

3. ปัจจัยความเสี่ยง

การลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัท ที่เสนอขายในครั้งนี้มีความเสี่ยง ผู้ลงทุนควรพิจารณาข้อมูลในเอกสารฉบับนี้อย่างรอบคอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยความเสี่ยงในหัวข้อนี้ ก่อนตัดสินใจในการลงทุนซื้อหุ้นสามัญของบริษัท

ข้อความดังต่อไปนี้ แสดงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญบางประการอันอาจมีผลกระทบในทางลบต่อบริษัท และมูลค่าหุ้นของบริษัท ทั้งนี้ นอกเหนือจากปัจจัยความเสี่ยงที่ปรากฏในแบบแสดงรายการข้อมูล/ร่างหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ อาจมีความเสี่ยงอื่นๆ ซึ่งบริษัท ไม่อาจทราบได้ในขณะนี้ หรือเป็นความเสี่ยงที่บริษัทพิจารณาในขณะนี้ว่าไม่เป็นสาระสำคัญซึ่งอาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อไปในอนาคต ความเสี่ยงดังกล่าวอาจมีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อธุรกิจฐานการเงิน ผลการดำเนินงาน สภาพคล่อง หรือ แหล่งเงินทุนของบริษัท

นอกจากนี้ ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statements) ที่ปรากฏในแบบแสดงรายการข้อมูล/ร่างหนังสือชี้ชวนฉบับนี้ เช่น การใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดหมายว่า” “คาดการณ์ว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” “ประมาณ” เป็นต้น หรือการประมาณการทางการเงิน โครงการในอนาคต การคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการธุรกิจ แผนการขยายธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัท นโยบายของภาครัฐบาล และอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต อันเป็นความเห็นของบริษัท ในปัจจุบันนั้น มิได้เป็นการรับรองผลประกอบการหรือเหตุการณ์ในอนาคต และผลที่เกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือคาดคะเนก็ได้

3.1 ความเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยมหภาค

3.1.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีและรถบรรทุกน้ำมัน ถือเป็นต้นทุนหลักที่สำคัญสำหรับธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถโดยในช่วงปี 2556 ถึง ปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ คิดเป็น ร้อยละ 44.50 ร้อยละ 46.78 ร้อยละ 35.69 และร้อยละ 28.31ของต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ และในช่วงปี 2557 ถึง ปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ คิดเป็น ร้อยละ 31.12 ร้อยละ 36.28 และร้อยละ 34.61 ของต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจึงมีผลกระทบโดยตรงต่อต้นทุนการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัท และส่งผลกระทบต่อกำไรของบริษัท

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ปัจจุบัน บริษัท ให้บริการขนส่งสินค้าในลักษณะรายเที่ยว (Voyage Charter) โดยบริษัท จะตกลงอัตราค่าขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือ (Charterer) ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ(Broker) ทั้งนี้ อัตราค่าขนส่งสินค้าที่เสนอให้กับผู้เช่าประจำจะใช้อ้างอิงกันในช่วงระยะเวลาประมาณ 3 ถึง 6 เดือน โดยในการให้บริการขนส่งแต่ละครั้ง นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะส่งเพียงสรุปข้อมูลรายละเอียดการจ้าง (Fixture Note) เช่น ประเภทสินค้าที่

ต้องการขนส่ง ปริมาณสินค้าที่ต้องขนส่ง ท่าเรือต้นทางและปลายทาง เป็นต้น ผ่านทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) อย่างไรก็ตาม หากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินบาทกับสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐมีการปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ กับ ผู้เช่าเรือ จะร่วมกันเจรจา (ผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ) เพื่อปรับเพิ่มหรือลดอัตราค่าขนส่งสินค้าเพื่อให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม ทั้งนี้ ในช่วง 2 ถึง 3 ปี ที่ผ่านมา ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกมีความผันผวนเป็นอย่างมาก บริษัทฯ กับ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเคยร่วมกันพิจารณาปรับอัตราค่าขนส่งสินค้าทั้งเพิ่มขึ้นและลดลงแล้วหลายครั้ง โดยการปรับเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก็อยู่ในช่วงเวลาที่เหมาะสม

สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทฯ ได้ทำสัญญาการให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้ว่าจ้างโดยกำหนดอัตราค่าขนส่งสินค้าซึ่งอ้างอิงตามราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการน้ำมัน ส่งผลให้อัตราค่าขนส่งสินค้าจะปรับเพิ่มขึ้นหรือลดลง ตามราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงหน้าสถานีบริการน้ำมันที่เพิ่มขึ้นหรือลดลง ตามตารางค่าขนส่งที่กำหนดไว้ในสัญญา ดังนั้นบริษัทฯ และผู้ว่าจ้างมั่นใจได้ว่าอัตราค่าขนส่งสินค้าจะอยู่ในระดับที่เหมาะสมและเป็นธรรมสำหรับบริษัทฯ และผู้ว่าจ้าง

3.1.2 ความเสี่ยงจากเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมของโจรสลัด – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือโดยทั่วไป เรือบรรทุกสินค้ามีความเสี่ยงที่จะถูกโจรสลัดเข้าโจมตีเพื่อปล้นสะดมสินค้าในเรือหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือ หรือจับตัวลูกเรือและยึดเรือบรรทุกสินค้าเพื่อทำการเรียกค่าไถ่ ที่ผ่านมามีรายงานการโจมตีของโจรสลัดในหลายพื้นที่ เช่น บริเวณอ่าวโซมาเลีย บริเวณทะเลอาหรับ บริเวณมหาสมุทรอินเดีย และ บริเวณช่องแคบมะละกา เป็นต้น นอกจากนี้ การจอดเรือบรรทุกสินค้าที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ ก็ยังมีความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุโจรกรรมสินค้าหรือสิ่งของมีค่าของลูกเรือได้เช่นกัน

แม้ว่าบริเวณช่องแคบมะละกาซึ่งเป็นพื้นที่ที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เดินทางผ่านเป็นประจำจะเกิดเหตุไม่บ่อยและไม่รุนแรงเท่ากับพื้นที่อื่น ประกอบกับสินค้าที่บริษัทฯ ขนส่งเป็นผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ซึ่งไม่เป็นที่ต้องการของกลุ่มโจรสลัดเท่ากับน้ำมันเชื้อเพลิง อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (Ship Security Plan: SSP) ซึ่งระบุถึงวิธีปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยในเรื่องต่างๆ รวมถึงการป้องกันเหตุโจรกรรมและการปล้นสะดมของโจรสลัด โดยแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSP) ดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากเจ้าพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า และสอดคล้องกับมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวปฏิบัติที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ในส่วนของ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS) และประมวลข้อบังคับระหว่างประเทศว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ (International Ship and Port Facility Security Code: ISPS Code) ทั้งนี้ ตามแผนการรักษาความปลอดภัยของเรือ (SSP) บริษัทฯ กำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของเรือลำอื่นที่อยู่ในรัศมีโดยรอบและมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีปฏิบัติเมื่อตรวจพบความผิดปกติ เช่น 1) การแจ้งผู้ทำการในเรือเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับเหตุการณ์ 2) การแจ้งเตือนเรือที่เคลื่อนที่เข้าหาเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เพื่อส่งสัญญาณให้เรือดังกล่าวทราบว่ามีผู้ทำการในเรือได้สังเกตถึงความผิดปกติและเตรียมเฝ้าระวังแล้ว 3) การเคลื่อนที่ออกจากเรือที่เคลื่อนที่เข้าหา 4)

การแจ้งข้อมูลกลับมายังบริษัทฯ และ 5) การขอความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการที่ดูแลรักษาชายฝั่งในน่านน้ำที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เดินทางอยู่ เป็นต้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังศึกษาและกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เดินทางในเส้นทางและช่วงเวลาที่มีความปลอดภัย (เช่น การไม่เดินเรือเข้าพื้นที่เสี่ยงในเวลากลางคืน เนื่องจากการสังเกตสิ่งผิดปกติจะทำได้ยากขึ้น เป็นต้น) สำหรับการจอดเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่ท่าเรือในเมืองต่างๆ บริษัทฯ กำหนดให้มีการจัดเวรยามเฝ้าระวังและเตือนภัยเมื่อตรวจพบความผิดปกติของบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องที่เข้าใกล้เรือ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้ติดตามข้อมูลเกี่ยวกับการปล้นสะดมของโจรสลัดที่เผยแพร่โดยศูนย์ประสานการปฏิบัติในการรักษาผลประโยชน์ของชาติทางทะเล (“หน่วยงาน ศรชล.”) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นตามมติของสภาความมั่นคงแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดกฎหมายทางทะเลต่างๆ (ซึ่งรวมถึง การป้องกันและปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด) และปฏิบัติตามภารกิจอื่นตามที่ได้รับมอบหมายจากรัฐบาล ทั้งนี้ บริษัทฯ จะนำข้อมูลและสถิติการเกิดเหตุมาใช้ในการประกอบการวางแผนการเดินทาง โดยบริษัทฯ จะส่งตัวแทนฝ่ายบริหารเข้าร่วมประชุมกับทางศรชล. เมื่อมีการจัดประชุมหาเรือทุกครั้ง

ดังนั้น บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการบริหารจัดการการเดินทางในปัจจุบันเพียงพอสำหรับการป้องกันความเสี่ยงจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด ทั้งนี้ ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทฯ ไม่เคยได้รับความเสียหายในทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง และไม่เคยสูญเสียเจ้าหน้าที่ประจำเรือจากเหตุโจรสลัดและการปล้นสะดมของโจรสลัด

3.1.3 ความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

สำหรับการเดินเรือในทะเล พายุฝนเป็นภัยธรรมชาติที่สำคัญที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินหรืออาจส่งผลให้การขนส่งสินค้าเกิดความล่าช้าได้ บริษัทฯ จึงกำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ ทุกลำต้องติดตั้งอุปกรณ์โทรพิมพ์สำหรับรับข้อมูลการเตือนภัยและพยากรณ์อากาศที่เรียกว่า NAVTEX (Navigational Telex) และการติดต่อสอบถามข้อมูลสภาพอากาศกับชายฝั่งหรือเรือลำอื่นที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงผ่านวิทยุสื่อสารย่านความถี่ VHF และ MF/HF ทั้งนี้ นายเรือ (Master) จะนำข้อมูลพยากรณ์อากาศที่ได้ในแต่ละวันมาใช้ในการประกอบการจัดทำแผนการเดินทาง (Passage Planning) และทบทวนแผนการเดินทางในแต่ละวัน หากเส้นทางเดินเรือมีความเสี่ยงที่จะเผชิญกับสภาพอากาศที่ผิดปกติ นายเรือ (Master) สามารถปรับเส้นทางการเดินเรือเพื่อหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมที่รุนแรงในกรณีที่นายเรือ (Master) เห็นว่าไม่สามารถหลีกเลี่ยงพายุฝนและลมมรสุมได้ อาจจอดพักเรือใกล้เกาะขนาดใหญ่ที่อยู่ใกล้ที่สุด หรืออาจเดินเรือย้อนกลับเส้นทางที่ผ่านมาได้ ทั้งนี้ นายเรือ (Master) ต้องแจ้งให้ผู้จัดการฝ่ายปฏิบัติการที่ประจำอยู่ที่บริษัทฯ ทราบข้อมูลการเปลี่ยนแปลงเส้นทางเดินเรือและช่วงเวลาที่คาดว่าจะถึงท่าเรือปลายทาง

บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าจากประสบการณ์การเดินทางของบริษัทฯ กว่า 20 ปี บริษัทฯ สามารถบริหารจัดการการเดินทางในกรณีที่สภาพอากาศผิดปกติได้อย่างเหมาะสม ที่ผ่านมามีบริษัทฯ ไม่เคยได้รับความเสียหายจากภัยธรรมชาติอย่างมีนัยสำคัญกับทรัพย์สินและสินค้าที่ขนส่ง

3.1.4 ความเสี่ยงจากมาตรการและข้อกำหนดของหน่วยงานราชการในประเทศที่ตั้งท่าเรือ ที่อาจส่งผลกระทบต่อกรดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือของบริษัทฯ ทั้งหมดเป็นการให้บริการในต่างประเทศ โดยบริษัทฯ รับสินค้าจากท่าเรือต้นทางในประเทศหนึ่งและนำไปส่งยังท่าเรือปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งแต่ละประเทศที่บริษัทฯ นำเรือเข้าเทียบท่าจะมีส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Control) ที่ทำหน้าที่ตรวจเรือที่เข้ามายังเมืองท่านั้นๆ โดยจะพิจารณาทั้งส่วนของโครงสร้างตัวเรือ อุปกรณ์ความปลอดภัยประจำเรือ ผู้ทำการในเรือ เอกสารการเดินเรือ ว่าถูกต้องตามกฎหมายระเบียบข้อบังคับสากล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในเรือ (SOLAS) อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะจากเรือ (MARPOL) และ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้าเวรยามของผู้ทำการในเรือ (STCW) เป็นต้น หรือไม่ หากมีข้อบกพร่องร้ายแรงอาจทำให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำนั้นไม่สามารถจอดเทียบท่าได้ หรือไม่สามารถรับส่งสินค้า หรือไม่สามารถเดินเรือออกจากท่าได้ บริษัทฯ จึงอาจมีความเสี่ยงที่ไม่สามารถให้บริการขนส่งสินค้าได้ตามที่ตกลงไว้กับลูกค้า หากบริษัทฯ ไม่สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบ และข้อบังคับสากลดังกล่าว

ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในการปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ บริษัทฯ กำหนดให้ฝ่ายปฏิบัติการทำหน้าที่ติดตามการเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบและข้อบังคับสากล และ กฎระเบียบและข้อบังคับเฉพาะที่กำหนดโดยแต่ละประเทศ (ถ้ามี) เพื่อให้บริษัทฯ สามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ที่ผ่านมา ในการสุ่มตรวจเรือของเจ้าหน้าที่ส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า (Port State Officer) ในแต่ละประเทศ บริษัทฯ ไม่เคยถูกตรวจพบว่าปฏิบัติผิดกฎระเบียบและข้อบังคับอย่างร้ายแรงจนเป็นเหตุให้ถูกห้ามไม่ให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เดินเรือเข้า/ออกท่าเรือ หรือห้ามไม่ให้รับ/ส่งสินค้า

3.2 ความเสี่ยงจากการประกอบธุรกิจและการดำเนินงานของบริษัทฯ

3.2.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เป็นบุคคลที่มีบทบาทสำคัญที่ทำหน้าที่เป็นตัวกลางระหว่างผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งหมายถึงลูกค้าของบริษัทฯ และเจ้าของเรือ (Ship Owner) ซึ่งหมายถึงบริษัทฯ เนื่องจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจะทราบความต้องการของทั้ง 2 ฝ่าย โดยทราบว่าผู้เช่าเรือต้องการขนส่งสินค้าอะไร ปริมาณเท่าไร ในช่วงเวลาใด และทราบว่าเจ้าของเรือมีเรือที่พร้อมบรรทุกสินค้าในช่วงเวลาดังกล่าวหรือไม่ การติดต่อและประสานงานผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ของผู้เช่าเรือ (Charterer) และเจ้าของเรือ (Ship Owner) จึงช่วยลดขั้นตอนการดำเนินงานเมื่อเทียบกับการติดต่อและประสานงานระหว่างผู้เช่าเรือกับเจ้าของเรือหลายรายโดยตรง อีกทั้งหากเกิดกรณีพิพาทระหว่างผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือ นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือก็สามารถทำหน้าที่เป็นคนกลางในการไกล่เกลี่ยหรือเป็นพยานเมื่อมีการฟ้องร้อง ดังนั้น การติดต่อและประสานงานผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือจึงถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติสำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ อย่างไรก็ตาม ผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือสามารถติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือมากกว่า 1 รายได้ เพื่อให้สามารถเข้าถึงผู้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือได้หลากหลายขึ้น

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่บริษัทฯ ติดต่อเป็นประจำอยู่ 1 ราย โดยนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่สำคัญของบริษัทฯ คือกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ซึ่งประกอบด้วย บริษัท Megaports Agencies Pte. Ltd และ บริษัท Gesuri Maritime Pte. Ltd. (“GESURI”) (รวมทั้ง 2 บริษัทเรียกว่า “กลุ่มบริษัท MEGAPORTS”) โดยกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับบริษัทฯ ทั้งนี้ บริษัทฯ มีรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือให้กับลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS คิดเป็นร้อยละ 91.72 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมดในปี 2556 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 100.00 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมดในปี 2557 และในปี 2558 บริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพินายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากบริษัทฯ อาจสูญเสียลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้หากกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ไม่แนะนำให้ลูกค้าใช้บริการขนส่งสินค้ากับบริษัทฯ ต่อไป

สาเหตุที่บริษัทฯ ติดต่อกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว เนื่องจากในอดีตบริษัทฯ เคยติดต่อกับนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือหลายราย ซึ่งแต่ละรายก็จะมีความสามารถหรือศักยภาพในการจัดหาสินค้าและติดต่อลูกค้าที่แตกต่างกัน รวมถึงมีการให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกันไป ที่ผ่านมา บริษัทฯ เลือกที่จะพัฒนาความสัมพันธ์กับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เพราะมีศักยภาพในการให้บริการและสามารถทำหน้าที่ให้บริษัทฯ ได้ดังต่อไปนี้

- 1) สามารถติดต่อกับลูกค้าได้เป็นจำนวนมาก ทำให้บริษัทฯ สามารถเลือกให้บริการกับลูกค้าที่ให้อัตราค่าขนส่งที่ดีที่สุด และสามารถวางแผนการจัดหาสินค้าและลูกค้าได้อย่างต่อเนื่อง
- 2) มีประสบการณ์ในธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นเวลานานจึงสามารถคัดเลือกและแนะนำลูกค้าที่มีฐานะทางการเงินที่ดีให้กับบริษัทฯ ได้ ทำให้บริษัทฯ ลดความเสี่ยงที่จะไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากลูกค้าลงได้
- 3) ทำหน้าที่ได้ดีในการประสานงานกับตัวแทนเจ้าของเรือ (Ship Agent) ที่ท่าเรือต้นทางและปลายทาง ทำให้การนำเรือเข้าเทียบท่าและการรับ/ส่งสินค้าเป็นไปอย่างราบรื่น
- 4) ช่วยชำระค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการนำเรือเข้าเทียบท่าตามที่ตัวแทนเจ้าของเรือเรียกเก็บ และเรียกเก็บจากบริษัทฯ ในภายหลัง จึงช่วยอำนวยความสะดวกและประหยัดค่าธรรมเนียมธนาคารให้กับบริษัทฯ ได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าการมีกลุ่มบริษัท MEGAPORTS เป็นนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือเพียงรายเดียว ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในระยะยาว เนื่องจากที่ผ่านมาบริษัทฯ และกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มีการพัฒนาความสัมพันธ์ทางการค้ากันมาอย่างต่อเนื่อง โดยกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ได้แนะนำลูกค้าให้ใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นในแต่ละปี รวมทั้งในปี 2558 กลุ่มบริษัท MEGAPORTS ยังช่วยให้ข้อมูลเกี่ยวกับความต้องการขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มของลูกค้าบางรายที่จะเพิ่มขึ้น บริษัทฯ จึงได้พิจารณาและตัดสินใจลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (เรือ “เมซอนอร์”) ที่มีน้ำหนักบรรทุก 4,823 เมตริกตัน เพิ่มขึ้นอีก 1 ลำ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าดังกล่าว

นอกจากนี้ บริษัทฯ มั่นใจว่าลูกค้าของบริษัทฯ (รวมถึงลูกค้าที่ติดต่อผ่านกลุ่มบริษัท MEGAPORTS) เชื่อมั่นในคุณภาพการให้บริการของบริษัทฯ เช่น 1) การจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า 2) การเก็บรักษา

สินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน 3) การควบคุมดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าที่กำหนด และ 4) การดูแลรักษาเรือเครื่องจักรกลภายในเรือและถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการอยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้จากการที่ลูกค้ารายหนึ่งได้แจ้งกับทางกลุ่มบริษัท MEGAPORTS ให้ติดต่อบริษัทฯ เพื่อให้ขนส่งผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มไปยังท่าเรือปลายทางในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ของเรือรายเดิมที่ผู้ลูกค้ารายนี้ใช้บริการอยู่ เนื่องจากเชื่อมั่นและต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ ส่งผลให้บริษัทฯ ได้ลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (เรือ “เมญา”) ที่มีน้ำหนักบรรทุก 9,942 เมตริกตัน เพิ่มขึ้นอีก 1 ลำ ในช่วงต้นปี 2559 เพื่อรองรับความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือดังกล่าว ดังนั้นหากเกิดเหตุการณ์ที่ทางกลุ่มบริษัท MEGAPORTS จะไม่เสนอซื้อเรือของบริษัทฯ ให้กับทางลูกค้ากลุ่มนี้ บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถเสนอการให้บริการผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรายอื่นและผู้ลูกค้ากลุ่มนี้ก็ยังคงใช้บริการของบริษัทฯ ต่อไป

3.2.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ

ปัจจุบัน บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับผู้เช่าเรือ (Charterer) รายใหญ่ 2 ราย โดยรายหนึ่งเป็นผู้ผลิตน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก และอีกรายหนึ่งเป็นผู้ค้าน้ำมันปาล์มขนาดใหญ่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียตะวันออกเฉียง โดยสัดส่วนการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือให้กับผู้เช่าเรือรายใหญ่ทั้ง 2 รายในปี 2556 ถึง ปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 คิดเป็นร้อยละ 82.67 ร้อยละ 91.75 ร้อยละ 94.37 และร้อยละ 76.45 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือทั้งหมด ตามลำดับบริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ หากลูกค้ารายใหญ่รายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรือกับบริษัทฯ ต่อไป บริษัทฯ ก็อาจไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ ส่งผลให้รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือลดลงอย่างมีนัยสำคัญได้

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าการให้บริการขนส่งสินค้ากับผู้เช่าเรือรายใหญ่น้อยราย ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในระยะยาว เนื่องจากลูกค้ารายใหญ่ทั้ง 2 ราย เป็นผู้ผลิตและจำหน่ายน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลกและมีส่วนแบ่งการตลาด (Market Share) ในประเทศผู้นำเข้าน้ำมันปาล์มเป็นอันดับต้นๆ จึงมีความต้องการใช้บริการขนส่งสินค้าทางเรืออย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ บริษัทฯ เชื่อมั่นว่าที่ผ่านมาบริษัทฯ สามารถให้บริการที่มีคุณภาพกับลูกค้าได้อย่างสม่ำเสมอ เช่น

- 1) การจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลาที่ตกลงไว้กับลูกค้า เพราะการส่งมอบที่ล่าช้ากว่าแผนอาจทำให้ลูกค้าเสียค่าปรับหรือสูญเสียความเชื่อมั่นจากผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้
- 2) การเก็บรักษาสินค้าไม่ให้เกิดการปนเปื้อน (Contamination) เนื่องจากสินค้าที่บริษัทขนส่งเป็นน้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชที่ใช้ในการบริโภค (Food Grade) การปนเปื้อนของสิ่งแปลกปลอมต่างๆ อาจทำให้น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชมีคุณสมบัติต่ำกว่าที่ลูกค้าตกลงไว้กับผู้ซื้อของลูกค้า จึงอาจถูกปฏิเสธการรับสินค้าและสร้างความเสียหายให้กับลูกค้าได้
- 3) การควบคุมและดูแลสินค้าไม่ให้เกิดการสูญหายเกินกว่าที่กำหนด ที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่เคยได้รับการร้องเรียนเรื่องการสูญหายของสินค้าจากลูกค้า ทำให้ลูกค้ามั่นใจได้ว่าสินค้าที่บริษัทฯ ขนส่งจะถึงผู้ซื้อสินค้าของลูกค้าได้ตามจำนวนที่ตกลงกันไว้

- 4) การดูแลรักษาเรือ เครื่องจักรกลภายในเรือ และถังสินค้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมให้บริการ ก่อให้เกิดความมั่นใจของผู้รับสินค้าปลายทาง

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังมีความชำนาญและมีประสบการณ์ยาวนานในการขนส่งสินค้าในเส้นทางเมียนมา ซึ่งเป็นหนึ่งในตลาดหลักของลูกค้ารายใหญ่ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนั้น บริษัทฯ เชื่อว่าลูกค้าของบริษัทฯ โดยเฉพาะลูกค้ารายใหญ่ทั้ง 2 ราย จะใช้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทอย่างต่อเนื่อง รวมถึงมีแนวโน้มที่จะใช้บริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นตามความต้องการนำเข้าผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี (เรือ “เมญ่า”) ที่มีน้ำหนักบรรทุก 9,942 เมตริกตัน และออกให้บริการในช่วงไตรมาสสอง ปี 2559 ให้กับลูกค้ารายอื่นที่ไม่ใช่ลูกค้ารายใหญ่ทั้ง 2 ราย โดยให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือในประเทศมาเลเซียหรือประเทศอินโดนีเซียไปยังท่าเรือของประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (เช่น ประเทศจีน ประเทศเกาหลีใต้ ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น) ซึ่งเป็นเส้นทางใหม่ รวมถึงมีแผนที่จะซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีที่มีน้ำหนักบรรทุกประมาณ 12,000 ถึง 14,000 เมตริกตัน ในช่วงปลายปี 2559 ถึงต้นปี 2560 เพื่อให้บริการกับลูกค้าในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีเพื่อให้บริการในเส้นทางใหม่จึงช่วยลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่ลงได้ และช่วยเปิดโอกาสให้บริษัทฯ สามารถขยายฐานลูกค้าออกไปได้

3.2.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายน้อยราย- สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ปัจจุบัน AMAL ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับลูกค้าเพียง 2 ราย ได้แก่ 1) ผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 ขนาดใหญ่รายหนึ่ง โดยขนส่งไบโอดีเซล B100 จากโรงงานผลิตไปยังโรงกลั่นน้ำมันที่สั่งซื้อไบโอดีเซล B100 และ 2) บริษัท พีทีจี เอ็นเนอยี จำกัด (มหาชน) (“PTG”) ซึ่งเป็นผู้ค้าปลีกและค้าส่งน้ำมันเชื้อเพลิง โดยขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงจากโรงกลั่นที่ PTG ซื้อน้ำมันไปยังคลังน้ำมันของ PTG บริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายน้อยราย หากลูกค้ารายใดรายหนึ่งไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับ AMAL ต่อไป และ AMAL ไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถอาจลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สาเหตุที่ AMAL มีลูกค้ารายน้อยรายเกิดจาก AMAL อยู่ในช่วงเริ่มต้นของการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ ทั้งนี้ บริษัทฯ จัดตั้ง AMAL ขึ้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2557 และเริ่มดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถในเดือนตุลาคม ปี 2557 โดยในช่วงเริ่มต้น AMAL มีรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมด 5 คัน เพื่อให้บริการขนส่งไบโอดีเซล B100 ให้กับผู้ผลิตไบโอดีเซล B100 จากนั้น AMAL ได้เพิ่มจำนวนรถบรรทุกน้ำมันและเริ่มให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG จนกระทั่ง AMAL มีรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมด 35 คัน ในช่วงเดือน มีนาคม 2558 ทั้งนี้ บริษัทฯ มีแผนที่จะให้ AMAL เพิ่มจำนวนลูกค้า โดยขยายการให้บริการขนส่งไปยังสินค้าประเภทอื่น นอกเหนือจากน้ำมันเชื้อเพลิงและไบโอดีเซล เช่น ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม (ได้แก่ น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBDPO) และน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (Palm Olein เป็นต้น) และ เอทานอล (Ethanol) รวมถึง สินค้าเหลวประเภทอื่นๆ เพื่อให้ขนส่งสินค้าที่หลากหลายมากขึ้น และสามารถเพิ่มอัตราการใช้รถได้มากขึ้น ทั้งนี้ การขนส่งสินค้าเหลวเพียงอย่างเดียวทำให้บริษัทฯ ไม่จำเป็นต้องลงทุนซื้อรถบรรทุกสินค้าหลายประเภท

ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าจำนวนลูกค้าของ AMAL จะทยอยเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจและลดการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่งลงได้

3.2.4 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ – สำหรับธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ หนึ่งในลูกค้าสำคัญที่ AMAL ให้บริการ คือ PTG โดยในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถให้กับ PTG คิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 84.63 และร้อยละ 90.23 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถทั้งหมด ตามลำดับ นอกจากนี้ AMAL ยังซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมันจากสถานีบริการน้ำมัน PT (ซึ่งดำเนินธุรกิจโดย PTC ในขณะที่ PTC เป็นบริษัทย่อยที่ PTG ถือหุ้นในสัดส่วน ร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว)

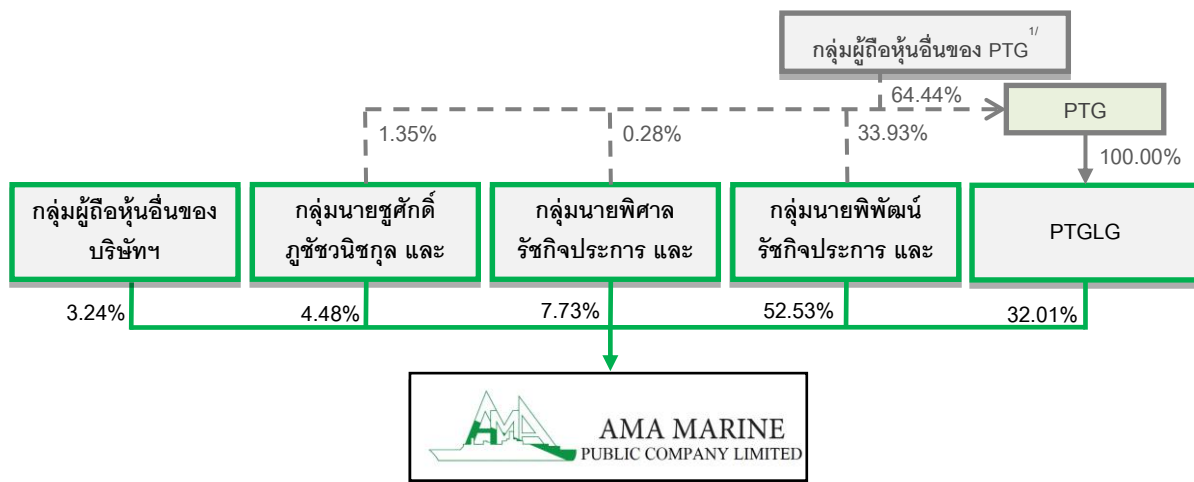
ทั้งนี้ PTG และ PTC ถือเป็นคนละบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท เนื่องจาก PTG เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท พีทีจี โกลบอล จำกัด (“PTGLG”) โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 PTG ถือหุ้นใน PTGLG ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ในขณะที่ PTGLG เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท รายหนึ่ง โดย ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 PTGLG ถือหุ้นในบริษัทฯ ในสัดส่วนร้อยละ 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว นอกจากนี้ กลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท ยังเป็นกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ที่ถือหุ้นทั้งในบริษัทฯ และใน PTG โดยมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ร้อยละ 52.54 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 และมีสัดส่วนการถือหุ้นใน PTG ร้อยละ 33.93 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ณ วันที่ 22 เมษายน 2559 ซึ่งเป็นวันที่ PTG ปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งสุดท้าย (รายละเอียดเกี่ยวกับสัดส่วนการถือหุ้นของ PTGLG ในบริษัทฯ และสัดส่วนการถือหุ้นของกลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิทในบริษัทฯ และใน PTG แสดงอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อที่ 9 เรื่องข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้นภายใต้หัวข้อที่ 9.2 เรื่องรายชื่อผู้ถือหุ้น)

บริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคคลที่เกี่ยวข้องกันกับผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัท ในกรณีที่ PTG ไม่ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถของ AMAL ต่อไป และ AMAL ไม่สามารถหาลูกค้ารายใหม่ทดแทนได้ รายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หรือ หาก PTG ปรับลดอัตราค่าขนส่งลง หรือปรับเพิ่มราคาขายปลีกน้ำมันเชื้อเพลิงขึ้น บริษัทฯ ก็อาจมีกำไรสุทธิหรืออัตรากำไรสุทธิลดลง

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ จะไม่ได้รับผลกระทบจากการกำหนดนโยบายในการดำเนินธุรกิจหรือการบริหารจัดการที่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ถือหุ้นกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งโดยเฉพาะ แม้ว่าบริษัทฯ จะมีผู้ถือหุ้นใหญ่เป็น กลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท และ PTGLG ซึ่งเป็นบริษัทที่กลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท มีอำนาจควบคุม เนื่องจากเหตุผลต่อไปนี้

(1) สัดส่วนการถือหุ้นของผู้ถือหุ้นใหญ่ของทั้งบริษัทฯ และ PTG อยู่ในระดับที่เชื่อได้ว่ามีการถ่วงดุลอำนาจระหว่างกันอย่างเพียงพอ

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ และ PTG ก่อนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้



หมายเหตุ: 1/ กลุ่มผู้ถือหุ้นอื่นของ PTG รวมถึงกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่รายอื่น ได้แก่ นายศักดิ์อนันต์ วิจิตรธนารักษ์ และกลุ่มนายพงษ์ศักดิ์
วชิรศักดิ์พานิช และญาติสนิท และผู้ถือหุ้นรายย่อยของ PTG

(รายละเอียดเกี่ยวกับสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ และใน PTG แสดงอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อที่ 9 เรื่องข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้นภายใต้หัวข้อที่
9.2 เรื่องรายชื่อผู้ถือหุ้น)

จากโครงสร้างการถือหุ้นที่แสดงข้างต้นจะเห็นได้ว่า แม้ว่ากลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท
ถือหุ้นอย่างมีนัยสำคัญทั้งในบริษัทฯ และใน PTG แต่กลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท ถือหุ้นใน PTG เพียง
ร้อยละ 33.93 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ณ 22 เมษายน 2559 ซึ่งเป็นวันที่ PTG ปิดสมุดทะเบียนผู้ถือหุ้นครั้งล่าสุด
ในขณะที่ ถือหุ้นทางตรงในบริษัทฯ ร้อยละ 52.54 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว และถือหุ้นหุ้นทางอ้อม (ผ่านทาง PTGLG
และคิดตามสัดส่วนการถือหุ้นใน PTG) ร้อยละ 10.77 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 กลุ่มนาย
พิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท จึงมีส่วนได้เสียในบริษัทฯ มากกว่าใน PTG อย่างมีนัยสำคัญจึงมีแนวโน้มที่จะรักษา
ผลประโยชน์ของบริษัทฯ เป็นหลัก อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ถือหุ้นอื่นของ PTG ถือหุ้นใน PTG รวมกัน ร้อยละ 64.44 ซึ่งมาก
เพียงพอที่จะทำให้เกิดการถ่วงดุลอำนาจเพื่อรักษาผลประโยชน์ให้กับทาง PTG ดังนั้น บริษัทฯ จึงเชื่อว่าการตัดสินใจทำ
ธุรกรรมที่สำคัญระหว่างบริษัทฯ และ PTG ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของแต่ละบริษัท (โดยเฉพาะกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ของแต่ละ
บริษัท) จะพิจารณาความเหมาะสมและความเหมาะสมของการทำรายการ และเห็นว่าการทำธุรกรรมนั้นๆ ก่อให้เกิด
ประโยชน์กับทั้งบริษัทฯ และ PTG ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของทั้ง 2 บริษัทจึงจะอนุมัติให้ทำรายการดังกล่าว

(2) โครงสร้างการบริหารจัดการของทั้งบริษัทฯ และ PTG ได้กำหนดให้มีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกเป็น
กรรมการอิสระในคณะกรรมการบริษัทของทั้งบริษัทฯ และ PTG (โดยบริษัทฯ มีกรรมการอิสระ 3 คน จากกรรมการบริษัท
ทั้งหมด 9 คน และ PTG มีกรรมการอิสระ 4 คน จากกรรมการบริษัททั้งหมด 10 คน) เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการ
ตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ รวมทั้งกำหนดให้มีคณะกรรมการตรวจสอบเพื่อสอบทานการดำเนินงานของ
ผู้บริหาร ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบการเข้าทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ บริษัทฯ จึงเชื่อได้ว่า โครงสร้าง
การบริหารจัดการของทั้งบริษัทฯ และ PTG จะก่อให้เกิดความโปร่งใสและตรวจสอบได้

(3) ที่ผ่านมา PTG คัดเลือกผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถโดยเปิดให้มีการเสนอราคาจากผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถหลายราย บริษัทฯ ได้เข้าร่วมเสนอราคาและได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ให้บริการขนส่งน้ำมันเชื้อเพลิงให้กับ PTG โดยอัตราค่าขนส่งสินค้าที่บริษัทฯ เสนอให้กับ PTG ก็เป็นอัตราที่บริษัทฯ สามารถแข่งขันกับผู้ให้บริการรายอื่นได้ โดยที่บริษัทยังคงมีกำไรในระดับที่เหมาะสม ในปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ มีอัตรากำไรจากการดำเนินงานในธุรกิจขนส่งสินค้าทางรถ เท่ากับร้อยละ 33.15 และ ร้อยละ 28.22 ตามลำดับ

นอกจากนี้ บริษัทฯ เชื่อว่ามีโอกาสไม่มากนักที่ PTG จะไม่ใช้บริการขนส่งสินค้าทางรถกับบริษัทฯ เนื่องจาก อัตราค่าบริการขนส่งสินค้าทางรถที่บริษัทฯ ตกลงกับ PTG อยู่ในระดับที่ต่ำกว่าผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางรถรายอื่นโดยทั่วไป จึงก่อให้เกิดประโยชน์กับ PTG ในระยะยาว สาเหตุที่บริษัทฯ สามารถเสนออัตราค่าบริการขนส่งได้ต่ำกว่า ในขณะที่ยังมีกำไรในระดับที่เหมาะสม เกิดจาก บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการต้นทุนการให้บริการ เช่น

- 1) การบริหารจัดการเที่ยววิ่งเพื่อลดการเดินรถเที่ยวเปล่า (Backhauling Management) โดยทั่วไปในการขนส่งสินค้าที่ไม่มีการบริหารการเดินรถเที่ยวเปล่า เมื่อรถบรรทุกสินค้าที่ได้ส่งสินค้าให้กับลูกค้าแล้วจะต้องเดินรถเที่ยวเปล่า (ไม่มีการขนส่งสินค้า) กลับมายังจุดแรกเพื่อรับสินค้าในเที่ยวถัดไป ในขณะที่บริษัทฯ มีการวางแผนการเดินรถร่วมกับลูกค้าแต่ละราย ทำให้รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ สามารถบรรทุกสินค้าให้กับลูกค้ารายแรกในเที่ยวไปและขนส่งสินค้ากลับมาให้ลูกค้าอีกรายในเที่ยวกลับ จึงไม่เกิดการเดินรถเที่ยวเปล่า และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าลง
- 2) การควบคุมและติดตามอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (Consumption Rate) ของรถบรรทุกน้ำมันแต่ละคัน บริษัทฯ กำหนดให้มีการควบคุมความเร็วของรถบรรทุกน้ำมันให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และกำหนดให้มีเงินค่าตอบแทนนอกเหนือจากเงินเดือนปกติสำหรับพนักงานขับรถที่สามารถรักษาอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงให้อยู่ในระดับที่บริษัทกำหนด
- 3) การลงทุนปรับเปลี่ยนอุปกรณ์ในรถบรรทุกสินค้าเพื่อลดน้ำหนักของรถบรรทุกสินค้า ทำให้ปริมาณการบรรทุกสินค้าต่อเที่ยวเพิ่มขึ้นเป็นต้น

สำหรับการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถบรรทุกน้ำมัน บริษัทฯ กำหนดให้รถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดของบริษัทฯ จะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน PT เพื่อความสะดวกในการบริหารจัดการ ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่บริษัทฯ ซื้อจากสถานีบริการน้ำมัน PT เป็นราคาขายปลีกเดียวกันกับที่สถานีบริการน้ำมัน PT จำหน่ายให้กับลูกค้าทั่วไป ราคาดังกล่าวจึงเป็นราคาตลาด ทำให้บริษัทฯ ไม่เสียประโยชน์จากการซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงจากสถานีบริการน้ำมัน PT

3.2.5 ความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่ม

สินค้าที่ AMA ให้บริการขนส่งทางเรือส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์ม เช่น น้ำมันปาล์มดิบ (CPO) น้ำมันเมล็ดในปาล์มดิบ (CPKO) น้ำมันปาล์มกึ่งบริสุทธิ์ (RBDPO) และน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ (Palm Olein) เป็นต้น ในขณะที่สินค้าที่ AMAL ให้บริการขนส่งทางรถเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์น้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง และไบโอดีเซล B100 ซึ่งเป็นส่วนผสมในน้ำมันดีเซลที่จำหน่ายภายในสถานีบริการน้ำมัน บริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการขนส่ง

สินค้าเฉพาะกลุ่ม โดยรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าอาจเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ หากความต้องการสินค้ากลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเกิดความผันผวนอย่างรุนแรง โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงในลักษณะ ดังนี้

- ปริมาณน้ำมันปาล์มที่ต้องขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจาก 1) ปริมาณผลปาล์มที่ผลิตได้ลดลงอย่างมากจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป หรือ 2) ปริมาณความต้องการบริโภคน้ำมันปาล์มลดลงจากการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้บริโภค หรือ 3) ปริมาณการนำเข้าน้ำมันปาล์มลดลงจากการปรับเปลี่ยนนโยบายด้านอัตราภาษีนำเข้าของแต่ละประเทศ
- ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงหรือไบโอดีเซล B100 ที่ต้องขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจาก 1) ปริมาณไบโอดีเซล B100 ที่ต้องผสมในน้ำมันดีเซลลดลงจากการเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐ หรือ 2) ปริมาณการจำหน่ายน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจากสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัว หรือ 3) ปริมาณความต้องการน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการใช้พลังงานในรถยนต์

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าในสถานการณ์ปัจจุบันปริมาณการบริโภคน้ำมันปาล์ม ไบโอดีเซล B100 และน้ำมันเชื้อเพลิง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง บริษัทฯ ก็ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการขนส่งสินค้าเฉพาะกลุ่มเป็นอย่างดี บริษัทฯ กำลังศึกษาและวางแผนความเป็นไปได้ที่จะขยายการให้บริการขนส่งสินค้าไปยังสินค้ากลุ่มอื่นๆ ที่นอกเหนือจากที่ขนส่งอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการให้บริการในรูปแบบอื่นเพื่อเป็นผู้ให้บริการทางโลจิสติกส์ครบวงจร บริษัทฯ จึงเชื่อว่าจะสามารถลดผลกระทบความเสี่ยงดังกล่าวให้อยู่ในระดับที่บริหารจัดการได้

3.2.6 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัทฯ

ธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าของบริษัทฯ และ AMAL เป็นธุรกิจที่ต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญเฉพาะทาง เนื่องจากสินค้าที่บริษัทฯ และ AMAL ขนส่ง (ได้แก่ ผลิตภัณฑ์น้ำมันปาล์มและน้ำมันพืชชนิดต่างๆ ไบโอดีเซล B100 และน้ำมันเชื้อเพลิง) จัดเป็นสินค้าประเภทสารเคมีและวัตถุอันตราย การขนส่งสินค้าดังกล่าวทั้งทางเรือและทางรถต้องอาศัย ผู้ทำการในเรือ (สำหรับการขนส่งทางเรือ) และพนักงานขับรถ (สำหรับการขนส่งทางรถ) ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตในการทำงานในเรื่องต่างๆ เช่น ใบอนุญาตเดินเรือของนายประจำเรือ หรือ ใบอนุญาตขับรถประเภทที่ 4 สำหรับขับรถบรรทุกวัตถุอันตราย เป็นต้น และเป็นผู้ที่มีความรู้และความชำนาญในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เช่น การเดินเรือและรถอย่างปลอดภัย การรับ/จ่ายสินค้าอย่างปลอดภัย การดูแลรักษาสินค้า และการป้องกันภัยและระงับเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น เนื่องจากความผิดพลาดในระหว่างการทำงานอาจนำมาซึ่งความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินรวมถึงสิ่งแวดล้อม

บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้าน บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน โดยบริษัทฯ จัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานในแต่ละหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง และส่งเสริมให้พนักงานภายในหน่วยงานแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ทำงานกันอย่างต่อเนื่อง รวมถึง กำหนดให้เจ้าหน้าที่แผนกทรัพยากรบุคคลวางแผนและติดตามการอบรมและเข้ารับการทดสอบเพื่อรับใบอนุญาตหรือต่ออายุใบอนุญาตของพนักงาน เพื่อให้มั่นใจได้ว่าพนักงานของบริษัทฯ เข้าใจและสามารถปฏิบัติตามกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติใหม่ๆ ที่ปรับเปลี่ยนในแต่ละปีได้

นอกจากการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความชำนาญ บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความสำคัญในการรักษาบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ บริษัทฯ จึงได้มีการพิจารณาและกำหนดค่าตอบแทนที่เหมาะสมให้กับพนักงาน โดยอ้างอิงจากอัตราค่าตอบแทนในอุตสาหกรรมเดียวกัน เพื่อจูงใจให้บุคลากรของบริษัทฯ ต้องการทำงานร่วมกับบริษัทฯ ในระยะยาว และพิจารณาเลื่อนขั้นให้กับพนักงานที่มีความรู้ความสามารถให้อยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสม ทำให้สามารถใช้ความรู้ความสามารถในการพัฒนาบริษัทฯ ได้เต็มความสามารถ นอกจากนี้ การนำบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ในครั้งนี้ ก็จะช่วยย้ช่วยให้บริษัทฯ มีความน่าเชื่อถือและมีความมั่นคงในมุมมองของพนักงานที่ปฏิบัติงานในปัจจุบันและพนักงานใหม่ที่บริษัทฯ จำเป็นต้องรับเพิ่มเพื่อรองรับการเติบโตของบริษัทฯ ในอนาคต ดังนั้น บริษัทฯ คาดว่าความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากรที่มีประสบการณ์เฉพาะด้านของบริษัทฯ จะไม่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจในอนาคต

3.2.7 ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้า

เนื่องจากบริษัทฯ ดำเนินธุรกิจการให้บริการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ โดยสินค้าที่บริษัทฯ ขนส่งเป็นสินค้าที่มีมูลค่าสูง (เนื่องจากปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวสูง) และเป็นสินค้าประเภทสารเคมีและวัตถุอันตราย ดังนั้น หากเกิดความผิดพลาดหรืออุบัติเหตุในระหว่างการขนส่งสินค้า อาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงต่อบริษัทฯ เช่น การเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าชดเชยจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (เช่น ค่าชดเชยการเสียชีวิตของพนักงานบริษัทฯ และบุคคลที่ได้รับผลกระทบ ค่าสินค้าที่เสียหาย ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทรัพย์สินของบุคคลที่ได้รับผลกระทบ และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น) หรือความเสียหายต่อภาพลักษณ์และความน่าเชื่อถือของบริษัทฯ ซึ่งอาจทำให้ลูกค้าอาจยกเลิกการใช้บริการขนส่งจากบริษัทฯ ได้

บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้า บริษัทฯ จึงกำหนดและปรับปรุงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องเพื่อลดปัจจัยที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ สำหรับการขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ กำหนดให้เจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือทุกคนต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับการเดินทะเลที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เช่น 1) การเดินยามเพื่อตรวจดูความเรียบร้อยของจุดเสี่ยงที่อาจเกิดเพลิงไหม้ทุกๆ 4 ชั่วโมง 2) การสุ่มตรวจเจ้าหน้าที่ประจำเรือและลูกเรือเพื่อตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์หรือตรวจหาสารเสพติดอย่างสม่ำเสมอ 3) การตรวจสอบและทดสอบเครื่องมือและอุปกรณ์การเดินเรือเป็นประจำทุกเดือน 4) การตรวจสอบสภาพอากาศและความพร้อมของเรือก่อนออกจากท่าเรือต้นทางและก่อนเข้าท่าเรือปลายทาง เป็นต้น

สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทฯ กำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางรถ โดยกำหนดให้พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เช่น 1) การกำหนดให้พนักงานขับรถต้องเดินรถไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน และต้องหยุดพักเป็นเวลา 30 นาที เมื่อเดินรถต่อเนื่องครบทุกๆ 4 ชั่วโมง และกรณีเส้นทางที่ไกลเกิน 8 ชั่วโมง บริษัทฯ กำหนดให้มีพนักงานขับรถ 2 คน ทำหน้าที่ขับรถบรรทุกน้ำมัน โดยสลับกันเดินรถและพักผ่อน เพื่อให้พนักงานขับรถแต่ละคนเดินรถไม่เกิน 8 ชั่วโมงต่อวัน 2) การสุ่มตรวจความพร้อมของพนักงานขับรถโดยพิจารณาจากสภาพร่างกาย ตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ และตรวจหาสารเสพติด ก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน 3) การตรวจเช็คสภาพรถและระบบความปลอดภัยของรถบรรทุกน้ำมันก่อนเริ่มปฏิบัติงานในแต่ละวัน 4) การกำหนดให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการติดตามการ

เดินรถผ่านระบบ GPS เพื่อคอยตรวจสอบความเร็วของรถ การจอดตามจุดจอดที่กำหนด รวมถึงเฝ้าดูสภาพและพฤติกรรมของพนักงานขับรถผ่านกล้องวงจรปิดที่ติดตั้งในรถบรรทุกน้ำมัน เป็นต้น

บริษัทฯ ยังได้จัดตั้งฝ่ายบริหารงานคุณภาพและความปลอดภัย โดยมี เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยวิชาชีพ คอยจัดอบรมพนักงานขับรถเรื่องการปฏิบัติงานอย่างปลอดภัย การสุ่มตรวจสอบพนักงานขับรถระหว่างปฏิบัติหน้าที่ เช่นการวัดปริมาณแอลกอฮอล์ ณ จุดจอดรถ เสนอมาตรการเพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุ จัดทำแผนฉุกเฉิน เป็นต้น และจัดตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง เพื่อประเมินและวิเคราะห์ความเสี่ยงที่สำคัญในด้านต่างๆ และเสนอแนะนโยบายและแนวทางการป้องกันความเสี่ยง รวมถึง การประเมินผล ติดตาม และปรับปรุง การบริหารความเสี่ยงของบริษัท ซึ่งการบริหารความเสี่ยงดังกล่าวครอบคลุมความเสี่ยงในเรื่องต่างๆ และรวมถึง ความเสี่ยงจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ

นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ และ AMA สำหรับการให้บริการขนส่งทางเรือบริษัทฯ ได้ทำประกันภัยเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery Insurance: H&M Insurance) ซึ่งคุ้มครองอุบัติเหตุทุกชนิดที่อาจเกิดกับเรือและเครื่องจักร เช่น การเกิดเพลิงไหม้ และการชนกระแทก เป็นต้น บริษัทฯ ยังได้จัดทำประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Protection & Indemnity Insurance: P&I Insurance) ซึ่งครอบคลุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบจากเรือ เช่น ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่ง (การปนเปื้อน และการสูญหาย) และ ความเสียหายจากสินค้าที่รั่วไหลออกจากเรือแล้วก่อให้เกิดมลภาวะ เป็นต้น ทั้งนี้ บริษัทฯ ตกลงวงเงินประกันภัยแต่ละประเภทกับผู้รับประกันภัย โดยพิจารณาจากโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุและมูลค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้น ที่ผ่านมาระบบรถบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ ไม่เคยประสบอุบัติเหตุร้ายแรงใดๆ

สำหรับการให้บริการขนส่งทางรถ บริษัทฯ ได้ทำประกันภัยรถบรรทุกน้ำมันทุกคัน โดยคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ และต่อชีวิตของพนักงานขับรถและผู้โดยสาร รวมถึงการทำประกันภัยสินค้าที่รถบรรทุกน้ำมันขนส่ง โดยคุ้มครองความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบสินค้าล่าช้า ที่ผ่านมาระบบรถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ เคยประสบอุบัติเหตุที่สำคัญ 2 ครั้ง โดยเกิดความเสียหายต่อตัวรถบรรทุกน้ำมันอย่างมีนัยสำคัญ แต่ไม่เกิดความเสียหายต่อพนักงานขับรถและบุคคลภายนอก บริษัทฯ จึงกำหนดให้มีการติดตั้งกล้องวงจรปิดภายในรถบรรทุกน้ำมัน เพื่อติดตามพฤติกรรมรถของพนักงานขับรถ หากเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ ซึ่งทำหน้าที่ติดตามการเดินรถที่ประจำอยู่ที่สำนักงาน พบเห็นความผิดปกติของพนักงานขับรถ เช่น อาการง่วงหรืออ่อนล้า การขับรถเกินระยะเวลาที่กำหนด และการไม่หยุดพักตามที่กำหนด เป็นต้น เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะรีบติดต่อพนักงานขับรถเพื่อแจ้งเตือนทันที

บริษัทฯ เชื่อว่ามาตรการต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น จะช่วยลดความเสี่ยงและความเสียหายจากอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งสินค้าให้อยู่ในระดับที่ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ อย่างมีนัยสำคัญ

3.2.8 ความเสี่ยงจากการทุจริตระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน

ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทั้งทางเรือและทางรถ น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือและรถ และสินค้าที่ขนส่งให้กับลูกค้า (โดยเฉพาะน้ำมันเชื้อเพลิง) เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ในขณะที่ บริษัทฯ ต้องมีพนักงานจำนวนมากที่เกี่ยวข้องกับ ทรัพย์สินดังกล่าว เช่น ผู้ทำการในเรือ (ได้แก่ นายเรือ นายประจำเรือ และลูกเรือ) และพนักงานขับรถ เป็นต้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่พนักงานของบริษัทฯ อาจกระทำการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินของบริษัทฯ ได้ในหลายลักษณะ เช่น การยกยอกสินค้าในระหว่างการขนส่ง การยกยอกน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถและเรือ ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินของบริษัทฯ ดังกล่าว บริษัทฯ จึงได้กำหนดมาตรการการควบคุมภายในต่างๆ เพื่อป้องกันปัญหาการทุจริตหรือยกยอกทรัพย์สินในลักษณะต่างๆ

สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ในขั้นตอนการรับและส่งสินค้าที่ท่าเรือ บริษัทฯ กำหนดให้นายประจำเรือ ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้า (Third Party Cargo Surveyor) ซึ่งเป็นคนกลางระหว่างผู้รับ/ผู้ส่งสินค้ากับเจ้าของเรือ และร่วมกับตัวแทนของผู้รับ/ผู้ส่งสินค้า ในการตรวจสอบความถูกต้องของปริมาณสินค้าที่รับลงเรือหรือขนถ่ายขึ้นจากเรือ กรณีที่ปริมาณสินค้าที่วัดได้มีความแตกต่างจากปริมาณที่ลูกค้าแจ้งไว้ นายเรือจะต้องแจ้งให้กับบริษัทฯ ทราบทุกครั้งเพื่อ ค้นหาสาเหตุและร่วมกันตรวจสอบ หากพบว่าสาเหตุมาจากการทุจริตของผู้ทำการในเรือ บริษัทฯ ก็จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังกำหนดให้นายประจำเรือต้องทำหน้าที่เดินยามเพื่อตรวจสอบความเรียบร้อยของเรือ รวมถึงการตรวจสอบความผิดปกติภายในเรือ โดยเฉพาะในส่วนของจุดรับจ่ายสินค้าและน้ำมันเชื้อเพลิง หากตรวจพบเรือ ลำอื่นที่จอดเทียบเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของบริษัทฯ เพื่อลักลอบขนถ่ายสินค้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิง นายประจำเรือที่เดินยามต้องแจ้งให้นายเรือ (Master) ทราบเพื่อดำเนินการตามขั้นตอน หากบริษัทฯ สอบสวนพบว่าผู้ทำการในเรือ เกี่ยวข้องกับการลักลอบขนถ่ายสินค้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิง บริษัทฯ จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

ในการสั่งซื้อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีแต่ละครั้ง นายเรือจะเป็นผู้แจ้งปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ต้องการมายังเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการที่ประจำอยู่ที่สำนักงานใหญ่ เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะทำการตรวจสอบความเหมาะสมของปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่สั่งซื้อ โดยเปรียบเทียบกับปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงคงเหลือในรายงานการใช้น้ำมันประจำวัน เส้นทางเดินเรือของเรือบรรทุกน้ำมัน (ระยะทางที่ต้องเดินเรือ) และอัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง (Consumption Rate) ของเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมี หากพบเหตุให้สงสัยว่าจะมีการทุจริต บริษัทฯ จะดำเนินการสอบสวนผู้ทำการในเรือที่เกี่ยวข้องเพื่อหาสาเหตุ หากพบว่าผู้ทำการในเรือรายใดเกี่ยวข้องกับการทุจริต บริษัทฯ จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

สำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าทางรถ บริษัทฯ กำหนดให้มีการใช้ซีล (Seal) ที่มีหมายเลขเฉพาะของแต่ละอันปิดผนึกช่องรับสินค้าและวางสลิปสินค้าในรถบรรทุกน้ำมันทั้งหมดทันทีที่รับสินค้าแล้ว และระบุหมายเลขซีลแต่ละอันที่ปิดผนึกในเอกสารการขนส่งสินค้า เมื่อรถบรรทุกน้ำมันไปถึงปลายทาง ผู้รับสินค้าจะทำการตรวจเช็คความสมบูรณ์ของซีล และความถูกต้องของหมายเลขซีลกับที่แสดงในเอกสารการขนส่งสินค้า และตรวจสอบปริมาณสินค้าในรถบรรทุกน้ำมัน

กับปริมาณที่แสดงในเอกสารการขนส่งสินค้า หากไม่ถูกต้องลูกค้าสามารถปฏิเสธการรับสินค้า บริษัทฯ ก็จะดำเนินการสอบสวนพนักงานขับรถเพื่อหาสาเหตุและลงโทษหากตรวจพบการทุจริต นอกจากนี้ รถบรรทุกน้ำมันของบริษัทฯ ทุกคันได้ติดตั้งระบบแสดงพิกัดผ่านดาวเทียม ("ระบบ GPS") ทำให้เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการประจำอยู่ที่สำนักงานสามารถติดตามการเดินรถแต่ละคันได้ ปัจจุบัน บริษัทฯ กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการประจำอยู่ที่สำนักงานทั้งที่ศรีราชาและที่ลาดหลุมแก้ว ทำหน้าที่ตรวจสอบตำแหน่งรถบรรทุกน้ำมันและพฤติกรรมการทำงานของพนักงานขับรถแต่ละคน หากตรวจพบความผิดปกติ เช่น การขับรถออกนอกเส้นทางที่กำหนด การจอดพักรถนอกเหนือจากจุดจอดรถที่บริษัทฯ กำหนด การจอดพักรถนานกว่าที่กำหนด เป็นต้น เจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการจะขอพบพนักงานขับรถเพื่อชี้แจงเหตุผล หากพนักงานขับรถไม่สามารถชี้แจงเหตุผลได้ บริษัทฯ ก็จะดำเนินการลงโทษตามที่กำหนดไว้

บริษัทฯ ได้กำหนดให้รถบรรทุกน้ำมันทุกคันเติมน้ำมันเชื้อเพลิงจากที่สถานีบริการน้ำมัน PT (เฉพาะสถานีบริการที่บริษัทฯ กำหนดเท่านั้น) เนื่องจาก บริษัทฯ ได้ตกลงกับ PTG ซึ่งเป็นผู้ดำเนินธุรกิจสถานีบริการน้ำมัน PT ให้พนักงานขับรถของบริษัทฯ สามารถเติมน้ำมัน โดยการแสดงเอกสารการสั่งซื้อน้ำมัน ("ใบสั่งซื้อน้ำมัน") ที่ระบุชนิดและปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องการเติมให้กับพนักงานในสถานีบริการน้ำมัน ทั้งนี้ พนักงานประจำสถานีบริการน้ำมัน PT จะตรวจสอบลายมือชื่อในใบสั่งซื้อน้ำมันว่าตรงกับที่บริษัทฯ ได้แจ้งไว้หรือไม่ หากไม่ตรงพนักงานในสถานีบริการน้ำมันจะปฏิเสธการเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่บริษัทฯ สามารถปฏิเสธการจ่ายเงินหากมีการเติมน้ำมันนอกเหนือจากที่ได้แจ้งไว้ในใบสั่งซื้อน้ำมัน บริษัทฯ จึงมั่นใจได้ว่าการใช้ใบสั่งซื้อน้ำมันจะช่วยป้องกันการทุจริตในการขั้นตอนการเติมน้ำมันเชื้อเพลิงได้ นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังสอบถามความถูกต้องและเหมาะสมของปริมาณน้ำมันที่เติมในแต่ละครั้งจากการตรวจสอบอัตราการใช้น้ำมัน (Consumption Rate) ของรถบรรทุกน้ำมันแต่ละคัน โดยบริษัทฯ จะดำเนินการสอบสวนพนักงานขับรถ หากพบว่ารถบรรทุกน้ำมันคันใดมีอัตราการใช้น้ำมันที่สูงผิดปกติ เนื่องจากต้องสงสัยว่าอาจมีการทุจริตหรือยกยอกน้ำมันเชื้อเพลิงได้

ในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 3 เดือนแรก ปี 2559 บริษัทฯ ไม่มีความเสียหายเนื่องจากการทุจริตดังกล่าว ดังนั้น บริษัทฯ จึงเชื่อว่าบริษัทฯ มีมาตรการในการควบคุมและป้องกันการทุจริตของพนักงานที่เหมาะสมและเพียงพอ

3.2.9 ความเสี่ยงจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า

การให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือในบางครั้ง อาจเกิดเหตุการณ์ที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไม่สามารถรับหรือส่งสินค้าได้เมื่อไปถึงท่าเรือ โดยสาเหตุที่ทำให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไม่สามารถรับหรือส่งสินค้าได้มีหลายสาเหตุ เช่น 1) ลูกค้าไม่พร้อมรับหรือส่งสินค้า โดยอาจเกิดจากสินค้าไม่พร้อมส่งหรือเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการรับ/ส่งสินค้าไม่ครบถ้วน 2) ท่าเรือที่กำหนดให้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีไปรับหรือส่งไม่พร้อมให้เรือเข้าเทียบท่า ซึ่งอาจเกิดจากข้อจำกัดของท่าเรือที่ไม่สามารถรองรับการรับ/ส่งสินค้าจากเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีจำนวนมากได้ 3) ถึงสำหรับบรรจุสินค้าที่ท่าเรือปลายทางเต็มจึงไม่สามารถรับสินค้าจากเรือได้ เป็นต้น ทั้งนี้ ในกรณีที่เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีต้องจอดรอที่ท่าเรือเป็นเวลานาน บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากค่าใช้จ่ายที่เพิ่มสูงขึ้น เช่น ค่าอาหารของผู้ทำการในเรือที่เพิ่มขึ้น และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่ต้องใช้เพิ่มขึ้นระหว่างการจอดรอ รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นจากการจอดรอ นอกจากนี้ การจอดรอที่ท่าเรือเป็นเวลานานยังอาจส่งผลกระทบต่อแผนการรับส่งสินค้าในลำดับถัดไปจนอาจทำให้บริษัท

ฯ เสียโอกาสในการให้บริการขนส่งสินค้ากับลูกค้ารายอื่นซึ่งเปลี่ยนไปใช้เรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีของเจ้าของเรือรายอื่น เนื่องจากไม่สามารถรอเรือของบริษัทฯ ได้

บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้า บริษัทฯ จึงเรียกเก็บค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) จากการจอดรอเกินเวลาที่กำหนด โดยคิดในอัตราค่าเสียเวลาต่อวัน หรือต่อชั่วโมงที่ต้องจอดรอ ที่ผ่านมาระหว่างการจอดรอรับหรือส่งสินค้าเกินกว่ากำหนดส่วนใหญ่เกิดขึ้นที่ท่าเรือในประเทศเมียนมา บริษัทฯ จึงได้เจรจากับผู้เช่าเรือผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) เพื่อกำหนดอัตราค่าเสียเวลา (Demurrage Charge) ให้เหมาะสมกับความล่าช้าที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถบริหารจัดการความเสี่ยงจากการจอดรอรับหรือส่งสินค้าจากความไม่พร้อมของท่าเรือหรือลูกค้าให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมได้

3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าทางเรือ บริษัทฯ ติดต่อลูกค้าผ่านนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) ที่อยู่ในต่างประเทศ ทำให้อัตราค่าขนส่งสินค้าที่บริษัทฯ ตกลงกับลูกค้าเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนที่อาจทำให้บริษัทฯ ได้รับเงินค่าขนส่งสินค้าในสกุลเงินบาทแตกต่างจากที่ตั้งใจไว้ จนอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการดำเนินธุรกิจและการลงทุนขยายธุรกิจ รวมถึง ความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่สำคัญในการดำเนินงาน (เช่น ต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายในการเทียบท่า และค่านายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Commission Fee) เป็นต้น) เป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ โดยในปี 2556 ถึงปี 2558 และใน 6 เดือนแรก ปี 2559 สัดส่วนต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือที่กำหนดเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ คิดเป็นประมาณ ร้อยละ 60 ร้อยละ 64 ร้อยละ 57 และร้อยละ 50 ของต้นทุนและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการขนส่งสินค้าทางเรือ ตามลำดับ หรือ คิดเป็นประมาณ ร้อยละ 54 ร้อยละ 50 ร้อยละ 41 และร้อยละ 37 ของรายได้จากการขนส่งสินค้าทางเรือ การที่บริษัทฯ มีต้นทุนและค่าใช้จ่ายบางส่วนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงแบบธรรมชาติ (Natural Hedge) ที่ช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้บางส่วน

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังกำหนดให้การกู้ยืมเงินจากสถาบันการเงินสำหรับลงทุนซื้อเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีลำใหม่จะกู้ยืมเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อให้ดอกเบี้ยและเงินต้นที่ชำระเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ เพื่อช่วยลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนให้น้อยลงได้

3.3.2 ความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากลูกค้าผ่านทางนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

ในธุรกิจการขนส่งสินค้าทางเรือ ลูกค้าเกือบทั้งหมดที่บริษัทฯ ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นผู้เช่าเรือ (Charterer) ที่อยู่ต่างประเทศ ทำให้การติดต่อและประสานงานกับลูกค้าโดยตรงทำได้ยาก นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ (Broker) จึงทำหน้าที่ช่วยบริษัทฯ ในการเรียกเก็บเงินค่าบริการขนส่งสินค้าจากทางผู้เช่าเรือ อย่างไรก็ตาม นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือที่บริษัทฯ ใช้บริการเป็นบริษัทที่อยู่ในต่างประเทศเช่นเดียวกัน ทำให้บริษัทฯ ต้องมีขั้นตอนและค่าใช้จ่ายในการติดตามหนี้สินมากกว่าการดำเนินธุรกิจกับบุคคลในประเทศ บริษัทฯ จึงถือได้ว่ามีความเสี่ยงจากการติดตามหนี้สินจากลูกหนี้ในต่างประเทศ

ปัจจุบัน บริษัทฯ กำหนดให้กลุ่มบริษัท MEGAPORTS ทำหน้าที่เรียกเก็บเงินค่าขนส่งสินค้าจากลูกค้าของบริษัทฯ ทั้งหมด โดยบริษัทฯ กำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าที่เรียกเก็บจากลูกค้าในแต่ละเที่ยวและโอนให้บริษัทฯ รวมกันเป็นครั้งเดียว เพื่อลดค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับค่าธรรมเนียมธนาคาร อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจจะไม่สามารถเรียกเก็บเงินค่าขนส่งที่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้เรียกเก็บจากลูกค้าได้ บริษัทฯ จึงกำหนดให้การโอนเงินแต่ละครั้งเกิดจากการรวมเงินค่าขนส่งสินค้าไม่เกิน 2 ถึง 3 เที่ยว เพื่อให้ระยะเวลาในการโอนเงินแต่ละครั้งไม่นานเกินไปหรือจำนวนเงินไม่สูงเกินไป จึงช่วยจำกัดความเสี่ยงจากการเรียกเก็บค่าขนส่งจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือได้ ในขณะที่ยังสามารถบริหารค่าใช้จ่ายในการโอนเงินได้อย่างเหมาะสม สำหรับเงินค่าขนส่งสินค้าที่เกิดจากการให้บริการขนส่งโดยเรือบรรทุกน้ำมันและสารเคมีขนาดใหญ่ (ได้แก่ เรือ “เมญ่า”) บริษัทฯ กำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือโอนเงินค่าขนส่งสินค้าให้ทุกครั้งที่ยกเก็บจากลูกค้า ทั้งนี้ ในปี 2558 จำนวนเงินที่นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือโอนให้บริษัทฯ ต่อครั้งโดยเฉลี่ยประมาณ 3 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 0.60 ของรายได้จากการให้บริการขนส่งสินค้าทางเรือ ที่ผ่านมาบริษัทฯ ติดต่อกิจการกับกลุ่มบริษัท MEGAPORTS มาเป็นเวลานานกว่า 10 ปี โดยนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือช่วยทำหน้าที่ดังกล่าวมาเป็นเวลานานโดยไม่เคยเกิดปัญหาเรื่องการเรียกเก็บเงินจากนายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือ

บริษัทฯ จึงเชื่อว่าการกำหนดให้นายหน้าจัดหาผู้เช่าเรือรวบรวมเงินค่าขนส่งสินค้าและโอนให้บริษัทฯ เป็นครั้งเดียวจะไม่กระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เนื่องจากระยะเวลาและจำนวนเงินที่บริษัทฯ กำหนดให้โอนต่อครั้งไม่สูงมาก

3.4 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

3.4.1 ความเสี่ยงจากการมีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

ก่อนการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทฯ ประกอบไปด้วย กลุ่มผู้ถือหุ้นซึ่งถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 10 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว จำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท และ PTGLG (รวมเรียกว่า “กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่”) ซึ่ง ณ วันที่ 30 มิถุนายน 2559 กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นในบริษัทฯ รวมกันทั้งสิ้น ร้อยละ 84.54 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (โดยกลุ่มนายพิพัฒน์ รัชกิจประการ และญาติสนิท ถือหุ้นร้อยละ 52.53 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว และกลุ่ม PTGLG ถือหุ้นร้อยละ 32.01 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว) และภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่จะถือหุ้นใน

บริษัทฯ รวมกันทั้งสิ้น ร้อยละ 63.39 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว (รายละเอียดเกี่ยวกับสัดส่วนการถือหุ้นของกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่แต่ละรายทั้งก่อนและหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ แสดงอยู่ในส่วนที่ 2 ข้อที่ 9 เรื่อง ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น ภายใต้หัวข้อที่ 9.2 เรื่อง รายชื่อผู้ถือหุ้น) กลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่จึงยังคงมีอำนาจควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้สำหรับการขอมติใดๆ ที่ต้องให้เสียงข้างมากในการลงคะแนนเสียง และสามารถควบคุมการกำหนดนโยบายและการดำเนินงานของบริษัทฯ ผ่านการดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัท ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่เสนอให้ที่ประชุมพิจารณา

บริษัทฯ ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องดังกล่าว จึงได้กำหนดโครงสร้างการบริหารจัดการที่ช่วยให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใสและเป็นธรรม โดยบริษัทฯ กำหนดให้มีการแต่งตั้งบุคคลภายนอกเป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 คนจากกรรมการบริษัททั้งหมด 9 คน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น และแต่งตั้งกรรมการอิสระทั้ง 3 คน เข้าทำหน้าที่กรรมการตรวจสอบ เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบการเข้าทำรายการที่อาจมีความขัดแย้งทางผลประโยชน์ และสอบทานให้บริษัทฯ มีระบบควบคุมภายในที่เหมาะสม รวมถึงสอบทานให้บริษัทฯ มีการจัดทำและเปิดเผยรายงานทางการเงินที่ถูกต้องและทันเวลา บริษัทฯ ยังกำหนดให้มีคณะกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน เพื่อทำหน้าที่สรรหาบุคคลที่มีความรู้ความสามารถเข้าดำรงตำแหน่งกรรมการบริษัท และคณะกรรมการชุดต่างๆ รวมถึงพิจารณาและกำหนดรูปแบบและหลักเกณฑ์การจ่ายค่าตอบแทนให้กับคณะกรรมการบริษัท โดยแต่งตั้งกรรมการอิสระทั้ง 3 คน เป็นกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนจากกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทนทั้งหมด 4 คน และแต่งตั้งกรรมการอิสระ 1 คน เป็นประธานกรรมการสรรหาและกำหนดค่าตอบแทน

3.5 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการเสนอขายหลักทรัพย์

3.5.1 ความเสี่ยงในเรื่องตลาดรองสำหรับการซื้อขายหลักทรัพย์

บริษัทฯ มีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ก่อนที่บริษัทฯ จะได้รับทราบผลการพิจารณารับหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ (“ตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอ”) ซึ่งเป็นตลาดรองสำหรับการซื้อขายหุ้นสามัญ ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงมีความเสี่ยงในเรื่องสภาพคล่องในการซื้อขายหลักทรัพย์ ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ลงทุนอาจไม่สามารถซื้อขายหุ้นสามัญของบริษัทฯ ได้ในราคาที่คาดหวังไว้ ทำให้ไม่ได้รับผลตอบแทนจากการลงทุนตามที่คาดการณ์ไว้ หากบริษัทฯ ไม่ได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้หุ้นสามัญของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอ

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ยื่นคำขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอเมื่อวันที่ 17 สิงหาคม 2559 และตลาดหลักทรัพย์ฯ อยู่ระหว่างการพิจารณาคำขอให้รับหุ้นสามัญของบริษัทฯ เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอ ทั้งนี้ บริษัทฯ เซกแคปปิตอล จำกัด ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินของบริษัทฯ ได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ในเบื้องต้นแล้วพบว่า บริษัทฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนที่จะสามารถเข้าจดทะเบียนในตลาด

หลักทรัพย์เอ็มเอไอได้ตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ เรื่อง การรับหลักทรัพย์จดทะเบียน การเปิดเผยสารสนเทศ การรายงานการถือครองหลักทรัพย์ และการเพิกถอนหลักทรัพย์จดทะเบียนใน “ตลาดหลักทรัพย์เอ็มเอไอ” พ.ศ. 2558 ยกเว้นคุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อยที่กำหนดให้บริษัทฯ จะต้องมีส่วนถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 300 ราย และถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้วหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ หากบริษัทฯ ไม่สามารถกระจายหุ้นได้ครบถ้วนตามหลักเกณฑ์ของตลาดหลักทรัพย์ฯ จะส่งผลให้บริษัทฯ มีคุณสมบัติไม่ครบถ้วนตามข้อบังคับของตลาดหลักทรัพย์ฯ อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาทางการเงินคาดว่าภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ บริษัทฯ จะมีคุณสมบัติเกี่ยวกับการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อยครบถ้วนตามเกณฑ์ที่กำหนดข้างต้น