

ส่วนที่ 1

สรุปข้อมูลสำคัญ (Executive Summary)

สรุปข้อมูลสำคัญนี้เป็นส่วนหนึ่งของแบบแสดงรายการข้อมูลการเสนอขายหลักทรัพย์และหนังสือชี้ชวน ซึ่งเป็นเพียงข้อมูลสรุปเกี่ยวกับการเสนอขาย ลักษณะและความเสี่ยงของบริษัทที่ออกและเสนอขายหลักทรัพย์ (“บริษัท”) ดังนั้น ผู้ลงทุนต้องศึกษาข้อมูลในรายละเอียดจากหนังสือชี้ชวนฉบับเต็ม ซึ่งสามารถขอได้จากผู้จัดจำหน่ายหลักทรัพย์ หรืออาจศึกษาข้อมูลได้จากแบบแสดงรายการข้อมูลและหนังสือชี้ชวนที่บริษัทยื่นต่อสำนักงาน ก.ล.ต. ได้ที่ website ของสำนักงาน ก.ล.ต.

สรุปข้อมูลสำคัญของการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่ต่อประชาชน เพื่อซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเป็นครั้งแรก (“IPO”)

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

(ระยะเวลาการเสนอขาย: วันที่ 13 – 15 พฤศจิกายน 2556 ตั้งแต่เวลา 9:00 น. – 16:00 น. [●])

ข้อมูลเกี่ยวกับการเสนอขาย

ผู้เสนอขาย: บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”)

ประเภทธุรกิจ: ให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

จำนวนหุ้นที่เสนอขาย: 205,500,000 หุ้น คิดเป็นร้อยละ 33.15 ของจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและเรียกชำระแล้ว ทั้งหมดของบริษัทภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้

ราคาเสนอขายต่อประชาชน: [●] 11.90 บาทต่อหุ้น

มูลค่าการเสนอขาย: 2,445.45

ล้าน[●] บาท

การเสนอขายหุ้นหรือหลักทรัพย์แปลงสภาพในช่วง 90 วันก่อนหน้า ไม่มี

มี

มูลค่าที่ตราไว้ (Par): 1.00 บาทต่อหุ้น

มูลค่าตามราคาบัญชี: 2.57 บาทต่อหุ้น

(Book Value) (ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556)

ที่มาของการกำหนดราคาเสนอขายและข้อมูลทางการเงินเพื่อประกอบการประเมินราคาหุ้นที่เสนอขาย

ที่มาของการกำหนดราคาเสนอขาย: โดยวิธี [●]สำรวจความต้องการซื้อหลักทรัพย์ (Book Building)

อัตราส่วนราคาต่อกำไรต่อหุ้น (P/E ratio): [●] - ในกรณีที่คำนวณโดยใช้กำไรสุทธิต่อหุ้น 0.87 บาท ซึ่งคำนวณจากกำไรสุทธิ 12 เดือนย้อนหลัง (กรกฎาคม 2555 – มิถุนายน 2556) ซึ่งเท่ากับ 362.48 ล้านบาท ทหารด้วยจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วก่อนการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ซึ่งเท่ากับ 414.50 ล้านหุ้น จะคิดเป็น P/E Ratio ที่ 13.61 เท่า แต่ในกรณีที่คำนวณโดยใช้กำไรสุทธิต่อหุ้น 0.58 บาท ซึ่งคำนวณจากกำไรสุทธิ 362.48 ล้านบาท เช่นเดียวกับกรณีแรก แต่หารด้วยจำนวนหุ้นสามัญที่ออกและชำระแล้วภายหลังการเสนอขายหุ้นในครั้งนี้ซึ่งเท่ากับ 620.00 ล้านหุ้น (Fully Diluted) จะคิดเป็น P/E Ratio ที่ 20.35 เท่า

บริษัทอื่นในอุตสาหกรรมเดียวกัน:

บริษัท	ตัวย่อ หลักทรัพย์	ลักษณะการประกอบธุรกิจ	P/E Ratio (เท่า) ¹
บมจ. ท่าอากาศยาน ไทย[●]	[●]AOT	จัดการ ดำเนินงาน และพัฒนาท่าอากาศยาน โดยมีท่าอากาศยานใน ความรับผิดชอบ 6 แห่ง คือ ดอนเมือง เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต แม่ฟ้า หลวง-เชียงใหม่ และสุวรรณภูมิซึ่งเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ[●]	23.06[●]
บมจ. จุฑานาวี	JUTHA	ธุรกิจพาณิชย์นาวี ดังนี้ 1) บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยเรือเดิน ทะเลของบริษัท ในเส้นทางประจำ ได้แก่ กรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพฯ และ กรุงเทพฯ-มาเลเซีย-ญี่ปุ่น-เกาหลี-กรุงเทพฯ 2) บริการให้เช่าเรือเป็น รายเที่ยว และเป็นระยะเวลา 3) บริการรับจ้างบริหารเรือ 4) บริการขน ของขึ้นลงในเรือเดินทะเล 5) บริการซ่อมบำรุงและรักษาตัวเรือ 6) บริการ นายหน้าซื้อขายเรือ 7) รับเป็นตัวแทนเรือที่เข้ามาจอดเทียบท่าในประเทศไทย	37.15
บมจ. พีรียัส ชิปปิ้ง	PSL	ธุรกิจเดินเรือโดยเป็นเจ้าของเรือเอนกประสงค์ขนาดเล็กสำหรับขนส่ง สินค้าแห้งเทกองแบบไม่ประจำเส้นทาง มีเส้นทางเดินเรือครอบคลุมทั่ว โลกในภูมิภาคสำคัญ ประกอบด้วย สหรัฐอเมริกา แคนาดา ยุโรป ละติน อเมริกา-แอฟริกา อินเดียอนุทวีป-ตะวันออกกลาง และเอเชียตะวันออกเฉียง ใต้และตะวันออกไกล และสินค้าพื้นฐานที่กองเรือขนส่งคือ สินค้า ทางการเกษตร เหล็ก ปุ๋ย สินแร่และเนื้อแร่ ไม้ซุง ถ่านหินและอื่นๆ	50.98

ที่มา: ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

 หมายเหตุ: ¹ คำนวณจากราคาปิดต่อหุ้น ณ วันที่ 6 พฤศจิกายน 2556 หารด้วยกำไรสุทธิต่อหุ้น 12 เดือนย้อนหลัง

กรณีการเสนอขายหุ้นที่ออกใหม่เพื่อเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ เป็นครั้งแรก ("IPO")

ตลาดรอง: SET mai

หมวดธุรกิจ (Sector): บริการ/ขนส่งและโลจิสติกส์

เกณฑ์เข้าจดทะเบียน: Profit Test Market Capitalization Test

จำนวนหุ้นที่ตีระยะเวลาห้ามจำหน่ายหุ้น

ผู้ถือหุ้นเดิมก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนให้คำรับรองต่อตลาดหลักทรัพย์ว่าจะไม่นำหุ้นจำนวน 341,000,000 หุ้น
คิดเป็นร้อยละ 55.00 ของทุนชำระแล้วภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน ออกจำหน่ายเป็นระยะเวลา 1 ปี นับแต่
วันที่หุ้นของบริษัทเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ โดยเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 6 เดือน นับจากวันที่หุ้นของบริษัทเริ่ม
ซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ ผู้ถือหุ้นเดิมได้รับการผ่อนผันให้ทยอยขายหุ้นได้ร้อยละ 25.00 ของจำนวนหุ้นที่ตี
ระยะเวลาห้ามจำหน่าย คิดเป็นจำนวน 85,250,000 หุ้น และเมื่อครบกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับจากวันที่หุ้นของบริษัท
เริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์ ผู้ถือหุ้นเดิมสามารถขายหุ้นส่วนที่เหลืออีกจำนวน 255,750,000 หุ้น สำหรับหุ้นที่ไม่ตี
ระยะเวลาห้ามจำหน่ายหุ้นจำนวน 73,500,000 หุ้น (คิดเป็นร้อยละ 11.85 ของทุนชำระแล้วภายหลังการเสนอขายหุ้น
ต่อประชาชน) ผู้ถือหุ้นเดิมสามารถขายหุ้นจำนวนดังกล่าวได้ตั้งแต่วันที่หุ้นของบริษัทเริ่มซื้อขายในตลาดหลักทรัพย์

วัตถุประสงค์การใช้เงิน

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการนำเงินที่ได้จากการเสนอขายหุ้นสามัญในครั้งนี้ ซึ่งมีจำนวนประมาณ **[●] 2,382** ล้านบาท (ภายหลังหักค่าธรรมเนียมการจัดจำหน่ายและรับประกันการจำหน่ายและค่าใช้จ่ายอื่นที่เกี่ยวข้อง) ไปใช้ตามแผนงานของบริษัทเพื่อวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1) เพื่อชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ประมาณ **[●] 800** ล้านบาท 2) เพื่อการลงทุนขยายธุรกิจ ประมาณ **[●] 800-1,500** ล้านบาท และ 3) **ส่วนที่เหลือจากโครงการข้างต้น** ใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ **ประมาณ [●] ล้านบาท**

นโยบายการจ่ายเงินปันผล

บริษัทมีนโยบายการจ่ายเงินปันผลไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิของงบการเงินเฉพาะกิจการในแต่ละปี หลังจากหักสำรองตามกฎหมาย เงินลงทุนที่จะมีในปีถัดไป และสำรองอื่นๆ (ถ้ามี) ทั้งนี้ การจ่ายเงินปันผลดังกล่าว จะขึ้นอยู่กับกระแสเงินสด ผลประกอบการ โครงสร้างทางการเงิน แผนการลงทุน เงื่อนไขข้อกำหนดในสัญญาต่างๆ ที่บริษัทผูกพันอยู่ ความจำเป็นและความเหมาะสมอื่นๆ ในอนาคต และความสม่ำเสมอในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้น

รายละเอียดเกี่ยวกับผู้เสนอขายหลักทรัพย์

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Roll-on/Roll-off: Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป โดยมีท่าเทียบเรือและพื้นที่ให้บริการตั้งอยู่ในบริเวณท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นท่าเรือนำหลักของประเทศไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ สินค้าหลักที่ส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท คือ รถยนต์ โดยมีทั้งรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ (Exported Car) และรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Imported Car) โดยปัจจุบันบริษัทเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์มากที่สุดในประเทศไทย โดยในปี 2553 ถึงปี 2555 และงวด 6 เดือนแรกปี 2556 บริษัทให้บริการเพื่อการส่งออกรถยนต์รวม 739,040 คัน 596,277 คัน 833,231 คัน และ 427,522 คัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ย ในอัตราร้อยละ 81.18 ของจำนวนรถยนต์ที่ส่งออกทั้งหมดของประเทศไทย

นอกจากการขนถ่ายรถยนต์แล้ว ท่าเทียบเรือ A5 ยังสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าที่มีขนาดใหญ่และมีมูลค่าสูงเพื่อใช้ในโครงการขนาดใหญ่ (Project Cargo) ได้อีกด้วย เนื่องจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมีความลึกเพียงพอให้เรือขนาดใหญ่มาเทียบท่า พร้อมทั้งลักษณะทางกายภาพต่างๆ ของท่าเทียบเรือมีความเหมาะสมกับการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ อีกทั้งบริษัทมีการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ดี ทำให้สามารถขนถ่ายสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว

บริษัทมีการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจร ท่าเทียบเรือ A5 โดยมีประเภทของการให้บริการดังต่อไปนี้

1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

- การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า

ท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวทั้งสิ้น 697 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยรวมจำนวน 3 ท่า มีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 17 เมตรจากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถเทียบเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีความจุถึง 80,000 DWT

กลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท คือ กลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า และกลุ่มสายเดินเรือ โดยผู้ส่งออกส่วนใหญ่เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทย เช่น ผู้ผลิตรถยนต์ยี่ห้อ Toyota, Honda, Isuzu, Mitsubishi, Ford & Mazda และ Nissan เป็นต้น ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เหล่านี้จะทำการว่าจ้างสายเดินเรือที่มีความชำนาญในการขนถ่ายรถยนต์มารับสินค้าที่ทำเทียบเรือของบริษัทเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ

■ การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ

เมื่อสายเดินเรือนำเรือเข้าจอดเทียบท่า ณ ท่าเทียบเรือ A5 แล้ว บริษัทจะให้บริการผ่านท่าเทียบเรือโดยผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือจะทำหน้าที่ขนย้ายสินค้าระหว่างบริเวณหน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ โดยสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทประกอบด้วยสินค้าส่งออก สินค้านำเข้า สินค้าผ่านท่า และสินค้าถ่ายลำ

■ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ

บริษัทมีพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือรวม 247,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้สูงสุดถึง 15,437 คัน โดยบริษัทให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้ส่งออกในการขนย้ายสินค้าจากพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบให้แก่สายเดินเรือเพื่อส่งออกต่างประเทศ และให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้นำเข้าในการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือไปเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) เพื่อรอให้ผู้นำเข้ามารับสินค้า รวมทั้งให้บริการขนย้ายสินค้าถ่ายลำจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือไปเก็บไว้ในพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้าเพื่อรอส่งมอบให้สายเดินเรือลำใหม่ต่อไป

■ การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

เมื่อบริษัทได้รับมอบสินค้าส่งออก ณ บริเวณพื้นที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า และได้รับมอบสินค้านำเข้าหรือสินค้าถ่ายลำ ณ บริเวณท่าเทียบเรือของบริษัทจากสายเดินเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าสามารถจอดพักรถยนต์ที่ทำเทียบเรือของบริษัทได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยบริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม หากเกินระยะเวลาดังกล่าว บริษัทจะเรียกเก็บค่าภาวะการใช้พื้นที่ตามระยะเวลาที่จอดพักรถยนต์ไว้ที่ท่าเทียบเรือของบริษัท

2) การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก

■ การให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกและภายหลังนำเข้า

บริษัทให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกรถยนต์และภายหลังนำเข้า ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง รวม 486,123 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกและภายหลังนำเข้าได้สูงสุดประมาณ 30,113 คัน ในเวลาเดียวกัน (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556)

■ การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

บริษัทมีพื้นที่ให้บริการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า รวม 155,113 ตารางเมตร (ข้อมูล ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556) โดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่ให้บริการออกเป็นพื้นที่โล่งให้เช่าขนาด 55,763 ตารางเมตร และพื้นที่อาคารคลังสินค้าให้เช่ารวม 98,350 ตารางเมตร นอกจากนี้ บริษัทได้จัดทำพื้นที่ Zone 1A จำนวน 1,000 ตารางเมตร เป็นโรงเก็บสินค้าเพื่อให้บริการแก่ผู้ส่งออกและนำเข้าสินค้า ซึ่งสินค้าที่อยู่ภายในโรงเก็บสินค้า ณ ปัจจุบันเป็นสินค้าประเภทรถยนต์ และกล่องสินค้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ เป็นต้น

3) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก

■ การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board)

โดยปกติการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของแต่ละสายเดินเรือจะเป็นผู้ดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันบริษัทได้รับความไว้วางใจจาก Toyofuji Shipping Company Limited (“Toyofuji”) ซึ่งเป็นสายเดินเรือของผู้ส่งออกรถยนต์ยี่ห้อโตโยต้า (Toyota) ให้ดำเนินการบรรทุกและขนถ่ายรถยนต์โตโยต้าขึ้นหรือลงจากเรือ โดยในการให้บริการดังกล่าวแก่ Toyofuji บริษัทได้ว่าจ้างบริษัทผู้รับเหมาภายนอกโดยบริษัททำการควบคุมมาตรฐานในการให้บริการ

■ การให้บริการพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ

บริษัทให้คู่ค้าหลัก เช่น สายเดินเรือ ผู้รับเหมาภายนอก ใช้บริการพื้นที่ภายในอาคารสำนักงานท่าเทียบเรือเพื่อเป็นศูนย์ปฏิบัติการในการขนถ่ายสินค้า ซึ่งช่วยให้การติดต่อประสานงานระหว่างบริษัทและสายเดินเรือหรือผู้รับเหมาเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

■ การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนถ่ายสินค้า ได้แก่ การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ และการให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก

นอกจากการให้บริการท่าเทียบเรือ A5 ดังที่กล่าวมา ในปี 2555 บริษัทและกลุ่ม NYK ซึ่งเป็นบริษัทขนส่งทางทะเลชั้นนำของโลกที่มีชื่อเสียงและจดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์ของประเทศญี่ปุ่น ได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท แหลมฉับัง อินเตอร์เนชันแนล โรโร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉับัง ในสัดส่วนร้อยละ 20.00 และร้อยละ 80.00 ของหุ้นทั้งหมดใน LRT ตามลำดับ โดยการลงทุนดังกล่าว บริษัทได้เข้าซื้อกิจการบริษัท แซฟไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด (“SRT”) ซึ่งเป็นบริษัทโฮลดิ้งที่ถือหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นสามัญทั้งหมดใน LRT จากบริษัทในกลุ่ม NYK คือ Nippon Yusen Kabushiki Kaisha และ บริษัท เอ็น วาย เค โรโร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (รวมเรียกว่า “NYK”) และเนื่องจากโครงสร้างทุนของ LRT ประกอบไปด้วยหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ โดยที่ SRT มีกรรมสิทธิ์ใน LRT เฉพาะส่วนของหุ้นสามัญเท่านั้น ดังนั้น ภายหลังจากที่บริษัทได้เข้าซื้อกิจการใน SRT แล้ว LRT อาจมีการปรับโครงสร้างทุนใหม่ เพื่อให้บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นใน LRT เท่ากับร้อยละ 20.00 ของหุ้นแต่ละประเภทใน LRT โดยภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่าง บริษัท และ NYK ระบุว่า หากมิได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ภายในหนึ่งเดือนหลังจากวันที่ของสัญญาผู้ถือหุ้น บริษัท และ NYK จะดำเนินการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทุนใน LRT เพื่อให้บริษัท และ NYK ถือหุ้นร้อยละ 20.00 และ 80.00 ของหุ้นทุกประเภทใน LRT ตามลำดับ นอกจากนี้ สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัท และ

NYK ยังให้สิทธิบริษัทในการที่จะซื้อหุ้น LRT จาก NYK ได้อีกร้อยละ 29.00 ภายในวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 ภายใต้ข้อกำหนดบางประการ โดยที่ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวไม่ต่ำกว่า 24.65 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บวกต้นทุนส่วนเพิ่มตามที่เกิดขึ้นจริง

อย่างไรก็ดี จนถึงปัจจุบัน NYK ยังไม่ได้ดำเนินการโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT ให้กับบริษัทเนื่องจากยังติดข้อจำกัดบางประการ โดยบริษัทได้ดำเนินการอันเป็นมาตรการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งประเมินความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิดังกล่าว ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- 1) มาตรการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT
 - ดำเนินการให้ NYK ลงนามในหนังสือของบริษัท เพื่อรับทราบและรับรองว่าบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผลทั้งจากหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของหุ้นทั้งสองประเภทใน LRT
 - ดำเนินการให้ NYK นำส่งไปหุ้นบุริมสิทธิใน LRT จำนวน 320,000 หุ้น ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT ให้บริษัทเก็บรักษาไว้
- 2) การประเมินความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT
 - ความเสี่ยงในเรื่องสิทธิออกเสียงและสิทธิในการบริหารงานใน LRT : หากบริษัทไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT สิทธิการออกเสียงของบริษัทใน LRT จะลดลงเล็กน้อยจากร้อยละ 20.00 เหลือร้อยละ 19.40 อย่างไรก็ตามก็ดี สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่าง บริษัท และ NYK ได้กำหนดให้บริษัทมีสิทธิส่งตัวแทนเข้าเป็นกรรมการของ LRT ได้ 2 คน จากจำนวนกรรมการทั้งหมด 6 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 33.33 ซึ่งมากกว่าสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทใน LRT รวมทั้งการออกเสียงลงคะแนนในที่ประชุมคณะกรรมการและที่ประชุมผู้ถือหุ้นของ LRT ในเรื่องสำคัญๆ ก็กำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียงจากกรรมการที่เป็นตัวแทนของบริษัท หรือคะแนนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนนในเรื่องนั้น (ตามลำดับ)
 - ความเสี่ยงในเรื่องสิทธิการรับเงินปันผล : หากบริษัทไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT อาจทำให้บริษัทมีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับเงินปันผลจากหุ้นบุริมสิทธิจำนวนดังกล่าว อย่างไรก็ตามก็ดี NYK ได้ลงนามในหนังสือของบริษัทเพื่อรับทราบและรับรองว่าบริษัทมีสิทธิในการรับเงินปันผลทั้งจากหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของหุ้นทั้งสองประเภทใน LRT เป็นที่เรียบร้อยแล้ว รวมทั้ง บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเพียงพนอ จำกัด (“WCP”) ซึ่งเป็นที่ปรึกษากฎหมายของบริษัทยังได้ให้ความเห็นทางกฎหมายว่า หาก LRT ได้ชำระเงินปันผลให้แก่หุ้นบุริมสิทธิสำหรับส่วนจำนวนร้อยละ 20.00 ดังกล่าวแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ NYK ดำเนินการส่งมอบเงินปันผลดังกล่าวให้แก่บริษัทได้
 - ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการที่บริษัทไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นบุริมสิทธิทั้งหมดใน LRT : ในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ใดๆ ที่ทำให้บริษัทไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิจำนวนดังกล่าวจาก NYK และ NYK ปฏิเสธที่จะดำเนินการส่งมอบเงินปันผลที่ได้รับจากหุ้น

บุริมสิทธิดังกล่าวให้บริษัท หรือบริษัทไม่สามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากการไม่ได้รับโอนหุ้นดังกล่าวจาก NYK ได้ บริษัทคาดว่าจะเกิดความเสียหายเท่ากับเงินลงทุนในบริษัทร่วม (LRT) สูงสุดไม่เกิน 41.25 ล้านบาท

(กรุณาดูรายละเอียดเรื่องมาตรการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น การประเมินความเสี่ยงและความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ได้รับโอนหุ้นบุริมสิทธิ รวมทั้งความเห็นทางกฎหมายของ WCP ในประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้ในส่วนที่ 2 – 12 หน้า 14 เรื่อง การเข้าซื้อกิจการทั้งหมดของบริษัท เซฟไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด (“SRT”) และการจัดทำงบการเงินรวม)

LRT มีการให้บริการที่คล้ายคลึงกับบริษัท คือ มีการให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง แต่ไม่มีการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรจุทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) และการให้เข้าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ ปัจจุบัน สินค้าที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ CO ส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) และอื่นๆ การที่บริษัทเข้าลงทุนใน LRT ก็เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการในระยะยาวของบริษัทให้สามารถรองรับปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยที่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในอนาคต

(กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 ข้อ 2 และ ข้อ 3 เรื่องลักษณะการประกอบธุรกิจ และเรื่องการประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์)

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

ณ วันที่ 22 มีนาคม 2556 รายชื่อผู้ถือหุ้นของบริษัทที่ปรากฏในสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นเป็นดังนี้

ผู้ถือหุ้น	ก่อนการเสนอขาย IPO		หลังการเสนอขาย IPO	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. บริษัท นามยีนยง ชิปปิ้ง จำกัด*	125,999,500	30.40	125,999,500	20.32
2. นางสาวโนรี สุขสวัสดิ์	124,300,100	29.99	124,300,100	20.05
3. นายเทพรักษ์ เหลืองสุวรรณ	96,824,900	23.36	96,824,900	15.62
4. นางสาวเพ็ญศรี เหลืองสุวรรณ	9,625,100	2.32	9,625,100	1.55
5. นางสาวพิมพ์กาญจน์ เหลืองสุวรรณ	9,625,100	2.32	9,625,100	1.55
6. นางสาวภัทรวดี เหลืองสุวรรณ	9,625,100	2.32	9,625,100	1.55
7. นายบุญชัย เหลืองสุวรรณ	9,625,100	2.32	9,625,100	1.55
8. นายธนานันต์ เหลืองสุวรรณ	9,625,000	2.32	9,625,000	1.55
9. นายบุญยวัฒน์ เหลืองสุวรรณ	9,625,000	2.32	9,625,000	1.55
10. นางปริญนันท์ เหลืองสุวรรณ	9,625,000	2.32	9,625,000	1.55
11. นายอมรวัฒน์ จรรย์รงค์	100	0.00	100	0.00
รวม	414,500,000	100.00	414,500,000	66.85
ประชาชน	-	-	205,500,000	33.15
รวมทั้งสิ้น	414,500,000	100.00	620,000,000	100.00

หมายเหตุ: * ณ วันที่ 14 มิถุนายน 2555 บริษัท นามยีนยง ชิปปิ้ง จำกัด มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วจำนวน 67.00 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 67,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1,000.00 บาท โดยมีผู้ถือหุ้นดังนี้

ผู้ถือหุ้น	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. นายสุमितต์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
2. นางมาลีวิทยา ตันตินีรนาท	6,700	10.00
3. นายเทพรักษ์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
4. นายธนานันต์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
5. นางสาวเพ็ญศรี เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
6. นายบุญชัย เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
7. นางสาวภัทรวดี เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
8. นางสาวพิมพ์กาญจน์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
9. นายบุญยวัฒน์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
10. นางปริญนันท์ เหลืองสุวรรณ	6,700	10.00
รวม	67,000	100.00

สัดส่วนรายได้

รายการ	งบเฉพาะกิจการ						งบรวม			
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		ปี 2555		ม.ค. - มิ.ย. 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ										
บริการทำเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า	617.01	68.67	536.39	62.96	758.32	65.08	758.32	65.16	367.58	60.20
บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้า	231.61	25.78	285.76	33.54	357.90	30.72	357.90	30.75	211.62	34.66
บริการอื่น	26.78	2.98	25.74	3.02	33.62	2.89	33.62	2.89	19.63	3.21
รวมรายได้จากการให้บริการ	875.41	97.43	847.90	99.53	1,149.85	98.68	1,149.85	98.80	598.83	98.07
รายได้อื่น	23.05	2.57	4.00	0.47	15.33	1.32	9.56	0.82	6.08	1.00
ส่วนแบ่งกำไรจากเงินลงทุนในบริษัทร่วม	-	-	-	-	-	-	4.36	0.37	5.69	0.93
รวมรายได้	898.46	100.00	851.90	100.00	1,165.17	100.00	1,163.77	100.00	610.60	100.00

คณะกรรมการบริษัท

ณ วันที่ 20 มีนาคม 2556 คณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการจำนวน 12 ท่าน ดังนี้

- 1) ศาสตราจารย์กิตติคุณ ดร. วิษณุ เครืองาม ประธานกรรมการ
- 2) นายเทพรักษ์ เหลืองสุวรรณ กรรมการ
- 3) นางสาวเพ็ญศรี เหลืองสุวรรณ กรรมการ
- 4) นางสาวพิมพ์กาญจน์ เหลืองสุวรรณ กรรมการ
- 5) นายธนานันต์ เหลืองสุวรรณ กรรมการ
- 6) นายพงศ์เทพ เหลืองสุวรรณ กรรมการ
- 7) นายอมรณัติ จรรย์วงศ์ กรรมการ
- 8) นางสาวโนรี สุขสวัสดิ์ กรรมการ
- 9) ศาสตราจารย์พิเศษ ดร. วิษณุ เครืองาม กรรมการอิสระ/ประธานกรรมการตรวจสอบ
- 10) นายเวทวงศ์ พ่วงทรัพย์ กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
- 11) นางเบญจวรรณ สว่างนันทน์ กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ
- 12) นางขวัญวิรุฬห์ ปัญญาขจร กรรมการอิสระ/กรรมการตรวจสอบ

สรุปปัจจัยความเสี่ยง

ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

1) ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายย่อย

การให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ซึ่งเป็นธุรกิจหลักของบริษัทมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นลูกค้าหลัก โดยบริษัทมีการพึ่งพิงรายได้จากลูกค้ารายใหญ่ที่เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จำนวนน้อยราย อย่างไรก็ตาม ไม่มีรายได้จากลูกค้ารายใดที่คิดเป็นสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30.00 ของรายได้รวมในปี 2554 และปี 2555 นอกจากนี้บริษัทลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากลูกค้าจำนวนน้อยราย โดยการขยายประเภทธุรกิจไปยังธุรกิจให้บริการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management) ซึ่งรวมถึงการให้บริการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าและรับบริหารจัดการสินค้าคงคลัง

2) ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ดังนั้น หากการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยประสบกับภาวะถดถอยหรือชะลอตัว ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อย่างไรก็ดี อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่ภาครัฐให้การส่งเสริมมาโดยตลอดและคาดว่าจะมีอย่างต่อเนื่องไปในอนาคต เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยในปี 2555 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 707,712 ล้านบาท นับเป็นมูลค่าการส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศ รวมทั้งความพร้อมของประเทศไทยในการเป็นฐานการผลิตรถยนต์ บริษัทจึงเชื่อว่าบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ยังคงใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกที่สำคัญต่อไป นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์ยังเป็นอุตสาหกรรมที่สามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว ดังที่เคยฟื้นตัวในปี 2553 ภายหลังเกิดเหตุการณ์วิกฤติเศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกาในปี 2552 และในปี 2555 ภายหลังเกิดเหตุการณ์น้ำท่วมใหญ่ของประเทศไทยในช่วงปลายปี 2554

3) ความเสี่ยงจากการที่สัญญาหลักในการประกอบธุรกิจอาจถูกบอกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา

▪ สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทประกอบธุรกิจภายใต้สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ระยะเวลาของสัญญารวม 25 ปี (1 พฤษภาคม 2539 ถึงสิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564) โดยบริษัทมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน

การที่สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาระยะยาว ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหากถูก กทท. บอกเลิกสัญญาในกรณีของบริษัทกระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 17 ปีที่ผ่านมา บริษัทไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุนั้น เนื่องจากการให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ ตลอดจนความสัมพันธ์ที่ดีและการได้รับความไว้วางใจจาก กทท. ตลอดจน บริษัทมีโอกาสสูงที่จะได้รับการต่อสัญญาจาก กทท. ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง

อนึ่ง ในกรณีที่สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ถูกบอกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา จากการประเมินผลกระทบในเบื้องต้นพบว่าจะส่งผลให้บริษัทสูญเสียรายได้ทั้งหมดในส่วนของรายได้ค่าบริการทำเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าซึ่งเป็นรายได้หลักของบริษัท (ในปี 2555 และงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีรายได้ในส่วนนี้เท่ากับ 758.32 ล้านบาท และ 367.58 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 65.08 และร้อยละ 60.36 ของรายได้รวม ตามลำดับ) และอาจทำให้บริษัทสูญเสียรายได้บางส่วนในส่วนที่เป็นรายได้ค่าบริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและค่าบริการอื่น ซึ่งการสูญเสียรายได้ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ หากบริษัทไม่สามารถหารรายได้จากแหล่งอื่นมาทดแทนรายได้ที่สูญเสียไปดังกล่าวได้ (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ส่วนที่ 2-12 หน้า 19 ถึงหน้า 26 เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น)

■ สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20.00 (และมีสิทธิในการถือหุ้นเพิ่มมากที่สุดไม่เกินร้อยละ 49.00) ในบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด ("LRT") ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการทำเทียบเรือ C0 เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และสินค้าทั่วไป โดยเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. ระยะเวลาของสัญญารวม 30 ปี (1 กันยายน 2548 สิ้นสุดวันที่ 31 สิงหาคม 2578) ทั้งนี้ LRT มีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน

การที่สัญญาดังกล่าวเป็นสัญญาระยะยาว ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหาก LRT ถูก กทท. บอกเลิกสัญญา ในกรณีที่ LRT กระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้ LRT ทราบถึงสาเหตุและ LRT ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 8 ปีที่ผ่านมา LRT ไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุนั้น เนื่องจากการให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าด้วยความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ อีกทั้งบริษัทและ LRT มีความสัมพันธ์ที่ดีและได้รับความไว้วางใจจาก กทท. ตลอดจน LRT มีโอกาสสูงที่จะได้รับการต่อสัญญาจาก กทท. ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง

อนึ่ง ในกรณีที่สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ถูกบอกเลิก

หรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา จากการประเมินผลกระทบในเบื้องต้นพบว่า จะส่งผลให้ LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วมที่บริษัทถือหุ้นอยู่ในสัดส่วนร้อยละ 20 สูญเสียรายได้ทั้งหมดในส่วนของรายได้ค่าบริการซึ่งเป็นรายได้หลักของ LRT (ในปี 2555 และงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 LRT มีรายได้ในส่วนนี้เท่ากับ 211.88 ล้านบาท และ 153.40 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 99.52 และร้อยละ 95.69 ของรายได้รวมของ LRT ตามลำดับ) ซึ่งการสูญเสียรายได้ดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของ LRT อย่างมีนัยสำคัญ หาก LRT ไม่สามารถหารายได้จากแหล่งอื่นมาทดแทนรายได้ที่สูญเสียไปดังกล่าวได้ (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2.4 ส่วนแบ่งกำไรจากการลงทุนในบริษัทร่วม ส่วนที่ 2-12 หน้า 24 ถึงหน้า 25 เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น)

■ สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป

บริษัทให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์แก่ผู้ส่งออกรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป โดยในการจัดหาพื้นที่เพื่อให้บริการนี้ บริษัทได้เข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่จาก กทท. ผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) รวมทั้งสิ้น 14 สัญญา คิดเป็นพื้นที่เช่ารวม 720,065 ตารางเมตร ทั้งนี้ พื้นที่จอดพักรถยนต์เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญของการให้บริการของบริษัทและ LRT ดังนั้น หากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาเช่าพื้นที่ภายหลังจากที่สัญญาเช่าหมดอายุลงแล้ว จะส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทในอนาคต

อย่างไรก็ดี บริษัทมีประวัติการชำระค่าเช่าที่ดีตรงตามกำหนดเวลา และได้รับการต่อสัญญาเช่ามาโดยตลอด อีกทั้งยังมีความสัมพันธ์ที่ดีกับทั้ง กทท. และ กนอ. บริษัทจึงเชื่อมั่นว่า โอกาสที่บริษัทจะไม่สามารถต่อสัญญาเช่าพื้นที่มีไม่มากนัก นอกจากนี้ บริษัทยังมีนโยบายที่จะจัดหาพื้นที่เพิ่มเติม รวมทั้งหาแนวทางในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีอยู่เดิมให้ได้มากยิ่งขึ้น

4) ความเสี่ยงจากการเกิดคู่แข่งรายใหม่ในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

ปัจจุบัน ในประเทศไทยมีท่าเทียบเรือที่สามารถให้บริการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ในลักษณะของท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพียง 3 แห่ง คือ ท่าเทียบเรือ A1 ท่าเทียบเรือ A5 และ ท่าเทียบเรือ C0 โดยท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง ตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบัง บริษัทเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A5 และเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ดังนั้น ในอนาคตหากมีท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แห่งใหม่และดำเนินการโดยผู้ประกอบการรายใหม่เกิดขึ้น การแข่งขันในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ก็จะมีมากขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อย่างไรก็ดี การที่ กทท. จะพิจารณาเปิดให้มีท่าเทียบเรือ Ro/Ro แห่งใหม่เพิ่มเติมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังนั้น ขึ้นอยู่กับความเป็นไปได้ในเรื่องของพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro และปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ Ro/Ro ที่มีอยู่เดิมทั้ง 3 แห่ง โดย กทท. จะไม่อนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro ในท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มจนกว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 มากกว่าร้อยละ 75.00 ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือดังกล่าว ทั้งนี้ ในปี 2555 จำนวนการขนถ่ายรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง คิดเป็นร้อยละ 58.62 บริษัทจึงคาดการณ์ว่า จะยังไม่มีกรณีการอนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

สำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีภาคเอกชนมาลงทุนเปิดท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้นมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือต้องมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวก อยู่ใกล้ฐานการผลิตของผู้ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และมีสถานที่สำหรับให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ นอกจากนี้ ยังต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินงานสูง

5) ความเสี่ยงจากการที่โครงสร้างค่าภาระ (Tariff Structure) และอัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) อยู่ภายใต้การควบคุมของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กทท. จะเป็นผู้กำหนดโครงสร้างค่าภาระ (Tariff Structure) และอัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) สำหรับบริการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระที่บริษัทให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ กทท. กำหนด นอกจากนี้ กทท. สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระได้ตลอดอายุสัญญา

ทั้งนี้ นับตั้งแต่เริ่มอายุสัญญาจนถึงปัจจุบัน กทท. ยังไม่เคยเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าภาระ และ/หรือ ปรับขึ้นอัตราค่าภาระท่าเรือแต่อย่างใด ซึ่งหากบริษัทมีต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นแต่ไม่สามารถปรับเพิ่มโครงสร้างค่าภาระและอัตราค่าภาระให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนของบริษัท ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ อย่างไรก็ตาม จากผลการดำเนินงานในปี 2554 และ 2555 ที่ผ่านมา อัตรากำไรขั้นต้นของบริษัทมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทมีการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนค่าบริการได้เป็นอย่างดี

นอกเหนือจากการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนที่ดีแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ทำให้บริษัทสามารถบริหารจัดการการขนถ่ายสินค้าให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และลดเวลาในการจัดเตรียมรถยนต์เพื่อการขนถ่าย บริษัทจึงมีโอกาสนในการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากการให้บริการขนถ่ายสินค้าในปริมาณมากขึ้น

ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

1) ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการบริหารงาน

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ ครอบครัวเหลืองสุวรรณ จะถือหุ้นในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.81 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท รวมทั้งยังเป็นผู้บริหารและกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของบริษัทด้วย จึงทำให้เป็นผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติที่สำคัญได้เกือบทั้งหมด ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง อาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อมีมติที่แตกต่างได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยโครงสร้างการจัดการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร และ คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งมีขอบเขตอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน ทำให้ระบบการทำงานของบริษัทมีความเป็นมาตรฐานและสามารถตรวจสอบได้โดยง่าย นอกจากนี้ บริษัทยังมีระเบียบปฏิบัติกรณที่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ กรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการ รวมทั้งบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีอำนาจอนุมัติการทำรายการนั้นๆ ทำให้สามารถลดทอนความเสี่ยงอันอาจเกิดขึ้นได้อีกด้วย

ความเสี่ยงเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์

1) ความเสี่ยงจากการที่บริษัทอยู่ระหว่างการยื่นคำขออนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทยังมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ดังนั้น ผู้ลงทุนอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่เราคาดการณ์ไว้ หากหลักทรัพย์ของบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินคาดว่าภายหลังการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนแล้วเสร็จ บริษัทจะมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการกระจายการถือหุ้นตามเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวข้างต้น

(กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2 ข้อ 1. ปัจจัยความเสี่ยง)

สรุปฐานะการเงินและผลการดำเนินงานย้อนหลัง 3 ปี

	งบการเงินเฉพาะกิจการ งบการเงินรวม				งบการเงินรวม	
	31 ธันวาคม			30 มิถุนายน	31 ธันวาคม	30 มิถุนายน
	2553	2554	2555	2556	2555	2556
สินทรัพย์รวม	1,377.13	1,523.57	2,181.85	2,337.78	2,174.13	2,331.53
หนี้สินรวม	569.39	836.34	1,195.62	1,264.88	1,195.77	1,264.94
ส่วนของผู้ถือหุ้น	807.73	687.23	986.23	1,072.90	978.36	1,066.59
รายได้รวม	898.46	851.90	1,165.17	608.97	1,159.40	604.91
ต้นทุนค่าบริการ	488.91	471.67	584.46	308.00	584.46	308.00
ค่าใช้จ่ายในการให้บริการและการบริหาร	118.64	109.37	116.51	59.70	116.72	59.77
กำไรสุทธิ	251.75	207.76	331.99	177.86	330.37	179.42
กำไรสุทธิต่อหุ้น (EPS) (บาท)	0.87	0.72	0.90	0.43	0.90	0.43
อัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (D/E) (เท่า)	0.70	1.22	1.21	1.18	1.22	1.19
อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ (ROA) (ร้อยละ)	18.08	14.32	17.92	15.74	17.84	15.93
อัตราผลตอบแทนผู้ถือหุ้น (ROE) (ร้อยละ)	32.02	27.79	39.68	34.55	39.52	35.10

คำอธิบายเกี่ยวกับฐานะการเงินและผลการดำเนินงาน

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี โดยร้อยละ 99.00 ของสินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท คือ

รถยนต์ ทั้งนี้ บริษัทเป็นผู้นำอันดับ 1 ของธุรกิจการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย ซึ่งครองส่วนแบ่งทางการตลาดสูงสุดเป็นเวลายาวนาน โดยในปี 2553 2554 2555 และงวด 6 เดือนแรกปี 2556 บริษัทมีส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกรถยนต์เฉลี่ยในอัตราร้อยละ 81.18 ของจำนวนรถยนต์ที่ส่งออกทั้งหมดของประเทศไทย

เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2555 ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทได้มีมติอนุมัติให้บริษัทเข้าซื้อกิจการ LRT จาก NYK ในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของหุ้นทั้งหมดใน LRT ด้วยการเข้าซื้อกิจการ SRT ซึ่งเป็นบริษัทโฮลดิ้งที่ถือหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของจำนวนหุ้นสามัญทั้งหมดใน LRT โดยมีมูลค่าการลงทุนทั้งสิ้น 17 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา โดยภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่าง บริษัท และ NYK ลงวันที่ 30 มีนาคม 2555 (รวมทั้งที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม) ระบุว่า หากมิได้ตกลงเป็นอย่างอื่น ภายในหนึ่งเดือนหลังจากวันที่ของสัญญาผู้ถือหุ้น บริษัท และ NYK จะดำเนินการปรับเปลี่ยนโครงสร้างทุนใน LRT เพื่อให้บริษัท และ NYK ถือหุ้นร้อยละ 20.00 และ 80.00 ของหุ้นทุกประเภทใน LRT ตามลำดับ บริษัทได้เข้าทำสัญญาซื้อหุ้นทั้งหมดใน SRT ดังกล่าวจาก NYK เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2555 โดยการซื้อขายหุ้นดังกล่าวมีผลสมบูรณ์เมื่อวันที่ 24 เมษายน 2555 ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัทและNYK ยังให้สิทธิบริษัทในการที่จะซื้อหุ้น LRT จาก NYK ได้อีกร้อยละ 29.00 ภายในวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 ภายใต้ข้อกำหนดบางประการ โดยที่ราคาซื้อหุ้นดังกล่าวไม่ต่ำกว่า 24.65 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา บวกต้นทุนส่วนเพิ่มตามที่เกิดขึ้นจริง

เนื่องจากการถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของบริษัทใน SRT ซึ่งเป็นบริษัทโฮลดิ้งที่ไม่มีกิจกรรมทางธุรกิจ ยกเว้นเพียงการถือหุ้นสามัญในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ใน LRT ซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ดังนั้น SRT จึงมีสถานะเป็นบริษัทย่อยที่ไม่มีกิจกรรมทางธุรกิจ ในขณะที่ LRT ซึ่งมีการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ C0 จะมีสถานะเป็นเพียงบริษัทร่วมของบริษัทเท่านั้น

ทั้งนี้ งบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยเพิ่งมีการจัดทำขึ้นเป็นครั้งแรกในปี 2555 และ SRT ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท เป็นเพียงบริษัทโฮลดิ้งที่ไม่มีกิจกรรมทางธุรกิจ จึงส่งผลให้งบการเงินรวมของบริษัทและบริษัทย่อยและงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท มีความแตกต่างกันเพียงเล็กน้อยทั้งในด้านจำนวนรายการและขนาดรายการ ดังนั้นเพื่อประโยชน์ในการเปรียบเทียบฐานะการเงินและผลการดำเนินงานที่ผ่านมาในอดีต การวิเคราะห์ฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทในเชิงเปรียบเทียบ 3 ปีย้อนหลัง (ปี 2553 ถึง 2555 และงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556) จึงเป็นการวิเคราะห์โดยใช้ตัวเลขจากงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัท

รายได้รวมของบริษัทมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องจากยอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยที่เพิ่มมากขึ้นตามการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยในปี 2553 ซึ่งเป็นปีที่เศรษฐกิจทั่วโลกโดยรวมและอุตสาหกรรมยานยนต์ฟื้นตัวหลังจากผ่านวิกฤตเศรษฐกิจทางการเงินจากประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 898.46 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 25.56 เมื่อเทียบกับปี 2552 อย่างไรก็ตาม ในปี 2554 เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่นในช่วงต้นปี และเหตุการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ของไทยในช่วงปลายปี ทำให้การผลิตและการส่งออกรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเกิดภาวะชะงักงันและหยุดชะงักไปช่วงระยะเวลาหนึ่ง ส่งผลให้รายได้รวมของบริษัทในปี 2554 ลดลง เป็น 851.90 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 5.18 เมื่อเทียบกับปี 2553 แต่หลังจากที่ฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยฟื้นตัวจากผลกระทบจากเหตุการณ์อุทกภัยจนสามารถกลับมาเดินสายการผลิตได้แบบเต็มกำลัง รวมทั้งการเร่งผลิตรถยนต์เพื่อให้ทันกับยอดอุปสงค์ทั่วโลกในปี 2555 จึงทำให้มียอดการส่งออกรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ A5 เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้รายได้รวมของบริษัทในปี 2555 เพิ่มขึ้นเป็น 1,165.17 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการ

เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 36.77 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีรายได้รวมเท่ากับ 608.97 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวดเดียวกันของปีก่อนหน้า ซึ่งเท่ากับ 534.31 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.97 เนื่องจากปริมาณการส่งออกรถยนต์และการเช่าพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

กำไรสุทธิของบริษัทมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางเดียวกันกับการเปลี่ยนแปลงของรายได้รวม โดยในปี 2553 ปี 2554 และปี 2555 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 251.75 ล้านบาท 207.76 ล้านบาท และ 331.99 ล้านบาท ตามลำดับ การลดลงของกำไรสุทธิในปี 2554 มีสาเหตุหลักมาจากรายได้รวมที่ลดลงอันเกิดจากผลกระทบของภัยพิบัติทางธรรมชาติที่มีต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ โดยคิดเป็นอัตราการลดลงของกำไรสุทธิร้อยละ 17.47 สำหรับในปี 2555 กำไรสุทธิเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 59.79 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บริษัทมีรายได้รวมเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ จากการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ และการควบคุมต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการบริการและบริหารอย่างมีประสิทธิภาพของบริษัท สำหรับงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีกำไรสุทธิเท่ากับ 177.86 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2555 ซึ่งเท่ากับ 152.77 ล้านบาท คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.42

เมื่อพิจารณาฐานะการเงินของบริษัทพบว่า สินทรัพย์รวมของบริษัทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 วันที่ 31 ธันวาคม 2554 วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เท่ากับ 1,377.13 ล้านบาท 1,523.57 ล้านบาท 2,181.85 ล้านบาท และ 2,337.78 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของสินทรัพย์รวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 เกิดจากการเพิ่มขึ้นของเงินลงทุนใน SRT ซึ่งเป็นบริษัทย่อยจำนวน 333.05 ล้านบาท เงินลงทุนใน LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วมจำนวน 41.25 ล้านบาท และเงินให้กู้ยืมแก่กิจการที่เกี่ยวข้องกันจำนวน 228.14 ล้านบาท ซึ่งประกอบไปด้วย เงินให้กู้ยืมแก่บริษัทย่อยจำนวน 158.14 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนเงินกู้ยืมจากผู้ถือหุ้นเดิมของ SRT และเงินให้กู้ยืมแก่บริษัทร่วมจำนวน 70.00 ล้านบาท เพื่อนำไปชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงินของ LRT

หนี้สินรวมของบริษัท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 วันที่ 31 ธันวาคม 2554 วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และวันที่ 30 มิถุนายน 2556 เท่ากับ 569.39 ล้านบาท 836.34 ล้านบาท 1,195.62 ล้านบาท และ 1,264.88 ล้านบาท ตามลำดับ การเพิ่มขึ้นของหนี้สินรวม ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 และ 31 ธันวาคม 2555 มีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทได้เบิกใช้เงินกู้ยืมระยะยาวจากสถาบันการเงินจำนวน 300.00 ล้านบาท เพื่อเป็นเงินทุนหมุนเวียนและเสริมสภาพคล่องของบริษัท และ 597.36 ล้านบาท เพื่อใช้ในการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม ตามลำดับ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2553 วันที่ 31 ธันวาคม 2554 วันที่ 31 ธันวาคม 2555 และวันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 807.73 ล้านบาท 687.23 ล้านบาท 986.23 ล้านบาท และ 1,072.90 ล้านบาท ตามลำดับ การลดลงของส่วนของผู้ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 มีสาเหตุมาจากการอนุมัติจ่ายเงินปันผลจากกำไรสุทธิและกำไรสะสมจำนวน 359.60 ล้านบาท ส่วนการเพิ่มขึ้นของส่วนของผู้ถือหุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 มีสาเหตุหลักมาจากการที่บริษัทออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 124.50 ล้านบาท ซึ่งทำให้บริษัทมีทุนที่ออกและชำระเต็มมูลค่าแล้วจำนวน 414.50 ล้านบาท (จากเดิม 290.00 ล้านบาท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554)

นักลงทุนสัมพันธ์: นางสาวภวภัค อารยะพงษ์

1168/52 ชั้น 19 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ

10120

โทรศัพท์: 02-679-7357

โทรสาร: 02-285-6643