

1. ปัจจัยความเสี่ยง

1.1 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ

1.1.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมัน

นับตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปัจจุบันราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีความผันผวนอย่างมาก โดยมีการปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศมีการปรับตัวสูงขึ้นตาม ซึ่งกระทบต่อต้นทุนการให้บริการของบริษัทและบริษัทย่อย เนื่องจากน้ำมันเป็นค่าใช้จ่ายหลักในการดำเนินธุรกิจด้านการขนส่ง โดยในปี 2547 - 2548 และงวด 9 เดือนแรกของปี 2549 และ บริษัทและบริษัทย่อยมีต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 27 ร้อยละ 37 และ 38 ของต้นทุนในการให้บริการเฉพาะของบริษัทและบริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจขนส่งตามลำดับ

การคิดราคาค่าขนส่งของกลุ่มจะมี 2 ลักษณะ ได้แก่ การคิดราคาค่าขนส่งแบบ Open book และ Trip rate กล่าวคือ บริษัท อีเทอร์นิตี้ แกรนด์ โลจิสติกส์ จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีการให้บริการขนส่งเพื่อกระจายสินค้าให้กับลูกค้า จะมีการคิดราคาค่าขนส่งแบบ Open book โดยสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ Fully open book และ Semi open book ซึ่งการคิดราคาค่าขนส่งแบบ Open book ทั้ง 2 ลักษณะดังกล่าวจะอ้างอิงจากโครงสร้างต้นทุนบริการทั้งที่เป็น ต้นทุนคงที่ (fixed cost) และต้นทุนผันแปร (variable cost) ซึ่งได้แก่ ต้นทุนค่าน้ำมัน ค่าเสื่อมราคา ค่าบำรุงรักษาและซ่อมแซมยานพาหนะ ค่าแรงพนักงานขับรถ เป็นต้น บวกด้วยค่าบริการจัดการ (management fee) ซึ่งเป็นอัตราคงที่ตามที่ตกลงกับลูกค้า

ทั้งนี้การคิดราคาค่าขนส่งทั้ง 2 ลักษณะข้างต้นจะมีความแตกต่างกันด้านระยะเวลาการขอปรับขึ้นราคาค่าขนส่งและต้นทุนค่าขนส่งคงที่ กล่าวคือ การคิดราคาค่าขนส่งแบบ Fully open book จะคิดราคาค่าขนส่งตามต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงทั้งต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปร และบริษัทสามารถปรับราคาค่าขนส่งได้ทันทีตามโครงสร้างต้นทุนที่เปลี่ยนแปลงไป เช่น การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมัน การเพิ่มขึ้นของค่าแรงงาน ทำให้บริษัทไม่มีความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนดังกล่าว สำหรับการคิดราคาค่าขนส่งแบบ Semi open book หากโครงสร้างต้นทุนผันแปร (Variable cost) เช่น ค่าแรงงาน ค่าน้ำมัน เพิ่มขึ้น บริษัทจะสามารถเจรจากับลูกค้าขอปรับเพิ่มราคาค่าขนส่งตามต้นทุนผันแปรที่เปลี่ยนแปลงได้ ซึ่งจะสามารถลดความเสี่ยงจากการเพิ่มขึ้นของต้นทุนผันแปรลงได้บ้าง โดยมีระยะเวลาในการเจรจา ขอปรับขึ้นราคาค่าขนส่ง ซึ่งบริษัทไม่สามารถปรับราคาเพิ่มขึ้นได้ทันทีเหมือนการคิดราคาค่าขนส่งแบบ Fully open book

สำหรับบริษัทย่อย คือ บริษัท อีเทอร์นิตี้ ทรานสปอร์ต จำกัด (ETC) และบริษัท เอ็ม ทรานสปอร์ต จำกัด (EMT) ซึ่งให้บริการขนส่งสินค้าต่อเนื่องจากการดำเนินพิธีการศุลกากร มีการคิดราคาค่าขนส่งแบบ Trip rate โดยคิดเป็นเที่ยววิ่งตามระยะทางของการขนส่ง ซึ่งการขอปรับขึ้นราคาค่าขนส่งในกรณีที่ราคาน้ำมันมีความผันผวนหรือเพิ่มสูงขึ้น อาจทำได้ก่อนขึ้นค่าและยากกว่าการคิดราคาแบบ Open book ทำให้บริษัทย่อยมีความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของราคาน้ำมันได้

ทั้งนี้สัดส่วนการให้บริการด้านขนส่งแบบ Fully open book Semi open book และ Trip rate ในปี 2548 คิดเป็นร้อยละ 19 ร้อยละ 56 และร้อยละ 25 ตามลำดับ และสำหรับงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 คิดเป็นร้อยละ 28 ร้อยละ 51 และร้อยละ 21 (การคำนวณสัดส่วนในปี 2548 ไม่ได้รวมบริษัท เอ็ม ทรานสปอร์ต จำกัด เนื่องจากบริษัทได้เข้าไปลงทุนในปี 2549)

อย่างไรก็ตาม บริษัทและบริษัทย่อยได้ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของราคาน้ำมัน เนื่องจากน้ำมันเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนที่สูงของต้นทุนบริการรวม จึงได้มีการนำระบบการควบคุมน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีประสิทธิภาพมาใช้ เริ่มตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ การตรวจรับน้ำมัน การตรวจสอบปริมาณและคุณภาพน้ำมันคงเหลือ รวมทั้งการตรวจวัดประสิทธิภาพการใช้น้ำมันของพนักงานขับรถ ตลอดจนการดูแลตรวจเช็คสภาพยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอเพื่อลดการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น นอกจากนี้ ในปี 2549 บริษัทและบริษัทย่อยได้มีการนำระบบการสั่งซื้อน้ำมันโดยใช้วิธีการประมูลจากบริษัทผู้ผลิตน้ำมันโดยตรง เพื่อให้ได้น้ำมันในราคาที่ต่ำที่สุด การส่งมอบตรงต่อเวลา และคุณภาพน้ำมันเป็นที่น่าเชื่อถือ

1.1.2 ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ

จากลักษณะธุรกิจของบริษัทและบริษัทย่อย อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุในระหว่างการเดินทางสินค้า อุบัติเหตุจากอัคคีภัยและวัตถุอันตรายในคลังสินค้า ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชื่อเสียงและทรัพย์สินได้ถึงแม้บริษัทจะได้ทำประกันภัยเพื่อชดเชยความเสียหายดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่สามารถครอบคลุมถึงความสูญเสียด้านเวลาและรายได้ของบริษัท บริษัทย่อย และลูกค้าได้

กลุ่มบริษัทมีการดำเนินงานภายใต้คุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 และมีเป้าหมายให้พนักงานปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพ ควบคู่กับความปลอดภัยมาโดยตลอด บริษัทและบริษัทย่อยได้ให้ความสำคัญและมีนโยบายที่เข้มงวดในเรื่องของความปลอดภัยมาก ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการดำเนินธุรกิจ จึงได้เน้นในเรื่องของการฝึกอบรมพนักงานให้มีความรู้ ความรับผิดชอบ และมีวินัยในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้บริษัทและบริษัทย่อยยังได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัยขึ้นเพื่อดูแลในเรื่องความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานอันเป็นการป้องกันและลดการเกิดอุบัติเหตุ การประสบอันตราย การเจ็บป่วยหรือความไม่ปลอดภัยในการทำงาน รวมทั้งได้มีการดูแลทรัพย์สินของบริษัทและบริษัทย่อยให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยอยู่เสมอ ตลอดจนได้มีการนำอุปกรณ์กล่องดำ (black box) และเทคโนโลยีระบบดาวเทียม GPS ติดตั้งกับตัวรถบรรทุกหรือรถหัวลากเพื่อตรวจเช็คความเร็วและบันทึกพฤติกรรมในการขับขี่ของพนักงานขับรถ อีกทั้งได้มีการควบคุมและกำหนดความเร็วในการขับขี่ รวมทั้งการตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ของพนักงานขับรถก่อนการขับขี่ทุกครั้ง สำหรับในส่วนคลังสินค้าก็ได้ให้ความสำคัญกับระบบการจัดเก็บที่ดีและปลอดภัย รวมทั้งจัดให้มีระบบการป้องกันอัคคีภัยที่ดี

ที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรงที่ส่งผลต่อการดำเนินงานแต่อย่างใด ทั้งนี้เพื่อป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อรายได้ บริษัทและบริษัทย่อยจึงได้ทำประกันภัยรถบรรทุก/หัวลากทุกคัน ซึ่งเป็นการทำประกันภัยประเภทที่ 1 และ 3 กลุ่มครองทรัพย์สินกรณีการสูญหาย เกิดอุบัติเหตุ และความเสียหายต่อบริษัทและบริษัทย่อย และ/หรือคู่กรณี ตลอดจนการทำประกันภัยคลังสินค้าซึ่งครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินของบริษัทย่อยและลูกค้า โดยปี 2548 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 บริษัทและบริษัทย่อยมีค่าใช้จ่ายในการประกันภัยจำนวน 9.40 ล้านบาท และ 6.68 ล้านบาท ตามลำดับ

1.1.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความเสียหายของสินค้าและระยะเวลาในการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า

ในขั้นตอนของการให้บริการนั้นบริษัทและบริษัทย่อยจะต้องรับผิดชอบต่อสินค้าในระหว่างการขนส่งหรือรับฝากในคลังสินค้า จนถึงมีการส่งมอบให้แก่ลูกค้า โดยความรับผิดชอบของบริษัทและบริษัทย่อยจะเริ่มตั้งแต่สินค้าของลูกค้าบรรทุกอยู่ในรถของบริษัท หรือเข้าฝากในคลังสินค้าของบริษัทย่อย แล้วแต่กรณี และสิ้นสุดความรับผิดชอบเมื่อได้ส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า โดยบริษัทจะต้องส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าได้อย่างรวดเร็วทันตามกำหนดของลูกค้า

ซึ่งถ้าหากมีความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบไม่ทันตามกำหนด บริษัทและ/หรือบริษัทย่อยก็จะต้องชดใช้ให้แก่ลูกค้าตามแต่กรณี ซึ่งที่ผ่านมาบริษัทและบริษัทย่อยไม่เคยมีกรณีที่ทำให้เกิดความเสียหายหรือส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าไม่ทันตามกำหนดโดยมีสาเหตุมาจากบริษัทหรือบริษัทย่อย อันเป็นสาระสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการทำงาน

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากสาเหตุดังกล่าว และได้มีมาตรการป้องกันความเสียหาย ได้แก่ การดำเนินพิธีการทางศุลกากร: ได้มีการกำหนดแผนงานและเป้าหมายลงไปในโปรแกรม job track ของบริษัท การขนส่งและเคลื่อนย้ายสินค้า: ได้มีมาตรการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นทั้งจากบุคลากร ขานพาหนะ และเส้นทางขนส่ง มีการทำประกันความเสียหายของสินค้าระหว่างขนส่ง รวมทั้งได้มีการวางแผน และการจัดการเวลาขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ เพื่อที่จะได้มีการส่งมอบสินค้าได้ทันตามกำหนด การรับฝากสินค้า: ได้มีการเลือกสถานที่ที่ปลอดภัย กำหนดวิธีการรับและเบิกจ่ายที่รัดกุม และมีการตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอ การบรรจุหีบห่อ: ได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานคู่มือในการถนอมรักษาสินค้าอย่างเคร่งครัด เป็นต้น

1.1.4 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

บริษัทและบริษัทย่อยประกอบธุรกิจให้บริการขนส่ง บริหารจัดการคลังสินค้า และบริการดำเนินพิธีการศุลกากร โดยรายได้ส่วนใหญ่มาจากการให้บริการขนส่ง ซึ่งในปี 2548 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 รายได้จากธุรกิจดังกล่าวคิดเป็นร้อยละ 83 และร้อยละ 78 ของรายได้รวม โดยลูกค้าของบริษัทและบริษัทย่อยส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการชั้นนำรายใหญ่ที่มีชื่อเสียงในธุรกิจและอุตสาหกรรมต่างๆ ได้แก่ กลุ่มอุตสาหกรรมอาหาร สินค้าอุปโภคบริโภค น้ำมันเชื้อเพลิง ยานยนต์และชิ้นส่วนอุปกรณ์ ห้างสรรพสินค้า และธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) เป็นต้น ซึ่งลูกค้าในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรมดังกล่าวมีปริมาณการใช้บริการกับบริษัทและบริษัทย่อยจำนวนมากและในลักษณะที่ต่อเนื่อง โดยในปี 2548 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 ลูกค้ารายใหญ่ 10 รายแรกมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 83 และร้อยละ 92 ของรายได้รวมตามลำดับ สัดส่วนของลูกค้ารายใหญ่ที่เพิ่มขึ้นดังกล่าว เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่บางรายมีการขยายงานและเพิ่มปริมาณการใช้บริการกับบริษัทมากขึ้น รวมทั้งบริษัทมีลูกค้ารายใหม่ซึ่งถือเป็นลูกค้ารายใหญ่เพิ่มเข้ามาในช่วงไตรมาส 3 ปี 2548

นอกจากนี้ บริษัทมีลูกค้ารายใหญ่ 1 ราย ที่ใช้บริการด้านการขนส่งเพื่อการกระจายสินค้ากับบริษัทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 32 และร้อยละ 31 ของรายได้รวมในปี 2548 และงวด 6 เดือนแรกของปี 2549 ตามลำดับ โดยบริษัทมีการทำสัญญาระยะเวลา 3 ปี เพื่อให้บริการกับลูกค้ารายใหญ่นี้ดังกล่าว โดยสัญญาดังกล่าวสามารถขยายเวลาออกไปได้อย่างต่อเนื่อง โดยไม่มีข้อจำกัด ยกเว้นผลการดำเนินงานไม่เป็นที่ยอมรับ ที่ผ่านมามีความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้ารายใหญ่นี้ดังกล่าวมาโดยตลอด ด้วยการให้บริการที่ดี ปลอดภัย รวดเร็ว และตรงเวลา บริษัทจึงได้รับความไว้วางใจในการต่ออายุสัญญา และเพิ่มปริมาณการใช้บริการ โดยบริษัทได้รับอนุมัติให้เพิ่มปริมาณรถบรรทุกเพื่อใช้ในการขนส่ง อย่างไรก็ตาม ในสัญญาระบุว่าในกรณีที่ลูกค้ารายใหญ่นี้ยกเลิกสัญญากับบริษัท ลูกค้ารายใหญ่นี้จะเป็นผู้รับผิดชอบรถบรรทุกทั้งหมดที่บริษัทยังคงมีการผูกพันกับสถาบันการเงินที่เป็นผู้ให้สินเชื่อ ซึ่งเป็นการช่วยลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการยกเลิกสัญญาดังกล่าวลงได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการสูญเสียลูกค้ารายใหญ่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อรายได้และกำไรของบริษัทและบริษัทย่อย บริษัทจึงมีแนวทางการเพิ่มจำนวนลูกค้ารายใหม่ โดยในไตรมาส 3 ของ

ปี 2548 บริษัทได้ลูกค้ารายใหญ่เพิ่มขึ้นอีก 1 ราย ซึ่งคาดว่าจะมีผลทำให้สัดส่วนการให้บริการแก่ลูกค้ารายใหญ่อันดับ 1 ดังกล่าวข้างต้นต่อรายได้รวมลดลงในอนาคต

นอกจากนี้ บริษัทและบริษัทย่อยยังได้มีการสร้างและรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าเดิมอย่างต่อเนื่อง และได้พัฒนาระดับความร่วมมือของลูกค้าแต่ละรายด้วยการสร้างความไว้วางใจในคุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัย ความรวดเร็ว การส่งมอบตรงตามกำหนดเวลา ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งบริษัทยังมีการประเมินความพึงพอใจของลูกค้าต่อบริการของบริษัทอย่างสม่ำเสมอเพื่อนำมาปรับปรุง และยังให้คำแนะนำและวางแผนร่วมกับลูกค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของบริการ และเพื่อการเติบโตทางธุรกิจร่วมกัน อีกทั้งยังสร้างความสัมพันธ์ทางธุรกิจให้ใกล้ชิดกันมากขึ้น ซึ่งตลอดระยะเวลาการทำธุรกิจที่ผ่านมา บริษัทและบริษัทย่อยได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าและการใช้บริการอย่างสม่ำเสมอตลอดทั้งปี นอกจากนี้ บริษัทและบริษัทย่อยยังได้แสวงหาโอกาสที่จะเพิ่มจำนวนลูกค้ารายใหญ่เพื่อเพิ่มรายได้และกำไรให้แก่บริษัทอย่างต่อเนื่องเช่นกัน

1.1.5 ความเสี่ยงจากการแข่งขันทางธุรกิจ

ปัจจุบันผู้ให้บริการขนส่งมีจำนวนมาก ให้บริการขนส่งทั้งแบบเป็นเที่ยวเหมาและขนส่งโลจิสติกส์ กล่าวคือ ให้บริการขนส่งและกระจายสินค้าซึ่งครอบคลุมถึงด้านออกแบบและพัฒนารูปแบบการขนส่งและกระจายสินค้า โดยผู้ให้บริการขนส่งรายใหญ่เป็นบริษัทระหว่างประเทศที่มีขนาดใหญ่กว่าบริษัท ซึ่งมีจำนวนประมาณ 10 บริษัท มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการขนส่งโลจิสติกส์เป็นอย่างดี รวมทั้งมีเงินทุนและเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่ทันสมัย จึงอาจเกิดความเสี่ยงในการแข่งขันได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทระหว่างประเทศดังกล่าวให้บริการเพียงการขนส่งและกระจายสินค้า ซึ่งไม่ครอบคลุมการดำเนินการพิธีการศุลกากรหรือบริหารจัดการคลังสินค้า เมื่อเปรียบเทียบการดำเนินธุรกิจระหว่างบริษัทและคู่แข่งในตลาดแล้วจะเห็นว่า บริษัทเป็นบริษัทของไทย มีความรู้ความเชี่ยวชาญในการบริหารงานขนส่งมากกว่าบริษัทต่างประเทศ และให้บริการครบวงจรมากกว่า โดยบริษัทมีความรู้ความเชี่ยวชาญในการดำเนินธุรกิจทั้งการขนส่งโลจิสติกส์ การดำเนินพิธีการศุลกากร และการบริหารจัดการคลังสินค้า ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงในการแข่งขันได้

1.1.6 ความเสี่ยงเกี่ยวกับกฎระเบียบของทางราชการ

เนื่องจากลานจอดรถและลานรับฝากตู้คอนเทนเนอร์ (yard site) ของบริษัทย่อย มีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนสภาพเป็นแหล่งชุมชนมากขึ้น ทำให้อาจมีปัจจัยเสี่ยงเกี่ยวกับข้อจำกัดในการใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่หรือรถหัวลากหรืออาจมีกฎระเบียบอื่นๆที่อาจเป็นอุปสรรคในการดำเนินกิจการในอนาคตได้ ซึ่งบริษัทได้มีการติดตามข่าวสารเกี่ยวกับกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างใกล้ชิด

นอกจากนี้ บริษัทยังต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับงานด้านศุลกากร งานขนส่ง และกฎระเบียบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประกาศจากกระทรวงและกรมต่าง ๆ อาทิ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงสาธารณสุข กรมศุลกากร และกรมสรรพสามิต เป็นต้น การห้ามเดินรถและการห้ามจอดบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร การควบคุมน้ำหนักการบรรทุกไม่ให้บรรทุกเกินตามที่กฎหมายกำหนด กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงาน เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน พระราชบัญญัติแรงงานสัมพันธ์ พระราชบัญญัติกองทุนสำรองเลี้ยงชีพ เป็นต้น ซึ่งบริษัทต้องปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ หรือกฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด โดยมีแผนการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ (Customer Relation

Management) และฝ่ายปฏิบัติการขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รวบรวมข้อมูลและติดตามการเปลี่ยนแปลง กฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

ทั้งนี้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2549 บริษัทย่อย (ETL) ได้ย้ายคลังสินค้าจากสถานที่เช่าเดิมไปยังคลังสินค้าของกลุ่มบริษัท (ECS) ที่สร้างใหม่ซึ่งห่างไกลจากแหล่งชุมชนมากขึ้น รวมทั้งบริษัทย่อย (ETC) ยังอยู่ระหว่างการย้าย yard site ไปยังสถานที่แห่งใหม่ซึ่งห่างไกลจากแหล่งชุมชนมากขึ้น

1.2 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลกำหนดนโยบายการบริหาร

กลุ่มครอบครัวเชียไพรัตน์ ถือหุ้นในบริษัทรวมกันคิดเป็นร้อยละ 91 ของทุนชำระแล้ว ตลอดจนมีการส่งตัวแทนดำรงตำแหน่งประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการของบริษัท ทำให้กลุ่มผู้ถือหุ้นดังกล่าวสามารถควบคุมนโยบายของบริษัท และการบริหารงาน ตลอดจนมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบริษัทในทุกเรื่องที่ต้องใช้มติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และภายหลังการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี กลุ่มครอบครัวเชียไพรัตน์ จะถือหุ้นบริษัทในสัดส่วนลดลงเหลือร้อยละ 71 ของทุนชำระแล้วของบริษัท ซึ่งยังเป็นสัดส่วนที่สามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอได้ในทุกกรณีดังกล่าว ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น

อย่างไรก็ตาม บริษัทมีการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการโดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ มีการกำหนดขอบเขตการดำเนินงาน และการมอบอำนาจให้แก่กรรมการ และผู้บริหารอย่างชัดเจน มีการกำหนดมาตรการการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ โดยจำกัดการออกเสียงของผู้ที่เกี่ยวข้อง และมีบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเข้าร่วมในคณะกรรมการ เพื่อตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นถึงความโปร่งใสและถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงานของบริษัท

1.3 ความเสี่ยงจากการถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงาน

บริษัทมีประธานกรรมการและกรรมการผู้จัดการเป็นบุคคลเดียวกัน คือ นายพูนศักดิ์ เชียไพรัตน์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่มีส่วนสำคัญในการบริหารงานและการวางนโยบายต่างๆ ของบริษัท ซึ่งอาจพิจารณาได้ว่ามีความเสี่ยงจากการตรวจสอบและถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงานของบริษัท

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้มีมาตรการเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว โดยมีการจัดโครงสร้างการบริหารจัดการโดยบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ มีการกำหนดขอบเขตการดำเนินงาน และการมอบอำนาจให้แก่กรรมการ และผู้บริหารอย่างชัดเจน มีการกำหนดมาตรการการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และมีบุคคลภายนอกที่เป็นอิสระเข้าร่วมในคณะกรรมการ เพื่อตรวจสอบ ถ่วงดุลการบริหารงาน ร่วมตัดสินใจร่วมกับคณะกรรมการบริษัท ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ถือหุ้นถึงความโปร่งใสและถ่วงดุลอำนาจในการบริหารงานของบริษัท

1.4 ความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นอันเนื่องมาจากการเสนอขายหุ้นให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิมและพนักงานในราคาที่ต่ำกว่าการเสนอขายหุ้นแก่ประชาชน

ก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ บริษัทมีการเพิ่มทุนเพื่อนำเงินที่ได้มาชำระคืนเงินกู้ยืม โดยการเสนอขายหุ้นให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วนการถือหุ้น (Right Offering) เป็นจำนวน 20 ล้านหุ้น คิดเป็นร้อยละ 17.39 ของทุนเรียกชำระแล้วภายหลังการเพิ่มทุนในครั้งนี้ ในราคาเท่ากับมูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ซึ่งเป็นราคาต่ำกว่าราคาหุ้นที่เสนอขายต่อประชาชนในครั้งนี้ ดังนั้นผู้ลงทุนทั่วไปที่จองซื้อหุ้นจึงอาจมีความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นภายหลังหุ้นเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ อย่างไรก็ตามหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวส่วนใหญ่ได้ถูกห้ามทำการขายหุ้นเป็นระยะเวลา 1 ปี 6 เดือน นับแต่วันที่หุ้นของบริษัทเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ ตามข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์ อย่างไรก็ตามกรรมการ ผู้บริหารและบุคคลที่เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวจะถูกห้ามขายหุ้นเป็นระยะเวลา 1 ปี 6 เดือน นับแต่วันที่หุ้นของบริษัทเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ โดยภายหลังจากวันที่หุ้นของบริษัทเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ครบกำหนดระยะเวลาทุกๆ 6 เดือน บุคคลดังกล่าวจะสามารถทยอยขายหุ้นได้ในจำนวนร้อยละ 25 ของจำนวนหุ้นทั้งหมดที่ถูกสั่งห้ามขาย ทั้งนี้การกำหนดระยะเวลาการห้ามขายหุ้นดังกล่าวข้างต้น ผู้ลงทุนทั่วไปอาจมีความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นน้อยลงเมื่อหุ้นของบริษัทเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ในช่วงระยะเวลาห้ามขายหุ้น

นอกจากนี้ ในการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนในครั้งนี้ บริษัทได้มีการเสนอขายหุ้นให้แก่กรรมการและพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อยจำนวน 2,000,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 1.74 ของทุนเรียกชำระแล้วภายหลังการเพิ่มทุนในครั้งนี้ โดยมีราคาเสนอขายหุ้นให้แก่พนักงานในราคาหุ้นละ 3.06 บาทซึ่งเป็นราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายหุ้นให้แก่ประชาชน ดังนั้นผู้ลงทุนทั่วไปที่จองซื้อหุ้นจึงอาจมีความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้นภายหลังหุ้นเข้าซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ได้ ทั้งนี้ บริษัทได้กำหนดระยะเวลาห้ามขายหุ้นบางส่วนที่ได้จัดสรรให้กรรมการและพนักงานในครั้งนี้เป็นระยะเวลา 1 เดือน นับแต่วันที่หุ้นของบริษัทเริ่มทำการซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ ดังนั้นผู้ลงทุนทั่วไปที่จองซื้อหุ้นที่เสนอขายในครั้งนี้ยังคงมีความเสี่ยงจากการลดลงของราคาหุ้น หากกรรมการ และ/หรือพนักงานของบริษัทและบริษัทย่อยขายหุ้นภายหลังระยะเวลาห้ามขายหุ้นดังกล่าว

1.5 ความเสี่ยงในเรื่องตลาดรองสำหรับการซื้อขายหลักทรัพย์

เนื่องจากการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้ เป็นการเสนอขายก่อนที่จะได้รับอนุมัติให้นำหุ้นเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ ผู้ลงทุนอาจมีความเสี่ยงในเรื่องสภาพคล่องและไม่ได้ผลตอบแทนจากการขายหุ้นตามที่คาดการณ์ไว้ หากบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ ซึ่งจะมีผลให้ไม่มีตลาดรองสำหรับการซื้อขายหุ้นสามัญของบริษัท อย่างไรก็ตาม บริษัทได้ดำเนินการยื่นขอได้รับหุ้นสามัญของบริษัทเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ แล้ว ซึ่งขณะนี้ตลาดหลักทรัพย์อยู่ระหว่างการพิจารณารับหลักทรัพย์ของบริษัทเข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ทั้งนี้ บริษัท แอดไวเซอร์ พลัส จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทในเบื้องต้นแล้วพบว่า บริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ลงวันที่ 22 มกราคม 2544 ยกเว้นคุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นรายย่อย