

## 1. ปัจจัยความเสี่ยง

### 1.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

#### 1.1.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าน้อยราย

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมี บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นลูกค้าหลัก ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ของตนไปยังประเทศต่างๆ โดยนำรถยนต์มาส่งมอบที่ท่าเทียบเรือก่อนส่งต่อให้สายเดินเรือเพื่อลำเลียงรถยนต์ไปส่งที่เมืองท่าปลายทางตามคำสั่งของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

รายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทประกอบด้วยส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เช่น ค่าบริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling) และค่าบริการพื้นที่รับมอบสินค้า และส่วนที่เรียกเก็บจากสายเดินเรือ เช่น ค่านำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) และค่าผ่านท่า (Wharfage) โดยรายได้ที่บริษัทได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ 5 อันดับแรกในปี 2554 ประกอบด้วย Toyota, Isuzu, Mitsubishi, Ford & Mazda และ Nissan มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 54.13 ของรายได้รวม และในปี 2555 ประกอบด้วย Toyota, Isuzu, Mitsubishi, Ford & Mazda และ Honda มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 49.00 ของรายได้รวม แต่หากนับรวมรายได้ที่บริษัทได้รับจากสายเดินเรือที่ให้บริการแก่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ 5 อันดับแรกดังกล่าวโดยวิธีการปันส่วนรายได้จากสายเดินเรือ (Wharfage และ Berth Hire) ตามสัดส่วนปริมาณรถยนต์ผ่านท่าของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ รายได้ที่เกิดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ 5 อันดับแรก ทั้งทางตรงและทางอ้อมมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80.08 และร้อยละ 84.24 ของรายได้รวมในปี 2554 และปี 2555 ซึ่งจะเห็นได้ว่า การดำเนินงานของบริษัทพึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ค่อนข้างมาก หากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ลดหรือยุติการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท บริษัทจะสูญเสียรายได้ทั้งในส่วนที่ได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทมีได้พึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ โดยไม่มีรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดที่คิดเป็นสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30.00 ของรายได้รวมในปี 2554 และปี 2555

ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่มีฐานการผลิตอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมในเขตภาคกลางและภาคตะวันออก ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น ด้วยระยะทางและเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว จึงทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถลดต้นทุนและลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการขนส่งรถยนต์ระหว่างฐานการผลิตและท่าเรือได้ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณติดกับทางเข้าของเส้นทางการเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทมีข้อได้เปรียบและได้รับความนิยมจากสายเดินเรือ เพราะสายเดินเรือสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินเรือสั้นและเกิดค่าใช้จ่ายน้อยในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือสำหรับการขนถ่ายรถยนต์ที่มีปริมาณการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย โดยในช่วงปี 2550 - 2555 มากกว่าร้อยละ 80.00 ของปริมาณการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของประเทศไทยเป็นการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ A5 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือต่างๆ ในการใช้ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือหลักในการขนถ่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศ

นอกเหนือจากทำเลที่ตั้งของท่าเทียบเรือ A5 ดังที่กล่าวมาข้างต้น การที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือให้ความไว้วางใจให้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทนั้น ยังเกิดจากการที่บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทสามารถตรวจรับและบันทึกข้อมูลรถยนต์ได้อย่างครบถ้วน และวางแผนจัดเรียงรถยนต์เพื่อการส่งออกได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในการเตรียมความพร้อมและตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนการส่งออกต่างประเทศ รวมถึงอำนวยความสะดวกให้กับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์สามารถขนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมาจอดไว้ในพื้นที่ที่ใกล้กับท่าเทียบเรือของบริษัท ทำให้การขนถ่ายรถยนต์มายังท่าเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบัน บริษัทสามารถให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดถึงประมาณ 29,730 คัน ในเวลาเดียวกัน

นอกจากนี้ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จำนวนน้อยราย บริษัทได้ขยายประเภทธุรกิจไปยังธุรกิจให้บริการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management) ซึ่งรวมถึงการให้บริการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าและรับบริหารจัดการสินค้าคงคลัง โดยในปัจจุบัน บริษัทให้บริการคลังสินค้าเพื่อเก็บสินค้าทั่วไปสำหรับคลังสินค้า 14G เฟส 1 15G และ 16G และอยู่ในระหว่างการก่อสร้างคลังสินค้า 14G เฟส 2

### 1.1.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเป็นลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกรถยนต์ทางเรือไปยังประเทศต่างๆ ดังนั้น หากการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยต้องประสบกับภาวะถดถอยหรือชะลอตัว โดยอาจมีสาเหตุมาจากอุปสงค์ในต่างประเทศของสินค้ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยลดลง หรืออาจเกิดการย้ายฐานการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอื่น ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมในกลุ่มแรกๆ ของประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยขึ้นในปี 2504 ประกอบกับประเทศไทยมีข้อตกลงการค้าเสรี (Free-Trade Agreement) กับหลายประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย ปัจจุบันดังกล่าวจึงดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2505 เป็นต้นมา จากนั้นรัฐบาลในเกือบทุกสมัยได้กำหนดนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ทั้งสำหรับผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ โรงงานประกอบรถยนต์จึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันส่งผลต่อเนื่องให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ โรงงานประกอบรถยนต์ได้เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงทำให้เกิดการผลิตในประเทศแบบครบวงจร และทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ต่อมาในปี 2539 ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี จากข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย โดยสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา (ปี 2546 - 2555) ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 235,122 คัน ในปี 2546 เป็น 1,026,671 คัน ในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นมากกว่าสี่เท่าตัว โดยในปี 2555 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 707,712 ล้านบาท นับเป็นมูลค่าการส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศ อุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการเติบโตของตัวเลข

ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์น่าจะยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องจากทุกรัฐบาล

ทั้งนี้ เป้าหมายระยะยาวของรัฐบาลในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ทำให้เกิดนโยบายที่จะสนับสนุนการผลิตและการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศต่างๆ ซึ่งนอกจากจะช่วยรักษาผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทยในปัจจุบัน ยังช่วยดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์รายอื่นให้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยอีกด้วย นอกจากนี้ ในปัจจุบัน รัฐบาลยังมีนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น นโยบายสนับสนุนการผลิตรถอีโคคาร์ (Eco-car) โดยให้สิทธิพิเศษทางภาษี หรือนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เป็นต้น ด้วยนโยบายที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องของรัฐบาล การมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่ครบวงจร แรงงานไทยที่มีความชำนาญในการประกอบรถยนต์ อีกทั้งการย้ายฐานการผลิตต้องใช้เวลาและเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก บริษัทจึงเชื่อมั่นว่ามีความเป็นไปได้ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่น

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถฟื้นตัวอย่างรวดเร็วจากผลกระทบทางเศรษฐกิจหรือภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น ในปี 2552 เกิดเหตุการณ์วิกฤตเศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อยอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยลดลงจาก 776,241 คัน ในปี 2551 เป็น 535,563 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 31.01 อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมยานยนต์ได้กลับมาฟื้นตัวในปี 2553 โดยยอดการส่งออกเพิ่มขึ้นเป็น 895,855 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 67.27 และจากเหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ของประเทศไทยในช่วงปลายปี 2554 อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ โดยการผลิตชิ้นส่วนและการประกอบรถยนต์ต้องชะงักตัวลงอย่างมาก ส่งผลให้ยอดส่งออกรถยนต์ในปี 2554 ลดลงเหลือ 735,627 คัน หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 17.89 จากปี 2553 แต่ภายหลังจากที่เหตุการณ์น้ำท่วมผ่านพ้นไปแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์ก็สามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็วโดยปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2555 ได้เพิ่มสูงขึ้นเป็น 1,026,671 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.56 จากปี 2554 และเป็นสถิติสูงสุดของประเทศนับตั้งแต่เริ่มมีการส่งออกรถยนต์ในปี 2539

### 1.1.3 ความเสี่ยงจากการที่สัญญาหลักในการประกอบธุรกิจอาจถูกบอกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา

#### 1) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการทำเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 11 เมษายน 2539 และสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว บริษัทได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A5 เพื่อการขนถ่ายรถยนต์และสินค้าทั่วไป โดยบริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญาระยะเวลาของสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 สิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564 รวม 25 ปี ทั้งนี้ บริษัทมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดยบริษัทต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง และภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง ทรัพย์สินในท่าเรือที่บริษัทเป็นผู้จัดหาตนเองตลอดระยะเวลาของสัญญา ซึ่งรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดและโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure, Super Structure) จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. สำหรับสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิจะซื้อ

เครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value) (รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

การที่สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้าของ A5 เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 8 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหากถูก กทท. บอกลเลิกสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทกระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อให้เกิดผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกลเลิกสัญญากับบริษัทภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกลเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้บริษัทเป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่บริษัทเป็นผู้จัดหามา อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 17 ปีที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงจากการที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อสิ้นสุดสัญญาเดิม รวมถึงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้รับการต่อขยายอีก 5 ปีนั้น บริษัทเชื่อว่าการให้บริการเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ครอบคลุมแหล่งสุวรรณซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่และผู้บริหารของบริษัท มีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ยาวนานถึง 30 ปี อีกทั้งบริษัทมีความสัมพันธ์ที่ดีและได้รับความไว้วางใจจาก กทท. ตลอดมา ดังนั้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าบริษัทมีโอกาสสูงที่จะได้รับการต่อสัญญาจาก กทท. ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง

## 2) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในสัดส่วนร้อยละ 20.00 (และมีสิทธิในการถือหุ้นเพิ่มมากที่สุดไม่เกินร้อยละ 49.00) ของบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการทำงานเทียบเรือ C0 เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และสินค้าทั่วไป โดยเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการทำงานแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว LRT ได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือ C0 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และ บรรจุ/ขนถ่าย เฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไป และตู้สินค้า โดย LRT ต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา ระยะเวลาของสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 สิ้นสุดวันที่ 31 สิงหาคม 2578 รวม 30 ปี ทั้งนี้ LRT มีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดย LRT ต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง และภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง ทรัพย์สินในท่าเรือที่ LRT เป็นผู้จัดหาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา ซึ่งรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดและโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure,

Super Structure) จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. สำหรับสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิจะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value) (รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

การที่สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้า CO เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 22 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหาก LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วม ถูก กทท. บอกลีกสัญญา โดยอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานธุรกิจ ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่ LRT กระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกลีกสัญญากับ LRT ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและ LRT ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกลีกสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้ LRT เป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่ LRT เป็นผู้จัดหา มา อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 8 ปีที่ผ่านมา LRT ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงจากการที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อสิ้นสุดสัญญาเดิม รวมถึงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้รับการต่อขยายอีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี นั้น บริษัทเชื่อว่าการให้บริการเทียบเรือเพื่อการส่งออกต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทลูกค้า อีกทั้งบริษัทและ LRT มีความสัมพันธ์ที่ดีและได้รับความไว้วางใจจาก กทท. ตลอดมา ดังนั้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่า LRT มีโอกาสสูงที่จะได้รับการต่อสัญญาจาก กทท. ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง

### 3) สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป

นอกจากการให้บริการเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ซึ่งเป็นบริการหลักแล้ว บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการส่งออกแก่ผู้ส่งออกรถยนต์ โดยผู้ส่งออกรถยนต์จะใช้พื้นที่ดังกล่าวในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม รวมถึงการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ ซึ่งการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถบริหารจัดการการขนส่งรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกรถยนต์ที่ต้องการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศ บริษัทจึงได้เข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่บริเวณใกล้ท่าเทียบเรือของบริษัทจาก กทท. จำนวน 6 สัญญา และพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) จำนวน 4 สัญญา รวมทั้งสิ้น 10 สัญญา คิดเป็นพื้นที่เช่ารวม 638,055 ตารางเมตร ซึ่งสามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 29,730 คัน ในเวลาเดียวกัน

สัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. เป็นการเช่าเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ทั้งหมด เป็นสัญญาเช่าระยะสั้น (อายุ 1 ปี) จำนวน 2 สัญญา และสัญญาเช่าระยะยาว (อายุ 10 - 16 ปี) จำนวน 4 สัญญา สิ้นอายุสัญญาในระหว่างปี 2560 – ปี 2565 ส่วนสัญญาเช่าพื้นที่กับ กนอ. เป็นการเช่าเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป เป็นสัญญาเช่าระยะยาว (อายุ 12 - 20 ปี) จำนวน 4 สัญญา สิ้นอายุสัญญาในระหว่างปี 2561 – ปี 2568 โดยในปี 2554 และ 2555 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไปเท่ากับ 285.76 ล้านบาท และ 357.90 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 33.54 และ ร้อยละ 30.72 ของรายได้รวมของบริษัทตามลำดับ

พื้นที่จอดพักรถยนต์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญของการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของบริษัทและ LRT ดังนั้น หากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาเช่าพื้นที่ภายหลังจากที่สัญญาเช่าหมดอายุลงแล้ว จะทำให้บริษัทและ LRT ไม่มีพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าอย่างเพียงพอ และไม่สามารถให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ในจำนวนมาก รวมทั้งสูญเสียรายได้จากการให้บริการดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทในอนาคต

อย่างไรก็ดี บริษัทมีประวัติการชำระค่าเช่าที่ตรงตามกำหนดเวลา และได้รับการต่อสัญญาเช่ามาโดยตลอด อีกทั้งบริษัทยังมีความสัมพันธ์ที่ดีกับทั้ง กทท. และ กนอ. บริษัทจึงเชื่อมั่นว่า โอกาสที่บริษัทจะไม่ได้รับการต่อสัญญาเช่าพื้นที่มีไม่มากนัก นอกจากนี้ บริษัทยังมีนโยบายที่จะจัดหาพื้นที่เพิ่มเติมทั้งจากในพื้นที่ของ กทท. และ กนอ. รวมทั้งหาแนวทางในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีอยู่เดิมให้ได้มากยิ่งขึ้น เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ของการก่อสร้างอาคารจอดรถ (Multi-Storage Building) ในบริเวณ Pre-loading หรือ Receiving Area หรือ Import Area ในท่าเทียบเรือ A5 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการพื้นที่จอดรถยนต์ เป็นต้น

#### 1.1.4 ความเสี่ยงจากการเกิดคู่แข่งรายใหม่ในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

ปัจจุบัน ในประเทศไทยมีท่าเทียบเรือที่สามารถให้บริการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ในลักษณะของท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพียง 3 แห่ง คือ (1) ท่าเทียบเรือ A1 (2) ท่าเทียบเรือ A5 และ (3) ท่าเทียบเรือ C0 โดยท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง ตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเรือหลักที่มีความได้เปรียบในด้านทำเลที่ตั้ง เนื่องจากอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับโรงงานผู้ผลิตรถยนต์โดยส่วนใหญ่ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและสามารถลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายในการเคลื่อนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเทียบเรือ จึงอาจกล่าวได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นท่าเรือที่มีความเหมาะสมกับการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้ามากที่สุดเวลานี้

จากการที่ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ในปัจจุบันมีเพียง 3 แห่ง ดังที่กล่าวมาข้างต้น โดยที่บริษัทเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A5 และเป็นผู้ถือหุ้นทางตรงและทางอ้อมในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ดังนั้นในอนาคตหากมีท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แห่งใหม่เกิดขึ้น โดยอาจเป็นลักษณะของการที่มีผู้ประกอบการรายใหม่ทำการขออนุญาตกับ กทท. เพื่อประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro แห่งใหม่เพิ่มเติมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง หรืออาจมีภาคเอกชนลงทุนทำท่าเรือหลักแห่งใหม่ โดยมีท่าเทียบเรือ Ro/Ro อยู่ในบริเวณท่าเรือหลักดังกล่าว ด้วยการแข่งขันในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ก็จะมีมากขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต

อย่างไรก็ดี การที่ กทท. จะพิจารณาเปิดให้มีท่าเทียบเรือ Ro/Ro แห่งใหม่เพิ่มเติมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังนั้น ขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัยหลัก คือ ความเป็นไปได้ในเรื่องของพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro และปริมาณรถยนต์ที่มีการ

ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ Ro/Ro ที่มีอยู่เดิมทั้ง 3 แห่ง โดย กทท. จะไม่อนุญาตให้มีการเปิดประกอบท่าเทียบเรือ Ro/Ro ในท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มจนกว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือทั้งสามมากกว่าร้อยละ 75.00 ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือดังกล่าว ทั้งนี้ กทท. ได้กำหนดความสามารถของปริมาณการขนถ่ายรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง (A5, A1 และ C0) รวมกันไว้ที่ 1,850,000 คัน/ปี โดยในปี 2555 จำนวนการขนถ่ายรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ A5, A1 และ C0 เท่ากับ 880,197 คัน 201,550 คัน และ 2,750 คัน ตามลำดับ รวมปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง เท่ากับ 1,084,498 คัน คิดเป็นร้อยละ 58.62 ของความสามารถในการขนถ่ายรถยนต์ที่ กทท. กำหนดไว้ จึงเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่งยังมีความสามารถที่จะรองรับการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ได้อีกมาก บริษัทจึงคาดการณ์ว่าจะยังไม่มีการอนุญาตให้มีการเปิดประกอบท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

สำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีภาคเอกชนมาลงทุนเปิดท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้นมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเทียบเรือด้วยการลงทุนสร้างท่าเรือน้ำลึกขึ้นใหม่นั้นต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือยังมีความสำคัญอย่างมาก โดยต้องมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าออก อยู่ใกล้ฐานการผลิตของผู้ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และมีสถานที่สำหรับให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ นอกจากนี้ การประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินงานสูง ทั้งในด้านการบริหารท่าเทียบเรือ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) การเป็นตัวกลางในการติดต่อประสานงานกับทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สายเดินเรือ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ อีกทั้งการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ไม่ควรขนถ่ายปะปนกับสินค้าอื่น เนื่องจากเศษผงและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าอื่น อาจทำความเสียหายต่อตัวรถยนต์ได้ ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ที่ต้องการทำธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ยังจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ว่าสามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงตามเวลา และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ต่อตัวรถยนต์

#### 1.1.5 ความเสี่ยงจากการที่โครงสร้างค่าภาระ (Tariff Structure) และอัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) อยู่ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบท่าเรือสินค้าของ A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กทท. จะเป็นผู้กำหนดโครงสร้างค่าภาระ (Tariff Structure) และอัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) สำหรับให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า ซึ่งรวมทั้งค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเทียบเรือ การขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และการให้บริการอื่นๆ ที่บริษัทให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ กทท. กำหนด ในกรณีที่บริษัทฝ่าฝืนการเก็บค่าธรรมเนียมตามที่กำหนด กทท. มีสิทธิเปรียบเทียบปรับได้ตามสัญญา

นอกจากนี้ กทท. สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระได้ตลอดอายุสัญญา อย่างไรก็ตาม กทท. นับตั้งแต่เริ่มอายุสัญญาจนถึงปัจจุบัน กทท. ยังไม่เคยเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าภาระ และ/หรือ ปรับขึ้นอัตราค่าภาระท่าเรือแต่อย่างใด ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการของบริษัทอาจเปลี่ยนแปลงได้ในช่วงอายุสัญญา ซึ่งหากบริษัทมีต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นแต่ไม่สามารถปรับเพิ่มโครงสร้างค่าภาระ และอัตราค่าภาระให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนของบริษัท ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อย่างไรก็ดี จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา อัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 44.37 และร้อยละ 49.17 ในงวดบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 2555 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทมีการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนค่าบริการได้เป็นอย่างดี

นอกเหนือจากการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนที่ดีแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือซึ่งช่วยให้บริษัทมีโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนถ่ายรถยนต์ โดยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บริษัทนำมาใช้ ได้แก่ (1) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) (2) โปรแกรม Port Management System (PMS) และ (3) โปรแกรม Beyond Ro/Ro Port (BRP) ซึ่งช่วยในการบันทึกข้อมูลสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ การวางแผนจัดวางสินค้า (Yard Planning) และการสรุปรายงานส่งลูกค้า ระบบดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถบริหารจัดการการขนถ่ายสินค้าให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และลดเวลาในการจัดเตรียมรถยนต์เพื่อการขนถ่าย ซึ่งส่งผลให้บริษัทสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าได้ในปริมาณมากขึ้น

## 1.2 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

### 1.2.1 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการบริหารงาน

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ ครอบครัวเหลืองสุวรรณ จะถือหุ้นในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.81 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท รวมทั้งครอบครัวเหลืองสุวรรณยังเป็นผู้บริหารและกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของบริษัทด้วย จึงทำให้ผู้ถือหุ้นใหญ่ดังกล่าว เป็นผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติที่สำคัญได้เกือบทั้งหมด ทั้งเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นในเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของจำนวนหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียง เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง อาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อมีมติที่แตกต่างได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยโครงสร้างการจัดการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการและคณะกรรมการรวม 3 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน ทำให้ระบบการทำงานของบริษัทมีความเป็นมาตรฐานและสามารถตรวจสอบได้โดยง่าย อีกทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการตรวจสอบที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ นอกจากนี้บริษัทยังได้ว่าจ้างบริษัทตรวจสอบภายในเพื่อดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของบริษัทและรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำให้สามารถสอบทานการทำงานของบริษัทให้มีความโปร่งใสได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถถ่วงดุลอำนาจในการนำเสนอเรื่องต่างๆ ที่จะพิจารณานำเข้าสู่การประชุมผู้ถือหุ้นได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ บริษัทยังมีระเบียบปฏิบัติกรณีที่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ กรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการ รวมทั้งบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีอำนาจอนุมัติการทำรายการนั้นๆ ทำให้สามารถลดทอนความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นได้อีกด้วย



### 1.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์

#### 1.3.1 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทอยู่ระหว่างการยื่นคำขออนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทมีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้นีก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ บริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้วเมื่อวันที่ [●] ซึ่งบริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทในเบื้องต้นแล้ว เห็นว่าบริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ เรื่อง การรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ฉบับลงวันที่ 22 มกราคม 2544 (ปรับปรุง 1 สิงหาคม 2554) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่พนักงานรายย่อย ซึ่งบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน บริษัทจึงยังมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ดังนั้น ผู้ลงทุนอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้ หากหลักทรัพย์ของบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินคาดว่าภายหลังการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนแล้วเสร็จ บริษัทจะมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการกระจายการถือหุ้นตามเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวข้างต้น