

3 ปัจจัยความเสี่ยง

ก่อนการตัดสินใจในการลงทุน ผู้ลงทุนควรพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงอย่างรอบคอบ รวมทั้งข้อมูลรายละเอียดอื่นในเอกสารฉบับนี้ ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจและแนวทางในการป้องกันความเสี่ยงของบริษัทอาจมีผลกระทบ ต่อผลตอบแทนการลงทุนอย่างมีนัยสำคัญ

● ความเสี่ยงด้านธุรกิจของบริษัท

1. ความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการให้บริการเดินเรือเฟอร์รี่

เนื่องจากธุรกิจหลักของบริษัทเป็นการให้บริการเดินเรือเฟอร์รี่เพื่อโดยสารและขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งมีทั้งการขนส่งผู้โดยสาร รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุกสินค้า และยานพาหนะประเภทต่างๆ สำหรับเส้นทางระหว่างท่าเรือดอนสัก-ท่าเรือสมุยสากลที่มีระยะทางประมาณ 35 กิโลเมตร หรือใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 30 นาที และสำหรับเส้นทางระหว่างท่าเรือดอนสัก-ท่าเรือเทศบาลตำบลเกาะพะงันที่มีระยะทางประมาณ 50 กิโลเมตร หรือใช้ระยะเวลาเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยบริษัทมีการให้บริการเดินเรือเฟอร์รี่เป็นประจำทุกวันตลอดทั้งปี ซึ่งการเดินทางเรือข้ามฟากทางทะเล จะมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น คลื่นลมทะเล และพายุ เป็นต้น และการกระทำของมนุษย์ เช่น เรือชนกันหรือเรือชนโขดหิน การไม่รักษาคุณภาพการให้บริการและมาตรฐานของตัวเรือ การประมาทเลินเล่อของพนักงานบริษัทที่ปฏิบัติงานในเรือแต่ละลำ หรือการฝ่าฝืนคำสั่งหรือกฎระเบียบบนเรือของผู้โดยสาร เป็นต้น และหากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวบริษัทจะได้รับผลกระทบในเชิงลบอย่างมีนัยสำคัญ คือ

- เรือเฟอร์รี่ลำที่ประสบอุบัติเหตุจะไม่สามารถให้บริการได้ตรงตามตารางเวลาของเที่ยวเดินทาง หรือเรือเฟอร์รี่เสียหายทั้งลำไม่สามารถใช้งานได้อีกต่อไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อรายได้และผลการดำเนินงานของบริษัท
- มีค่าใช้จ่ายสำหรับการซ่อมแซมหรือจัดหาเรือเฟอร์รี่ลำใหม่ เพื่อให้การบริการทดแทนอย่างเพียงพอ ซึ่งจะทำให้บริษัทต้องแบกรับค่าใช้จ่ายและต้นทุนที่เพิ่มขึ้น
- มีค่าใช้จ่ายสำหรับความเสียหายจากการถูกฟ้องร้องจากผู้โดยสารหรือผู้ที่ใช้บริการบรรทุกยานพาหนะชนิดต่างๆ ทำให้มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้นและส่งผลกระทบต่อผลกำไรจากการดำเนินงานของบริษัท
- ทำให้บริษัทมีภาพลักษณ์ในด้านลบต่อสาธารณชน ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่นในระบบควบคุมความปลอดภัยในการดำเนินงานของบริษัท ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานในอนาคตของบริษัท
- บริษัทผู้รับประกันภัยอาจไม่รับประกันภัยเรือและผู้โดยสารกับบริษัท หรือ เพิ่มค่าเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ค่าใช้จ่ายสูงขึ้นและกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง จึงได้มีนโยบายป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวทั้งเชิงรุกและเชิงรับต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ✓ แม้ว่าสภาพภูมิอากาศและคลื่นลมทะเลในอ่าวไทยจะเจียบสงบตลอดทั้งปี เมื่อเทียบกับพื้นที่ติดทะเลฝั่งอันดามัน และคลื่นลมทะเลจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเดินทางเรือเฟอร์รี่ขนาดใหญ่ บริษัทยังคงติดตามการพยากรณ์อากาศ รวมทั้งคลื่นลมทะเลเป็นประจำทุกวัน เพื่อจัดการเดินเรือในแต่ละช่วงเวลาให้มีความปลอดภัยมากที่สุด

- ✓ กำหนดเส้นทางเดินเรือที่ชัดเจนและไม่ทับซ้อนกับคู่แข่ง ซึ่งจะทำให้โอกาสการเกิดอุบัติเหตุเรือชนกันเป็นไปได้ยาก อีกทั้ง บริษัทยังได้ติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ต่างๆ เช่น เรดาร์และเข็มทิศ เพื่อตรวจสอบเรือประเภทต่างๆ ที่เดินทางเข้าใกล้หรือขวางเส้นทางเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัท วิเคราะห์ข้อมูลเพื่อติดต่อเรือประเภทต่างๆ ที่อยู่ในทะเล และเจ้าหน้าที่ประจำชายฝั่งทะเล และสเกลที่ใช้วัดองศาความเอียงของลำเรือภายหลังจากการบรรทุกยานพาหนะลงเรือเพื่อจัดระเบียบการบรรทุกยานพาหนะให้เกิดความสมดุล รวมทั้งมีเสื้อชูชีพครบตามจำนวนผู้โดยสารและพนักงานประจำเรือ และแพะในเรือเฟอร์รี่ทุกลำ
- ✓ ที่ตั้งของท่าเรือคอนสเกสกาลและท่าเรือสมุยสากลมีความลึกมาก โดยเฉพาะท่าเรือคอนสเกสกาลที่มีลักษณะเป็นแหลมยื่นเข้าสู่ทะเล ทำให้ไม่มีโขดหินหรือทรายทับถมบริเวณหน้าท่า ซึ่งเรือเฟอร์รี่ของบริษัทสามารถเข้าออกได้อย่างสะดวก อีกทั้ง บริษัทสามารถติดตั้งเครื่องจักรสำหรับการดึงและผูกตัวเรือกับท่าเรือเพื่อช่วยให้เรือเฟอร์รี่เข้าจอดเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย
- ✓ บริษัทมีแผนงานในการบำรุงรักษาในบริเวณท่าเรือ และตัวลำเรือ ทั้งแผนการบำรุงรักษาตัวลำเรือครั้งใหญ่ (Major Maintenance) เป็นประจำ และแผนการบำรุงรักษาขนาดเล็ก (Minor Maintenance) ซึ่งปฏิบัติเป็นประจำทุกเดือน เช่น การเปลี่ยนอะไหล่ การเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง การซ่อมแซมบริเวณท่าเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อให้ทั้งท่าเรือและตัวเรือมีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานตลอดเวลา บริษัทได้จ้างบริษัทผู้ซ่อมบำรุงรักษาที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านของเรือเฟอร์รี่และเป็นบริษัทผู้เรือที่ผ่านการอนุญาตตามมาตรฐานของกรมเจ้าท่า เพื่อดำเนินการซ่อมและบำรุงรักษาตัวลำเรือครั้งใหญ่ นอกจากนี้ บริษัทจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายโดยจะต้องนำเรือเฟอร์รี่ให้กรมเจ้าท่าตรวจสอบสภาพสภาพการใช้งานของเรือเฟอร์รี่ทุกลำเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้น
- ✓ บริษัทได้จัดหาพนักงานประจำเรือเฟอร์รี่ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนในแต่ละตำแหน่งตรงตามที่กำหนดไว้ของกรมเจ้าท่า โดยพนักงานประจำเรือเฟอร์รี่จะถูกกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบในแต่ละตำแหน่งอย่างชัดเจน อีกทั้ง บริษัทได้จัดทำคู่มือความปลอดภัยในเรือเฟอร์รี่และท่าเรือ รวมทั้งจัดอบรมและซักซ้อมพนักงานประจำเรือร่วมกับบุคคลภายนอก เพื่อจำลองสถานการณ์ฉุกเฉินในรูปแบบต่างๆ เป็นประจำทุกปี เช่น การฝึกซ้อมเพื่อช่วยชีวิตผู้โดยสารกรณีเกิดภัยทางธรรมชาติหรืออุบัติเหตุผู้โดยสารตกน้ำ การฝึกซ้อมกรณีเกิดไฟไหม้บนเรือ และการเตรียมอพยพออกจากเรือ เป็นต้น โดยพนักงานบริษัทจะมีการอบรมสัมมนาให้ความรู้ทั้งในด้านการปฏิบัติงานโดยตรงตามหน้าที่ของแต่ละบุคคล การเฝ้าระวังดูแลพฤติกรรมผู้โดยสารให้ปฏิบัติตามระเบียบการที่กำหนดในการโดยสารเรือ เช่น การชั่งน้ำหนักบรรทุกก่อนขึ้นเรือเฟอร์รี่และจัดตำแหน่งการจอดยานพาหนะ การห้ามผู้โดยสารอยู่บนยานพาหนะระหว่างโดยสารเรือเฟอร์รี่ และการดึงเบรคมือของยานพาหนะรวมทั้งการรัดเข็มขัดนิรภัยเพื่อป้องกันการลื่นไถล เป็นต้น และได้ปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานสำหรับผู้โดยสารระหว่างเดินทางเพื่อให้เป็นปัจจุบันและสอดคล้องกับสถานการณ์
- ✓ บริษัทได้จัดกิจกรรมเพื่อประโยชน์ต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งโครงการความปลอดภัยและอุบัติเหตุ โดยกำหนดวงเงินในการจัดทำโครงการต่างๆ ในแต่ละปี เป็นจำนวนวงเงินไม่เกิน 1,000,000 บาท เพื่อส่งเสริมความปลอดภัย และป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อชีวิตร่างกาย และทรัพย์สินของลูกค้าของบริษัท โดยให้หน่วยงานหรือองค์กรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุมีส่วนร่วมทำงานกับบริษัทในการดูแล และรักษาความปลอดภัย และป้องกันการเกิดอาชญากรรมทุกประเภท อาทิเช่น การให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ใน

การตรวจตราความปลอดภัยและเฝ้าระวังเพื่อป้องกันอาชญากรรมบริเวณท่าเรือ และบนเรือของบริษัท การตรวจสอบสภาพเรือและการตรวจสอบความปลอดภัยของผู้โดยสารบนเรือ การซ่อมแผนจัดการสถานการณ์ฉุกเฉิน การตรวจสอบอุปกรณ์เพื่อรักษาความปลอดภัย และกิจกรรมส่งเสริมการเรียนรู้การป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น

- ✓ บริษัทได้จัดทำประกันภัยสำหรับผู้โดยสารและพนักงานประจำเรือที่ใช้บริการเรือเฟอร์รี่ทุกลำของบริษัทตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้ และยังสามารถจัดทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองเรือเฟอร์รี่ทุกลำจากอุบัติเหตุต่างๆ ที่ทำให้เรือเฟอร์รี่เกิดความเสียหายมากจนไม่สามารถใช้งานได้ โดยได้คิดคำนวณทุนประกันตามความเหมาะสมของสภาพเรือที่ใช้งานปัจจุบัน ซึ่งครอบคลุมมูลค่าทางบัญชีของเรือเฟอร์รี่ในแต่ละลำ อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นกับยานพาหนะของผู้โดยสาร ซึ่งบริษัทได้ใช้มาตรการต่างๆ ข้างต้นเพื่อป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวที่อาจจะเกิดขึ้นได้

ทั้งนี้ บริษัทยังไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจนทำให้เรืออับปางแต่อย่างใดนับตั้งแต่วันที่เริ่มดำเนินการมาจนถึงปัจจุบัน

2. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในประเทศไทย

ธุรกิจการเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัทตามเส้นทางระหว่างท่าเรือดอนสักสากล-ท่าเรือสมุยสากล จังหวัดสุราษฎร์ธานี และเส้นทางระหว่างท่าเรือดอนสักสากล-ท่าเรือเทศบาลอำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นธุรกิจที่พึ่งพาการเดินทางของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งในสถานการณ์ที่ปกติหรือสงบสุขและสภาวะเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตทั้งภายในประเทศและต่างประเทศจะส่งผลกระทบต่อภาวะการท่องเที่ยวของประเทศมีการเติบโตขึ้นและส่งผลดีกับผลการดำเนินงานของบริษัท แต่หากเกิดภาวะไม่ปกติ เช่น สงคราม การก่อการร้าย โรคระบาด หรือความไม่มั่นคงของทางรัฐบาล ภัยธรรมชาติ เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวในประเทศไทย ซึ่งธุรกิจของบริษัทก็จะได้รับผลกระทบในเชิงลบตามไปด้วย นอกจากนี้ ธุรกิจการท่องเที่ยวยังมีลักษณะเป็นฤดูกาล ซึ่งทั่วไปประเทศไทยมีฤดูกาลท่องเที่ยวตามช่วงวันหยุดยาว โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลปีใหม่ และเทศกาลสงกรานต์ของทุกปี รายได้และผลการดำเนินงานของบริษัทจะเปลี่ยนแปลงตามฤดูกาลด้วยเช่นกัน

ปัจจัยดังกล่าวข้างต้นเป็นปัจจัยที่เกิดจากภายนอกและควบคุมได้ยาก บริษัทจึงบริหารความเสี่ยงด้วยการให้บริการที่สร้างความพึงพอใจกับลูกค้าด้วยความสะดวกสบาย การตรงต่อเวลาในการเข้า-ออกของเรือ ความปลอดภัย เป็นต้น เพื่อสร้างความประทับใจให้กับลูกค้าและกลับมาใช้บริการของบริษัทเป็นประจำสม่ำเสมอ นอกจากนี้ ลักษณะรายได้ของบริษัทไม่ได้พึ่งพิงกลุ่มนักท่องเที่ยวเพียงอย่างเดียวแต่ได้กระจายการพึ่งพิงไปยังลูกค้าที่เป็นร้านสะดวกซื้อ ห้างไฮเปอร์มาร์เก็ตขนาดใหญ่ และผู้ประกอบการเชิงพาณิชย์ที่ต้องมีการขนส่งสินค้าข้ามฟาก เช่น ผัก ผลไม้ อาหารแห้ง วัสดุก่อสร้าง และอื่นๆ สินค้าที่มีลักษณะพิเศษที่ต้องเหมาลำ เช่น น้ำมัน เป็นต้น

3. ความเสี่ยงที่อาจจะถูกเพิกถอนหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่า (เดิมชื่อ “ใบอนุญาตใช้ท่าเทียบเรือ”) ขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ของท่าเรือสมุย สากล

ปัจจุบัน บริษัทเป็นเจ้าของท่าเรือสมุยสากล โดยท่าเรือดังกล่าวมีท่าเทียบเรือทั้งหมดจำนวน 4 ท่า ซึ่งท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 (“ท่าที่ 1”) ได้รับหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสได้ แต่ขณะที่ท่าเทียบเรือที่ 3 และ 4 (“ท่าที่ 2”) ได้รับหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส ซึ่งบริษัทอาจจะไม่สามารถใช้ประโยชน์จากท่าเทียบเรือที่ 3 และ 4 ได้อย่างเต็มที่ และอาจเกิดความผิดพลาดในการนำเรือที่มีน้ำหนักเกินกว่า 500 ตันกรอสไปจอดท่าเทียบเรือที่ 3 และ 4 ได้ เนื่องจากเรือเฟอร์รี่ของบริษัทส่วนใหญ่มีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส ทำให้ท่าเทียบ

เรือดังกล่าวสามารถใช้ได้เพียงเป็นที่จอดเทียบเรือระหว่างรอผู้โดยสารหรือพักจอดเรือเพื่อบำรุงซ่อมแซมเรือเฟอร์รี่ หรือใช้เพื่อทดแทนท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 ในช่วงระหว่างซ่อมแซม

อย่างไรก็ตาม ผู้บริหารเห็นว่าความเสี่ยงดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท เนื่องจากบริษัทมีท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 (ท่าที่ 1) ได้รับหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอสเรียบร้อยแล้ว ซึ่งสามารถรองรับการจอดเทียบท่าของเรือเฟอร์รี่ของบริษัทได้ทุกลำ และโดยปกติ บริษัทจะเลือกที่จะใช้ท่าเทียบเรือที่ 1 และ 2 เป็นประจำ ซึ่งจะไม่ขัดต่อวัตถุประสงค์ของหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือที่ 3 และ 4 นอกจากนั้น ที่ผ่านมา กรมเจ้าท่ายังคงต้องหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าทั้ง 2 ประเภทของท่าเรือสมุยสากลมาโดยตลอด และบริษัทยังไม่เคยได้รับการแจ้งเพื่อเพิกถอนหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่าเทียบเรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส

4. ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการขอต่อใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลของท่าเรือดอนสักสากลและท่าเรือสมุยสากล

ปัจจุบัน บริษัทเป็นเจ้าของท่าเรือเฟอร์รี่จำนวน 2 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือดอนสักสากล และท่าเรือสมุยสากล ตั้งอยู่ที่อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ตามลำดับ ซึ่งพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ.2521 และฉบับที่ 2 พ.ศ.2548 กำหนดให้ผู้ประกอบการธุรกิจท่าเรือเดินทะเลต้องขอใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเล ดังนั้น บริษัทจึงได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดในกฎหมายดังกล่าว โดยมีใบอนุญาตดังกล่าวสำหรับท่าเรือเฟอร์รี่ทั้ง 2 แห่ง ซึ่งมีอายุใบอนุญาตตั้งแต่วันที่ 14 พฤศจิกายน 2544 – 13 พฤศจิกายน 2559 รวมเป็นเวลา 15 ปี อย่างไรก็ตาม เนื่องจากใบอนุญาตของท่าเรือทั้งสองแห่งดังกล่าวจะหมดอายุในวันที่ 13 พฤศจิกายน 2559 ทำให้บริษัทอาจมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถต่อใบอนุญาตดังกล่าว หรือได้รับใบอนุญาตดังกล่าวล่าช้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท ทำให้ไม่สามารถนำเรือมาเทียบท่าได้

บริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว แต่เนื่องจากใบอนุญาตดังกล่าวได้กำหนดให้ผู้ประกอบการธุรกิจท่าเรือเดินทะเลสามารถต่ออายุล่วงหน้าได้ไม่เกิน 45 วันก่อนวันที่ใบอนุญาตหมดอายุ บริษัทจึงยังไม่สามารถต่อใบอนุญาตดังกล่าวในขณะนี้ได้ อย่างไรก็ตาม เมื่อใกล้ครบกำหนดวันที่บริษัทสามารถดำเนินการต่ออายุได้ บริษัทจะเตรียมเอกสารและดำเนินการเตรียมความพร้อมในด้านต่างๆ เพื่อให้การยื่นขอต่ออายุใบอนุญาตดังกล่าวสามารถดำเนินการได้ตรงตามเวลา ทั้งนี้ ที่ผ่านมา บริษัทได้เคยต่ออายุใบอนุญาตดังกล่าวแล้วในปี 2544 และสามารถดำเนินการได้โดยไม่มีอุปสรรคใดๆ จึงคาดว่า การต่อใบอนุญาตดังกล่าวที่จะเกิดขึ้นในปี 2559 จะสามารถดำเนินการได้เรียบร้อยเช่นเดิม

5. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะทาง

บริษัทมีความจำเป็นต้องใช้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญพิเศษเฉพาะทางในการประกอบธุรกิจสำหรับให้บริการเดินเรือและขนส่งทางเรือ เช่น นายเรือ และนายช่างกลเรือ เป็นต้น โดยจะต้องมีจำนวน และชั้นประกาศนียบัตรของคนประจำเรือ รวมถึงตำแหน่งต่างๆ ในลำเรือ ตามกฎหมายที่กำหนด (โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2.2 บทที่ 8 ข้อมูลสำคัญอื่น) ซึ่งอาจเป็นอุปสรรคและข้อจำกัดแก่บริษัทในการจัดหาบุคลากรดังกล่าว และอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจในอนาคตของบริษัทได้

บริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงในด้านบุคลากรเป็นอย่างดี ที่ผ่านมา บริษัทมีมาตรการในการลดความเสี่ยงจากการสูญเสียบุคลากรดังกล่าว โดยมีนโยบายส่งเสริม และมีการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรของบริษัทอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้มีความรู้ความสามารถและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน รวมทั้งช่วยดำเนินการให้คนประจำเรือของบริษัทไปสอบความรู้ตามที่กฎหมายกำหนดอย่างสม่ำเสมอ และมีการจ่ายค่าตอบแทนในอัตราตลาดเพื่อจูงใจให้แก่บุคลากรดังกล่าวทำงานที่

บริษัทอย่างต่อเนื่องและเติบโตไปพร้อมๆ ความสำเร็จของบริษัท นอกจากนี้ บริษัทมีการติดต่อกับสถาบันการศึกษาต่างๆ ทางภาคใต้ เพื่อช่วยส่งเสริมและสนับสนุนการสรรหากำลังคนให้แก่บริษัทอย่างต่อเนื่อง ซึ่งที่ผ่านมา บริษัทไม่เคยประสบปัญหาขาดคนประจำเรือจนทำให้ไม่สามารถให้บริการและขนส่งทางเรือ

- ความเสี่ยงจากผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐ

6. ความเสี่ยงจากการปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเดินเรือโดยสารข้ามฟาก

การประกอบธุรกิจเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย 3 ส่วนหลัก คือ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับ ตัวเรือ ท่าเทียบเรือ และคนประจำเรือ

ตัวเรือ กฎหมายกำหนดให้ต้องมีใบทะเบียนเรือไทยที่ถูกต้องตามกฎหมาย และตัวเรือต้องมีความปลอดภัย และทนทานต่อสภาพการใช้งานในทะเล รวมทั้งต้องมีใบอนุญาตต่างๆ ครบถ้วนและมีผลบังคับใช้ เช่น ใบสำคัญรับรองการตรวจเรือ ใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุก ใบอนุญาตใช้เรือ ใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทาง เป็นต้น นอกจากนี้ คนประจำเรือต้องมีประกาศนียบัตรที่ออกโดยกรมเจ้าท่าเพื่อปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ตามตำแหน่งที่ได้รับมอบหมายบนเรือ โดยบริษัทต้องดำเนินขั้นตอนต่างๆ ได้แก่ การตรวจสภาพเรือ อุปกรณ์ที่ใช้ในเรือ กำหนดเขตการเดินเรือ กำหนดจำนวนคนประจำเรือ เพื่อนำไปใช้ในการออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือและใบอนุญาตใช้เรือเป็นประจำอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง เมื่อได้ใบอนุญาตครบแล้ว บริษัทจึงจะสามารถนำเรือทำการค้าในน่านน้ำไทยได้ และหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ/เรือไทย นอกจากนั้น เนื่องจากการเดินเรือของบริษัทเป็นการเดินเรือประจำทาง บริษัทจึงต้องมีใบอนุญาตเรือเดินประจำทางซึ่งมีอายุใบอนุญาตเป็นเวลา 5 ปีต่อครั้ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 / พ.ร.บ. เรือไทย พ.ศ. 2481 / พ.ร.บ. ป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 / กฎข้อบังคับการตรวจเรือฉบับต่างๆ / คำสั่ง ประกาศ ระเบียบที่ออกโดย กรมเจ้าท่า

ท่าเทียบเรือ ท่าเทียบเรือถือเป็นสิ่งล่อลวงล้าล่า น้ำ จึงต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทต้องมีใบอนุญาตให้ประกอบกิจการท่าเรือเดินทะเลและหนังสือรับรองการตรวจสภาพท่า นอกจากนั้น เนื่องจากท่าเทียบเรือของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือสำหรับเรือขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส บริษัทจึงต้องดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมบริเวณท่าเทียบเรือ เพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามเงื่อนไขในใบอนุญาตให้ใช้ท่าเทียบเรือ

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ.เดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 / พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 และฉบับที่ 2 พ.ศ.2548 / กฎกระทรวงฉบับที่ 63 / กฎกระทรวงฉบับที่ 64 / กฎกระทรวงฉบับที่ 19 / พ.ร.บ.ผังเมือง พ.ศ. 2518 / พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 / พ.ร.บ.ควบคุมมลพิษ พ.ศ. 2535

คนประจำเรือ การเดินเรือเฟอร์รี่ข้ามฟากระหว่างอำเภอดอนสัก และ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และระหว่างอำเภอดอนสัก และอำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเรือเดินทะเลเฉพาะเขต ซึ่งจะมีการกำหนดจำนวน และชั้นประกาศนียบัตรของคนประจำเรือ รวมถึงตำแหน่งต่างๆ ในลำเรือ โดยคนประจำเรือจะต้องมีการสอบความรู้ตามกฎหมายที่กำหนด

กฎหมายที่เกี่ยวข้อง พ.ร.บ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 / กฎข้อบังคับการตรวจเรือ ฉบับที่ 15 (หมวด ข.) / ข้อบังคับกรมเจ้าท่าว่าด้วยการสอบความรู้ฯ พ.ศ. 2532

บริษัทได้ให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แม้ว่าการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัทมีกฎหมายเข้ามาควบคุมและเกี่ยวข้องหลายฉบับ ซึ่งบริษัทมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามให้ครบถ้วนและถูกต้อง หากบริษัทฝ่าฝืน หรือละเมิด และไม่ปฏิบัติตาม บริษัทมีความเสี่ยงที่จะถูกตรวจสอบและลงโทษ โดยมีบทลงโทษทั้งการปรับเป็นตัวเงิน การสั่งให้หยุดประกอบธุรกิจชั่วคราวจนกว่าจะแก้ไขแล้วเสร็จ หรือการยึดใบอนุญาต เป็นต้น ทั้งนี้ หากบริษัทได้รับการลงโทษ จะส่งผลกระทบต่อบริษัทมีรายได้ที่ลดลงหรืออาจทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะกระทบต่อผลประกอบการของบริษัทในที่สุด ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงได้มอบหมายให้เจ้าหน้าที่กฎหมายภายในบริษัททำหน้าที่ตรวจสอบ และประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ ภายในบริษัท ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงาน รวมถึงการทำเรื่องต่อใบอนุญาตต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัท เพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างครบถ้วนและถูกต้อง

7. ความเสี่ยงจากการปรับค่าโดยสารเดินเรือแบบประจำทางตามเที่ยวเวลาเกินกว่าเพดานราคาที่กำหนดไว้

เนื่องจากการปรับค่าโดยสารการเดินเรือเฟอร์รี่ของบริษัทจะต้องปฏิบัติตามท้ายประกาศของจังหวัดสุราษฎร์ธานี เรื่อง การเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเรือประจำทางเส้นทางอำเภอดอนสัก – อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และท้ายประกาศจังหวัดสุราษฎร์ธานี เรื่อง การเปลี่ยนแปลงค่าโดยสารเรือประจำทางเส้นทางอำเภอดอนสัก – อำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งอ้างอิงตามราคาน้ำมันดีเซล ณ ช่วงใดช่วงหนึ่งของราคาขายหน้าสถานีบริการน้ำมัน อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งจะมีลักษณะการกำหนดเป็นช่วงตามราคาน้ำมันดีเซลที่มีการเปลี่ยนแปลง โดยคณะกรรมการกำหนดค่าโดยสารจะประกอบไปด้วย ผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานี ผู้แทนกรมเจ้าท่า ผู้แทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้แทนการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ประธานหอการค้าจังหวัด และตัวแทนจากเจ้าของเรือ เป็นต้น ซึ่งผู้บริหารของบริษัทก็เป็นหนึ่งในคณะกรรมการดังกล่าว ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวกำหนดตามระยะทางของแต่ละเส้นทาง ประเภทของผู้โดยสาร และประเภทของยานพาหนะ เป็นต้น ยกเว้นกรณีค่าโดยสารที่เป็นประเภทเหมาลำที่บริษัทสามารถกำหนดราคาเหมาลำเองได้ เช่น การเหมาเที่ยวของผู้โดยสารเป็นกลุ่ม การเหมาเที่ยวสำหรับขนส่งสินค้าชนิดพิเศษ เช่น น้ำมัน แก๊ส เป็นต้น โดยบริษัทมีสัดส่วนรายได้จากการให้บริการเดินเรือแบบประจำทางตามเที่ยวเวลาในช่วงปี 2555-2557 และงวด 3 เดือนแรก ปี 2558 เป็นสัดส่วนร้อยละ 81 - 84 ของรายได้รวม ซึ่งจะเห็นว่ารายได้ค่าโดยสารแบบประจำทางตามเที่ยวเวลาจะคิดเป็นสัดส่วนรายได้หลักของบริษัทมาโดยตลอดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งราคาค่าโดยสารแบบประจำทางตามเที่ยวเวลา จะเป็นค่าโดยสารที่ถูกกำหนดเพดานสูงสุดเป็นช่วงอ้างอิงตามการเปลี่ยนแปลงราคาน้ำมันดีเซล โดยหน่วยงานภาครัฐ ตามที่ได้กล่าวข้างต้น ดังนั้น หากราคาน้ำมันดีเซลที่เป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจเดินเรือของบริษัท มีการปรับตัวเพิ่มขึ้นเกินกว่าลิตรละ 32.99 บาทสำหรับเส้นทางอำเภอดอนสัก – อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี และ 45 บาทสำหรับเส้นทางอำเภอดอนสัก – อำเภอเกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี บริษัทจะไม่สามารถปรับราคาค่าโดยสารได้เนื่องจากอยู่นอกเหนือเพดานราคาที่กำหนดไว้ ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนขายและการให้บริการในส่วนของต้นทุนน้ำมันสูงขึ้น แต่ราคาค่าโดยสารยังคงเท่าเดิม ซึ่งจะกระทบต่อกำไรจากการดำเนินงานของบริษัท ทั้งนี้ การจะขอปรับราคาค่าโดยสารเพิ่มขึ้นเกินกว่าเพดานราคาที่กำหนดไว้ อาจจะต้องใช้ระยะเวลาหนึ่งเนื่องจากต้องผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการที่ประกอบด้วยบุคคลที่เกี่ยวข้องในการออกใบอนุญาตให้เรือกลเดินประจำทาง โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นประธาน พิจารณาปรับค่าโดยสาร ในขณะที่บริษัทได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นทันที เหตุการณ์ดังกล่าวจะส่งผลกระทบทำให้กำไรจากการดำเนินงานของบริษัทลดลง

ดังนั้น บริษัทจึงมีนโยบายบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนน้ำมันด้วยการปรับปรุงสูตรน้ำมันที่ใช้ในการเดินเรือ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ผสมระหว่างน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาในสัดส่วนที่กำหนด เพื่อลดต้นทุนน้ำมันที่ใช้ต่อลิตรให้ต่ำลง พร้อมๆ กับปรับสภาพเครื่องยนต์ของลำเรือทุกลำเรือให้สามารถใช้น้ำมันสูตรผสมดังกล่าวได้ นอกจากนี้ ฝ่ายบริหารของบริษัทจะต้องเฝ้า

ติดตามราคาน้ำมันของตลาดโลกอย่างใกล้ชิดและเตรียมพร้อมที่จะนำเสนอข้อมูลต่างๆ ให้กับคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้น เพื่อพิจารณาปรับอัตราค่าโดยสารในกรณีที่ราคาน้ำมันดีเซลมีราคาสูงกว่าราคาเพดานของน้ำมันดีเซลที่ใช้กำหนดอัตราค่าโดยสาร

นอกจากนี้ บริษัทยังมีเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับผลิตน้ำมันไบโอดีเซล ซึ่งนำน้ำมันพืชที่ใช้แล้วผ่านกระบวนการผลิตให้เป็นน้ำมันพืชบริสุทธิ์ก่อนที่จะนำไปผสมกับน้ำมันดีเซลเพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล ทั้งนี้ บริษัทมีเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลจำนวน 2 เครื่อง ซึ่งมีกำลังการผลิต 100,000 ลิตรต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 2 วัน) และ 200 ลิตรต่อวันต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 1 วัน) โดยกระบวนการผลิตดังกล่าวได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO 9001:2008 และสามารถนำน้ำมันที่ผลิตได้มาใช้ในการเดินเรือได้ ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมารัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาน้ำมันดีเซลเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการต่างๆ ส่งผลให้ระดับราคาน้ำมันดีเซลไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนักและยังไม่มีเคยมีราคาที่สูงกว่าระดับราคาน้ำมันที่บริษัทไม่สามารถปรับค่าโดยสารได้ ด้วยเหตุนี้ ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทยังไม่เคยได้รับผลกระทบจากปัจจัยดังกล่าว

● ความเสี่ยงด้านวัตถุดิบ

8. ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับธุรกิจเดินเรือเฟอร์รี่ถือเป็นวัตถุดิบหลักที่สำคัญในการประกอบธุรกิจของบริษัท โดยในระหว่างปี 2555 - 2557 และงวด 3 เดือนแรก ปี 2558 บริษัทมีต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 49 - 59 ของต้นทุนการให้บริการ ซึ่งเป็นต้นทุนที่มีสัดส่วนสูงที่สุดในต้นทุนการให้บริการของบริษัท ดังนั้น ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะมีผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการให้บริการของบริษัท โดยปกติ ราคาน้ำมันที่จำหน่ายในประเทศจะเปลี่ยนแปลงตามราคาซื้อขายน้ำมันดิบในตลาดโลก โดยขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานน้ำมันดิบ รวมทั้งปัจจัยทางเศรษฐกิจและการเมืองของโลก ซึ่งเป็นปัจจัยที่นอกเหนือการควบคุมหรือการคาดการณ์ได้อย่างแม่นยำของบริษัท ซึ่งราคาน้ำมันดิบ Nymex และราคาน้ำมันเตาและน้ำมันดีเซลที่บริษัทได้จัดซื้อสามารถแสดงในแผนภาพได้ดังนี้

ดอลลาร์สหรัฐอเมริกา
ต่อบาร์เรล

ราคาน้ำมันดิบ Nymex ตั้งแต่เดือนมกราคมปี 2553 – พฤษภาคม 2558



ที่มา www.tradingeconomics.com

ราคาน้ำมันเตาเฉลี่ยที่บริษัทจัดซื้อตั้งแต่เดือนมกราคม 2555 – มีนาคม 2558

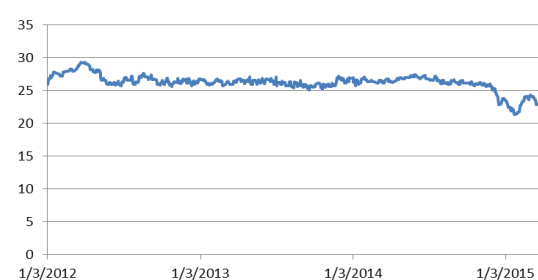
บาทต่อลิตร



ที่มา : บริษัท

ราคาน้ำมันดีเซลเฉลี่ยที่บริษัทจัดซื้อตั้งแต่เดือนมกราคม 2555 – มีนาคม 2558

บาทต่อลิตร



จากแผนภาพข้างต้น จะพบว่า ราคาน้ำมันดิบ Nymex ในช่วงปี 2553 ถึงปี 2558 มีการเคลื่อนไหวอยู่ในช่วงราคาสูงสุดประมาณ 115 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรล และต่ำสุดประมาณ 43 ดอลลาร์สหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรล โดยเริ่มมีความผันผวนอย่างมากในช่วงปี 2554 - 2556 และมีแนวโน้มลดลงอย่างมากตั้งแต่กลางปี 2557 เป็นต้นมา ในขณะที่รัฐบาลไทยมีนโยบายตรึงราคาน้ำมันดีเซลเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการต่างๆ ส่งผลให้ระดับราคาน้ำมันดีเซลในช่วงปี 2555 – 2557 ไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก ดังนั้น ในอนาคต หากรัฐบาลไทยปล่อยให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นไปตามกลไกทางตลาดซึ่งมีความผันผวน และบริษัทไม่สามารถปรับราคาค่าโดยสารของบริษัทให้สอดคล้องกับต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง อาจทำให้บริษัทได้รับผลกระทบต่อความสามารถในการทำกำไรของบริษัทได้

แม้ว่าค่าโดยสารจะถูกกำหนดและปรับเปลี่ยนตามต้นทุนน้ำมันดีเซล ซึ่งช่วยลดผลกระทบจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ผันผวนได้ในระดับหนึ่ง บริษัทยังมีนโยบายบริหารความเสี่ยงด้านต้นทุนน้ำมันด้วยการปรับปรุงสูตรน้ำมันที่ใช้ในการเดินเรือ ซึ่งเป็นน้ำมันที่ผสมระหว่างน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตาในสัดส่วนที่กำหนด โดยราคาน้ำมันเตาจะมีราคาต่ำกว่าน้ำมันดีเซล ทำให้สามารถลดต้นทุนน้ำมันที่ใช้ต่อลิตรให้ต่ำลง พร้อมๆ กับปรับสภาพเครื่องยนต์ของลำเรือทุกลำเรือให้สามารถใช้น้ำมันสูตรผสมดังกล่าวได้ นอกจากนี้ บริษัทยังมีเครื่องจักรและอุปกรณ์สำหรับผลิตน้ำมันไบโอดีเซล ซึ่งนำน้ำมันพืชที่ใช้แล้วผ่านกระบวนการผลิตให้เป็นน้ำมันพืชบริสุทธิ์ก่อนที่จะนำไปผสมกับน้ำมันดีเซลเพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล ทั้งนี้ บริษัทมีเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลจำนวน 2 เครื่อง ซึ่งมีกำลังการผลิต 100,000 ลิตรต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 2 วัน) และ 200 ลิตรต่อวันต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 1 วัน) ซึ่งสามารถนำน้ำมันที่ผลิตได้มาใช้ในการเดินเรือได้ โดยการดำเนินการดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงลงได้ในระดับหนึ่ง

9. ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้จัดหาผลิตภัณฑ์น้ำมันจำนวนน้อยราย

บริษัทได้มีการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทน้ำมันดีเซล และน้ำมันเตา รวมทั้งน้ำมันหล่อ สำหรับใช้ในธุรกิจเดินเรือเฟอร์รี่ โดยในระหว่างปี 2555-2557 และงวด 3 เดือนแรก ปี 2558 บริษัทได้สั่งซื้อจากผู้ผลิตหลักจำนวน 2 รายภายในประเทศ ได้แก่ บริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) และบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 57 - 67 ของยอดรวมของการซื้อทั้งหมดของบริษัท โดยมูลค่าซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อจากบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 34 ร้อยละ 39 ร้อยละ 30 และร้อยละ 26 ของมูลค่าการสั่งซื้อทั้งหมดของบริษัทในระหว่างปี 2555-2557 และงวด 3 เดือนแรก ปี 2558 ตามลำดับ และมูลค่าซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากบริษัท เอสโซ่ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 34 ร้อยละ 23 ร้อยละ 27 และร้อยละ 39 ของมูลค่าการสั่งซื้อทั้งหมดของบริษัทสำหรับช่วงระยะเวลาเดียวกัน ตามลำดับ ทั้งนี้ บริษัทได้

ส่งซื้อราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดในราคาตลาดจร (Spot Price) เนื่องจากบริษัทไม่ได้มีการทำสัญญาใดๆ ในการซื้อขายน้ำมันเชื้อเพลิง ด้วยเหตุนี้ บริษัทจึงอาจมีความเสี่ยงจากการขาดแคลนน้ำมันเชื้อเพลิง หากผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวไม่สามารถจัดส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้แก่บริษัทได้ หรือบริษัทไม่สามารถจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งอื่นได้ทันตามความต้องการในการใช้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลดำเนินงานและฐานะทางการเงินของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญได้

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าบริษัทจะพึ่งพาผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่จำนวนน้อยราย บริษัทเชื่อว่าความเสี่ยงดังกล่าวมีผลกระทบต่อบริษัทไม่มากนัก เนื่องจากผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงทั้ง 2 รายดังกล่าวเป็นบริษัทที่ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงรายใหญ่ของประเทศ และมีความสัมพันธ์ทางการค้าที่ดีกับบริษัทมาเป็นเวลายาวนาน กอปรกับที่ผ่านมานั้น ผู้ผลิตน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าวมีคลังน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งตั้งอยู่ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี ทำให้สามารถจัดหาปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงให้บริษัทได้ทันตามความต้องการใช้มาโดยตลอด นอกจากนี้ บริษัทมีนโยบายในการวางแผนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ชัดเจน และใช้เวลาประมาณ 3 วันในการจัดส่งน้ำมันเชื้อเพลิงนับจากวันที่มีคำสั่งสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดผลกระทบจากความเสี่ยงดังกล่าวได้ระดับหนึ่ง

- ความเสี่ยงสำหรับผู้ลงทุน

10. ความเสี่ยงจากการตั้งด้อยค่าของเครื่องจักรผลิตน้ำมันไบโอดีเซล

ในปี 2554 บริษัทได้ซื้อเครื่องจักรและอุปกรณ์จากบริษัท ราชาไบโอดีเซล จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล โดยนำน้ำมันพืชที่ใช้แล้วผ่านกระบวนการผลิตให้เป็นน้ำมันพืชบริสุทธิ์ก่อนที่จะนำไปผสมกับน้ำมันดีเซลเพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล พร้อมทั้งทำสัญญาเช่าที่ดินและอาคารกับบริษัท ราชาเฟอร์รี่พัฒนา จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทที่เกี่ยวข้องกัน สำหรับการวางเครื่องจักร อุปกรณ์ และ ถึงบรรจุน้ำมัน เพื่อผลิตน้ำมันไบโอดีเซล และผลิตน้ำมันผสมระหว่างน้ำมันดีเซลและน้ำมันเตา อย่างไรก็ตาม ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา รัฐบาลมีนโยบายตรึงราคาน้ำมันดีเซลเพื่อช่วยเหลือผู้ประกอบการต่างๆ ส่งผลทำให้ระดับราคาน้ำมันดีเซลไม่มีการเปลี่ยนแปลงมากนัก บริษัทจึงไม่ได้มีการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลจากเครื่องจักรชุดใหญ่ แต่มีการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลจากเครื่องจักรชุดเล็กเพื่อใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะที่ใช้ภายในโรงงานเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ จึงมีความเสี่ยงที่บริษัทอาจถูกตั้งด้อยค่าของเครื่องจักรชุดใหญ่ดังกล่าวได้ หากบริษัทไม่ได้มีการใช้งานเครื่องจักรดังกล่าวเป็นระยะเวลานาน

อย่างไรก็ตาม บริษัทเห็นว่าเครื่องจักรดังกล่าวยังสามารถใช้ประโยชน์ได้ในอนาคต ในกรณีที่ราคาน้ำมันดีเซลปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น บริษัทสามารถใช้เครื่องจักรผลิตน้ำมันไบโอดีเซลได้จำนวน 2 เครื่อง ซึ่งมีกำลังการผลิต 100,000 ลิตรต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 2 วัน) และ 200 ลิตรต่อวันต่อ 1 รอบการผลิต (คิดเป็นเวลา 1 วัน) เพื่อแก้ไขปัญหาต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นได้ นอกจากนี้ เครื่องจักรชุดดังกล่าวปัจจุบันได้ถูกตัดค่าเสื่อมราคาโดยตลอด โดยมีมูลค่าทางบัญชีเหลือเป็นจำนวน 2.83 ล้านบาท และ 2.64 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 และ ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2558 ตามลำดับ ซึ่งหากบริษัทพิจารณาตั้งด้อยค่าเครื่องจักรดังกล่าวจะทำให้กำไรของบริษัทลดลงเป็นจำนวน 2.83 ล้านบาท ณ สิ้นปี 2557 หรือ 2.64 ล้านบาท ณ สิ้นไตรมาส 1 ปี 2558 ตามมูลค่าทางบัญชีที่เหลืออยู่

11. ความเสี่ยงจากการมีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการดำเนินงาน

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนในครั้งนี้ บริษัทจะมีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ กลุ่มครอบครัวชโยภาส ถือหุ้นรวมกันจำนวน 114,290,000 หุ้น หรือคิดเป็นร้อยละ 67.23 ของทุนชำระแล้ว 170 ล้านบาท (โปรดดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2.3 บทที่ 9 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น หัวข้อ 9.2 ผู้ถือหุ้น) ดังนั้น หากกลุ่มผู้ถือหุ้นดังกล่าวออกเสียงไป

ในทิศทางเดียวกัน จะทำให้สามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือ การขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้อง ได้รับคะแนนเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นจึงอาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงให้เพียงพอเพื่อ ตรวจสอบและถ่วงดุลในเรื่องที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่เสนอได้

บริษัทตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าว จึงได้แต่งตั้งกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน จากกรรมการทั้งหมด 9 ท่าน ซึ่ง ดำรงตำแหน่งกรรมการตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน โดยคิดเป็นสัดส่วนกรรมการอิสระร้อยละ 33 ของจำนวนกรรมการทั้งหมด ของบริษัท ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นอิสระเพื่อช่วยถ่วงดุลในการบริหารจัดการของบริษัทในระดับหนึ่ง ทั้งนี้ กรรมการตรวจสอบและ กรรมการอิสระเป็นบุคคลที่มีความเป็นอิสระ มีวุฒิการศึกษาและคุณวุฒิ รวมทั้งมีความรู้ความสามารถที่จะคุ้มครองผู้ถือหุ้น รายย่อย นอกจากนี้ ในการตัดสินใจกระทำการหรือละเว้นกระทำการใดๆ คณะกรรมการบริษัทมีนโยบายในการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นเป็นหลัก นอกจากนี้ หากบริษัทมีความจำเป็นในการทำรายการกับบุคคลที่อาจมีความ ขัดแย้ง บริษัทจะปฏิบัติตามขั้นตอนการอนุมัติการทำรายการระหว่างกัน และหลักเกณฑ์ที่ประกาศไว้ของคณะกรรมการ กำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยอย่างเคร่งครัด โดยบุคคลที่มีส่วนได้เสียไม่มีสิทธิการออกเสียง

12. ความเสี่ยงจากการที่บริษัทอยู่ระหว่างการปฏิบัติตามเงื่อนไขของตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทมีความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างเต็มที่ ก่อนที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาด หลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) เกี่ยวกับการนำหุ้นสามัญของบริษัทเข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาด หลักทรัพย์ฯ ซึ่งบริษัทได้ยื่นคำขออนุญาตและเอกสารประกอบการยื่นคำขออนุญาตต่อตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้พิจารณารับหุ้น สามัญของบริษัทเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 และบริษัท ทริปเปิ้ล เอ พลัส แอดไวเซอร์ จำกัด ใน ฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทในเบื้องต้นแล้วเห็นว่า บริษัทมีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะเข้าจด ทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ยกเว้นคุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นรายย่อย ซึ่งบริษัทจะต้องมีผู้ถือหุ้นรายย่อยไม่ น้อยกว่า 300 ราย ถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนชำระแล้ว

เนื่องจากหุ้นสามัญเพิ่มทุนที่เสนอขายในครั้งนี้อย่างเต็มที่อาจมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหุ้นสามัญของบริษัทในตลาด รong และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นสามัญตามราคาที่เราคาดหวัง หากหุ้นสามัญของบริษัทไม่สามารถเข้าจด ทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้

13. ความเสี่ยงจากราคาหุ้นสามัญของบริษัทอาจผันผวนซึ่งอาจก่อให้เกิดผลขาดทุนอย่างมีนัยสำคัญต่อผู้ ลงทุนที่จองซื้อหุ้นสามัญของบริษัทในครั้งนี้

ภายหลังการเสนอขายหลักทรัพย์ต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างเต็มที่ ราคาหุ้นสามัญของบริษัทอาจมีแนวโน้มผันผวนเนื่องจาก ปัจจัยหลายประการซึ่งบางปัจจัยเป็นเรื่องที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ อาทิ เช่น การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและ สังคมที่มีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ความผันผวนของราคาหุ้นในตลาดหลักทรัพย์ฯ ผลการดำเนินงาน ของบริษัทที่แตกต่างจากความคาดหวังของนักลงทุนและนักวิเคราะห์ การเปลี่ยนแปลงของผลประกอบการและราคาหุ้นของ บริษัทจดทะเบียนที่ประกอบธุรกิจคล้ายคลึงกับบริษัท รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท เช่น การเปลี่ยนแปลงด้านกฎหมาย การเปลี่ยนแปลงด้านอุตสาหกรรม เป็นต้น

จากปัจจัยที่ยกตัวอย่างข้างต้น รวมถึงปัจจัยอื่นๆ ที่ยังไม่ได้ระบุไว้ข้างต้น อาจส่งผลกระทบต่อให้ราคาตลาดหุ้นสามัญของบริษัทเกิดความผันผวน ซึ่งส่งผลให้นักลงทุนไม่สามารถขายหลักทรัพย์ของบริษัทได้ในราคาที่คาดการณ์ไว้ หรืออาจมีการซื้อขายในราคาที่ต่ำกว่าราคาเสนอขายหลักทรัพย์ในครั้งนี้อย่างมาก

14. ความเสี่ยงกรณีกฎหมายไทยและข้อบังคับของบริษัทมีข้อกำหนดการถือหุ้นของชาวต่างชาติอาจมีผลกระทบต่อสภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นบริษัท

กฎหมายไทยและข้อบังคับของบริษัทมีข้อกำหนดการถือหุ้นของชาวต่างชาติได้ไม่เกินร้อยละ 24 ของทุนชำระแล้ว และยังกำหนดกรรมการบริษัทมีจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งที่มีสัญชาติไทย ซึ่งเป็นไปตามคุณสมบัติผู้ที่จะถือกรรมสิทธิ์เรือจดทะเบียนเป็นเรือไทยที่ทำการค้าในน่านน้ำไทย ดังนั้น สภาพคล่องและราคาตลาดของหุ้นสามัญของบริษัท อาจได้รับผลกระทบในทางลบหรือได้รับความสนใจน้อยลงเมื่อการถือหุ้นของชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นถึงเพดานที่กำหนดไว้

บริษัทมีนโยบายปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด แต่เพื่อบรรเทาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น บริษัทจะเปิดเผยข้อกำหนดดังกล่าวไว้ในรายงานประจำปีและแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) ของบริษัทเป็นประจำทุกปี และในเว็บไซต์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ