

3. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรศึกษาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูลด้านปัจจัยความเสี่ยงตามที่ปรากฏรายละเอียดข้างล่างนี้ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ

ปัจจัยตามที่ระบุไว้ในเอกสารฉบับนี้เป็นปัจจัยที่บริษัทฯ เห็นว่าอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญบางประการอันอาจมีผลกระทบในทางลบต่อบริษัทฯ และมูลค่าหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสี่ยงต่อการลงทุนของผู้ลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทฯ ยังไม่อาจทราบได้ในขณะนี้หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทฯ พิจารณาในขณะนี้แล้วเห็นว่าไม่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจกลายเป็นความเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อไปในอนาคต ความเสี่ยงดังกล่าวอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ รายได้ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่อง หรือแหล่งเงินทุนของบริษัทฯ ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดหมายว่า” “คาดการณ์ว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” “ประมาณ” เป็นต้น หรือการประมาณการทางการเงิน โครงการในอนาคต การคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการ ธุรกิจ แผนการขยายธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นโยบายของรัฐและอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคตอันเป็นความเห็นของบริษัทฯ ในปัจจุบันนั้น มิได้เป็นการรับรองผลประกอบการหรือเหตุการณ์ในอนาคตและผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้ สำหรับข้อมูลในส่วนนี้ที่อ้างอิงหรือเกี่ยวข้องกับรัฐบาลหรือเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ ได้มาจากข้อมูลที่มีการเปิดเผยหรือคัดลอกจากสิ่งพิมพ์ของรัฐบาลหรือจากแหล่งข้อมูลอื่นๆ โดยที่บริษัทฯ มิได้ทำการตรวจสอบหรือรับรองความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าวแต่ประการใด

3.1 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.1 ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงไม่เพียงพอ

ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินคิดเป็นสัดส่วนที่สูงที่สุดของต้นทุนขายและบริการของบริษัทฯ โดยตามงบการเงินรวม ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นร้อยละ 28.2 ร้อยละ 29.3 ร้อยละ 27.7 และร้อยละ 29.8 ของต้นทุนขายและบริการรวมใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ด้วยเหตุที่ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงถือเป็นรายการค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ รายการหนึ่งที่มีนัยสำคัญ การปรับเพิ่มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นเพียงเล็กน้อยจะสามารถส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ ได้ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีความผันผวนอย่างมาก โดยในช่วงเวลา 5 ปีที่ผ่านมาราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิงเคยมีราคาสูงสุดถึง 140.99 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 8 เมษายน 2554 และเคยลดต่ำลงถึง 47.32 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในวันที่ 12 มีนาคม 2552 ทั้งนี้ ตามข้อมูลจาก MOPS ราคาซื้อขายทันที (spot price) ของน้ำมันเชื้อเพลิง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ 120.94 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ในกรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงขาดแคลน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอาจปรับตัวสูงขึ้นหรือบริษัทฯ อาจต้องลดเที่ยวบินแบบประจำลง ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพื่อบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นเมื่อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเปลี่ยนแปลงในอนาคต ทั้งนี้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวเป็นจำนวนประมาณร้อยละ 58.2 ของความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงที่คาดการณ์ไว้จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2557 อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงของบริษัทฯ จะเพียงพอที่จะช่วยป้องกันความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงที่จะขาดทุน

จากการป้องกันความเสี่ยงต่างๆ อีกด้วย ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถเข้าทำสัญญาอนุพันธ์เพื่อป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินฉบับใหม่ได้หรือในเงื่อนไขเชิงพาณิชย์ที่สมเหตุสมผล

ราคาและปริมาณการผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ทั้งในด้านเศรษฐกิจและการเมือง รวมทั้งเหตุการณ์ต่างๆ ทั่วโลกซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมหรือคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นมากตั้งแต่ช่วงปลายปี 2552 ทำให้สายการบินหลายแห่งที่ดำเนินการในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงบริษัทฯ ต้องเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel surcharge) จากผู้โดยสารต่างชาติ อย่างไรก็ตาม กรมการบินพลเรือนไม่อนุญาตให้เรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมอื่นๆ แยกจากค่าโดยสารสำหรับการให้บริการเที่ยวบินโดยสารภายในประเทศแบบประจำ อีกทั้งค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินของบริษัทฯ อาจไม่สามารถชดเชยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีโอกาสเพิ่มขึ้นทั้งหมดได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน โดยการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากผู้จัดจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ 2 ราย คือ ปตท. และ เชลล์แห่งประเทศไทยเป็นหลัก โดยในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ มาจากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจาก ปตท. ในสัดส่วนร้อยละ 68.1 และร้อยละ 68.7 ตามลำดับ และจากเชลล์แห่งประเทศไทยในสัดส่วนร้อยละ 26.5 และร้อยละ 26.8 ตามลำดับ ทั้งนี้ หากเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง และ/หรือหากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อต้นทุน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้

3.1.2 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 ซึ่งเดินทางจากจังหวัดกระบี่ไปยังเกาะสมุยได้โผล่ขึ้นออกจากทางวิ่งในขณะที่เครื่องบินกำลังลงจอด และได้พุ่งชนกับหอบังคับการบินที่ไม่ได้ใช้งานเนื่องจากลมกรรโชกในบริเวณนั้น ซึ่งในขณะนั้นมีผู้โดยสารจำนวน 68 รายและลูกเรืออีก 4 รายอยู่บนเครื่องบิน และจากเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บสาหัสเป็นจำนวน 4 ราย และนักบินเสียชีวิต 1 รายและยังมีการรายงานจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยอีกเป็นจำนวน 33 ราย ทั้งนี้ เครื่องบินลำดังกล่าวได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมแซมได้ และจากเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัทฯ ได้รับความเสียหายโดยคิดเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นประมาณ 500 ล้านบาท โดยได้รับเงินตามกรมธรรม์ประกันภัยร้อยละ 98.0 นอกจากนี้ โดยปกติแล้วบริษัทฯ จะจอดเครื่องบินข้ามคืนในสนามบินต่างประเทศ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญในกรณีที่เครื่องบินของบริษัทฯ สูญหายหรือถูกทำลาย เช่น ในปี 2546 เมื่อสถานทูตไทยในประเทศกัมพูชาถูกเพลิงไหม้ในช่วงเหตุการณ์ความไม่สงบ บริษัทฯ จึงต้องดำเนินการนำเครื่องบินที่จอดไว้กลับออกจากประเทศกัมพูชาในทันที ทั้งนี้ จากเหตุการณ์ดังกล่าว บริษัทฯ ไม่ได้ได้รับความเสียหายใดๆ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ประสบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน หรือเหตุการณ์ที่ร้ายแรงกว่า เหตุการณ์ดังกล่าวซึ่งรวมถึงเหตุการณ์ที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่ากรมคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะครอบคลุมความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์

ใดๆ ในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และเหตุการณ์ดังกล่าวอาจทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ เหตุการณ์ในปี 2552 ที่เกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ซึ่งถูกลมกรร โชนกโกลดื่นออกจากทางวิ่งในขณะที่เครื่องบินกำลังลงจอด และได้พุ่งชนกับหอบังคับการบินดังกล่าว รวมถึงอุบัติเหตุและเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินของบริษัทฯ ไม่ว่าจะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ หรือไม่ก็ตาม อาจทำให้สายการบินของบริษัทฯ มีภาพลักษณ์ในด้านความปลอดภัยต่ำกว่าสายการบินอื่นๆ ถึงแม้จะไม่มีผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็ตาม ซึ่งผลกระทบในทางลบใดๆ ต่อภาพลักษณ์ที่สาธารณชนมีต่อบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ–การประกันภัย ส่วนที่ 2 หน้า 107”

3.1.3 บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินกิจการสนามบินเพื่อดำเนินกิจการสนามบิน และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในการประกอบกิจการสนามบินทั้งหมด 3 แห่ง ได้แก่ สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาตต่างๆ ที่ออกโดยกรมการบินพลเรือนโดยบริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินแต่ละแห่ง ทั้งนี้ ในกรณีของสนามบินสมุย ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะฉบับท้ายสุดซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2542 และถูกแทนที่โดยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะซึ่งออกในวันที่ 27 ธันวาคม 2545 และวันที่ 15 พฤศจิกายน 2547 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย”) ได้สิ้นอายุลงในวันที่ 31 มกราคม 2552 นั้น บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยแล้วเมื่อวันที่ 26 พฤษภาคม 2551 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการรอรับรายงานผลการตรวจสอบจากกรมการบินพลเรือนที่ยืนยันว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 ส่วนในกรณีของสนามบินสุโขทัย กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2541 และถูกแทนที่โดยใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะซึ่งออกในวันที่ 11 กรกฎาคม 2543 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย”) ซึ่งมีกำหนดสิ้นอายุลงในวันที่ 31 มกราคม 2551 นั้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอต่ออายุใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัยแล้วเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2550 ซึ่งยังอยู่ในระหว่างการรอรับรายงานผลการตรวจสอบจากกรมการบินพลเรือนที่ยืนยันว่าบริษัทฯ ได้ดำเนินการแก้ไขข้อปรับปรุงที่ตรวจพบโดยกรมการบินพลเรือน และได้ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายฉบับใหม่เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของสนามบิน ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2556 และในกรณีของสนามบินตราด กรมการบินพลเรือนได้ดำเนินการออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสาธารณะ โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 15 มีนาคม 2549 จนถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559 (“ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด”) (ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุย ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินตราด และใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสุโขทัย รวมเรียกว่า “ใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน”)

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะเพื่อที่จะดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นคำขอรับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินแต่ละแห่งของบริษัทฯ เป็นที่เรียบร้อยแล้วในวันที่ 20 สิงหาคม 2553 อย่างไรก็ดี กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะยังไม่ได้ออกบังคับใช้ จึงเป็นผลให้ไม่สามารถดำเนินการออกใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้แก่ผู้ดำเนินงานสนามบินรายใดในประเทศไทยรวมทั้งบริษัทฯ ด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ สำหรับสนามบินสมุย และสนามบินตราด โดยใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศสำหรับสนามบินสมุย ลงวันที่ 13 สิงหาคม 2557 มีผลบังคับใช้ได้จนกว่าใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสมุยจะถูกเพิกถอน สำหรับสนามบินตราด ใบอนุญาตจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ยังมีผลใช้บังคับถึงวันที่ 14 มีนาคม 2559

ถึงแม้ว่าบริษัทฯ จะยังไม่ได้รับใบอนุญาตจัดตั้งสนามบินสำหรับสนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย รวมถึงใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะสำหรับสนามบินทั้ง 3 แห่ง บริษัทฯ ยังคงสามารถดำเนินกิจการสนามบินแต่ละแห่งจนกว่าจะได้รับการแจ้งจากกรมการบินพลเรือนเป็นประการอื่น ภายใต้พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) กฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และตามหนังสือที่ออกโดยกรมการบินพลเรือนถึงบริษัทฯ เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2557 โดยในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้จากการดำเนินกิจการสนามบินคิดเป็นร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.3 ร้อยละ 2.3 และร้อยละ 2.5 ของรายได้รวมตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ ต่อไปได้อย่างปลอดภัย และในกรณีที่กรมการบินพลเรือนแจ้งไม่อนุญาตให้ดำเนินกิจการสนามบินต่อไปอาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ สูญเสียเส้นทางการบินไปและกลับจากเกาะสมุย จังหวัดสุโขทัย และ/หรือจังหวัดตราด โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯ ต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และในประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณรายได้ที่สำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 133” ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือไม่สามารถดำเนินการต่ออายุใบอนุญาตต่างๆ ได้ อาจทำให้บริษัทฯ ต้องเลิกประกอบกิจการสนามบินที่เกี่ยวข้องหรือการดำเนินธุรกิจสนามบิน ซึ่งจะทำให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณรายได้ที่สำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.4 สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (Credit Market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบต่อผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไปและอาจจะส่งผลกระทบต่อในอนาคต และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน

เหตุการณ์ทางด้านเศรษฐกิจในช่วงระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจทั่วโลก รวมถึงเศรษฐกิจของประเทศไทยและธุรกิจของบริษัทฯ โดยรวม ในช่วงครึ่งปีหลังของปี 2550 ระบบธนาคารและตลาดเงิน (Credit Market) ทั่วโลกได้ประสบปัญหาทางเศรษฐกิจ (dislocation) ทั้งในสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป และปัญหาสภาพคล่องอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งเป็นผลกระทบจากการขาดสภาพคล่องในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และตลาดสินเชื่อที่อยู่อาศัย (sub-prime residential mortgage market) โดยในช่วงปี 2554 และ 2555 สหรัฐอเมริกาและหลายประเทศสมาชิกของสหภาพยุโรปถูกปรับลดระดับความน่าเชื่อถือ หรือถูกเปลี่ยนแนวโน้มอันดับความน่าเชื่อถือ (credit ratings outlook) เป็นลบ นอกจากนี้ยังคงมีความกังวลเกี่ยวกับภาระหนี้สินของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปบางประเทศ รวมไปถึงความสามารถของประเทศดังกล่าวในการปฏิบัติตามภาระทางการเงินในอนาคต ทั้งนี้ วิกฤตทางเศรษฐกิจโลกดังกล่าวได้ส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดแคลนแหล่งเงินทุน การลดลงของการลงทุนจากต่างประเทศ ความล้มเหลวของสถาบันทางการเงินทั่วโลก การลดลงของมูลค่าของตลาดหลักทรัพย์ทั่วโลก และอัตราการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจโลกที่ถดถอย รวมไปถึงการที่ความต้องการในสินค้าบางชนิดลดลง นอกจากนี้ เหตุการณ์ความไม่สงบและความขัดแย้งต่างๆ อาทิ เหตุการณ์ความไม่สงบและความขัดแย้งในภูมิภาคตะวันออกกลาง และภัยธรรมชาติต่างๆ ดังเช่น แผ่นดินไหวและสึนามิในประเทศญี่ปุ่นในเดือนมีนาคม 2554 รวมทั้งพายุเฮอริเคน

ที่เคลื่อนตัวเข้ามาทางชายฝั่งตะวันออกของประเทศสหรัฐอเมริกาในเดือนตุลาคม 2555 ยังมีส่วนทำให้สภาพเศรษฐกิจทั่วโลกถดถอยลงไป ทั้งนี้ สภาวะตกต่ำของตลาดเงินยังส่งผลให้เกิดการปรับลดอัตราการใช้งาน การลดลงของความมั่งคั่งในระดับครัวเรือน ความต้องการของผู้บริโภคและการให้สินเชื่อ ซึ่งสาเหตุดังกล่าวทำให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ในท้ายที่สุด

บริษัทฯ ได้รับผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญจากเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากวิกฤตเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2550 ถึง 2552 โดยในปี 2552 บริษัทฯ ชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) จำนวน 9 ฉบับล่าช้า และบริษัทฯ ได้ส่งเครื่องบินคืนจำนวน 1 ลำให้แก่ผู้ให้เช่า พร้อมทั้งชำระค่าชดเชยการส่งคืนเครื่องบินที่เช่าก่อนครบกำหนดตามสัญญาเช่าที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่ในปีเดียวกัน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ในอนาคต อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนที่ 2 หน้า 137” ภาวะเศรษฐกิจตกต่ำที่เกิดขึ้นทั่วโลกหรือแนวโน้มของพัฒนาการทางเศรษฐกิจในทางลบในอนาคตอาจส่งผลกระทบต่อเรื่องอื่นๆ ต่อธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งอาจมีผลกระทบในทางลบต่อผลการดำเนินงานและการเติบโตของธุรกิจของบริษัทฯ ในอนาคต รวมไปถึง การทำให้รายได้ของบริษัทฯ ลดลง และอาจทำให้บริษัทฯ ต้องพิจารณาปรับเปลี่ยนแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ ต่อไป โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ ส่วนที่ 2 หน้า 140” นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจประสบความยากลำบากในการจัดหาเงินกู้ยืมในตลาดเงิน ซึ่งทำให้บริษัทฯ จัดหาแหล่งเงินทุนได้ยากขึ้นหรือมีต้นทุนที่สูงขึ้นในการจัดหาแหล่งเงินทุนในอนาคต

3.1.5 การเปลี่ยนแปลงของความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินอื่นอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ได้ทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) กับสายการบินจำนวน 14 สายการบิน (รวมถึงการบินไทย ซึ่งในปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีเส้นทางการบินที่มีที่ขั้วบินร่วมกันกับการบินไทย และสายการบินแอร์เบอลิน ซึ่งในปัจจุบัน ไม่ได้มีที่ขั้วบินมายังประเทศไทยแล้ว) โดยปกติแล้ว บริษัทฯ มีรายรับจากสายการบินอื่นตามความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) เป็นบวกโดยเฉพาะเมื่อบริษัทฯ ได้ขยายเครือข่ายเส้นทางการบินไปทั่วโลกด้วยการเชื่อม โขงกับเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีรายรับส่วนเพิ่มทั้งจากเส้นทางการบินของบริษัทฯ เอง และจากการส่งต่อผู้โดยสารจากเครือข่ายของสายการบินที่บริษัทฯ ได้เข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) เข้าสู่เครือข่ายการบินของบริษัทฯ บริษัทฯ คาดการณ์ว่าบริษัทฯ ต้องพึ่งพาความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) มากขึ้น เนื่องจากบริษัทฯ จะขยายเครือข่ายการบินของบริษัทฯ ไปทั่วโลกต่อไปโดยการเข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงใดๆ ในอนาคตในความสัมพันธ์กับสายการบินที่บริษัทฯ ได้ทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) ด้วย นอกจากนี้ ความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) บางฉบับอาจถูกยกเลิกได้โดยไม่ต้องมีเหตุแห่งการเลิกสัญญาเกิดขึ้น หากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องการเลิกสัญญาแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน หรือสัญญาอาจถูกยกเลิกได้ทันทีหากเกิดเหตุแห่งการเลิกสัญญาขึ้น ทั้งนี้ การที่สัญญาลิ้นสุดลง โดยที่ไม่ได้มีการคาดการณ์มาก่อนหรือการที่สัญญาลิ้นสุดลงก่อนกำหนดระยะเวลาอาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.6 งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว และผู้สอบบัญชีอิสระไม่ได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ได้แสดงงบการเงินรวมปี 2555 และปี 2554 ที่ปรับปรุงใหม่เพื่อการเปรียบเทียบ

งบการเงินรวมสำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว เป็นไปตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินที่จัดทำโดยบริษัทฯ ที่ผ่านการตรวจสอบโดย บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ซึ่งเป็นผู้สอบบัญชีอิสระ และผู้สอบบัญชีอิสระ ไม่ได้แสดงความเห็นอย่างมีเงื่อนไข ทั้งนี้ สำหรับงบการเงินรวมปี 2555 และงบการเงินรวมปี 2554 ที่ปรับปรุงใหม่จากการเปลี่ยนแปลงนโยบายการบัญชีเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบทั้งสองปีนั้น ไม่ได้ได้รับการตรวจสอบจากบริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด และงบการเงินรวมปี 2555 ฉบับเดิม ก็ไม่ได้ปรับปรุงตามการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทั้งนี้ เนื่องจากมาตรฐานการสอบบัญชีที่เริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2556 ได้กำหนดให้ผู้สอบบัญชีแสดงความเห็นต่องบการเงินปีปัจจุบันเท่านั้น

ทั้งนี้ ในเอกสารฉบับนี้ได้แนบงบการเงินรวมปี 2555 ที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว ซึ่งจัดทำขึ้นตามมาตรฐานการรายงานทางการเงิน อย่างไรก็ตาม งบการเงินรวมสำหรับปี 2554 ที่แสดงเป็นข้อมูลเปรียบเทียบในงบการเงินรวมปี 2555 ยังไม่ได้รับการตรวจสอบ

นอกจากนี้ ในการตรวจสอบงบการเงินของบริษัทฯ สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2556 ผู้สอบบัญชีอิสระของบริษัทฯ ได้พบจุดอ่อน ในระบบควบคุมภายในทางบัญชี ที่มีสาระสำคัญและได้ให้ข้อสังเกตไว้ด้วย โปรดดูหัวข้อ 13 “การควบคุมภายใน”

3.1.7 ภาวะการแข่งขันที่รุนแรงในอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่น อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องประสบกับปัญหาการแข่งขันที่สูงทั้งในเส้นทางการบินภายในประเทศและระหว่างประเทศ สายการบินต่างแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาค่าบัตรโดยสาร จำนวนเที่ยวบิน ความน่าเชื่อถือของบริการ ภาวการณ์ของสายการบิน สิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร โปรแกรมสะสมไมล์ (Frequent Flyer Program) ตลอดจนความพร้อมและความสะดวกสบายของบริการอื่นๆ นอกจากนี้ สายการบินบางแห่งที่เป็นคู่แข่งของบริษัทฯ นั้น มีขนาดใหญ่กว่าอาจมีชื่อเสียงและทรัพยากรทางการเงินมากกว่า และมีความสามารถในการช่วงชิงส่วนแบ่งตลาดในตลาดสำคัญซึ่งรวมถึงเส้นทางการบินภายในประเทศได้ดีกว่าบริษัทฯ โดยปกติแล้วสายการบินดั้งเดิมที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบจะมีข้อได้เปรียบ เนื่องจากจะมีขนาดกิจการใหญ่กว่าและผู้ประกอบการมักจะเป็นรัฐวิสาหกิจ อันส่งผลให้มีแหล่งเงินทุนและทรัพยากรอื่นๆ มากกว่าบริษัทฯ ด้วยเหตุนี้ สายการบินเหล่านั้นอาจมีความสามารถในการให้บริการในเส้นทางการบินบางเส้นทางที่ไม่ได้กำไรเป็นเวลานานกว่าที่บริษัทฯ จะสามารถดำเนินการได้

คู่แข่งของบริษัทฯ สำหรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำนั้นรวมถึง ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินแบบเต็มรูปแบบ สายการบินต้นทุนต่ำต่างๆ ในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศอินเดีย และผู้ประกอบการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องแข่งขันในเส้นทางการบินหลักภายในประเทศของบริษัทฯ โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยสไมล์ และสายการบินไทยไลอ้อนแอร์ นอกจากนี้ สายการบินอื่นๆ อาจแสดงความประสงค์ที่จะจัดให้มีเที่ยวบินเข้าและออกจากสนามบินสมุยได้ในอนาคต ในด้านการแข่งขันในเส้นทางการบินหลักระหว่างประเทศของบริษัทฯ นั้น บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินที่สำคัญ เช่น การบินไทย สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินซิลค์แอร์ และสายการบินฟลายเออร์ฟลาย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ ส่วนที่ 2 หน้า 86” ซึ่งระดับของการแข่งขันจะแตกต่างกันในแต่ละเส้นทางการบิน โดยขึ้นอยู่กับจำนวนของสายการบินคู่แข่ง และกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ การร่วมมือกันระหว่างสายการบินคู่แข่งของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสายการบิน ไทยแอร์เอเชีย และการบินไทย ซึ่งอาจทำให้การแข่งขันที่บริษัทฯ ต้องเผชิญนั้นสูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการแข่งขันกับผู้ประกอบการบินแบบเช่าเหมาลำที่มีต้นทุนคงที่ต่ำซึ่งสามารถเสนอค่าโดยสารในอัตราที่สามารถแข่งขันได้ดีกว่าในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวได้ บริษัทฯ

๓. ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถแข่งขันได้อย่างทัดเทียมกับสายการบินอื่นๆ รวมทั้งสายการบินรายใหม่ที่อาจเข้าสู่ตลาดธุรกิจสายการบินในอนาคต

โดยทั่วไปธุรกิจการบินจะมีความอ่อนไหวต่อการปรับลดราคาค่าบัตรโดยสารเป็นพิเศษ เนื่องจากสายการบินจะแบกรับเพียงแค่ต้นทุนผันแปรส่วนเพิ่ม (marginal variable costs) ที่เพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยจากการขายที่นั่งที่เหลืออยู่ ธุรกิจการบินจึงมีการแข่งขันทางด้านราคาค่าบัตรโดยสารอย่างเข้มข้นเป็นระยะๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อย และในบางเส้นทางการบิน ซึ่งมีสายการบินที่ให้บริการหลายสายการบิน บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าคู่แข่งในปัจจุบันหรือในอนาคตของบริษัทฯ จะไม่ใช่กลยุทธ์ในการตัดราคาหรือกิจกรรมอื่นๆ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา สายการบินรายอื่นได้ลดราคาค่าบัตรโดยสารในเส้นทางการบินบางเส้นทาง ซึ่งหากสายการบินเหล่านั้นขยายระยะเวลาในการลดค่าบัตรโดยสารและคงระดับราคาค่าบัตรโดยสารดังกล่าวในระดับที่บริษัทฯ ไม่สามารถแข่งขันได้โดยที่บริษัทฯ ยังคงมีผลกำไรจากการดำเนินงานอยู่ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถแข่งขันทางด้านราคากับสายการบินดังกล่าวได้ในระยะเวลาเท่าๆ กัน ซึ่งการที่บริษัทฯ ไม่สามารถแข่งขันทางด้านราคาดังกล่าวได้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในหลายปีที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มเปิดดำเนินการในหลายเส้นทางการบิน สายการบินเหล่านี้อาจเพิ่มระดับของการแข่งขันในเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ทั้งนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจำนวนมากได้เข้ามาในภูมิภาคเอเชีย และออสเตรเลียซึ่งรวมถึงสายการบินแอร์เอเชีย สายการบินเจ็ทสตาร์แอร์เวย์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ หากสนามบินมีความสามารถรองรับผู้โดยสารเหลืออยู่ และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้น (Slot) ว่างอยู่ สายการบินต้นทุนต่ำดังกล่าวก็จะสามารถเข้าสู่ตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ได้อย่างรวดเร็วและสามารถแข่งขันด้วยการเสนอขายบัตรโดยสารที่มีราคาต่ำมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้การขยายเครือข่ายเส้นทางการบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่มีอยู่ในปัจจุบันหรือการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำรายใหม่อาจทำให้ภาวะการแข่งขันในเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เพิ่มสูงขึ้น

ทั้งนี้ ในปัจจุบันสายการบินคู่แข่ง และสายการบินรายใหม่ในตลาดธุรกิจสายการบินอาจเข้าร่วมกลุ่มกันเป็นพันธมิตรเพื่อดำเนินธุรกิจร่วมกันหรือแบ่งปันการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกหรือ โครงสร้างพื้นฐานต่างๆ ร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดต้นทุนหรือเพิ่มความเข้มแข็งในตลาดมากขึ้น

เมื่อไม่นานมานี้ ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงของสภาพการแข่งขันในตลาดสายการบินในท้องถิ่นและภูมิภาคขึ้น ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงอันเป็นผลจากนโยบาย “การเปิดน่านฟ้าเสรี ของอาเซียน (ASEAN “Open Skies”)” โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ-กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113” อีกทั้งมีรายงานข่าวว่ากระทรวงคมนาคมมีความประสงค์ที่จะแก้ไขกฎหมายเพื่อเพิ่มข้อจำกัดอัตราส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นชาวต่างชาติในธุรกิจสายการบินในประเทศไทยจากร้อยละ 49 เป็นร้อยละ 70 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่านโยบายดังกล่าวในอนาคตจะไม่เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน และการเปลี่ยนแปลงนโยบายในอนาคตอาจเพิ่มระดับการแข่งขันให้สูงขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ยังมีรายงานข่าวว่าสายการบินหลายสายการบินอาจแสดงความสนใจที่จะใช้สนามบินดอนเมืองเป็นศูนย์ปฏิบัติการการบิน ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้โดยสารจะไม่เปลี่ยนมาใช้บริการสนามบินดอนเมืองมากขึ้นและการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวอาจทำให้จำนวนผู้โดยสารของบริษัทฯ ลดลง และ/หรือเพิ่มการแข่งขันในการดึงดูดผู้โดยสารที่จากสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน

และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นทั้งทางบกและทางทะเล ซึ่งเป็นการคมนาคมขนส่งแบบดั้งเดิมที่ใช้โดยประชากรส่วนใหญ่ของประเทศไทย เนื่องจากเหตุผลหลายประการอันรวมไปถึง การคมนาคมขนส่งเหล่านี้มีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าและมีความสะดวกมากกว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ดังนั้น การแข่งขันจากการคมนาคมขนส่งทางอื่นนี้อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่ออุตสาหกรรมการบิน ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับการแข่งขันในด้านบริการที่เกี่ยวข้องกับการบินด้านอื่นๆ ที่สนามบินสุวรรณภูมิ เช่น การบริการคลังสินค้า และการบริการภาคพื้นดิน ซึ่งคู่แข่งรายสำคัญของบริษัทฯ ในการให้บริการเหล่านี้คือ การบินไทย นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีการแข่งขันในด้านบริการครัวการบิน โดยมีคู่แข่งที่สำคัญ คือ การบินไทย และบริษัท แอลเอสจีสกายเซฟตี้ (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทในเครือเดียวกันกับสายการบินลุฟท์ฮันซ่า โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจของบริษัทฯ-ภาวะการแข่งขันในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ส่วนที่ 2 หน้า 87”

3.1.8 การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย

ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของสนามบินของบริษัทฯ คือจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับการใช้บริการเส้นทางการบินอื่นๆ ที่เข้ามาแข่งขันในการดึงดูดจำนวนผู้โดยสาร และระดับของกิจกรรมต่างๆ ทางด้านธุรกิจและเศรษฐกิจในประเทศไทย และประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาที่ถูก และความสะดวกสบายในการเข้าถึงของจุดหมายปลายทางที่อื่น ๆ ที่อยู่นอกประเทศไทย เช่น ประเทศอินโดนีเซีย สิงคโปร์ และฟิลิปปินส์ ทั้งนี้ ความน่าดึงดูดใจของสถานที่ท่องเที่ยวในเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่มีแนวโน้มที่จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของประเทศไทยด้วย นอกจากนี้ มีการรายงานข่าวในอดีตว่าอาจมีการสร้างสนามบินสมุยแห่งที่สองเพื่อรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะเพิ่มมากขึ้น โดยหากมีการสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่เกาะสมุย จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในสนามบินสมุยของบริษัทฯ อาจลดลง ซึ่งจะส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ในอนาคตจะมีจำนวนเทียบเท่ากับหรือเพิ่มขึ้นมากกว่าระดับในปัจจุบัน

3.1.9 ธุรกิจสายการบินและสนามบินของบริษัทฯ ต้องพึ่งตลาดการท่องเที่ยวในประเทศไทย และตลาดการท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคนี้และทวีปยุโรปเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และในประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ และการลดลงของอุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศในตลาดเหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ธุรกิจสายการบินคือธุรกิจหลักของบริษัทฯ ซึ่งสร้างรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในอัตราร้อยละ 74.7 ร้อยละ 76.2 ร้อยละ 80.8 และร้อยละ 80.4 ของรายได้รวมตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ โดยธุรกิจสายการบินของบริษัทฯ ประกอบด้วย การให้บริการการขนส่งทางอากาศสำหรับผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวพันโดยตรงกับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการให้บริการการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ แนวทางการสร้างความเติบโตของบริษัทฯ ได้ดำเนินการโดยมุ่งเน้นการเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศไปยัง

และออกจากฐานการปฏิบัติงานของบริษัทฯ ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุยมาโดยตลอด และจะยังคงดำเนินการตามแนวทางดังกล่าวต่อไป ทั้งนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญจากสถานการณ์ใดๆ ที่ก่อให้เกิดการลดลงของอุปสงค์ของการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ซึ่งรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในทางลบของภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ความน่าสนใจของประเทศไทยในฐานะจุดหมายปลายทางของนักท่องเที่ยวที่ลดลง หรือค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอันเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของภาระต้นทุนในการใช้สนามบินและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร

บริษัทฯ เชื่อว่าผู้โดยสารส่วนใหญ่ที่ใช้บริการสายการบินของบริษัทฯ และผู้ใช้บริการสนามบินของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยนักท่องเที่ยวที่ประสงค์จะเข้ามาในประเทศไทยเพื่อเยี่ยมชมสถานที่ท่องเที่ยวต่างๆ ด้วยเหตุนี้ บริษัทฯ จึงต้องพึ่งพาความเข้มแข็งของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศไทย ที่ผ่านมามีบริษัทฯ เคยประสบกับเหตุการณ์ที่จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงอย่างมีนัยสำคัญ อันเป็นผลจากการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 เมื่อปี 2552 ซึ่งส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าและออกประเทศที่เกิดการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 นอกจากนี้ การปิดสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินภูเก็ตในเดือนพฤศจิกายน 2551 อันเนื่องมาจากการประท้วง และการประท้วงรุนแรงในใจกลางกรุงเทพฯ ในเดือนเมษายน 2552 และตั้งแต่เดือนมีนาคม ถึงพฤษภาคม 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศไทยในต่างประเทศและกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย ตั้งแต่ต้นเดือนพฤศจิกายน 2556 ได้มีการประท้วงทางการเมืองในประเทศไทยหลายครั้ง รวมถึงกรุงเทพฯ ซึ่งมีรายงานความรุนแรงเกิดขึ้นในหลายพื้นที่ของกรุงเทพฯ โดยธุรกิจของบริษัทฯ จะได้รับผลกระทบในทางลบจากสถานการณ์ใดๆ ที่ทำให้ประเทศไทยในฐานะที่เป็นแหล่งท่องเที่ยวมีความน่าสนใจลดลง เช่น ความไม่มีเสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศอย่างต่อเนื่อง การเปลี่ยนแปลงในทางลบของสภาพเศรษฐกิจระหว่างประเทศ การแข็งค่าขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของเงินบาทเมื่อเทียบกับเงินสกุลอื่น ภาพลักษณ์ในทางลบที่ต่างประเทศมีต่อประเทศไทย การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของต้นทุนและค่าธรรมเนียมในการใช้สนามบินที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร การก่อการร้าย อุทกภัย หรือการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ H1N1 หรือเหตุการณ์อื่นที่คล้ายคลึงกันที่เกิดขึ้นในภูมิภาค ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถใช้มาตรการป้องกันเพื่อที่จะบรรเทาผลกระทบในทางลบที่อาจเกิดขึ้นต่อการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ หรือรับประกันว่าจะใช้มาตรการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) บางส่วน มาจากทวีปยุโรป ดังนั้นปัจจัยภายนอกในทางลบต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อการเดินทางจากทวีปยุโรปอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-สถานะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (credit market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไปและอาจจะส่งผลต่อไปในอนาคต และอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน ส่วนที่ 2 หน้า 129”

นอกจากนี้ รายได้ส่วนใหญ่ของบริษัทฯ ยังขึ้นอยู่กับเส้นทางการบินไปสู่เกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ โดยในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 รายได้จากเส้นทางการบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศสำหรับเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ คิดเป็น ร้อยละ 92.5 ร้อยละ 84.2 ร้อยละ 84.4 และร้อยละ 80.1 ของรายได้จากค่าโดยสารของบริษัทฯ ตามลำดับ และบริษัทฯ ยังมีรายได้เพิ่มเติมซึ่งมาจากการดำเนินงานสนามบินสมุยและจากการถือหน่วยลงทุนในจำนวนร้อยละ 25 ในกองทุนรวม นอกจากนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากความน่าดึงดูดใจ ราคาถูก และการเข้าถึงง่ายของจุดหมายปลายทางอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญมีแนวโน้มที่

จะได้รับผลกระทบจากทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่อความปลอดภัยและเสถียรภาพทางการเมืองและสังคมของเกาะสมุยและประเทศไทยด้วย บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญจะยังคงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวและชาวสารในทางลบใดๆ เกี่ยวกับเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญหรือประเทศไทย อาจส่งผลให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ เพื่อเดินทางไปยังเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐและพนมเปญมีจำนวนลดลง ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุยอย่างต่อเนื่องยังมีความสำคัญต่อความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทฯ และผู้ประกอบการในพื้นที่ด้วย เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปเกาะสมุยช่วยสร้างรายได้ให้แก่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวท้องถิ่น ซึ่งรวมถึงโรงแรมและรีสอร์ทในพื้นที่ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าปริมาณของกิจกรรมทางธุรกิจและการท่องเที่ยว และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางไปยังเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญจะมีระดับเท่าเดิมหรือมากขึ้นในอนาคต ดังนั้น การที่จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการเส้นทางการบินเกาะสมุย จังหวัดภูเก็ต และเชียงใหม่ และประเทศกัมพูชา เช่น เมืองเสียมราฐ และพนมเปญของบริษัทฯ ลดลง อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-การแข่งขันจากสนามบินและจุดหมายปลายทางอื่นอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบในธุรกิจสนามบินของบริษัทฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อปริมาณการใช้บริการในสนามบินสมุย ส่วนที่ 2 หน้า 133”

3.1.10 บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้รับสัมปทานเพื่อให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบินที่สนามบินสุวรรณภูมิ

บริษัทย่อยและบริษัทร่วม ได้เข้าทำสัญญากับ ทอท. เพื่อให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน ณ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งรวมถึงการให้บริการคลังสินค้า การให้บริการภาคพื้นดินและการให้บริการคร่าวการบิน โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ-ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจสนามบิน ส่วนที่ 2 หน้า 37” และ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ-สัญญาให้สัมปทาน ส่วนที่ 2 หน้า 175” โดย BFS Cargo ซึ่งเป็นบริษัทร่วมเป็นผู้ให้บริการคลังสินค้า ภายใต้สัญญาโครงการคลังสินค้านี้กำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2569 และ BFS Ground ซึ่งเป็นบริษัทย่อยดำเนินการให้บริการภาคพื้นดินภายใต้สัญญาโครงการอุปกรณ์บริการภาคพื้นดินและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง มีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2569 นอกจากนี้ BAC ซึ่งเป็นบริษัทย่อย ดำเนินกิจการให้บริการคร่าวการบินตามสัญญาโครงการคร่าวการบินมีกำหนดระยะเวลา 20 ปี โดยจะสิ้นสุดในวันที่ 27 กันยายน 2569 ในปี 2556 รายได้จาก BFS Ground และ BAC คิดเป็นร้อยละ 7.3 และร้อยละ 4.5 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ตามลำดับ และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 คิดเป็นร้อยละ 6.9 และร้อยละ 4.1 ของรายรับรวมของบริษัทฯ ตามลำดับ ทั้งนี้ สัญญาแต่ละฉบับได้กำหนดเหตุแห่งการเลิกสัญญาไว้ เช่น การไม่ปฏิบัติตามสัญญาโดยไม่มีการแก้ไข กรณีล้มละลาย เหตุผลทางด้านความมั่นคงของรัฐ และคำสั่งของรัฐบาล บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสัญญาเหล่านี้สัญญาใดสัญญาหนึ่ง หรือหลายสัญญารวมกันจะไม่ถูกยกเลิกก่อนครบกำหนดระยะเวลา และเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหรือเมื่อมีการเลิกสัญญาดังกล่าวแล้ว หากบริษัทย่อยและบริษัทร่วมไม่สามารถต่อหรือขยายอายุสัญญาได้ บริษัทย่อยและบริษัทร่วม จะไม่มีสิทธิในการประกอบกิจการที่เกี่ยวข้องภายใต้สัญญาดังกล่าวได้ ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สูญเสียกระแสรายได้จากกิจการดังกล่าว และจะนำมาซึ่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.11 การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายในระดับระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค หรือระดับภายในประเทศ อาจส่งผลให้ต้นทุนในการดำเนินงานของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น และอาจทำให้การให้บริการเกิดความล่าช้าหรือต้องหยุดชะงัก

ในการดำเนินงานของบริษัทฯ บริษัทฯ จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายทั้งในระดับระหว่างประเทศ ระดับภูมิภาค และระดับภายในประเทศอย่างเคร่งครัด ซึ่งครอบคลุมถึงการดำเนินงานในหลายด้านของบริษัทฯ อาทิเช่น สิทธิในการบิน การกำหนดราคาบัตรโดยสาร มาตรฐานการดำเนินงาน (ซึ่งส่วนที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย ความมั่นคง และมลภาวะทางเสียงของเครื่องบินและการเผาผลาญเชื้อเพลิงถือเป็นส่วนที่สำคัญที่สุด) การเข้าใช้สนามบินและการจัดสรรเวลาเข้าออก (Slot) โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ- กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113” สำหรับรายละเอียดของกฎระเบียบที่บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตาม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบของประเทศอื่นๆ รวมถึงสนธิสัญญาระหว่างประเทศทั้งแบบพหุภาคีและทวิภาคี ในการให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ ซึ่งในการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเหล่านี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องรับภาระต้นทุนในจำนวนที่สูง และบริษัทฯ คาดว่าบริษัทฯ จะยังมีภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวต่อไป บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่ากฎหมาย กฎระเบียบ และสนธิสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันจะยังคงบังคับใช้ต่อไปในอนาคต หรือรับประกันว่ากฎหมาย กฎระเบียบ และแนวทางต่างๆ จะจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการดำเนินการเส้นทางการบินใหม่ หรือในการลงทุนในอนาคตหรือไม่

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องรับภาระต้นทุนและค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บโดยรัฐบาลไทยหรือรัฐบาลประเทศอื่นๆ ซึ่งรวมถึงค่าธรรมเนียมในการลงจอดและการเดินอากาศ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะไม่ต้องเสียค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว เพิ่มขึ้นในอนาคต

3.1.12 การปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมอาจจะส่งผลกระทบต่อภาระต้นทุนทั้งหมดในปัจจุบันและอนาคตของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ มีต้นทุนเพิ่มขึ้น

ธุรกิจสายการบินถูกกำกับดูแลโดยกฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะมีความเข้มงวดมากขึ้นในอนาคต กฎหมายและระเบียบทางด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามากำกับดูแลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงที่เกิดจากเครื่องบิน การใช้และครอบครองวัตถุดิบทราย การปล่อยก๊าซของเสีย การกำจัดสิ่งเจือปนในสิ่งแวดล้อม และอื่นๆ โดยในปีที่ผ่านมาประเทศต่างๆ ได้ออกคำสั่งที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและการปล่อยก๊าซของเสียที่เกิดจากเครื่องบิน และอายุของเครื่องบิน กฎหมายสิ่งแวดล้อมเหล่านี้โดยเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับมลภาวะทางเสียงและทางอากาศ ได้พัฒนาไปอย่างรวดเร็วและเป็นที่คาดการณ์ได้ว่าอาจพัฒนาไปในแนวทางที่จะกำหนดให้ยกเลิกการใช้เครื่องบินบางแบบหากเครื่องบินเหล่านั้นไม่มีคุณสมบัติเป็นไปตามที่กฎหมายสิ่งแวดล้อมกำหนด ข้อกำหนดต่างๆ เหล่านี้ทำให้บริษัทฯ มีภาระต้นทุนในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวอย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนมาก และมีข้อจำกัดในการประกอบกิจการสายการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเครื่องบินแบบใหม่ที่น่าสนใจต้องเป็นไปตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมตลอดอายุการใช้งานของเครื่องบินเหล่านั้น การปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบดังกล่าวอาจทำให้ค่าใช้จ่ายของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น หรือจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการขยายการดำเนินงานของบริษัทฯ ต่อไป

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

3.1.13 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงของบริษัทฯ จะเพิ่มขึ้นตามอายุของฝูงบิน

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อายุโดยเฉลี่ยของเครื่องบินของบริษัทฯ คือ 8.7 ปี โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานมานานจะสูงกว่าค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินที่ใหม่กว่า ดังนั้น เมื่อฝูงบินของบริษัทฯ มีอายุการใช้งานมากขึ้นเรื่อยๆ ก็ต้องการการบำรุงรักษามากขึ้นและค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเครื่องบินของบริษัทฯ ก็จะต้องปรับสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน ทั้งในส่วนของปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) และอัตราส่วนของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทฯ (ในกรณีที่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นๆ ของบริษัทฯ ยังคงที่) ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจมีผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ โดยปกติ เครื่องบินลำที่มีอายุการใช้งานมานานจะมีอุปกรณ์ภายในห้องโดยสารที่มีอายุการใช้งานมานานตามไปด้วย และต้องการการบำรุงรักษาบ่อยขึ้นด้วยเช่นกัน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อตารางการบิน และความพึงพอใจของลูกค้า รวมทั้งทัศนคติของลูกค้าที่มีต่อสายการบินของบริษัทฯ ซึ่งแต่ละกรณีข้างต้นอาจจะลดความสามารถในการแข่งขันของบริษัทฯ ลงได้

3.1.14 ผู้ให้เช่าและผู้ให้เช่าเครื่องบินอาจมีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินของบริษัทฯ ที่ผู้ให้เช่าได้ซื้อภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และอาจเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวในกรณีที่ผู้ให้เช่าไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าทางการเงิน และเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องได้

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 5 ลำ ซึ่งบริษัทฯ ใช้ในการดำเนินงานเป็นเครื่องบินที่ผู้ให้เช่าได้เช่าภายใต้สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) และได้นำมาให้บริษัทฯ เช่าช่วงต่อตามสัญญาซื้อขายแบบมีเงื่อนไข (Conditional Sale Agreement) ทั้งนี้ ในการที่ผู้ให้เช่ากู้ยืมและเช่าเครื่องบินนั้น ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่ามีสิทธิในหลักประกันเหนือเครื่องบินดังกล่าว ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีอำนาจในการควบคุมการกระทำของผู้ให้เช่าเครื่องบิน และหากผู้ให้เช่าดังกล่าวกระทำการใดๆ อันเป็นการผิดสัญญาเช่าทางการเงิน หรือเอกสารกู้ยืมเงินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่าอาจมีสิทธิเข้าครอบครองเครื่องบินดังกล่าวได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้ นอกจากนี้ สัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) เหล่านี้ยังมีข้อสัญญาที่กำหนดให้การผิดสัญญาฉบับหนึ่งมีผลเป็นการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross-default clause) ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ให้เช่าของผู้ให้เช่ามีสิทธิในการเข้าครอบครองเครื่องบินที่เช่าได้ หากมีการผิดสัญญาเช่าฉบับใดฉบับหนึ่ง ซึ่งอาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้และได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.15 บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) ได้ในอดีต และการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าดำเนินงาน ในอนาคต อาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เช่าทำสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) กับผู้ให้เช่าหลายราย ซึ่งในสัญญาดังกล่าวได้กำหนดเหตุแห่งการเลิกสัญญาเป็นการทั่วไป และได้กำหนดให้บริษัทฯ ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงกระทำกรอื่นๆ ในระหว่างที่สัญญายังมีผลใช้บังคับอยู่ การที่บริษัทฯ ไม่สามารถกระทำกรใดๆ ตามข้อตกลงกระทำกรดังกล่าวได้ อาจทำให้เกิดการผิดสัญญาที่เกี่ยวข้อง และอาจเป็นเหตุให้เครื่องบินดังกล่าวถูกยึดคืนได้ในที่สุด สืบเนื่องจากเศรษฐกิจชะลอตัวในช่วงวิกฤติเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2550-2552 บริษัทฯ ได้ชำระค่าเช่าภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 9 ฉบับสูงกว่ากำหนดโดยบริษัทฯ ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้า และหลังจากนั้นได้เข้าร่วมเจรจากับผู้ให้เช่าเพื่อทำการปรับเปลี่ยนเงื่อนไขการชำระค่าเช่าตามสัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวน 9 ฉบับดังกล่าวทั้งหมด และสำหรับเครื่องบินอีก 3 ลำ บริษัทฯ ได้เจรจากับผู้ให้เช่าเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบินซึ่งเป็นเงินของผู้ให้เช่า แต่บริษัทฯ มีสิทธิเบี่ยงจากผู้ให้เช่าเพื่อนำมาชดเชยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงเครื่องบินตามแผนการที่ได้กำหนด

ไว้ในสัญญาเช่าแต่ละฉบับ โอนมาชำระค่าเช่าที่ค้างชำระอยู่ และตกลงที่จะออก standby letter of credit เพื่อเป็นหลักประกันแทนค่าเช่าเพื่อการซ่อมบำรุงเครื่องบิน นอกจากนี้กรณีที่ได้รับจดหมายแจ้งการชำระค่าเช่าล่าช้าสำหรับเครื่องบินทั้ง 9 ลำดังกล่าวแล้ว บริษัทฯ ยังได้เจรจาเพื่อคืนเครื่องบินอีกจำนวน 1 ลำ โดยต้องชำระค่าเช่าในการคืนเครื่องบินก่อนกำหนดตามที่ได้เจรจาไว้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ยกเลิกการรับมอบเครื่องบินลำใหม่และถูกริบเงินมัดจำภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงานดังกล่าว โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง- ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ-สภาวะที่ยากลำบากและความผันผวนในระบบธนาคารและตลาดเงิน (Credit Market) และเศรษฐกิจทั่วโลกได้ส่งได้ผลกระทบในทางลบอย่างต่อเนื่องต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยทั่วไปและอาจจะส่งผลกระทบต่ออนาคตและอาจทำให้บริษัทฯ ประสบปัญหาข้อจำกัดในการจัดหาแหล่งเงินทุน ส่วนที่ 2 หน้า 129” ทั้งนี้ สัญญาเช่าเหล่านี้ ยังมีข้อสัญญาที่กำหนดให้การผิดสัญญาฉบับหนึ่งมีผลเป็นการผิดสัญญาฉบับอื่นๆ ด้วย (cross-default clause) ดังนั้นการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาหนึ่งอาจถูกพิจารณาว่าเป็นการผิดสัญญาเช่าอื่นๆ นอกจากนี้ การที่ไม่สามารถชำระไว้ซึ่งใบอนุญาตนามบินอาจทำให้ผิดข้อสัญญาในสัญญาเช่า โปรดดู “-บริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตนามบินเพื่อประกอบกิจการสนามบินและหากเกิดการผิดสัญญา หรือ ไม่สามารถต่ออายุใบอนุญาตนามบินได้ อาจทำให้เกิดผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ” ดังนั้น การไม่สามารถปฏิบัติตามข้อตกลงกระทำการของสัญญาเช่าดำเนินงาน อาจทำให้เครื่องบินของบริษัทฯ ถูกยึดคืน และอาจส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.16 บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและภาระในการชำระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมาก ทั้งในปัจจุบัน และภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินรวมทั้งหมด (รวมถึงหนี้ตามสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) จำนวน 13,406.5 ล้านบาท คิดเป็นอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนที่ 1.82:1 ซึ่งประกอบด้วยหนี้ที่เกิดจากสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ของเครื่องบินจำนวน 604.2 ล้านบาท เงินกู้เบิกเงินเกินบัญชีและเงินกู้ระยะสั้นที่มีกำหนดเวลาชำระภายใน 1 ปีจำนวน 11.5 ล้านบาท เงินกู้ระยะยาว (รวมถึงเงินกู้ยืมจากบุคคลที่เกี่ยวข้อง) จำนวน 12,721.9 ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็น 11,230.7 ล้านบาทเป็นหนี้ตามสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) ของกองทุนรวมซึ่งบริษัทฯ ต้องผ่อนชำระหนี้ที่เหลือเป็นระยะเวลาอีก 23 ปี และหนี้สินอื่นๆ จำนวน 1,491.2 ล้านบาท ซึ่งหนี้สินดังกล่าวยังต้องผ่อนชำระเป็นงวดๆ ตามระยะที่กำหนดในสัญญาที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ภาระหนี้ดังกล่าว บริษัทฯ ยังมีหน้าที่ชำระภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมากภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) สำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ พื้นที่อาคารในสนามบิน สิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ และพื้นที่สำนักงาน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 บริษัทฯ มีจำนวนเงินค่าเช่าขั้นต่ำที่ต้องจ่ายในอนาคตภายใต้สัญญาเช่าดำเนินงาน จำนวนทั้งสิ้น 125.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

การที่บริษัทฯ มีภาระหนี้สินและภาระหนี้ที่มีจำนวนคงที่เป็นจำนวนมาก อาจทำให้

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

- บริษัทฯ ต้องประสบกับภาวะดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นจากเดิม เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยที่ต้องชำระสำหรับภาระหนี้บางส่วนของบริษัทฯ เป็นอัตราดอกเบี้ยลอยตัว
- บริษัทฯ ต้องตกอยู่ในสถานะเสียเปรียบในการแข่งขันเมื่อเทียบกับบริษัทคู่แข่งที่มีการกู้ยืมน้อยกว่า และบริษัทคู่แข่งที่สามารถเข้าถึงแหล่งเงินทุนได้ดีกว่า
- ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงระงับการที่ระบุไว้ในสัญญาทางการเงินและข้อตกลงอื่นๆ อย่างเคร่งครัด รวมไปถึงข้อจำกัดในการจ่ายเงินปันผล หรือการก่อหนี้สินเพิ่มขึ้น และ
- ต้องอยู่ภายใต้การเรียกร้องจากเจ้าหนี้มีประกันในการบังคับหลักประกันที่บริษัทฯ ปล่อยให้ไว้เพื่อเป็นประกันในหนี้สินนั้นๆ

ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการชำระหนี้ตามระยะเวลาที่กำหนดขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานในอนาคตและกระแสเงินสดของบริษัทฯ ซึ่งจะขึ้นอยู่กับสถานะทางเศรษฐกิจและการเมือง 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 อาจจะต้องตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขหรือข้อตกลงระงับการที่เพิ่มขึ้นซึ่งอาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อสร้างความเติบโตของบริษัทฯ และถ้าหากบริษัทฯ ไม่สามารถชำระหนี้และภาระผูกพันทางการเงินอื่นๆ (fixed obligation) เมื่อถึงกำหนดชำระ บริษัทฯ อาจถูกกำหนดให้เจรจาต่อรองเงื่อนไขในสัญญาเหล่านั้นใหม่ และจัดหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมในรูปของเงินเพิ่มทุนหรือเงินกู้ยืม หรือขายทรัพย์สิน ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าการเจรจาต่อรองดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือเกิดขึ้นในเวลาที่เหมาะสม หรือบริษัทฯ จะสามารถหาแหล่งเงินทุนอื่นภายใต้เงื่อนไขที่บริษัทฯ สามารถยอมรับได้หรือรับประกันว่าบริษัทฯ จะสามารถหาแหล่งเงินทุนอื่นได้เลย

3.1.17 อัตราดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ตามงบการเงินรวมระหว่างกาลสำหรับสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีหนี้สินที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัวร้อยละ 8.1 ของหนี้สินค้างชำระ ด้วยเหตุดังกล่าว หากอัตราอ้างอิงซึ่งใช้ในการกำหนดอัตราดอกเบี้ยลอยตัวสำหรับหนี้สินของบริษัทฯ ดังกล่าวเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 จะทำให้อัตราดอกเบี้ยที่มีผลต่อภาระหนี้สินของบริษัทฯ ที่คำนวณจากอัตราดอกเบี้ยลอยตัวดังกล่าว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 จะเป็นร้อยละ 7.4 การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยอาจทำให้ต้นทุนการกู้ยืมของบริษัทฯ ในส่วนของหนี้สินเดิมที่มีอัตราดอกเบี้ยลอยตัว และการกู้ยืมรายใหม่สูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งจะมีผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.18 บริษัทฯ อาจก่อหนี้อย่างมีนัยสำคัญในอนาคตเพื่อระดมทุนในการจัดหาเครื่องบิน เพื่อใช้เป็นการลงทุนหรือใช้ในแผนขยายธุรกิจ

ที่ผ่านมา บริษัทฯ เช่าเครื่องบินส่วนใหญ่ตามสัญญาเช่าดำเนินงาน (Operating Lease) อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ อาจพิจารณาซื้อเครื่องบินที่จำเป็นส่วนหนึ่งในอนาคต เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 ซึ่งหากบริษัทฯ ตัดสินใจซื้อเครื่องบิน บริษัทฯ อาจต้องระดมเงินทุนและก่อหนี้เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญเพื่อเป็นเงินทุนในการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม บริษัทฯ ได้วางแผนที่จะระดมทุนเพื่อการซื้อเครื่องบินจำนวน 9 ลำดังกล่าวโดยการเข้าทำสัญญาเช่าทางการเงิน (Finance Lease) กับบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ ไม่สามารถจัดหาเงินทุนได้ตามที่คาดการณ์ไว้ บริษัทฯ ยังคงมีหน้าที่ที่จะต้องรับมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำ ซึ่งทำให้บริษัทฯ อาจจะต้องจัดหาเงินทุนเพื่อซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 จากแหล่งเงินทุนอื่น หรืออาจจะต้องเจรจาสัญญากับผู้ขายใหม่ หรืออาจจะต้องว่าบริษัทฯ ผิดสัญญาภายใต้สัญญาซื้อขายเครื่องบินดังกล่าว นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องกู้ยืมเงินเพื่อใช้ในการดำเนินงาน การลงทุนที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เงินทุนหมุนเวียนที่จำเป็น และการขยายธุรกิจ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถระดมทุนดังกล่าวได้ภายใต้ข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เป็นประโยชน์กับบริษัทฯ หรือรับประกันว่าบริษัทฯ จะสามารถระดมทุนดังกล่าวได้ โดยเฉพาะในภาวะที่ตลาดเงินและตลาดทุนไม่เอื้ออำนวย ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยหากบริษัทฯ ไม่สามารถระดมทุนเพื่อซื้อเครื่องบินใหม่บนข้อกำหนดและเงื่อนไขที่เหมาะสม อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ และอาจทำให้แผนการขยายฝูงบินล่าช้า นอกจากนี้ สัญญาสินเชื่อในอนาคตของบริษัทฯ อาจมีข้อกำหนดที่จำกัดกิจกรรมการดำเนินงานและกิจกรรมทางการเงินของบริษัทฯ และอาจกำหนดให้บริษัทฯ ต้องนำทรัพย์สินไปวางเป็นหลักประกัน ทั้งนี้ ความสามารถในการชำระหนี้และจัดหาเงินทุนสำหรับการลงทุนที่ตามแผนการของบริษัทฯ จะขึ้นอยู่กับความสำเร็จในการดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจ และความสามารถในการสร้างรายได้เพียงพอเพื่อชำระหนี้ซึ่งมีความไม่แน่นอนและอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

3.1.19 บริษัทฯ อาจไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจ

กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ ประกอบไปด้วยการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการ การเปิดเส้นทางการบินใหม่ที่บริษัทฯ ให้บริการเองและที่เป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายเส้นทางการบินที่ขยายออกไปตามความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และกระตุ้นการเติบโตในตลาดที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่เดิม ทั้งนี้ ความสำเร็จในกลยุทธ์ทางธุรกิจนั้น มีความสำคัญต่อความสำเร็จของบริษัทฯ

การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ ขึ้นอยู่กับการได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ที่เหมาะสมในสนามบินที่ตั้งอยู่ในตลาดเป้าหมายในลักษณะที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ในการบริหารต้นทุนของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับสิทธิการบิน และการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน (Slot) ในสนามบินใดๆ ก่อนที่จะเริ่มให้บริการเส้นทางการบินใหม่ได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังต้องได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคม โดยผ่านกรมการบินพลเรือนก่อนที่จะเปิดเส้นทางการบินภายในประเทศสายใหม่ บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง (Slot) และการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวในเวลาอันสมควรหรือรับประกันว่าจะได้รับสิทธิการบิน การจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นลง (Slot) หรือการอนุญาตต่างๆ ดังกล่าวได้ นอกจากนี้การเพิ่มจำนวนเส้นทางการบินซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของเครือข่ายที่ขยายออกไปโดยความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ใน

การหาคู่สัญญาที่เหมาะสม การเจรจา การสอบทาน การปฏิบัติการ และการจัดเข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม ดังนั้นบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถทำสัญญาดังกล่าวได้เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนที่ขั้วบินในเส้นทางการบินเดิมที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่ยังขึ้นอยู่กับความสามารถของบริษัทฯ ที่จะได้รับการจัดสรรเวลาขึ้นและลงจอด (Slot) เพิ่มเติมในสนามบินของเส้นทางการบินดังกล่าว ซึ่งรวมถึงสนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินสมุย ทั้งนี้ การไม่ได้รับสิทธิการบินการไม่ได้รับการจัดสรรช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอด (Slot) ในสนามบินใดๆ การไม่ได้รับอนุญาตต่างๆ หรือการไม่สามารถเข้าทำความตกลงที่ขั้วบินร่วม (Code Share Agreement) เพิ่มเติม หรือการไม่สามารถขอเพิ่มช่วงเวลาการนำเครื่องบินขึ้นและลงจอดในสนามบินใดๆ เพิ่มเติมดังกล่าวข้างต้นอาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ คาดหมายว่าเส้นทางการบินหลายเส้นทางที่บริษัทฯ วางแผนเปิดให้บริการในอนาคต ส่วนหนึ่งจะเป็นเส้นทางการบินในต่างประเทศ ซึ่งการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ในประเทศดังกล่าวอาจมีปัญหาด้านการดำเนินงานการเงิน และกฎหมาย ซึ่งอาจแตกต่างไปจากปัญหาที่บริษัทฯ ประสบในประเทศไทยในปัจจุบัน การให้บริการในเส้นทางการบินใหม่อาจทำให้บริษัทฯ ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากรวมทั้งทรัพยากรอื่นๆ ตั้งแต่ก่อนที่จะเริ่มให้บริการ ทั้งนี้ ในระยะแรก บริษัทฯ อาจมีอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) ต่ำ และอาจจำเป็นต้องเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในเส้นทางการบินใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรจากเส้นทางการบินใหม่นี้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังวางแผนที่จะขยายฝูงบินให้กลายเป็น 43 ลำ ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2561 หากบริษัทฯ ไม่ประสบความสำเร็จในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจได้ บริษัทฯ อาจต้องเลื่อนกำหนดเวลาหรือยกเลิกการรับมอบเครื่องบินเหล่านี้และอาจต้องจ่ายค่าชดเชยความเสียหายซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ รวมถึง

- สภาพทางเศรษฐกิจ โดยทั่วไปของประเทศไทย ภูมิภาคเอเชีย และภูมิภาคอื่นทั่วโลก รวมทั้งสถานะตลาดทุนของประเทศต่างๆ ทั่วโลก
- อุปสงค์ของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาค
- อุปสรรคในการเข้าสู่ตลาดการบินในประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการควบคุมต้นทุนการดำเนินงาน และบริหารจัดการขนาดใหญ่กว่าเดิมได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การได้รับใบอนุญาตสิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับตลาดที่บริษัทฯ วางเป้าหมายในทางภูมิศาสตร์เพื่อการขยายเส้นทางการบิน
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษาจำนวนของนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกรประจำเครื่องบินของ บริษัทฯ อย่างเพียงพอ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการจัดหาและรับมอบเครื่องบินในเวลาอันสมควร และ
- ความสามารถของบริษัทฯ ในการระดมเงินทุนที่จำเป็นเพื่อใช้ในการขยายธุรกิจภายใต้ต้นทุนทางการเงินที่เหมาะสม

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นหลายปัจจัยนั้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น บริษัทฯ จึงไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถขยายธุรกิจในตลาดที่ให้บริการอยู่ได้สำเร็จ หรือสามารถสร้างตลาดใหม่ขึ้นมาได้ ซึ่งความล้มเหลวในการปรับใช้กลยุทธ์ทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.20 บริษัทฯ ต้องพึ่งพามูลคณภายนอกในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เป็นส่วนสำคัญในธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินสุวรรณภูมิให้แก่ลูกค้า และรวมถึงเป็นช่องทางจำหน่ายบัตรโดยสารให้แก่บริษัทฯ

ความพร้อมและต้นทุนสำหรับพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร เวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินใดๆ และที่จอดเครื่องบิน มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจและแผนการขยายธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการบินให้บริการภาคพื้นดินและการซ่อมบำรุง ซึ่งรวมถึงโรงซ่อมบำรุงอากาศยาน และอุปกรณ์สนับสนุนต่างๆ เพื่อเครื่องบินที่จัดหามาเพิ่มเติมตามแผนการขยายธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งสิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็นเหล่านี้ อาจไม่พร้อมใช้งานในเวลาหรือต้นทุนที่เหมาะสม ซึ่งหากบริษัทฯ ไม่สามารถเช่า ได้มา หรือเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินโดยมีเงื่อนไขและข้อกำหนดที่สมเหตุสมผลได้ภายในเวลาที่เหมาะสมเพื่อสนับสนุนการเติบโต และการดำรงการประกอบธุรกิจในปัจจุบันของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ตัวแทนจำหน่ายยังเป็นช่องทางสำคัญในการจำหน่ายบัตรโดยสาร โดยในช่วงปีที่ผ่านมา สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม ของปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ยอดการขายบัตรโดยสารทั้งหมดของบริษัทฯ ประมาณร้อยละ 64.01 ร้อยละ 63.91 ร้อยละ 60.42 และร้อยละ 60.61 มาจากการขายผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งรวมถึงผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารแบบทั่วไปและผู้แทนจำหน่ายบัตรโดยสารที่ได้รับอนุญาตจาก IATA และจากสายการบินที่มีความตกลงเที่ยวบินร่วม (Code Share Agreement) และสายการบินที่มีความตกลงรับขนผู้โดยสารระหว่างสายการบิน (Interline) ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าบริษัทฯ จะสามารถรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับบุคคลเหล่านี้ และไม่สามารถรับประกันได้ว่า จะหาบุคคลอื่นมาแทนที่บุคคลเหล่านี้ได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ รายได้ของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากตัวแทนจำหน่ายให้ความสำคัญกับสายการบินอื่นมากกว่า และความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทฯ และตัวแทนจำหน่ายซึ่งบริษัทฯ ได้อาศัยเป็นช่องทางทางการขายดังกล่าว อาจได้รับผลกระทบจากข้อตกลงทางธุรกิจหรือทางการเงินที่เสนอโดยสายการบินอื่น การเปลี่ยนแปลงข้อตกลงกับผู้จัดจำหน่ายบัตรโดยสารอื่น และวิธีการใหม่ๆ ในการจำหน่ายบัตรโดยสาร นอกจากนี้ ตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้ต้องติดต่อกฎสัมพันธ์โดยตรงกับผู้โดยสารและบุคคลที่อาจกลายเป็นผู้โดยสารของบริษัทฯ ในอนาคต ดังนั้น หากการให้บริการของตัวแทนจำหน่ายเหล่านี้ไม่เหมาะสมพฤติกรรมดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง และส่งผลกระทบต่อทิศทางลบต่อบริษัทฯ

แม้ว่าบริษัทฯ จะมีความพยายามในการดูแลสอดส่องผลการดำเนินงานของบุคคลภายนอกดังกล่าวในการให้บริการแก่บริษัทฯ และแม้ว่าในสัญญาให้บริการที่บริษัทฯ เข้าทำเพื่อให้ได้รับบริการดังกล่าวจะกำหนดระดับคุณภาพของการให้บริการ แต่ความมีประสิทธิภาพ ความรวดเร็ว และคุณภาพของการดำเนินงานของบุคคลภายนอกที่เป็นผู้ให้บริการนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วจะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ การที่ผู้ให้บริการดังกล่าวไม่สามารถให้บริการได้อย่างเป็นที่พึงพอใจหรือกรณีที่เกิดการขัดข้องในการให้บริการซึ่งอยู่นอกเหนือความคาดหมาย อาจส่งผลกระทบต่อทัศนคติของลูกค้าเกี่ยวกับมาตรฐานการให้บริการ และความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ รวมทั้งธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.21 บริษัทฯ ต้องพึงพาระบบอัตโนมัติและอินเทอร์เน็ตในการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยใดๆ ของระบบเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอัตโนมัติในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งรวมถึงเว็บไซต์และระบบสำรองที่นึ่งออนไลน์ ตลอดจนระบบสื่อสารข้อมูลภายใน โดยเว็บไซต์และระบบสำรองที่นึ่งออนไลน์ของบริษัทฯ ต้องสามารถรองรับการเข้าเยี่ยมชมในปริมาณมากและแสดงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเที่ยวบินได้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าความล้มเหลวหรือการละเมิดความปลอดภัยของระบบจะไม่เกิดขึ้นในอนาคต การหยุดชะงักที่เกิดขึ้นในระบบเหล่านี้อาจส่งผลให้เกิดการสูญเสียข้อมูลสำคัญ เป็นการเพิ่มค่าใช้จ่าย และส่งผลกระทบต่อชื่อเสียงและยอดขายบัตรโดยสารของบริษัทฯ ซึ่งอาจนำมาซึ่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ลักษณะการประกอบธุรกิจ-เทคโนโลยีสารสนเทศ ส่วนที่ 2 หน้า 108”

บริษัทฯ ต้องพึ่งพาระบบอินเทอร์เน็ตในการจองบัตรโดยสารบางส่วน โดยการสำรองเที่ยวบินของบริษัทฯ ในปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ประมาณร้อยละ 25.13 และร้อยละ 25.93 ตามลำดับเป็นการสำรองโดยตรงของผู้โดยสารผ่านเว็บไซต์ของบริษัทฯ ซึ่งหากการรักษาความปลอดภัยในการใช้อินเทอร์เน็ตที่ไม่เข้มงวด อาจทำให้ลูกค้าหลีกเลี่ยงที่จะใช้อินเทอร์เน็ต หรือไม่ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อดำเนินธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้ข้อมูลอันเป็นความลับ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องแบกรับต้นทุนที่สูงเพื่อให้มีระบบการป้องกันการละเมิดความปลอดภัย โดยเฉพาะในกรณีความเสี่ยงจากการก่อการร้าย และ/หรือการลักลอบนำข้อมูล ไปใช้โดยบุคคลภายนอก ส่งผลให้รัฐบาลกำหนดระดับการรักษาความปลอดภัยทางอินเทอร์เน็ตให้เข้มงวดมากขึ้น และทำให้เกิดข้อจำกัดด้านการซื้อบัตรโดยสารจากระยะไกลที่มากกว่าเดิม นอกจากนี้ การบรรเทาหรือแก้ไขปัญหาดังกล่าวอาจก่อให้เกิดการติดขัด ความล่าช้า หรือการหยุดชะงักในการให้บริการแก่ลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าอาจเลิกใช้บริการจองซื้อบัตรโดยสารผ่านช่องทางอินเทอร์เน็ตของบริษัทฯ หรือฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ

บริษัทฯ ได้เก็บรักษาข้อมูลส่วนบุคคลที่ได้รับจากลูกค้า และมีการใช้มาตรการความปลอดภัยเพื่อป้องกันการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ โดยข้อมูลส่วนบุคคลที่ถูกเก็บรักษาไว้ทั้งทางออฟไลน์และออนไลน์เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญมาก และถ้าหากบุคคลภายนอกสามารถเข้าถึงข้อมูลดังกล่าวได้โดยปราศจากความยินยอมล่วงหน้าของลูกค้า หรือถ้าบุคคลภายนอกใช้ข้อมูลดังกล่าวโดยมิชอบ ชื่อเสียงของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบ และอาจถูกลูกค้าฟ้องร้องดำเนินคดีกับบริษัทฯ ซึ่งเหตุการณ์ต่างๆ เหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.22 ปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นหรืออาจเกิดขึ้นกับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งรวมถึงการไม่สามารถจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ดังกล่าวได้ หรือการตัดสินใจใช้เครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในปัจจุบัน บริษัทฯ ใช้เครื่องบินแบบแอร์บัสและเครื่องบินแบบเอทีอาร์ และใช้เครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 และ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ดำเนินงานด้วยเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 จำนวน 10 ลำ เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 7 ลำ และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 จำนวน 8 ลำ และเมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาซื้อขายเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ใหม่จำนวน 6 ลำ นอกจากนี้ สัญญาซื้อ

ขายเครื่องบินยังได้ให้สิทธิแก่บริษัทฯ ในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เพิ่มอีกจำนวน 3 ลำด้วย และเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้ใช้สิทธิในการซื้อเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 ดังกล่าวทั้งหมด 3 ลำ และกำหนดส่งมอบเครื่องบินทั้ง 9 ลำอยู่ระหว่างไตรมาสที่ 4 ของปี 2557 ถึงไตรมาสที่ 1 ของปี 2560 และบริษัทฯ คาดว่า บริษัทฯ จะทยอยปลดระวางเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 ในที่สุด ทั้งนี้ ในวันที่ 18 กรกฎาคม 2557 บริษัทฯ ได้เข้าทำสัญญาเช่าเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 จำนวน 1 ลำจากบุคคลภายนอก

การที่บริษัทฯ จำเป็นต้องใช้เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 และเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 และ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M นั้นส่งผลให้บริษัทฯ เผชิญกับความเสี่ยงในกรณีที่มีปัญหาใดๆ เกิดจากเครื่องบินและเครื่องยนต์ประเภทดังกล่าวโดยบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบหากมีการตรวจพบข้อบกพร่องจากการออกแบบหรือปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์ของเครื่องบินรุ่นแอร์บัส เอ 319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 และเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ซึ่งส่งผลให้เครื่องบินของบริษัทฯ อาจถูกบังคับไม่ให้ขึ้นบินจนกว่าจะแก้ไขข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นจนเสร็จสิ้น (ในกรณีที่ข้อบกพร่องหรือปัญหานั้นสามารถแก้ไขได้) นอกจากนี้ ข้อบกพร่องหรือปัญหาดังกล่าวอาจส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบินในประเทศไทยออกข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัยสำหรับการบินซึ่งอาจต้องใช้ต้นทุนที่สูงมากในการปฏิบัติตาม ทั้งนี้ หากผู้โดยสารหลีกเลี่ยงที่จะโดยสารเครื่องบินของบริษัทฯ อันเป็นผลจากภาพลักษณ์ในทางลบที่มีต่อเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 เนื่องจากความวิตกกังวลด้านความปลอดภัยทั้งที่มีอยู่หรือคาดว่าจะมีขึ้นหรือปัญหาอื่นๆ อาจส่งผลให้ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

นอกจากนี้ หากเกิดกรณีที่ไม่มีเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F หรือ 127M ในตลาด และบริษัทฯ อาจจำเป็นต้องจัดหาเครื่องบินหรือเครื่องยนต์แบบที่แตกต่างออกไปจากที่ใช้อยู่เดิม บริษัทฯ อาจสูญเสียประโยชน์ที่บริษัทฯ จะได้รับจากฝูงบินและเครื่องยนต์ที่บริษัทฯ ใช้อยู่ในปัจจุบันในเหตุการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเครื่องบินที่หาทดแทนจะมีข้อได้เปรียบในการดำเนินการเหมือนกับเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 และเครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-600 หรือบริษัทฯ จะสามารถเช่าหรือซื้อเครื่องยนต์ที่น่าเชื่อถือและมีประสิทธิภาพทัดเทียมกับเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจต้องแบกรับต้นทุนในการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ซึ่งรวมถึงต้นทุนที่สูงขึ้นจากฝึกอบรมหรือว่าจ้างนักบิน พนักงานต้อนรับ และวิศวกร ในการจัดการและซ่อมบำรุงเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ประเภทที่แตกต่างจากเดิม และบริษัทฯ อาจต้องใช้เครื่องจำลองเที่ยวบินในการฝึกบิน (flight simulator) สำหรับเครื่องบินแบบใหม่ซึ่งบริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการให้มีการใช้เครื่องจำลองดังกล่าวได้ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงเดิมเกี่ยวกับปัญหาใดๆ ที่เกิดขึ้นจริงหรือปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเกี่ยวกับเครื่องบินและเครื่องยนต์แบบใหม่ดังกล่าว นอกจากนี้ การดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบหากผู้ผลิตเครื่องบินหรือเครื่องยนต์ของเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ319 เครื่องบินแบบแอร์บัส เอ320 หรือ เครื่องบินแบบเอทีอาร์ 72-500 หรือเครื่องยนต์ประเภท International Aero Engines V2500-A5 หรือ Pratt & Whitney PW 127F และ 127M กล่าวคือ Airbus ATR International Aero Engine หรือ Pratt & Whitney ไม่สามารถจัดการผลิต หรือมีอะไรให้ให้บริการได้อย่างเพียงพอ หรือไม่สามารให้บริการสนับสนุนได้ทันทั่วทั้ง

3.1.23 บริษัทฯ ต้องพึงพานुकูลากร โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่บริหารและผู้บริหารหลักของบริษัทฯ ซึ่งอุปสรรคใดๆ ในการดึงดูดและรักษานुकูลากรดังกล่าว หรือการไม่สามารถดำรงวัฒนธรรมองค์กรไว้ได้ อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลอบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ความสำเร็จในทางธุรกิจของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับการทำงานอย่างต่อเนื่องของเจ้าหน้าที่บริหารและนุกูลากรหลักในคณะผู้บริหารของบริษัทฯ หากมีการสูญเสียเจ้าหน้าที่บริหารและนุกูลากรหลักในคณะผู้บริหารคนใดคนหนึ่ง โดยไม่สามารถสรรหาผู้ดำรงตำแหน่งที่เหมาะสมและมีคุณสมบัติเทียบเท่ามาทดแทนได้ อาจส่งผลกระทบต่อทิศทางลอบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

โครงสร้างธุรกิจของบริษัทฯ ต้องอาศัยนักบิน วิศวกร และนุกูลากรอื่นๆ ที่มีความชำนาญสูง มีความทุ่มเท และมีประสิทธิภาพ ซึ่งแผนการ สร้างการเติบโตของบริษัทฯ ต้องอาศัยการว่าจ้าง การฝึกอบรม และการว่าจ้างพนักงานใหม่จำนวนเพิ่มขึ้นในอนาคต ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินเคยประสบภาวะขาดแคลนนุกูลากรผู้มีความชำนาญเป็นครั้งคราว โดยเฉพาะนักบินและวิศวกร บริษัทฯ ต้องแข่งขันกับสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ เพื่อว่าจ้างนุกูลากรที่มีความชำนาญสูงเหล่านี้ ทั้งนี้ สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและสายการบินราคาประหยัดอื่นๆ ดังกล่าวอาจเสนอค่าตอบแทนและผลประโยชน์ที่เหนือกว่าข้อเสนอของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ อาจต้องเพิ่มค่าตอบแทนและผลประโยชน์เพื่อดึงดูดและรักษานุกูลากรที่มีความสามารถ มิฉะนั้นอาจต้องเผชิญความเสี่ยงจากการลาออกของพนักงาน หากบริษัทฯ ไม่สามารถว่าจ้าง ฝึกอบรม และรักษานักบินที่มีความสามารถด้วยต้นทุนที่สมเหตุสมผล บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการตามกลยุทธ์เพื่อสร้างการเติบโตได้ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทิศทางลอบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ ว่าจ้างนุกูลากรเพิ่มขึ้นอาจทำให้บริษัทฯ เผชิญปัญหาในการรักษาวัฒนธรรมองค์กร ทั้งนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าหนึ่งในจุดแข็งทางการแข่งขันของบริษัทฯ คือวัฒนธรรมองค์กรที่มุ่งเน้นการให้บริการ ซึ่งปลูกฝังพนักงานของบริษัทฯ ให้มีความเป็นมิตร เกื้อกูล เน้นการทำงานเป็นทีมและเอาใจใส่ลูกค้าเพื่อเพิ่มผลิตผล โดยควบคุมต้นทุนของ บริษัทฯ ให้อยู่ในระดับที่มีประสิทธิภาพ ถ้าบริษัทฯ ไม่สามารถสรรหา ว่าจ้าง หรือรักษานักบินที่มีคุณลักษณะตามหลักเกณฑ์เหล่านี้ อาจส่งผลกระทบต่อวัฒนธรรมองค์กรและชื่อเสียงของบริษัทฯ

3.1.24 บริษัทฯ อาจเผชิญกับการจัดตั้งสหภาพแรงงาน การนัดหยุดงาน การอ้วงงาน หรือต้นทุนแรงงานที่เพิ่มขึ้น

ปัจจุบันบริษัทฯ ไม่มีสหภาพแรงงาน หากพนักงานของบริษัทฯ จัดตั้งสหภาพแรงงานขึ้น สหภาพแรงงานดังกล่าวอาจยื่นข้อเรียกร้องที่ส่งผลให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น และส่งผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ทั้งนี้ พนักงานของบริษัทฯ แต่ละกลุ่มอาจแยกจัดตั้งสหภาพแรงงานเมื่อใดก็ได้ และอาจมีการแยกการเจรจาต่อรองในประเด็นที่กลุ่มของคนเรียกร้อง โดยหากมีการจัดตั้งสหภาพแรงงานขึ้นและบริษัทฯ ไม่สามารถบรรลุข้อตกลงตามสัญญาข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้างของสหภาพแรงงานได้ หรือหากเกิดกรณีที่พนักงานของบริษัทฯ มีความไม่พอใจเป็นอย่างมาก บริษัทฯ อาจเผชิญกับการชะลอการทำงานหรือนัดหยุดงานได้ นอกจากนี้ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ อาจต้องหยุดชะงักจากการประท้วงของกลุ่มแรงงานซึ่งประท้วงเรียกร้องให้มีการตั้งสหภาพแรงงาน ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าวอาจทำให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ หยุดชะงัก และอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.25 หากในอนาคต บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการให้มีไว้ซึ่งใบอนุญาตและการอนุญาตต่างๆ หรือหากบริษัทฯ ไม่ได้รับการอนุมัติกฎระเบียบต่างๆ บริษัทฯ จะไม่สามารถให้บริการเที่ยวบินแบบประจำได้

ธุรกิจของบริษัทฯ จำเป็นต้องได้รับใบอนุญาต และต้องได้รับการอนุมัติต่างๆ ในการให้บริการเส้นทางการบินต่างๆ ของบริษัทฯ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมการบินอยู่ภายใต้บังคับของกฎระเบียบต่างๆ มากมาย ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถควบคุมกฎระเบียบที่ใช้บังคับกับบริษัทฯ ได้ การเปลี่ยนแปลงในการตีความกฎระเบียบในปัจจุบันหรือการออกกฎหมายหรือกฎระเบียบใหม่ อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ต้องมีใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ ซึ่งออกโดยและอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของบริษัทฯ มีผลบังคับใช้ตามระยะเวลาที่กำหนด และต้องยื่นขอต่ออายุใบรับรองเมื่อสิ้นกำหนดระยะเวลาดังกล่าว ซึ่งใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ ออก ณ วันที่ 17 เมษายน 2561 และมีผลใช้บังคับต่อไปจนถึงวันที่ 30 เมษายน 2561 นอกจากนี้ ในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำหรือไม่ประจำในประเทศไทย บริษัทฯ ต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศจากกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ ออก ณ วันที่ 15 มกราคม 2552 และจะต้องต่ออายุเมื่อใบอนุญาตดังกล่าวหมดอายุในวันที่ 31 มกราคม 2562 ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าหากใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของบริษัทฯ หมดอายุ บริษัทฯ จะได้รับการออกใบรับรองและใบอนุญาตฉบับใหม่ หากบริษัทฯ ไม่ได้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศและใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ บริษัทฯ จะไม่สามารถดำเนินการประกอบกิจการเดินอากาศได้

ในเส้นทางการบินแต่ละสายที่บริษัทฯ ดำเนินการ บริษัทฯ ต้องได้รับใบรับรองและใบอนุญาตจากประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการบินซึ่งการมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายของใบรับรองและใบอนุญาตต่างๆ อาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ในกรณีที่ใบรับรองและใบอนุญาตใดๆ ถูกเพิกถอนหรือไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อหมดอายุ หรือถ้าการต่ออายุดังกล่าวมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์น้อยลง บริษัทฯ อาจไม่สามารถดำเนินการในเส้นทางการบินที่ได้รับผลกระทบดังกล่าว หรืออาจต้องลดจำนวนเที่ยวบินลง นอกจากนี้ การกระทำใดๆ ของหน่วยงานที่กำกับดูแลสายการบินในประเทศไทย และบุคคลภายนอกอื่นๆ ที่บริษัทฯ ไม่มีอำนาจควบคุม อาจส่งผลกระทบต่อบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายและระเบียบที่บังคับใช้กับบริษัทฯ ได้จากหัวข้อ “การประกอบธุรกิจ-กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113”

3.1.26 บริษัทฯ อาจไม่สามารถคุ้มครองสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาภายใต้ชื่อทางการค้า “Bangkok Airways” ได้อย่างเพียงพอ หรืออาจเผชิญกับการเรียกร้องสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา ซึ่งอาจมีค่าใช้จ่ายในจำนวนที่สูงมากในการระงับข้อพิพาท หรืออาจจำกัดความสามารถของบริษัทฯ ในการใช้ประโยชน์จากสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาในอนาคต

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

ความสำเร็จของธุรกิจของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการใช้เครื่องหมายต่างๆ อย่างต่อเนื่องเพื่อเพิ่มการรับรู้ในชื่อทางการค้า ถึงแม้ว่าบริษัทฯ ได้จดทะเบียนหรืออยู่ระหว่างการจดทะเบียนเครื่องหมายต่างๆ ก็ตามบริษัทฯ ไม่อาจรับประกันได้ว่า การดำเนินการต่างๆ โดยบริษัทฯ จะสามารถคุ้มครองเครื่องหมายต่างๆ ได้อย่างเพียงพอ และบุคคลภายนอกอาจได้เข้าถึงสิทธิในการใช้แต่เพียงผู้เดียวในเครื่องหมายต่างๆ ของบริษัทฯ นอกจากนี้ ความสำเร็จของบริษัทฯ ยังขึ้นอยู่กับรับรู้และความสามารถของบริษัทฯ ในการป้องกันบุคคลภายนอกมิให้ใช้เครื่องหมายต่างๆ โดยไม่ได้รับความยินยอม ทั้งนี้ ประเด็นที่

เกี่ยวข้องกับสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญาอาจเป็นเรื่องซับซ้อน และบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ข้อพิพาทต่างๆ จะไม่เกิดขึ้น หรือข้อพิพาทใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ จะถูกระงับโดยมีเงื่อนไขที่เอื้อประโยชน์ต่อบริษัทฯ ซึ่งเหตุการณ์ใดๆ ดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของ บริษัทฯ

3.1.27 ความสามารถในการกำหนดค่าโดยสารของบริษัทฯ ถูกจำกัดอัตราค่าโดยสารขั้นสูงที่กำหนดโดยรัฐบาล

ในฐานะบริษัทสายการบิน บริษัทฯ ถูกกำกับดูแลโดยรัฐบาลผ่านกรมการบินพลเรือนและหน่วยงานอื่นๆ ซึ่งกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานกำกับดูแลที่มีหน้าที่กำกับดูแลการการบินของประเทศไทย โดยเป็นผู้ออกใบอนุญาตประกอบกิจการที่จำเป็นในการให้บริการเที่ยวบินของบริษัทฯ และเป็นผู้กำหนดอัตราขั้นสูงสำหรับค่าโดยสารเส้นทางการบินภายในประเทศที่ขายในประเทศไทย กำกับดูแลค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับบริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศแบบประจำ รวมถึงเป็นผู้ทำความเข้าใจว่าการขนส่งทางอากาศแบบทวิภาคีระหว่างประเทศกับประเทศอื่นๆ ทั้งนี้ ค่าโดยสารภายในประเทศของบริษัทฯ จะต้องไม่เกินอัตราค่าโดยสารที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน อนึ่ง รายได้ของบริษัทฯ จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศ คิดเป็น ร้อยละ 63.63 ร้อยละ 61.91 ร้อยละ 63.30 และร้อยละ 63.03 ของรายได้ค่าโดยสารใน ปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ การเปลี่ยนแปลงในทางลบใดๆ ในนโยบายเหล่านี้ นอกเหนือจากกฎระเบียบและนโยบายอื่นๆ ที่ใช้กำกับดูแลการดำเนินการสายการบิน อาจส่งผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.28 อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ของบริษัทฯ นั้น เป็นไปตามฤดูกาล

รายได้และอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load Factor) ของบริษัทฯ มีระดับสูงสุดในช่วงไตรมาสที่ 1 และไตรมาสที่ 4 ของแต่ละปีปฏิทิน ซึ่งเป็นฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดในประเทศไทย ส่วนฤดูกาลที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวต่ำสุดคือช่วงไตรมาสที่ 2 หากบริษัทฯ ประสบภาวะชะงักงัน ไม่สามารถดำเนินธุรกิจเป็นระยะเวลาอันยาวนานในช่วงที่มีจำนวนนักท่องเที่ยวสูงสุดดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานในอดีตและประมาณการผลการประกอบการระหว่างกาลของบริษัทฯ อาจไม่เป็นเครื่องชี้วัดผลประกอบการในอนาคตของบริษัทฯ ได้อย่างแม่นยำ ราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ อาจผันผวนหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากความผันผวนในผลการดำเนินงานระหว่างกาลของบริษัทฯ

3.1.29 ความผันผวนจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

เนื่องจากบริษัทฯ มีการทำธุรกิจในหลายประเทศ จึงมีรายได้และค่าใช้จ่ายเป็นสกุลเงินหลายสกุล ที่สำคัญคือ สกุลเงินบาทและเหรียญสหรัฐ อย่างไรก็ตาม สัญญาซ่อมบำรุง สัญญาเช่าเครื่องบิน สัญญาการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบิน สัญญาการประกันภัยโดยส่วนใหญ่ รวมทั้งสัญญาจัดหาอะไหล่เครื่องบินเกือบทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นสกุลเงินเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ ค่าเงินของสกุลเงินหลายสกุล มีความผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งอาจเกิดผลกระทบต่อบริษัทฯ โดยขึ้นอยู่กับสถานะเงินตราต่างประเทศของบริษัทฯ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่าย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน ส่วนที่ 2 หน้า 341” อย่างไรก็ตาม ในอนาคตบริษัทฯ อาจเข้าทำสัญญาอนุพันธ์ป้องกันความเสี่ยงจากการแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะจัดให้มีการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ หรือการป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวจะสามารถจัดทำได้อย่างได้ต้นทุนที่เหมาะสม ในเชิงพาณิชย์ 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) โดยอัตราซื้อถัวเฉลี่ยเงิน โอนและอัตราขายถัวเฉลี่ยของธนาคารพาณิชย์ในกรุงเทพมหานคร ซึ่งประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 อยู่ที่ 32.455 บาทต่อหนึ่งเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ค่าเงินบาทจะไม่ผันผวนต่อเนื่องอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับสกุลเงินเหรียญสหรัฐฯ หรือสกุลเงินอื่นๆ ในอนาคต

บริษัทฯ มีภาระผูกพันหลายรายการในสกุลเงินต่างประเทศ โดยเฉพาะในสกุลเหรียญสหรัฐฯ โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มีภาระผูกพันในสกุลเงินต่างประเทศคงค้างภายใต้สัญญาเช่าเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 23 สัญญา ซึ่งเป็นสัญญาเช่าดำเนินงาน 19 สัญญา คิดเป็นจำนวน 161.0 ล้านเหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจมีภาระทางการเงินเพิ่มในสกุลเหรียญสหรัฐฯ ในอนาคต ซึ่งอาจรวมถึงการกู้ยืมเพื่อซื้อเครื่องบินในอนาคต ด้วยเหตุนี้ การอ่อนค่าลงของสกุลเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศเหล่านี้ อาจทำให้ภาระหนี้สินของบริษัทฯ เพิ่มขึ้น ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บริษัทฯ จะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นเพียงพอที่จะชดเชยหนี้ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว ดังนั้น ความผันผวนของค่าเงินบาทเมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศจึงอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.30 ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินที่จะไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้

ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียตั้งอยู่ในเขตรอยต่อของแผ่นเปลือกโลก ด้วยเหตุนี้ ประเทศเหล่านั้นจึงเผชิญกับเหตุการณ์ที่เกิดจากการเคลื่อนตัวของเปลือกโลก ซึ่งอาจนำไปสู่แผ่นดินไหวและสึนามิ หรือทะเลที่มีความรุนแรง เช่น เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 เกิดแผ่นดินไหวใต้ทะเลบริเวณนอกชายฝั่งเกาะสุมาตรา ซึ่งก่อให้เกิดสึนามิเข้าทำลายชุมชนชายฝั่งในประเทศไทย อินโดนีเซีย และศรีลังกา บางประเทศในภูมิภาคเอเชียยังเผชิญกับภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ เช่น ไฟป่าและหมอกควัน นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเผชิญกับปัญหาอุทกภัยซึ่งอุทกภัยดังกล่าวทำให้เครื่องบินของบริษัทฯ ที่จอดซ่อมบำรุงอยู่ในโรงซ่อมอากาศยานของบริษัทฯ บริเวณสนามบินดอนเมืองได้รับความเสียหาย การเกิดขึ้นของภัยพิบัติทางธรณีวิทยาหรืออุทกภัยที่เพิ่มขึ้นในอนาคตในประเทศที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินไม่ว่าจะเกิดจากธรรมชาติหรือเกิดขึ้นโดยฝีมือมนุษย์ อาจมีผลทำให้อุปสงค์ของเที่ยวบินของบริษัทฯ ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้ลดน้อยลง และการลดลงของอุปสงค์ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.31 บริษัทฯ เผชิญความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจภูมิภาคเอเชีย

เนื่องจากในปัจจุบันบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจในภูมิภาคเอเชีย บริษัทฯ จึงมีข้อที่ต้องพิจารณาเป็นพิเศษและอาจเผชิญความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเป็นการเฉพาะของภูมิภาคนี้ ความเสี่ยงเหล่านี้รวมถึงความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางการเมือง เศรษฐกิจ กฎหมาย และอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบจากการเปลี่ยนแปลงในสภาวะทางการเมืองและสังคมในภูมิภาคเอเชีย และการเปลี่ยนแปลงในนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและกฎระเบียบ มาตรการต่อต้านภาวะเงินเฟ้อ การแลกเปลี่ยนเงินตราและการโอนเงินไปยังต่างประเทศ อัตราและวิธีเก็บภาษี เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความผันผวนในสภาวะทางสังคมและการเมืองในบางประเทศในภูมิภาคเอเชีย อาจยับยั้ง จำกัด หรือส่งผลกระทบต่อทางอื่นใดต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ และอาจส่งผลให้เกิดการปิดสนามบิน โดยในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ประเทศและดินแดนบางแห่งในภูมิภาคเอเชียได้ออกมาตรการหลายอย่างเพื่อให้มีผลต่อการปฏิรูปและการ

เปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจหรือการเมือง โดยมาตรการบางอย่างทำให้เกิดเหตุการณ์ต่างๆ หรือเพิ่มความเสี่ยงที่เกี่ยวกับความความไร้เสถียรภาพทางการเมืองและความไม่สงบในสังคม โดยตัวอย่างบางส่วนของเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความผันผวนมากขึ้นของสถานะทางสังคมและการเมืองในภูมิภาคเอเชีย ได้แก่ การควบคุมค่าแรงขั้นต่ำและการควบคุมราคาสินค้าโดยรัฐบาล อัตราการว่างงานที่สูงขึ้น การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และการกีดกันทางการค้า เช่น การเก็บภาษีศุลกากรและค่าธรรมเนียมในอัตราสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมภายในประเทศ เป็นต้น ทั้งนี้ เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ และบริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันความเสี่ยงทางการเมืองหรือการประกันภัยอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับบริษัทฯ จากเหตุการณ์เหล่านี้

3.1.32 บริษัทฯ เผชิญกับความเสียหายบางประการที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ และอาจเผชิญกับอุปสรรคในการทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรืออาจไม่สามารถจัดหาประกันภัยได้เลย

การประกันภัยเป็นพื้นฐานสำคัญของการดำเนินธุรกิจสายการบินและสนามบิน ทั้งนี้ เนื่องจากการก่อการร้าย หรือเหตุการณ์ที่มีผลกระทบในระดับโลกอื่นๆ อาจมีผลทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำประกันภัยเกี่ยวกับการบินในความเสี่ยงบางประเภท หรืออาจทำประกันภัยได้ในวงเงินประกันภัยที่ลดลง ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนที่กำหนดโดยผู้ให้เช่าเครื่องบินของบริษัทฯ หรือตามกฎระเบียบของรัฐบาล การที่บริษัทฯ ไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยในการประกอบธุรกิจโดยทั่วไป หรือในสินทรัพย์บางอย่างของบริษัทฯ ภายใต้เงื่อนไขและข้อกำหนดที่ยอมรับได้ในเชิงพาณิชย์ หรือไม่สามารถทำกรมธรรม์ประกันภัยได้เลยสำหรับการประกอบธุรกิจโดยทั่วไปหรือสินทรัพย์บางอย่างจะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่า ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทฯ จะเพียงพอกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ในกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงสูงกว่าจำนวนเงินที่ทำประกันภัยไว้ บริษัทฯ อาจต้องรับภาระความเสียหายจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่ได้ทำประกันภัยความเสี่ยงบางประเภท ซึ่งรวมถึงการประกันภัยธุรกิจหยุดชะงัก และการสูญเสียกำไรหรือรายได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางของสายการบินอื่นในอุตสาหกรรมซึ่งมักจะไม่ได้ทำประกันภัยในเรื่องดังกล่าวไว้เช่นกัน ในกรณีที่ภัยที่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

ภายหลังจากการก่อการร้ายเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 บริษัทประกันภัยด้านการบินได้เพิ่มเบี้ยประกัน รวมถึงเรียกเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยเพิ่มขึ้นจากผู้โดยสารแต่ละคน และลดความคุ้มครองสำหรับความรับผิดชอบต่อภัยสงครามและความรับผิดชอบร่วมต่อบุคคลภายนอกอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์การก่อการร้าย การจี้เครื่องบิน และเหตุเครื่องบินตก หรือเหตุการณ์อื่นซึ่งกระทบในทางลบต่ออุตสาหกรรมการบิน อาจมีความเสี่ยงที่บริษัทประกันภัยด้านการบินจะเพิ่มเบี้ยประกันสูงขึ้นหรือลดความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยลง การเพิ่มขึ้นของเบี้ยประกันภัยหรือการลดความคุ้มครองอย่างมีนัยสำคัญ อาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์-การประกันภัย ส่วนที่ 2 หน้า 107”

3.1.33 บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการร่วมทุนกับพันธมิตร

BFS Cargo ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้า ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2549 และ BFS Ground ได้เข้าทำสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้นกับ WFS ลงวันที่ 24 สิงหาคม 2549 เพื่อบริหารจัดการกิจการอาคารคลังสินค้าของบริษัทฯ ตามสัญญาโครงการคลังสินค้า และบริการภาคพื้นดินตามสัญญาโครงการอุปกรณ์บริการ

ภาคพื้นและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการซ่อมบำรุง สัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการคลังสินค้าและสัญญาสนับสนุนการบริหารการให้บริการกิจการภาคพื้นมีกำหนดระยะเวลา 7 ปี และได้สิ้นสุดลงในวันที่ 27 กันยายน 2556 โดยคู่สัญญาอาจตกลงร่วมกันต่ออายุสัญญาดังกล่าวได้ ทั้งนี้ ในปี 2556 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปชั่วคราวเป็นเวลา 6 เดือนหลังจากสัญญาหมดอายุ และต่อมาในปี 2557 คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ต่ออายุสัญญาดังกล่าว เมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2557 โดยได้ทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อขยายระยะเวลาของสัญญาดังกล่าวออกไปอีก 4 ปี 6 เดือนหรือจนถึงวันที่ 27 กันยายน 2561

ทั้งนี้บริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงเป็นพิเศษในการร่วมทุนกับพันธมิตรโดยที่มีความเป็นไปได้ว่าพันธมิตรของบริษัทฯ อาจดำเนินการดังต่อไปนี้

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

ความขัดแย้งใดๆ ที่อาจเกิดขึ้นระหว่างบริษัทฯ กับพันธมิตรร่วมทุนซึ่งอาจนำไปสู่สถานการณ์ที่ไม่มีวิธีการแก้ไข (Deadlock) อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.34 การลงทุนของบริษัทฯ ใน BGH ถือเป็นสินทรัพย์เป็นส่วนที่เป็นสาระสำคัญของบริษัทฯ และการเปลี่ยนแปลงของราคาหุ้น BGH อาจมีผลกระทบต่อในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อบงก้าไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ

ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ ถือหุ้นโดยตรงและโดยทางอ้อมผ่านทางบริษัทย่อย คิดเป็นร้อยละ 7.83 ของหุ้นใน BGH ซึ่งเป็นผู้ประกอบการโรงพยาบาลเอกชน โปรดดูหัวข้อ “นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ-การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท กรุงเทพดุสิตเวชการ จำกัด (มหาชน)” การลงทุนในหุ้น BGH คิดเป็นร้อยละ 36.4 ร้อยละ 43.1 ร้อยละ 46.9 และร้อยละ 58.9 ของสินทรัพย์รวมของบริษัทฯ ในปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ปี 2555 ปี 2556 และ ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ แม้ว่านายปราเสริฐ ปราสาททองโอสถ รองประธานกรรมการและประธานคณะผู้บริหาร และดำรงตำแหน่ง Group CEO และ President และกรรมการใน BGH บริษัทฯ ก็ไม่มีอำนาจควบคุมไม่ว่าโดยทางตรงหรือทางอ้อมในการดำเนินงานของ BGH หรือส่งผลกระทบต่อในทางบวกหรือทางลบต่อการขึ้นลงของราคาหุ้น BGH

การขึ้นลงของราคาหุ้น BGH ส่งผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญในงบก้าไรขาดทุนแบบเบ็ดเสร็จ เนื่องจากมาตรฐานการรายงานทางการเงินกำหนดให้บันทึกการเปลี่ยนแปลงมูลค่าราคาตลาดในการลงทุนในหุ้น BGH ของบริษัทฯ เป็นก้าไรและขาดทุนในงบก้าไรขาดทุนเบ็ดเสร็จ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ราคาหุ้นของ BGH ได้ปรับตัวเพิ่มขึ้น ในขณะที่การถือหุ้นของบริษัทฯ ใน BGH เปลี่ยนแปลงเล็กน้อย ดังนั้น บริษัทฯ จึงได้มีการบันทึกผลก้าไรจากการวัดมูลค่าเงินลงทุนในหลักทรัพย์เพื่อขายที่ 3,799.6 ล้านบาท 3,169.4 ล้านบาท 450.5 ล้านบาทและ 5,886.7 ล้านบาท ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ

เนื่องจากบริษัทฯ จะลงทุนระยะยาวในหุ้นของ BGH ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงของราคาหุ้น BGH จะส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อกำไรขาดทุนเบ็ดเสร็จตามที่ปรากฏในงบกำไรขาดทุน บริษัทฯ คาดว่าการลงทุนใน BGH จะยังคงเป็นสินทรัพย์ในส่วนที่เป็นสาระสำคัญของบริษัทฯ ต่อไป เนื่องจากบริษัทฯ ยังคงจะลงทุนในหุ้น BGH เป็นการลงทุนระยะยาวและเพื่อให้ได้รับเงินปันผล ในอดีตบริษัทฯ เคยนำหุ้น BGH ไปจำหน่ายเป็นหลักประกันเพื่อให้บริษัทฯ สามารถก่อภาระหนี้สินเพิ่มเติมได้ต่อไป ซึ่งบริษัทฯ อาจดำเนินการดังกล่าวอีกในอนาคต โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมเกี่ยวกับนโยบายการลงทุนของบริษัทฯ ในหัวข้อ “ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ-นโยบายการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ ส่วนที่ 2 หน้า 181”

ในการเสนอขายหลักทรัพย์ครั้งนี้ บริษัทฯ ได้ว่าจ้างบุคคลภายนอกที่มีความอิสระในการสอบทานและให้คำแนะนำเกี่ยวกับนโยบายภายในที่เหมาะสม ซึ่งรวมถึงการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายใน ซึ่งกำหนดช่วงระยะเวลาที่ไม่ควรซื้อขายหลักทรัพย์เมื่อมีการเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะและช่วงเวลาที่กรรมการและผู้บริหารสามารถกลับมาซื้อขายหลักทรัพย์ได้นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้กำหนดไว้ในจรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติในกรณีที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนโยบาย ขั้นตอน คู่มือจรรยาบรรณ และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการลงทุนในหลักทรัพย์ บริษัทฯ จะดำเนินการตามกรอบนโยบาย ระเบียบและข้อบังคับการทำงานที่เกี่ยวข้อง และตามความเหมาะสม โปรดดูหัวข้อ “การดูแลมิให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายในจากการลงทุนในหลักทรัพย์”

3.1.35 ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเดิม อาจแตกต่างหรือขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ

ภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้ง นี้ ผู้ถือหุ้นเดิมแต่ละราย ซึ่งใช้นามสกุลปราสาททองโอสด จะยังคงถือหุ้นรวมกันเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 60.0 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วทั้งหมดของบริษัทฯ

สืบเนื่องจากการถือหุ้นในบริษัทฯ รวมเป็นจำนวนไม่น้อยกว่าร้อยละ 60.0 ภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้ง นี้ แม้กลุ่มผู้ถือหุ้นเดิมจะไม่ได้กระทำการร่วมกัน แต่หากมีการใช้สิทธิไปในทางเดียวกัน อาจทำให้สามารถควบคุมกิจการต่างๆของบริษัทฯ ที่จะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้ถือหุ้น และสามารถครอบงำการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ภายใต้การอนุมัติตามกฎหมายได้ ซึ่งอาจรวมถึงกรณีดังต่อไปนี้

- การเลือกตั้งกรรมการ
- จำนวนและกำหนดเวลาการจ่ายเงินปันผลและผลประโยชน์อื่นใด
- การเข้าซื้อหรือการควบรวมกิจการกับบริษัทหรือนิติบุคคลอื่น
- กลยุทธ์และนโยบายโดยรวมของธุรกิจและ
- การออกหลักทรัพย์ใหม่

ทั้งนี้ อาจเกิดกรณีที่ผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้น ในครอบครัวปราสาททองโอสดของบริษัทฯ หรือของบริษัทที่เกี่ยวข้องของผู้ถือหุ้นดังกล่าว อาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นๆ ของบริษัทฯ

นอกจากนี้ ในบางครั้งบริษัทฯ ได้เข้าหรือจะเข้าทำสัญญา หรือธุรกรรมกับนิติบุคคลอื่นที่ควบคุมโดยผู้ถือหุ้นในครอบครัวปราสาททองโอสด ของบริษัทฯ และ/หรือ บุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

3.1.36 การถือหุ้นโดยบุคคลต่างชาติในบริษัทฯ มีข้อจำกัดอยู่หลายประการ การละเมิดข้อจำกัดดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการเพิกถอนใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ และสิทธิของบริษัทฯ ในการบินในทุกเส้นทางการบิน

การถือหุ้นของบุคคลต่างชาติในบริษัทฯ ถูกจำกัดโดยข้อบังคับของบริษัทฯ ไว้ที่ร้อยละ 49.0 ของหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ และบริษัทฯ ยังอยู่ภายใต้บังคับของข้อจำกัดการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติภายใต้พระราชบัญญัติการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) และประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ซึ่งกำหนดให้หุ้นของผู้ดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศและผู้ซึ่งจดทะเบียนอากาศยานไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ต้องถือโดยบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย-กฎและระเบียบในประเทศไทยของอุตสาหกรรมการบิน ส่วนที่ 2 หน้า 118” โดยภายหลังเสร็จสิ้นการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อยู่ที่ผู้ถือหุ้นเดิมที่มีสัญชาติไทยจะยังคงถือหุ้นข้างมากของบริษัทฯ

ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นเดิมไม่ได้ถือหุ้นส่วนใหญ่บริษัทฯ อีกต่อไป เมื่อการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติมีจำนวนถึงสัดส่วนสูงสุดของการถือหุ้นของบุคคลต่างด้าวที่กำหนดแล้ว ผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยอาจถูกห้ามมิให้โอนหุ้นของตนให้กับผู้ซื้อชาวต่างชาติได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในกรณีดังกล่าว ในสถานการณ์เช่นนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าผู้ลงทุนจะไม่ถูกบังคับให้ขายหุ้นของตน โดยได้รับการแจ้งเตือนในเวลาอันสั้น หรือ หุ้นดังกล่าวจะสามารถขายได้ในราคาตลาดในขณะนั้น นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติ จะไม่อาจทราบได้ว่าการขายหุ้นของผู้ถือหุ้นสัญชาติไทยในเวลาต่อมาจะเป็นการขายให้ผู้ซื้อหุ้นสัญชาติไทยหรือผู้ซื้อชาวต่างชาติ จนกว่าผู้ซื้อหรือบุคคลดังกล่าวจะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนการโอนหุ้นดังกล่าวต่อนายทะเบียน หรือจนกว่าจะมีการปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้น ในกรณี TSD ซึ่งเป็นนายทะเบียนของบริษัทฯ อาจปฏิเสธที่จะรับจดทะเบียนการโอนหุ้นให้แก่บุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย หรือมีฉะนั้นบุคคลดังกล่าวอาจจำเป็นต้องขายหุ้น ถ้าการโอนหุ้นดังกล่าวจะทำให้จำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้วในบริษัทฯ ซึ่งจะถูกจดทะเบียนในนามของบุคคลที่ไม่ได้มีสัญชาติไทย เกินกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบุคคลต่างชาติที่บังคับไว้ก่อนหน้านี้ นอกจากนี้ ตามหลักทั่วไปในการดำเนินการบริการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น บริษัทฯ จำเป็นต้องมีบุคคลสัญชาติไทยเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนที่เป็นสาระสำคัญและเป็นผู้มีอำนาจควบคุมที่แท้จริงของบริษัทฯ โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ส่วนที่ 2 หน้า 113” ซึ่งการที่บริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดเหล่านี้ อาจทำให้บริษัทฯ สูญเสียสถานะการเป็นสายการบินของไทย (Thai-designated Airline) และถูกเพิกถอนสิทธิในการบินในเส้นทางการบินระหว่างประเทศได้

3.1.37 รายได้จากสนามบินของบริษัทฯ ขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรทางอากาศ ซึ่งส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยบางอย่างที่อยู่ นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ รวมถึงปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง และปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อม

รายได้จากการดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 2.4 ร้อยละ 2.3 ร้อยละ 2.3 และร้อยละ 2.5 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2554 ปี 2555 ปี 2556 และสำหรับงวดหกเดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2557 ตามลำดับ ขึ้นอยู่กับจำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และปริมาณการจราจรทางอากาศในสนามบินของบริษัทฯ โดยปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลโดยตรงต่อรายได้จากการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการบิน และส่งผลโดยอ้อมต่อรายได้จากการให้บริการที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบินของบริษัทฯ ทั้งนี้จำนวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า และปริมาณการจราจรทางอากาศส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับหลายปัจจัยที่อยู่ นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น สภาวะทางเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศไทย ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

เอเชียใต้ และภูมิภาคอื่นๆ ความน่าดึงดูดใจของสนามบินของบริษัทฯ เมื่อเปรียบเทียบกับความน่าดึงดูดใจของสนามบินคู่แข่ง ไรศดิตต่อ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง (ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อปริมาณการจราจรของสนามบินอันเป็นผลมาจากการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเติมหรือมาตรการอื่นๆ ที่สายการบินนำมาใช้เพื่อจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น) และการแก้ไขนโยบายทางด้านกฎหมาย ที่บังคับใช้ในอุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ สภาพอากาศ เช่น หมอกที่ปกคลุมสนามบิน หรือการพิจารณาระดับมลพิษและมลภาวะทางเสียงในระดับที่ผู้โดยสารอาศัยในบริเวณใกล้เคียงสามารถต้านทานได้ อาจส่งผลกระทบต่อปริมาณหรือความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออัตรารายได้ของบริษัทฯ

3.1.38 การบอกเลิกสัญญาเช่าช่วงโดยกองทุนรวมอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในปี 2549 บริษัทฯ ได้ให้กองทุนรวมเช่าทรัพย์สินของสนามบินสมุย เป็นระยะเวลาเวลา 30 ปี ภายใต้สัญญาเช่าระยะยาว และกองทุนรวมได้ให้บริษัทฯ เช่าช่วงสนามบินสมุยกลับมาตามสัญญาเช่าช่วง โดยบริษัทฯ ยังคงเป็นผู้ดำเนินกิจการสนามบินสมุย และถือหน่วยลงทุนร้อยละ 25 ในกองทุนรวม หากบริษัทฯ ผิดสัญญาเช่าช่วงดังกล่าว กองทุนรวมมีสิทธิเลิกสัญญาเช่าช่วงและหาผู้ดำเนินการสนามบินรายใหม่แทนที่และบังคับหลักประกันภายใต้สัญญาเช่าช่วง ซึ่งรวมถึงหุ้นที่บริษัทฯ ถือใน BGH ซึ่งการบอกเลิกสัญญาเช่าช่วงหรือการบังคับหลักประกันดังกล่าวโดยกองทุนรวมอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และ โอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

3.1.39 การดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากการกระทำของบุคคลภายนอกซึ่งอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ

การดำเนินกิจการสนามบินของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับกาให้บริการ โดยบุคคลภายนอกแก่ผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ ตัวอย่างเช่น การพยากรณ์อากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ ระบบรักษาความปลอดภัย ระบบไฟฟ้า และการบริการด้านการตรวจคนเข้าเมืองและศุลกากร นอกจากนี้ ในสนามบินสุโขทัย และสนามบินตราด บริษัทฯ ยังต้องพึ่งพามูลคณภายนอกในการให้บริการบางอย่างเช่น การลำเลียงกระเป๋าและการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง โดยที่ผ่านมามีบางกรณีที่เกิดเหตุขัดข้องในการให้บริการซึ่งไม่สามารถแก้ไขได้ในหนึ่งวันซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อทางลบต่อการดำเนินงานของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ไฟดับที่สนามบิน สมุยเป็นเวลา 3 วัน ในเดือนธันวาคม 2555 ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวสนามบินสมุยจำเป็นต้องใช้เครื่องปั่นไฟฟ้าสำรอง ซึ่งบริษัทฯ ไม่มีส่วนรับผิดชอบ หรือสามารถควบคุมการให้บริการเหล่านี้ได้ ดังนั้นความขัดข้องใดๆ หรือผลกระทบในทางลบซึ่งเกิดจากการให้บริการของบุคคลภายนอกดังกล่าว รวมถึง การนัดหยุดงาน หรือกรณีอื่นๆ ที่คล้ายคลึงกัน อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าสายการบินต่างๆ หรือผู้โดยสารจะไม่เข้าใจผิดว่าบริษัทฯ เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าหรือผลกระทบในทางลบดังกล่าว

3.2 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

3.2.1 ในช่วงภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะมีผลประกอบการถดถอย

เนื่องจากการเดินทางโดยเครื่องบินส่วนใหญ่ไม่ว่าจะเพื่อธุรกิจและการพักผ่อนเป็นการเดินทางที่ต้องตัดสินใจอย่างรอบคอบ ผลประกอบการของอุตสาหกรรมการบินจึงมีแนวโน้มถดถอยในช่วงภาวะเศรษฐกิจโลกตกต่ำ นอกจากนี้ ผลตอบแทน

ก็อาจลดลงเนื่องจากการที่สายการบินต่างๆ เสนอค่าโดยสารราคาพิเศษในตลาดบางแห่งเพื่อกระตุ้นอุปสงค์หรือเพื่อขายที่นั่งซึ่งยังขายบัตรโดยสารไม่ได้

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

3.2.2 ข้อจำกัดของสนามบินในกรุงเทพฯ และสนามบินอื่นๆ ในประเทศไทย อาจทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน ปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพได้

ถึงแม้ว่าโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐานของการบินเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยจะมีการพัฒนาขึ้นอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยมีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิในเดือนกันยายน 2549 และเปิดใช้สนามบินดอนเมืองอีกครั้งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศในเดือนมีนาคม 2550 แต่ทรัพยากรในหลายภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินและระบบควบคุมการจราจรทางอากาศยังไม่เพียงพอในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้ ความสามารถของบริษัทฯ ในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน การปรับปรุงการตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพในอนาคต ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของ บริษัทฯ ได้แก่

- จำนวนเครื่องบินที่สามารถลงจอดได้ ความจุผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสาร และความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศในสนามบินที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินที่บริษัทฯ ให้บริการอยู่โดยเฉพาะสนามบินสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ และสนามบินภูเก็ตในจังหวัดภูเก็ต
- คุณภาพของการบริหารจัดการของสนามบินในประเทศไทยโดยผู้ประกอบกิจการที่เกี่ยวข้อง
- คุณภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศ
- คุณภาพของระบบนำร่องและการดำเนินการควบคุมภาคพื้นดินในสนามบินในประเทศไทย
- ข้อจำกัดว่าด้วยความยาว และ/หรือความแข็งแรงของทางวิ่ง (runway) ซึ่งจำกัดน้ำหนักบรรทุกสูงสุดของเครื่องบินของบริษัทฯ
- คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานในสนามบินระดับภูมิภาคที่บริษัทฯ ให้บริการเที่ยวบินอยู่ และ
- การเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย

หากปัจจัยใดๆ จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้นไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน อาจส่งผลกระทบต่อศักยภาพในการขยายเครือข่ายเส้นทางการบินหรือการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางการบินเดิมของบริษัทฯ การปรับปรุงเที่ยวบินให้ตรงต่อเวลา และการให้บริการขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย นอกจากนี้ ธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญ

3.2.3 อุตสาหกรรมการบินเผชิญความเสี่ยงจากเหตุการณ์ที่เกิดจากปัจจัยภายนอก เช่น การก่อการร้าย การระบาดของโรคติดต่อ และภาวะอากาศเลวร้าย

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

การระบาดของโรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (SARS) โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ ชนิด H1N1 โรคไข้หวัดนก หรือโรคติดต่ออื่นๆ ที่อาจกลายเป็น โรคระบาด หรือมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด อาจทำให้การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ ดัดจริตเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ ความคิดที่ว่าอาจจะมีโรคระบาดของโรคชนิดอื่น อาจก่อให้เกิดผลกระทบในทางลบต่อสภาพเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งอาจส่งผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ

ในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวนในประเทศไทยหรือประเทศอื่นๆ เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทั้งนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่ประสบภัยพิบัติทางธรรมชาติหลายครั้งในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ซึ่งรวมถึงสึนามิและอุทกภัย โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมได้จากหัวข้อ “ปัจจัยความเสี่ยง-ประเทศบางประเทศในภูมิภาคเอเชียเผชิญความเสี่ยงทางธรณีวิทยาอย่างมีนัยสำคัญ และความเสี่ยงของภัยพิบัติซึ่งเกิดจากมนุษย์หรือจากธรรมชาติ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุปสงค์ของเที่ยวบินที่จะไปสู่จุดหมายปลายทางเหล่านี้ ส่วนที่ 2 หน้า 148” ในกรณีที่ บริษัทฯ ยกเลิกเที่ยวบินหรือเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิมเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของ บริษัทฯ จะลดลงและถึงแม้ว่าเหตุการณ์เหล่านี้จะอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ แต่ผู้โดยสารอาจเห็นว่า บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบในความล่าช้าและการยกเลิกเที่ยวบินที่เกิดขึ้น ซึ่งบริษัทฯ อาจเสื่อมเสียชื่อเสียงซึ่งส่งผลให้เสียลูกค้า และส่งผลกระทบในทางลบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจ ฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของบริษัทฯ นอกจากนี้ สภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆ หรือในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของบริษัทฯ มาจากประเทศหรือภูมิภาคดังกล่าว อาจส่งผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบินของบริษัทฯ ตัวอย่างเช่น เหตุการณ์ที่ภูเขาไฟในไอซ์แลนด์ระเบิดในเดือนเมษายน 2554 ได้ส่งผลกระทบในทางลบต่อจำนวนผู้โดยสารที่มาจากทวีปยุโรปและจะเชื่อมต่อมาถึงเครือข่ายเส้นทางการบินของบริษัทฯ ในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2554

3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับหุ้นของบริษัทฯ

3.3.1 ราคาหุ้นของบริษัทฯ อาจผันผวนอย่างมาก และผู้ลงทุนอาจไม่สามารถขายหุ้นของบริษัทฯ ในราคาที่เท่ากับหรือสูงกว่าราคาหุ้นที่เสนอขายต่อประชาชนในครั้งนี้ได้

ราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลง และมีความผันผวนเป็นอย่างมาก เนื่องจากปัจจัยหลายประการ เช่น

- สภาวะในตลาดหลักทรัพย์โดยรวม หรือสภาวะในตลาดอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยหรือต่างประเทศ
- ความผันผวนของผลการดำเนินงานรายไตรมาสของบริษัทฯ ที่เกิดขึ้นจริงหรือที่อาจถูกคาดการณ์ไว้
- การเผยแพร่บทวิจักษณ์หรือคำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์ หรือการเปลี่ยนแปลงบทวิจักษณ์หรือคำแนะนำของนักวิเคราะห์หลักทรัพย์
- การเข้ารับตำแหน่งหรือการลาออกของบุคลากรที่สำคัญ
- การพัฒนาและเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- ข้อพิพาททางกฎหมายและการสอบสวนของหน่วยงานรัฐ
- สภาวะหรือเหตุการณ์ทางเศรษฐกิจและการเมือง

ทั้งนี้ ปัจจัยดังกล่าว เหล่านี้และปัจจัยอื่นๆ อาจส่งผลให้ราคาตลาดและความต้องการซื้อหุ้นของบริษัทฯ มีความผันผวนสูง ซึ่งอาจจำกัดหรือขัดขวางมิให้ผู้ลงทุนสามารถขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ได้ในทันที และอาจส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องของหุ้นของบริษัทฯ นอกจากนี้ ในอดีตในต่างประเทศเมื่อราคาตลาดของหุ้นมีความผันผวน ผู้ถือหุ้นเคยรวมตัวกันฟ้องคดีหลักทรัพย์ (Securities Class Action) เพื่อดำเนินคดีกับบริษัทที่ออกหลักทรัพย์ ดังนั้น หากมีผู้ถือหุ้นรายใดดำเนินการฟ้องร้อง บริษัทฯ อาจต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการต่อสู้คดี หรือหากบริษัทฯ แพ้คดี บริษัทฯ อาจต้องจ่ายค่าเสียหายจำนวนมาก นอกจากนี้ ผู้บริหารของบริษัทฯ อาจต้องใช้เวลาและให้ความสนใจกับการฟ้องร้องคดีดังกล่าว แทนที่จะใช้เวลาและให้ความสนใจอย่างเต็มที่กับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

3.3.2 การขายหุ้นของบริษัทฯ โดยผู้ถือหุ้นเดิมที่ถือหุ้นของบริษัทฯ เป็นจำนวนมากในอนาคต (รวมถึงผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายหุ้นในครั้งนี้) อาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ

ผู้ถือหุ้นเดิมบางรายได้ตกลงกับผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายว่า ภายใน 180 วันนับจากวันที่ 28 ตุลาคม 2557 ซึ่งเป็นวันที่บริษัทฯ จดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ต่อประชาชนแล้วเสร็จ ผู้ถือหุ้นเดิมดังกล่าวจะไม่เสนอขาย ขาย หรือจำหน่ายหลักทรัพย์ใดๆ ที่เป็นหลักทรัพย์ประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้ หรือหลักทรัพย์ใดๆ ที่อาจแปลงสภาพหรือสามารถแลกเปลี่ยนเป็นหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในประเภทเดียวกันกับหุ้นสามัญที่เสนอขายในครั้งนี้ โดยไม่ได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่าย ทั้งนี้ ภายใต้ข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ผู้ถือหุ้นเดิมจะมีสิทธิขายหุ้นที่ตนถืออยู่ได้ในเวลาใดๆ ภายหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาที่กำหนดดังกล่าว

นอกจากนี้ ตามข้อกำหนดการห้ามขายหุ้น (lock-up provision) ของตลาดหลักทรัพย์ฯ หุ้นซึ่งมีจำนวนรวมกันเป็นจำนวนร้อยละ 55 ของทุนชำระแล้วหลังวันที่บริษัท เสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ จะถูกห้ามขายเป็นระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้ บุคคลที่ถูกสั่งห้ามขายสามารถทยอยขายหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายเมื่อครบกำหนดระยะเวลาทุกๆ 6 เดือน และอาจขายหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายได้ในจำนวนร้อยละ 75 ที่เหลือของจำนวนหุ้นที่ถูกสั่งห้ามขายภายหลังครบกำหนดระยะเวลา 12 เดือนหลังจากวันที่หุ้นของบริษัทฯ เริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ฯ

การขายหุ้นของบริษัทฯ จำนวนมากโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ (รวมถึงผู้ถือหุ้นเดิมที่เสนอขายหุ้นในครั้งนี้) หรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายหุ้นจำนวนมากอาจมีผลกระทบต่อราคาซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ซึ่งบริษัทฯ ไม่สามารถคาดการณ์ถึงผลกระทบ (ถ้ามี) ได้ว่าการขายหุ้นในอนาคตหรือการมีหุ้นไว้เพื่อขายในอนาคตนั้นจะมีผลกระทบในทางลบต่อราคาหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างไรก็ตาม การขายหุ้นจำนวนมากในตลาดหลักทรัพย์ฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ หรือการคาดการณ์ว่าจะมีการขายเช่นนี้เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อราคาตลาดของหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ และการขายหุ้นดังกล่าว อาจสร้างความยากลำบากแก่บริษัทฯ ในการระดมทุน โดยการออกหลักทรัพย์ในเวลาและที่ราคาที่เหมาะสม เห็นว่าเหมาะสม

3.3.3 ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการซื้อขายและส่งมอบหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดหลักทรัพย์ฯ

ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ หุ้นของบริษัทฯ ไม่ได้มีตลาดรองเพื่อซื้อขายหลักทรัพย์ ทั้งนี้ ราคาเสนอขายหุ้นเบื้องต้นเป็นผลมาจากการเจรจาต่อรองระหว่างบริษัทฯ ผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศและผู้จัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจัดจำหน่าย ซึ่งราคาดังกล่าวอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากราคาตลาดของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนแล้วเสร็จ ทั้งนี้ บริษัทฯ ไม่สามารถรับประกันได้ว่าระดับสภาพคล่องของหลักทรัพย์ของบริษัทฯ จะเพิ่มสูงขึ้นหรือหากมีสภาพคล่องในระดับสูง สภาพคล่องดังกล่าวจะสามารถคงอยู่ต่อไปได้

นอกจากนี้ บริษัทฯ ต้องดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ และนำส่งรายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ต่อกระทรวงพาณิชย์ก่อน บริษัทฯ จึงจะสามารถส่งมอบหุ้นใหม่ได้ โดยบริษัทฯ คาดว่าการจดทะเบียนและส่งมอบหุ้นใหม่ดังกล่าวจะใช้เวลาประมาณ 5 วันทำการภายหลังจากที่บริษัทฯ ได้รับชำระเงินค่าจองซื้อหุ้นที่ออกใหม่จากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ ทั้งนี้ ภายใต้อกฏหมายไทย สถานะของผู้ลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ ในช่วงระยะเวลาหลังจากที่ผู้ลงทุนได้ชำระค่าหุ้นแล้ว จนถึงดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนชำระแล้วและนำส่งรายชื่อผู้ถือหุ้นแล้วเสร็จสิ้นนั้น มีความไม่แน่นอน ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ผู้ลงทุนอาจไม่มีสถานะเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ และยังคงถูกพิจารณาว่ามีสถานะเป็นเจ้าของหุ้นไม่มีประกันอีกด้วย

3.3.4 มูลค่าสินทรัพย์สุทธิของหุ้นใหม่ที่ออกจำหน่ายในการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นของผู้ลงทุนจะลดลงทันทีอย่างมีนัยสำคัญ

เนื่องจากราคาเสนอขายต่อหุ้นในครั้งนี้จะสูงกว่ามูลค่าสินทรัพย์สุทธิที่ปรับปรุงแล้วต่อหุ้นของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ ภายหลังจากที่ปรับปรุงตามประมาณการจำนวนเงินที่ได้รับสุทธิจากการเสนอขายหุ้นในครั้ง นี้ และตามส่วนของหุ้นที่จำหน่ายแล้วของบริษัทฯ ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ด้วยเหตุนี้ มูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นของผู้ลงทุนจะลดลงโดยทันทีอย่างมีนัยสำคัญ และมูลค่าสินทรัพย์สุทธิต่อหุ้นที่ถือโดยผู้ถือหุ้นเดิมของบริษัทฯ ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้จะเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

3.3.5 ความสามารถของบริษัทฯ ในการจ่ายเงินปันผลในอนาคตขึ้นอยู่กับกำไร สถานะทางการเงิน การหมุนเวียนของเงินสด ข้อกำหนดเรื่องเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคต

จำนวนเงินปันผลของบริษัทฯ ในอนาคต (ถ้ามี) จะขึ้นอยู่กับกำไร สถานะทางการเงิน การหมุนเวียนของเงินสด ข้อกำหนดเรื่องเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ และค่าใช้จ่ายฝ่ายทุนในอนาคต บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากคณะกรรมการบริษัทไม่เห็นชอบและผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ไม่อนุมัติให้มีการจ่ายเงินปันผล นอกจากนี้ บริษัทฯ อาจถูกจำกัดโดยข้อสัญญาในสัญญากู้เงินในอนาคตในการจ่ายเงินปันผล และบริษัทฯ อาจมีค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบซึ่งทำให้เงินสดที่บริษัทฯ อาจนำมาจ่ายเงินปันผลสูญไปหรือลดลงไป ในกรณีที่บริษัทฯ ไม่จ่ายเงินปันผลในหุ้น ผู้ถือหุ้นจะไม่ได้ผลตอบแทนจากการลงทุนในหุ้นของบริษัทฯ นอกจากการนำหุ้นออกขายในราคาที่สูงกว่าราคาที่ซื้อหุ้นนั้นมา

ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (และที่ได้ออกแก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ กำหนดว่า บริษัทฯ ไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้หากยังมียอดขาดทุนสะสมอยู่ ถึงแม้ว่าจะมีกำไรในปีนั้นๆ ก็ตาม ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2557 บริษัทฯ มียอดขาดทุนสะสมจำนวน 3,421.7 ล้านบาท ตามงบการเงินเฉพาะกิจการ ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทฯ ปรับเกณฑ์ในการจัดทำงบการเงินของบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่าจะจัดให้มีการประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น โดยเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนเป็นครั้งแรก เพื่อขออนุมัติให้บริษัทฯ สามารถนำส่วนล้ามูลค่าหุ้น (ถ้ามี) จากการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้มาชดเชยยอดขาดทุนสะสมของบริษัทฯ (ในกรณีที่ส่วนล้ามูลค่าหุ้นมีมูลค่ามากกว่ายอดขาดทุน สะสม) ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชนจำกัด พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้ออกแก้ไขเพิ่มเติม) และข้อบังคับของบริษัทฯ อย่างไรก็ดี หากบริษัทฯ ไม่ได้รับมติอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นให้นำส่วนล้ามูลค่าหุ้นมาชดเชยยอดขาดทุนสะสมของบริษัทฯ หรือส่วนล้ามูลค่าหุ้นมีมูลค่าไม่เพียงพอที่จะชดเชยยอดขาดทุนสะสม บริษัทฯ จะไม่สามารถจ่ายเงินปันผลได้ตามกฎหมาย

3.3.6 ความเสี่ยงจากการนำหุ้นของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ มีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ฯ เกี่ยวกับการนำหุ้นของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์ในตลาดหลักทรัพย์ฯ ทั้งนี้บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้วเมื่อวันที่ 4 เมษายน 2556 ซึ่งบริษัทหลักทรัพย์บัวหลวง จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัทฯ ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ในเบื้องต้น แล้วพบว่า บริษัทฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 (ปรับปรุงวันที่ 30 พฤศจิกายน 2552) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อย โดยบริษัทฯ จะต้องมิให้ผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของทุนชำระแล้ว ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน จึงยังคงมีความไม่แน่นอนที่บริษัทฯ จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้นผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทฯ ในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้หากหุ้นของบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้

3.4 ความเสี่ยงอื่นๆ

3.4.1 สำนักงาน ก.ล.ต. เปรียบเทียบประวัติผู้บริหารของบริษัทฯ จำนวน 1 ราย ในเรื่องการให้ข้อมูลที่ยังไม่เปิดเผยต่อสาธารณชนในการซื้อขายหลักทรัพย์ และผู้บริหารของบริษัทฯ จำนวน 1 รายในฐานะผู้ช่วยเหลือสนับสนุนการกระทำผิดของอดีตผู้บริหาร

ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556 สำนักงาน ก.ล.ต. ประกาศว่าคณะกรรมการเปรียบเทียบมีคำสั่งเปรียบเทียบอดีตผู้บริหารของบริษัทฯ ตำแหน่ง Executive Vice President ฝ่ายนโยบายและยุทธศาสตร์ เป็นจำนวนเงิน 9.8 ล้านบาทในการซื้อหุ้น BGH ในขณะที่ตนทราบข้อมูลอันเป็นสาระสำคัญซึ่งยังไม่เปิดเผยต่อประชาชน และคณะกรรมการเปรียบเทียบมีคำสั่งเปรียบเทียบนางนฤมล ไชยหนักแน่น ผู้บริหารของบริษัทฯ ตำแหน่งเลขานุการ สำนักประธานคณะผู้บริหาร และนางสาววิพร จิตรสมหวัง พนักงานของบริษัทฯ ตำแหน่งผู้อำนวยการส่วนบัญชีต้นทุน ในฐานะผู้ช่วยเหลือสนับสนุนการกระทำผิดของอดีตผู้บริหารดังกล่าวเป็นจำนวนเงินรายละประมาณ 0.3 ล้านบาท ตามคำวินิจฉัยของสำนักงาน ก.ล.ต. เกี่ยวกับการเปรียบเทียบปรับดังกล่าว ระบุว่า ระหว่างวันที่ 16 พฤศจิกายน ถึงวันที่ 7 ธันวาคม 2553 อดีตผู้บริหารซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่งกรรมการของ BGH และของบริษัทฯ ได้ซื้อหุ้น BGH จำนวน 1,030,000 หุ้น ผ่านบัญชีซื้อขายหลักทรัพย์ของนางสาววิพรและนางนฤมล โดยอาศัยข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญที่มีผลต่อราคาของหุ้น BGH ที่ยังไม่เปิดเผยต่อประชาชนเกี่ยวกับธุรกรรมที่ BGH เข้าควบรวมกิจการกับบริษัท เฮลท์ เน็ตเวิร์ค จำกัด (มหาชน) ซึ่งทำให้ราคาตลาดของหุ้น BGH และรายได้ของ BGH เพิ่มขึ้น

คำวินิจฉัยของสำนักงาน ก.ล.ต. ระบุว่าอดีตผู้บริหาร ได้กระทำความผิดตามมาตรา 241 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ พ.ศ. 2535 (รวมทั้งที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม) (“พระราชบัญญัติหลักทรัพย์ฯ”) ส่วนการกระทำของนางสาววิพรและนางนฤมล เข้าข่ายเป็นการช่วยเหลือสนับสนุนการกระทำผิดของอดีตผู้บริหารเป็นความผิดตามมาตรา 241 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ฯ ประกอบมาตรา 86 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ โทษสูงสุดสำหรับความผิดเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในตามมาตรา 241 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ฯ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับเป็นเงินไม่เกินสองเท่าของผลประโยชน์ที่บุคคลนั้นๆ ได้รับไว้ แต่ทั้งนี้ ค่าปรับดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่าห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และโทษสูงสุดสำหรับความผิดเกี่ยวกับการช่วยเหลือสนับสนุนการกระทำผิดเกี่ยวกับการซื้อขายหลักทรัพย์โดยใช้ข้อมูลภายในตามมาตรา 241 แห่งพระราชบัญญัติหลักทรัพย์ฯ ต้องระวางโทษสองในสามส่วนของโทษจำคุกไม่เกินสองปี หรือปรับเป็นเงินไม่เกินสองเท่าของผลประโยชน์ที่บุคคลนั้นๆ ได้รับไว้ แต่ทั้งนี้ ค่าปรับดังกล่าวต้องไม่น้อยกว่าห้าแสนบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

อดีตผู้บริหารรายดังกล่าวเคยเป็นกรรมการในคณะกรรมการของทั้งบริษัทฯ และ BGH ในขณะที่ซื้อและขายหุ้นดังกล่าว อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี สำนักงาน ก.ล.ต. มิได้ห้ามอดีตผู้บริหารในการจะดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในบริษัทจดทะเบียนใดๆ ในประเทศไทย แต่ อดีตผู้บริหารได้ลาออกจากคณะกรรมการของ BGH ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2556 และลาออกจากคณะกรรมการของบริษัทฯ ในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2556 ทั้งนี้ ในวันที่ 1 มิถุนายน 2557 อดีตผู้บริหารได้ลาออกจากความเป็นผู้บริหารและตำแหน่งใดๆ ในบริษัทฯ ซึ่งมีผลในวันที่ 31 กรกฎาคม 2557 ส่วนนางนฤมลยังคงดำรงตำแหน่งผู้บริหารของบริษัทฯ และนางสาววิพรยังคงดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการส่วนบัญชีต้นทุนในบริษัทฯ แม้ว่านางนฤมลและนางสาววิพรยังคงเป็นผู้บริหารและพนักงานของบริษัทฯ แต่ทั้ง 2 รายไม่ได้มีอำนาจหรือมีส่วนร่วมในการตัดสินใจซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย แต่อย่างใด

นอกจากนี้เพื่อเป็นการป้องกันการเกิดเหตุการณ์ข้างต้นในบริษัทฯ เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม 2557 บริษัทฯ ได้มีการกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์ โดยกำหนดบุคคลที่เข้าถึงข้อมูลภายในและการดูแลให้มีการใช้ประโยชน์จากข้อมูลภายใน และหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเสนอ อนุมัติ รายงานผล และติดตามตรวจสอบการลงทุนในหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ทำให้มั่นใจได้ว่าระบบควบคุมภายในของบริษัทฯ ที่เกี่ยวข้องกับการลงทุนในธุรกิจและหลักทรัพย์มีประสิทธิภาพเพียงพอ และสามารถตรวจสอบได้

3.4.2 ผู้บริหารรายหนึ่งของบริษัทฯ ถูกฟ้องเป็นจำเลยในคดีแพ่งอันเนื่องมาจากการทำงานของผู้บริหารรายดังกล่าวกับ AOT

นายณรงค์ชัย ถนงค์ช่างแสง ดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหารของบริษัทฯ ตั้งแต่ปี 2556 โดยได้เข้าร่วมทำงานกับบริษัทฯ ในตำแหน่งรองรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน และต่อมาได้ดำรงตำแหน่งรองผู้อำนวยการใหญ่ ฝ่ายสนามบิน ของบริษัทฯ ในวันที่ 31 มกราคม 2557 AOT อัดฉีดผู้ว่าจ้างของนายณรงค์ชัยได้ฟ้องเป็นนายณรงค์ชัยและจำเลยอีก 2 คนเป็นจำเลยในคดีแพ่งเกี่ยวกับการประมูลงานจ้างเหมารักษาความปลอดภัย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ โดยเรียกร้อยค่าเสียหายเป็นจำนวนประมาณ 3,626 ล้านบาท ขณะเกิดเหตุจำเลยทั้งสาม ซึ่งรวมถึงนายณรงค์ชัยเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกระบวนการจัดหาเอกชนผู้มางานรับจ้างให้บริการรักษาความปลอดภัย ณ สนามบินสุวรรณภูมิ AOT กล่าวหาว่าจำเลยปรับปรุงข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างให้แตกต่างไปจากข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างที่อนุมัติแล้วและทำให้เกิดความเสียหายต่อ AOT ในการที่ AOT ต้องจ่ายเงินค่าจ้างเพิ่มขึ้น โดยไม่มีเหตุจำเป็น ทั้งนี้ ในวันที่ 7 มิถุนายน 2557 ศาลแพ่งเลื่อนนัดพิจารณาเนื่องจากความล่าช้าของกระบวนการที่เกี่ยวข้อง