

1. ปัจจัยความเสี่ยง

1.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

1.1.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าน้อยราย

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นลูกค้าหลัก ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ของตนไปยังประเทศต่างๆ โดยนำรถยนต์มาส่งมอบที่ท่าเทียบเรือก่อนส่งต่อให้สายเดินเรือเพื่อลำเลียงรถยนต์ไปส่งที่เมืองท่าปลายทางตามคำสั่งของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

รายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทประกอบด้วยส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เช่น ค่าบริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling) และค่าบริการพื้นที่รับมอบสินค้า และส่วนที่เรียกเก็บจากสายเดินเรือ เช่น ค่านำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) และค่าผ่านทาง (Wharfage) โดยรายได้ที่บริษัทได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ รายใหญ่ 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) ตามสัดส่วนปริมาณรถยนต์ผ่านทางของแต่ละบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ รายได้ที่เกิดจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ 5 อันดับแรกทั้งทางตรงและทางอ้อมมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 80.08 และร้อยละ 84.24 ของรายได้รวมในปี 2554 และปี 2555 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการดำเนินงานของบริษัทพึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ค่อนข้างมาก หากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ลดหรือยุติการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท บริษัทจะสูญเสียรายได้ทั้งในส่วนที่ได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้พึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ 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

นอกเหนือจากทำเลที่ดีของท่าเทียบเรือ A5 ดังที่กล่าวมาข้างต้น การที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือให้ความไว้วางใจใช้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทนั้น ยังเกิดจากการที่บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทสามารถตรวจรับและบันทึกข้อมูลรถยนต์ได้อย่างครบถ้วน และวางแผนจัดเรียงรถยนต์เพื่อการส่งออกได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในการเตรียมความพร้อมและตรวจสภาพรถยนต์ก่อนการส่งออกไปต่างประเทศ รวมถึงอำนวยความสะดวกให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์สามารถขนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมาจอดไว้ในพื้นที่ที่ใกล้กับท่าเทียบเรือของบริษัท ทำให้การขนถ่ายรถยนต์มายังท่าเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกเป็นไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบัน บริษัทสามารถให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดถึงประมาณ 45,550 คัน ในเวลาเดียวกัน

นอกจากนี้ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จำนวนน้อยราย บริษัทได้ขยายประเภทธุรกิจไปยังธุรกิจให้บริการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management) ซึ่งรวมถึงการให้บริการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าและรับบริหารจัดการสินค้าคงคลัง โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีพื้นที่เพื่อให้บริการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า รวม 155,113 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่พร้อมให้บริการ 98,213 ตารางเมตร และอยู่ระหว่างการก่อสร้าง 56,900 ตารางเมตร

1.1.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเป็นลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกรถยนต์ทางเรือไปยังประเทศต่างๆ ดังนั้น หากการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยต้องประสบกับภาวะถดถอยหรือชะงักงัน โดยอาจมีสาเหตุมาจากอุปสงค์ในต่างประเทศของสินค้ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยลดลง หรืออาจเกิดการย้ายฐานการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอื่น ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมในกลุ่มแรกๆ ของประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยขึ้นในปี 2504 ประกอบกับประเทศไทยมีข้อตกลงการค้าเสรี (Free-Trade Agreement) กับหลายประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย ปัจจัยดังกล่าวจึงดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2505 เป็นต้นมา จากนั้นรัฐบาลในเกือบทุกสมัยได้กำหนดนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ทั้งสำหรับผู้ผลิตและผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ โรงงานประกอบรถยนต์จึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันส่งผลต่อเนื่องให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ โรงงานประกอบรถยนต์ได้เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงทำให้เกิดการผลิตในประเทศแบบครบวงจร และทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ต่อมาในปี 2539 ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี จากข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตและส่งออกของประเทศไทย โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 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 อุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการเติบโตของตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์น่าจะยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องจากทุกรัฐบาล

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

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถฟื้นตัวอย่างรวดเร็วจากผลกระทบทางเศรษฐกิจหรือภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น ในปี 2552 เกิดเหตุการณ์วิกฤตเศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ส่งผลกระทบต่อทั่วโลก ยอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยลดลงจาก 776,241 คัน ในปี 2551 เป็น 535,563 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 31.01 อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมยานยนต์ได้กลับมาฟื้นตัวในปี 2553 โดยยอดการส่งออกรถยนต์เพิ่มขึ้นเป็น 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 ความเสี่ยงจากการที่สัญญาหลักในการประกอบธุรกิจอาจถูกยกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา

1) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบรถทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบรถทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการทำเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 11 เมษายน 2539 และสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว บริษัทได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบรถทำเทียบเรือ A5 เพื่อการขนถ่ายรถยนต์และสินค้าทั่วไป โดยบริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา ระยะเวลาของสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม 2539 สิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564 รวม 25 ปี ทั้งนี้ บริษัทมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดยบริษัทต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง และภายหลังจากที่สัญญาลิ้นสุดลง ทรัพย์สินในท่าเรือที่บริษัทเป็นผู้จัดหามาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา ซึ่งรวมถึงอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดและโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure, Super Structure) จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. สำหรับสิ่งหาทรัพย์สิน กทท. มีสิทธิจะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value)

(รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

การที่สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้าของ A5 เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 8 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหากถูก กทท. บอกลิขสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทกระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อให้เกิดผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกลิขสัญญากับบริษัทภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกลิขสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้บริษัทเป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่บริษัทเป็นผู้จัดหามาอย่างใดก็ได้ 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

หนึ่งในกรณีที่สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้าของ A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ถูกบอกลิขหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา จากการประเมินผลกระทบในเบื้องต้นพบว่า จะส่งผลให้บริษัทสูญเสียรายได้ทั้งหมดในส่วนของรายได้ค่าบริการเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าซึ่งเป็นรายได้หลักของบริษัท (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 หากบริษัทไม่สามารถหารายได้จากแหล่งอื่นมาทดแทนรายได้ที่สูญเสียไปดังกล่าวได้ (กรุณาดูรายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 2. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน ส่วนที่ 2-12 หน้า 19 ถึงหน้า 26 เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น)

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 โดยเป็นการดำเนินการภายใต้

สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว LRT ได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และ บรรทุก/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. สำหรับอสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิจะซื้อเครื่องมืออุปกรณ์ (Equipments) ทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี (Current Book Value) (รายละเอียดของสัญญาสามารถดูได้จากส่วนที่ 2-5 ข้อ 5.2 ในหัวข้อสรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

การที่สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 22 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ดี บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหาก LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วม ถูก กทท. บอกลิขสัญญา โดยอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่ LRT กระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกลิขสัญญากับ LRT ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้ LRT ทราบถึงสาเหตุและ LRT ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกลิขสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้ LRT เป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อันรวมความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่ LRT เป็นผู้จัดหา อย่างไรก็ดี ในระยะเวลา 8 ปีที่ผ่านมา LRT ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

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

อนึ่ง ในกรณีที่สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ถูกบอกลิขหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา 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)

3) สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการใช้งานพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป

นอกจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ซึ่งเป็นบริการหลักแล้ว บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการส่งออกแก่ผู้ส่งออกรถยนต์ โดยผู้ส่งออกรถยนต์จะใช้พื้นที่ดังกล่าวในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม รวมถึงการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ ซึ่งการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถบริหารจัดการการขนส่งรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกรถยนต์ที่ต้องการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศ บริษัทจึงได้เข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่บริเวณใกล้เคียงท่าเทียบเรือของบริษัทจาก กทท. จำนวน 8 สัญญา จากผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น 2 สัญญา และพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) จำนวน 4 สัญญา รวมทั้งสิ้น 14 สัญญา คิดเป็นพื้นที่เช่ารวม 720,065 ตารางเมตร ซึ่งเมื่อรวมกับพื้นที่ในบริเวณท่าเทียบเรือ A5 แล้ว สามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ประมาณ 45,550 คัน ในเวลาเดียวกัน และมีพื้นที่เก็บสินค้าทั่วไปให้เช่าสุทธิ 146,230 ตารางเมตร โดยสัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. เป็นการเช่าเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ทั้งหมด เป็นสัญญาเช่าระยะสั้น (อายุ 1 ปี – 2 ปี) จำนวน 3 สัญญา และสัญญาเช่าระยะยาว (อายุ 10 - 16 ปี) จำนวน 5 สัญญา สิ้นอายุสัญญาในระหว่างปี 2560 – ปี 2565 สัญญากับผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น เป็นการเช่าเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป เป็นสัญญาระยะสั้น (อายุ 3 ปี) จำนวน 1 สัญญา และสัญญาเช่าระยะยาว (อายุ 6 ปี) จำนวน 1 สัญญา สิ้นอายุสัญญาในปี 2561 ส่วนสัญญาเช่าพื้นที่กับ กนอ. เป็นสัญญาเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป เป็นสัญญาเช่าระยะยาว (อายุ 12 - 20 ปี) จำนวน 4 สัญญา สิ้นอายุสัญญาในระหว่างปี 2561 – ปี 2568 โดยในปี 2554 ปี 2555 และงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 บริษัทมีรายได้จากการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไปเท่ากับ 285.76 ล้านบาท 357.90 ล้านบาท และ 211.62 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 33.54 ร้อยละ 30.72 และร้อยละ 34.75 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 การศึกษาความเป็นไปได้ของการ

ก่อสร้างอาคารจอดรถ (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 และปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ Ro/Ro ที่มีอยู่เดิมทั้ง 3 แห่ง โดย กทท. จะไม่อนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro ในท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มจนกว่าจะมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 มากกว่าร้อยละ 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 (นับเฉพาะรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือที่เป็นสินค้านำเข้าและส่งออกเท่านั้น แต่ไม่รวมรถยนต์ที่เป็นสินค้าผ่านท่าและสินค้าถ่ายลำ) รวมปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง เท่ากับ 1,084,498 คัน คิดเป็นร้อยละ 58.62 ของความสามารถในการขนถ่ายรถยนต์ที่ กทท. กำหนดไว้ จึงเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่งยังมีความสามารถที่จะรองรับการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ได้อีกมาก บริษัทจึงคาดการณ์ว่าจะยังไม่มี การอนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

สำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีภาคเอกชนมาลงทุนเปิดท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้นมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเทียบเรือด้วยการลงทุนสร้างท่าเรือหลักขึ้นใหม่นั้นต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือยังมีความสำคัญอย่างมาก โดยต้องมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าออก อยู่ใกล้ฐานการผลิตของผู้ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และมีสถานที่สำหรับให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ นอกจากนี้ การประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินงานสูง ทั้งในด้านการบริหารท่าเทียบเรือ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning)

การเป็นตัวกลางในการติดต่อประสานงานกับทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สายเดินเรือ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ อีกทั้ง การให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ไม่ควรชนถ่ายปะปนกับสินค้าอื่น เนื่องจากเศษผงและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าอื่น อาจทำความเสียหายต่อตัวรถยนต์ได้ ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการใหม่ที่ต้องการทำธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ 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) สำหรับการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า ซึ่งรวมทั้งค่าภาระเรือเข้าท่า (Port Dues) และค่าบริการเรือลากจูง (Tug Service) โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเทียบเรือ การขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และการให้บริการอื่นๆ ที่บริษัทให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ กทท. กำหนด ในกรณีที่บริษัทฝ่าฝืนการเก็บค่าธรรมเนียมตามที่กำหนด กทท. มีสิทธิเปรียบเทียบปรับได้ตามสัญญา

นอกจากนี้ กทท. สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระได้ตลอดอายุสัญญา อย่างไรก็ตาม กิตติ 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 ส่วนในงวด 6 เดือนสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2556 อัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 48.57 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 เป็นผู้ที่มีอำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติที่สำคัญได้เกือบทั้งหมด ทั้งเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นในเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของจำนวนหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียง เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง อาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อมีมติที่แตกต่างได้

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

1.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์

1.3.1 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทอยู่ระหว่างการยื่นคำขออนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

บริษัทมีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์ ทั้งนี้ บริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แล้วเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2556 ซึ่งบริษัทหลักทรัพย์ ทิสโก้ จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทในเบื้องต้นแล้ว เห็นว่าบริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ เรื่องการรับหุ้นสามัญหรือหุ้นบุริมสิทธิเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน พ.ศ. 2544 ฉบับลงวันที่ 22 มกราคม 2544 (ปรับปรุง 1 สิงหาคม 2554) เว้นแต่คุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อย ซึ่งบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน บริษัทจึงยังไม่แน่อนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ ดังนั้น ผู้ลงทุนอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นของบริษัทในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามราคาที่คาดการณ์ไว้ หากหลักทรัพย์ของบริษัทไม่สามารถเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้

อย่างไรก็ดี ที่ปรึกษาทางการเงินคาดว่าภายหลังการเสนอขายหุ้นให้กับประชาชนแล้วเสร็จ บริษัทจะมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการกระจายการถือหุ้นตามเกณฑ์ที่กำหนดดังกล่าวข้างต้น