารถดำเนินธุรกิจเป็นระยะเวลานานในช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ นอกจากนี้ การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในอดีตและประมาณการผลการประกอบการระหว่างกาลของบริษัทฯ อาจไม่เป็นเครื่องชี้วัดผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ ได้อย่างแม่นยำ ราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ อาจผันผวนหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากความผันผวนในผลการดำเนินงานระหว่างกาลของบริษัทฯ

### 1.1.29 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นเงินสกุลเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่าย โปรดดู “ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงาน” อย่างไรก็ตาม ในอนาคต บริษัทฯ อาจเข้าทำสัญญาอนุพันธ์ป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้อย่างได้ต้นทุนที่เหมาะสมในเชิงพาณิชย์ หรือสามารถป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญของสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ เมื่อเทียบกับสกุลเงินอื่นๆ ที่บริษัทฯ ใช้ดำเนินงาน โดยเฉพาะสกุลเงินบาท อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ทั้งนี้ นับตั้งแต่เกิดวิกฤติการณ์ทางการเงินในภูมิภาคเอเชียเมื่อปี 2540 ค่าเงินบาทเทียบกับเหรียญสหรัฐฯ เกิดความผันผวนเป็นครั้งคราว จากที่เคยแข็งค่าถึง 22.20 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ณ วันที่ 18 มิถุนายน 2540 จนกระทั่งอ่อนค่าถึง 56.45 บาท ต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ณ วันที่ 13 มกราคม 2541 (ตามข้อมูลของ Bloomberg) โดยอัตราซื้อตั๋วเงินโอนและอัตราขายตั๋วเงินของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานครฯ 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 คิดเป็นจำนวน 118 ล้านเหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นอย่างเพียงพอที่จะชดเชยหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.1.30 ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินที่จะไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้

ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตั้งอยู่ในเขตรอยต่อของแผ่นเปลือกโลก ด้วยเหตุนี้ ประเทศเหล่านั้นจึงเผชิญกับเหตุการณ์ที่เกิดจากการเคลื่อนตัวของเปลือกโลก ซึ่งอาจนำไปสู่แผ่นดินไหวและสึนามิ หรือทะเลที่มีความรุนแรง เช่น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 เกิดแผ่นดินไหวใต้ทะเลบริเวณนอกชายฝั่งเกาะสุมาตรา ซึ่งก่อให้เกิดสึนามิเข้าทำลายชุมชนชายฝั่งในประเทศไทย อินโดนีเซีย และศรีลังกา บางประเทศในภูมิภาคเอเชียยังเผชิญกับภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ เช่น ไฟป่าและหมอกควัน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเผชิญกับปัญหาอุทกภัยซึ่งอุทกภัยดังกล่าวทำให้เครื่องบินของบริษัทฯ ที่จอดซ่อมบำรุงอยู่ในโรงซ่อมอากาศยานของบริษัทฯ บริเวณสนามบินดอนเมืองได้รับความเสียหาย การเกิดขึ้นของภัยพิบัติ

ทางธรณีวิทยาหรืออุตุนิยมวิทยาที่จะเกิดขึ้นในอนาคตในประเทศที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติหรือเกิดขึ้นโดยฝีมือมนุษย์ อาจมีผลทำให้อุปสงค์ของเที่ยวบินของบริษัทฯ ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้ลดลง และการลดลงของอุปสงค์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.1.31 บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจภูมิภาคเอเชีย

เนื่องจากในปัจจุบัน บริษัทฯ ดำเนินธุรกิจภูมิภาคเอเชีย บริษัทฯ จึงมีข้อที่ต้องพิจารณาเป็นพิเศษและอาจเผชิญความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเป็นการเฉพาะของภูมิภาคนี้ ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ กฎหมาย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงในสถานะทางการเมืองและสังคมในภูมิภาคเอเชีย และการเปลี่ยนแปลงนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการต่อต้านภาวะเงินเฟ้อ การแลกเปลี่ยนเงินตราและการโอนเงินไปยังต่างประเทศ อัตราและวิธีเก็บภาษี เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความผันผวนในสถานะทางสังคมและการเมืองในบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย อาจยับยั้ง จำกัด หรือส่งผลกระทบต่อในทางอื่นใดต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และอาจส่งผลให้เกิดการปิดสนามบิน โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประเทศและดินแดนบางแห่งในภูมิภาคเอเชียได้ออกมาตรการหลายอย่างเพื่อให้มีผลต่อการปฏิรูปและการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหรือการเมือง โดยมาตรการบางอย่างทำให้เกิดเหตุการณ์ต่างๆ หรือเพิ่มความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความไว้วางใจต่อสภาพทางการเมืองและความไม่สงบในสังคม โดยตัวอย่างบางส่วนของเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความผันผวนมากขึ้นของสถานะทางสังคมและการเมืองในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การควบคุมค่าแรงขั้นต่ำและการควบคุมราคาสินค้าโดยรัฐบาล อัตราการว่างงานที่สูงขึ้น การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และการกีดกันทางการค้า เช่น การเก็บภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมในอัตราสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันความเสี่ยงทางการเมืองหรือการประกันภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จากเหตุการณ์เหล่านี้

### 1.1.32 บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสียหายบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้อำนาจและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรรมธรรม์ประกันภัยได้เลยสำหรับการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปหรือสินทรัพย์บางอย่างจะส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสี่ยงบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่อง

ดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่เกิดภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

ภายหลังจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทประกันภัยด้านการบินได้เพิ่มเบี้ยประกัน รวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยเพิ่มขึ้นจากผู้โดยสารแต่ละคน และลดความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อภัยสงครามและความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้าย การจี้เครื่องบิน และเหตุเครื่องบินตกหรือเหตุการณ์อื่นซึ่งกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจมีความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยด้านการบินจะเพิ่มเบี้ยประกันสูงขึ้น หรือลดความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยลง การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยหรือการลดความคุ้มครองอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดดู “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์ – ประกันภัย”

### 1.1.33 บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการร่วมทุนกับพันธมิตร

บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาระหว่างผู้ถือหุ้นกับ WFS เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2547 เพื่อบริหารจัดการกิจการอาคารคลังสินค้าของบริษัทฯ ตามสัญญาสัมปทาน โครงการคลังสินค้า

ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงเป็นพิเศษในการร่วมทุนกับพันธมิตร โดยที่ความเสี่ยงได้ว่าเป็นได้ว่าพันธมิตรของบริษัทฯ อาจดำเนินการดังต่อไปนี้

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

ความขัดแย้งใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างบริษัทฯ กับพันธมิตรร่วมทุนซึ่งอาจนำไปสู่สถานการณ์ที่ไม่มีวิธีการแก้ไข (Deadlock) อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.1.34 ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเดิม อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ

ภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี ผู้ถือหุ้นเดิมจะยังคงถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50.0 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ หากมีการใช้สิทธิไปในทางเดียวกัน อาจทำให้สามารถควบคุมกิจการต่างๆของบริษัทฯ ที่จะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น และสามารถครอบงำการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้การอนุมัติตามกฎหมายได้ ซึ่งอาจรวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

- การเลือกตั้งกรรมการ
- จำนวนและกำหนดเวลาการจ่ายเงินปันผลและผลประโยชน์อื่นใด
- การเข้าซื้อหรือการควบรวมกิจการกับบริษัทหรือนิติบุคคลอื่น

- กลยุทธ์และนโยบายโดยรวมของธุรกิจและ
- การออกหลักทรัพย์ใหม่

ทั้งนี้อาจเกิดกรณีที่ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ หรือบริษัทที่เกี่ยวข้องของผู้ถือหุ้นดังกล่าว อาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ ของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ อาจใช้โอกาสทางธุรกิจก่อตั้งกิจการ ซึ่งอาจรวมไปถึงกิจการในภาคการบิน โดยอาจเป็นกิจการภายในหรือภายนอกกลุ่มของบริษัทฯ และอาจทำธุรกิจในเชิงแข่งขันกับธุรกิจของกลุ่มบริษัทฯ ในปัจจุบัน ไม่ว่าจะโดยทางตรงหรือทางอ้อม

นอกจากนี้ในบางครั้งบริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาหรือธุรกรรมกับบุคคลอื่นที่ควบคุมโดยผู้ถือหุ้นที่มีอำนาจควบคุมของบริษัทฯ และบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

### 1.1.35 การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติในบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของบริษัทฯ ในการบินในทุกเส้นทางบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติในบริษัทฯ ถูกจำกัดโดยข้อบังคับของบริษัทฯ ไว้ที่ร้อยละ 49.0 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัทฯ ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งกำหนดให้หุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกันได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรม ในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย-กฎและระเบียบในประเทศไทยของอุตสาหกรรมการบิน” โดยภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นเดิม ที่มีสัญชาติไทยจะยังคงถือหุ้นข้างมากของบริษัทฯ

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิม ไม่ได้ถือหุ้นส่วนใหญ่บริษัทฯ อีกต่อไป เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติมีจำนวนถึงสัดส่วนสูงสุดของการถือหุ้นของบุคคลต่างด้าวที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกห้ามมิให้ออนหุ้นของตนให้กับผู้ซื้อชาวต่างชาติได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในกรณีดังกล่าว ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ลงทุนจะไม่ถูกบังคับให้ขายหุ้นของตน โดยได้รับการแจ้งเตือนในเวลาอันสมควร หรือ หุ้นดังกล่าวจะสามารถขายได้ในราคาตลาดในขณะนั้น นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ จะไม่อาจทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนการโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ในการนี้ TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของบริษัทฯ อาจปฏิเสธที่จะรับจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมิฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้จำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วในบริษัทฯ ซึ่งจะถูกระงับในนามของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับใช้ขณะนั้น นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของบริษัทฯ โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย” ซึ่งการที่บริษัทฯ ไม่สามารถ



ปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ อาจทำให้บริษัทฯ สิ้นสถานะภาพการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางบินระหว่างประเทศได้

**1.1.36** รายได้จากสนามบินของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยบางอย่างที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ รวมถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง และปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายได้จากการดำเนินการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 3.11 ร้อยละ 2.76 และร้อยละ 2.64 ของรายได้ของบริษัทฯ ในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 ตามลำดับ มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับจำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าและปริมาณการจราจรทางอากาศในสนามบินของ บริษัทฯ โดยปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงต่อรายรับจากการประกอบกิจการการบินของบริษัทฯ และส่งผลในทางอ้อมต่อรายรับจากกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบินของบริษัทฯ ทั้งนี้ จำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และปริมาณการจราจรทางอากาศส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น สภาวะทางเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และภูมิภาคอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของสนามบินของบริษัทฯ สัมพันธ์กับความน่าดึงดูดใจของสนามบินคู่แข่ง โรคติดต่อ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรของสนามบินอันเป็นผลมาจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติมหรือมาตรการอื่นๆ ที่สายการบินนำมาใช้เพื่อจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น) และการแก้ไขนโยบายทางด้านกฎหมาย ที่บังคับใช้ในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ สภาพอากาศ เช่น หมอกที่ปกคลุมสนามบิน หรือการพิจารณาระดับมลพิษและมลภาวะทางเสียงในระดับที่ผู้โดยสารในบริเวณใกล้เคียงสามารถต้านทานได้ อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณหรือความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้อ้อมต่อรายได้ของบริษัทฯ

**1.1.37** การสิ้นสุดของสัญญาเช่าช่วงกับกองทุนรวมอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยเช่าทรัพย์สินของสนามบินสมุย เป็นระยะเวลาเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว และกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย ได้ให้บริษัทฯ เช่าช่วงสนามบินสมุย กลับมาตามสัญญาเช่าช่วง โดยบริษัทฯ ยังคงเป็นผู้ดำเนินการสนามบินสมุย และถือหน่วยลงทุนร้อยละ 25 ในกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุย หากบริษัทฯ ผิดสัญญาเช่าช่วงดังกล่าว กองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยมีสิทธิเลิกสัญญาเช่าช่วงและหาผู้ดำเนินการสนามบินรายใหม่แทนที่ และบังคับหลักประกันภายใต้สัญญาเช่าช่วง ซึ่งการเลิกสัญญาเช่าช่วงหรือการบังคับหลักประกันดังกล่าว โดยกองทุนรวมอสังหาริมทรัพย์สนามบินสมุยอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

**1.1.38** การดำเนินการสนามบินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการกระทำของบุคคลภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

การดำเนินการสนามบินของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่ จะขึ้นอยู่กับทำให้บริการโดยบุคคลภายนอกแก่ผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ ตัวอย่างเช่น การพยากรณ์อากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบไฟฟ้า และการบริการด้านการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร นอกจากนี้ ในสนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด บริษัทฯ ยังต้องพึ่งพามูลคณภายนอกในการให้บริการเสริมบางอย่าง เช่น การลำเลียงกระเป๋า การเติมน้ำมันเชื้อเพลิง การบริการด้านการจัดเตรียมอาหาร และการซ่อมบำรุงเครื่องบิน โดยที่ผ่านมา มีบางกรณีที่เกิดเหตุขัดข้องในการให้บริการซึ่งไม่สามารถแก้ไขได้ภายในหนึ่งวันซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ไฟดับที่สนามบินสมุยเป็นเวลา 3 วัน ในเดือนธันวาคมที่ผ่านมา ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวสนามบินสมุยจำเป็นต้องใช้เครื่องปั่นไฟสำรอง ซึ่ง

บริษัทฯ ไม่มีส่วนรับผิดชอบ หรือสามารถควบคุมการให้บริการเหล่านี้ได้ ดังนั้นความขัดข้องใดๆ หรือผลกระทบในทางลบ ซึ่งเกิดจากการให้บริการของบุคคลภายนอกดังกล่าว รวมถึง การนัดหยุดงาน หรือกรณีอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสายการบินต่างๆ หรือผู้โดยสารจะไม่เข้าใจผิดว่าบริษัทฯ เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าหรือผลกระทบในทางลบดังกล่าว

## 1.2. ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

### 1.2.1. ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินส่วนใหญ่ ไม่ว่าจะเพื่อธุรกิจและเพื่อการพักผ่อนเป็นการเดินทางที่ต้องตัดสินใจอย่างรอบคอบ ผลประกอบการของอุตสาหกรรมการบินจึงมีแนวโน้มถดถอยในช่วงภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำ นอกจากนี้ ผลตอบแทนที่อาจลดลงเนื่องจากการที่สายการบินต่างๆ เสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในตลาดบางแห่งเพื่อกระตุ้นอุปสงค์หรือเพื่อขายที่นั่งซึ่งยังขายบัตรโดยสารไม่ได้

ทั้งนี้ ผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำเป็นสิ่งที่คาดเดาได้ยาก และเนื่องจากอุตสาหกรรมการบินโดยทั่วไปมีลักษณะเฉพาะตัวคือมีอัตรากำไรต่ำและมีต้นทุนคงที่สูง ซึ่งค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ซึ่งรวมถึงค่าเสื่อมราคา ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบิน ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน ค่าบริหารจัดการเครื่องบินและค่าธรรมเนียมการเดินทาง การเงิน ค่าเช่าดำเนินงานเครื่องบิน และค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับพนักงานสำหรับนักบิน ลูกเรือ และบุคลากรที่ทำงานระดับภาคพื้นดิน ไม่ได้เปลี่ยนแปลงตามอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) ในขณะที่รายได้ที่เกิดจากเที่ยวบินหนึ่งจะสัมพันธ์โดยตรงกับจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้าที่รับขน และโครงสร้างค่าโดยสาร ดังนั้น หากมีการเปลี่ยนแปลงแม้เพียงเล็กน้อยด้านจำนวนผู้โดยสารในตลาดที่เกี่ยวข้อง หรือมีการเปลี่ยนแปลงด้านราคา ด้านอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) หรือการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ที่เชื่อมต่อกัน (traffic mix) อาจก่อให้เกิดผลกระทบที่ผิดเพี้ยนต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ผลขาดทุนเล็กน้อยในระดับรายได้ที่คาดการณ์ไว้สามารถส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อผลการดำเนินงานทางการเงินของบริษัทฯ

### 1.2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้ บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมากในช่วงหลายปีมานี้ โดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ โดยเฉพาะ ศูนย์กลางการบินของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และสนามบินภูเก็ตในจังหวัดภูเก็ต

- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย
- ข้อจำกัดด้วยความยาว และ/หรือความแข็งแรงของลานวิ่ง (run way) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของบริษัทฯ
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในสนามบินระดับภูมิภาคที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินอยู่ และ
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยใดๆ จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางบินเดิมของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

### 1.2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

การก่อการร้าย เช่น ที่เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 และผลที่ตามมา ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยผลกระทบเบื้องต้นที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน รวมถึงการที่ต้นทุนด้านการรักษาความปลอดภัยและการประกันภัยที่เพิ่มขึ้น ความวิตกกังวลเกี่ยวกับการก่อการร้ายในอนาคตที่เพิ่มขึ้น การปิดสนามบิน การยกเลิกเที่ยวบินและความล่าช้าของเที่ยวบินอันเนื่องมาจากการละเมิดมาตรการรักษาความปลอดภัยและความเสี่ยงด้านความปลอดภัย และการลดลงอย่างมีนัยสำคัญของจำนวนผู้โดยสารและผลตอบแทน อันเนื่องมาจากอุปสงค์ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลกลดลงอย่างมาก ทั้งนี้ การก่อการร้าย หรือความหวาดกลัวว่าจะเกิดการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจทำให้อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) และผลตอบแทนลดลง และอาจทำให้ต้นทุนของอุตสาหกรรมการบินรวมถึงบริษัทฯ เพิ่มขึ้น เช่น ค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินหรือต้นทุนด้านประกันภัย ซึ่งถ้าเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่คล้ายคลึงกันเกิดขึ้นในอนาคต ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบ

การระบาดของโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) ไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ชนิด H1N1 ไข้หวัดนก หรือโรคติดต่ออื่นๆ ที่อาจกลายเป็นโรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ดัดจริตเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบต่อธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ความคิดที่ว่าอาจจะมีโรคระบาดอื่น อาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัย โปรดคูปัจจัยความเสี่ยงในหัวข้อ “ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินที่จะไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้” ในกรณีที่ บริษัทฯ ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจาก

กำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัทฯ จะลดลง และถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้ จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่ เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ อาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทาง การเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆหรือใน ภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อ ในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ที่ภูเขาไฟในไอซ์แลนด์ระเบิดในเดือนเมษายน 2554 ได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารที่มาจากทวีปยุโรปและจะเชื่อมต่อมายังเครือข่ายเส้นทางบินของบริษัทฯ ในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2554

### 1.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหุ้นของบริษัทฯ

1.3.1 ราคาหุ้นของบริษัทฯ อาจผันผวนอย่างมาก และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหุ้นของบริษัทฯ ในราคาที่ เท่ากับหรือสูงกว่าราคาหุ้นที่เสนอขายต่อประชาชนในครั้งนี้ได้

ราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลง และมีความผันผวนเป็นอย่างมาก เนื่องจากปัจจัยหลาย ประการ เช่น

- สภาพภาวะในตลาดหลักทรัพย์โดยรวม หรือสภาพภาวะในตลาดอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย หรือต่างประเทศ
- ความผันผวนของผลการดำเนินงานรายไตรมาสของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นจริงหรือที่อาจถูก คาดการณ์ไว้
- การเผยแพร่บทวิจัยหรือคำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ หรือการเปลี่ยนแปลงบทวิจัยหรือ คำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
- การเข้ารับตำแหน่งหรือการลาออกของบุคลากรที่สำคัญ
- การพัฒนาและเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- ข้อพิพาททางกฎหมายและการสอบสวนของหน่วยงานของรัฐ และ
- สภาพภาวะหรือเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมือง

ทั้งนี้ ปัจจัยต่างๆ เหล่านี้และปัจจัยอื่นๆ อาจส่งผลให้ราคาตลาดและความต้องการซื้อหุ้นของบริษัทฯ มีความผัน ผวนสูง ซึ่งอาจจำกัดหรือขัดขวางมิให้ผู้ลงทุนสามารถขายหุ้นของบริษัทฯ ได้ในทันที และอาจส่งผลกระทบต่อ สภาพคล่องของหุ้นของบริษัทฯ นอกจากนี้ ในอดีตเมื่อราคาตลาดของหุ้นมีความผันผวน ผู้ถือหุ้นเคยรวมตัวกันฟ้องคดี หลักทรัพย์ (securities class action) เพื่อดำเนินคดีกับบริษัทที่ออกหุ้น ดังนั้น หากมีผู้ถือหุ้นรายใดดำเนินการฟ้องร้อง บริษัทฯ อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการต่อสู้คดี หรือหากบริษัทฯ แพ้คดี บริษัทฯ อาจต้องจ่ายค่าเสียหายจำนวนมาก นอกจากนี้ ผู้บริหารของบริษัทฯ อาจต้องใช้เวลาและให้ความสนใจกับการฟ้องร้องคดีดังกล่าว แทนที่จะใช้เวลาและให้ความ สนใจอย่างเต็มที่กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

### 1.3.2 การขายหุ้นของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ถือหุ้นของบริษัทฯ เป็นจำนวนมากในอนาคต อาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ

ภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ผู้ถือหุ้นเดิมบางรายได้ตกลงกับผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายว่า นับแต่วันที่ในเอกสารฉบับนี้จนถึง 180 วันหลังจากวันที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ ผู้ถือหุ้นเดิมดังกล่าวจะไม่เสนอขาย ขาย หรือจำหน่ายหลักทรัพย์ใดๆ ที่เป็นหลักทรัพย์ประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้อ้อหรือหลักทรัพย์ใดๆ ที่อาจแปลงสภาพหรือสามารถแลกเปลี่ยนเป็นหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้อ้อ โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายในประเทศไทย ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ผู้ถือหุ้นเดิมจะมีสิทธิขายหุ้นที่ตนถืออยู่ได้ในเวลาใดๆ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว

นอกจากนี้ ตามข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หุ้นซึ่งมีจำนวนรวมกันเป็นจำนวนร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังวันที่บริษัทฯ เสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ จะถูกห้ามขายเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่วันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ บุคคลที่ถูกสั่งห้ามขายสามารถทยอยขายหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาทุกๆ 6 เดือน และอาจขายหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 75 ที่เหลือของจำนวนหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายภายหลังจากครบกำหนดระยะเวลา 12 เดือนหลังจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ

การขายหุ้นของบริษัทฯ จำนวนมากโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ หรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายหุ้นจำนวนมาก อาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถคาดการณ์ถึงผลกระทบ (ถ้ามี) ได้ว่าการขายหุ้นในอนาคตหรือการมีหุ้นไว้เพื่อขายในอนาคตนั้นจะมีผลกระทบในทางลบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างไร การขายหุ้นจำนวนมากในตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้อ้อหรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขาย เช่นนี้เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ และการขายหุ้นดังกล่าวอาจสร้างความยากลำบากแก่บริษัทฯ ในการระดมทุนโดยการออกหลักทรัพย์ในเวลาและที่ราคาของบริษัทฯ เห็นว่าเหมาะสม

### 1.3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายและส่งมอบหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้อ้อ หุ้นของบริษัทฯ ไม่ได้มีตลาดรองเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ราคาเสนอขายหุ้นเบื้องต้น เป็นผลมาจากการเจรจาต่อรองระหว่างบริษัทฯ ผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและ ผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย ซึ่งราคาดังกล่าวอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเสร็จสิ้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าระดับสภาพคล่องของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้น หรือหากมีสภาพคล่องในระดับสูง สภาพคล่องดังกล่าวจะสามารถคงอยู่ต่อไปได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ต้องดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อ้อ และนำส่งรายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ต่อกระทรวงพาณิชย์ก่อน บริษัทฯ จึงจะสามารถส่งมอบหุ้นใหม่ได้ โดยบริษัทฯ คาดว่าการจดทะเบียนและส่งมอบหุ้นใหม่ดังกล่าวจะใช้เวลาประมาณ 5 วันทำการภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับชำระเงินค่าจองซื้อหุ้นที่ออกใหม่จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อ้อ ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมายไทย สถานะของผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ในช่วงระยะเวลาหลังจากที่ผู้ลงทุนได้ชำระค่าหุ้นแล้ว จนถึงดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วและนำส่งรายชื่อผู้ถือหุ้นเสร็จสิ้นนั้นมีความไม่แน่นอน ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ลงทุนอาจไม่มีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และยังสามารถถูกพิจารณาว่ามีสถานะเป็นเจ้าของหุ้นไม่มีประกันอีกด้วย

### 1.3.4 มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหุ้นใหม่ที่ออกจำหน่ายในการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นของผู้ลงทุนจะลดลงทันทีอย่างมีนัยสำคัญ

เนื่องจากราคาเสนอขายต่อหุ้นในครั้งนี้จะสูงกว่ามูลค่าสินทรัพย์สุทธิที่ปรับปรุงแล้วต่อหุ้นของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ภายหลังจากที่ได้ปรับปรุงตามประมาณการจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการเสนอขายหุ้นในครั้ง นี้ และตามส่วนของหุ้นทุนที่จำหน่ายแล้วของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ด้วยเหตุนี้ มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นของผู้ลงทุนจะลดลงโดยทันทีอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้ง นี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

### 1.3.5 ความเสี่ยงจากการนำหุ้นของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ มีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้ง นี้ ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นของบริษัทฯ เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2556 ซึ่ง บริษัทหลักทรัพย์บัวหลวง จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัทฯ ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ในเบื้องต้น แล้วพบว่า บริษัทฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน 2544 (ปรับปรุงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่กัลงทุนรายย่อย โดยบริษัทฯ จะต้องเป็นผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน บริษัทฯ จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้ หากหุ้นของบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้