

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ประวัติความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “NYT”) เดิมชื่อ บริษัท เหมืองแม่ติบ จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2525 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรกจำนวน 11.00 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการเหมืองแร่และถ่านหิน โดยมี ครอบครัววงศ์กุลกิจ ครอบครัวเอื้ออภิญญกุล และครอบครัวกันทาธรรม ร่วมกันก่อตั้งบริษัท (ครอบครัววงศ์กุลกิจ และครอบครัวเอื้ออภิญญกุล เป็นผู้ก่อตั้ง บริษัท เหมืองบ้านปู จำกัด ในปี 2526 ซึ่งต่อมาเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท บ้านปู จำกัด (มหาชน) (“บมจ. บ้านปู”)) ต่อมาเมื่อวันที่ 19 พฤศจิกายน 2527 บริษัท เหมืองแม่ติบ จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด โดยยังคงวัตถุประสงค์ในการประกอบกิจการเหมืองแร่และถ่านหินเช่นเดิม และเมื่อวันที่ 27 กันยายน 2531 บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด ได้มีการเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 20.00 ล้านบาท

ในปี 2530 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ได้เริ่มก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังตามนโยบายของรัฐบาลในสมัยนั้นซึ่งได้มีมติให้เร่งการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังสำหรับบริการสินค้าทั่วไป สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเกษตรกรรม และส่งเสริมการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขนาดเบาที่ไม่มีปัญหาต่อสภาวะแวดล้อม เนื่องจากท่าเรือกรุงเทพซึ่งเป็นท่าเรือพาณิชย์หลักในช่วงเวลาดังกล่าวมีข้อจำกัดด้านความยาวหน้าท่าเทียบเรือและความลึกร่องน้ำ โดยเรือขนส่งสินค้าที่เข้ามาเทียบท่าเรือกรุงเทพจะต้องมีความยาวไม่เกิน 172 เมตร และกินร่องน้ำลึกระหว่าง 8.5 – 11.0 เมตร ทำให้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้ามาเทียบท่าเรือกรุงเทพได้ ซึ่งเป็นอุปสรรคในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย นอกจากนี้ นโยบายการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังยังเป็นการลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพอีกทางหนึ่ง ทั้งนี้ รัฐบาลมีเป้าหมายให้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นโครงสร้างพื้นฐานของการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก และการส่งเสริมการส่งออกที่สำคัญของประเทศไทยในอนาคตเพื่อรองรับการเติบโตทางด้านการเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะยาว โดยท่าเรือแหลมฉบังได้เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าเทียบเรือแรกในปี 2534

ต่อมาเมื่อวันที่ 9 เมษายน 2539 บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 20.00 ล้านบาท เป็น 120.00 ล้านบาท และเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 ได้เข้าลงนามในสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ในท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายถ่านหินและสินค้าทั่วไป โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานทั้งหมด 25 ปี สิ้นสุดวันที่ 30 เมษายน 2564 และมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นกับเงื่อนไขตามที่ตกลงกัน

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2541 บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด ได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด และได้เริ่มเปิดให้บริการท่าเทียบเรืออย่างเต็มรูปแบบในเดือนกุมภาพันธ์ 2541 โดยท่าเทียบเรือมีความยาวหน้าท่า 225 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดสูงสุดได้ถึง 60,000 Deadweight Tonnage (DWT) และเมื่อวันที่ 7 เมษายน 2542 บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 120.00 ล้านบาท เป็น 180.00 ล้านบาท

อย่างไรก็ดี เนื่องจากธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือมิได้เป็นธุรกิจหลักของกลุ่ม บมจ. บ้านปู ดังนั้น เมื่อวันที่ 19 มีนาคม 2545 บมจ. บ้านปู จึงได้ขายหุ้นที่ถืออยู่ทั้งหมดในบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ให้กับครอบครัวเหลืองสุวรรณ และบริษัท นามอินชงชิปปิ้ง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของครอบครัวเหลืองสุวรรณ ส่งผลให้ครอบครัวเหลืองสุวรรณเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 นับแต่นั้นเป็นต้นมา

บริษัท ได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมกับ กทท. เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เพื่อปรับแผนธุรกิจจากท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่านหินและสินค้าทั่วไป มาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไปอย่างเป็นทางการ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2547 ในเวลาต่อมา บริษัท ได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 290.00 ล้านบาท และ 414.50 ล้านบาท ในวันที่ 12 กรกฎาคม 2550 และวันที่ 17 พฤษภาคม 2555 ตามลำดับ

และเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้บริการในระยะยาวของบริษัทให้สามารถรองรับปริมาณการส่งออกธัญพืชของ ไทยที่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในอนาคต ดังนั้น ในเดือนเมษายน 2555 บริษัทและกลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) จึงได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท แหลมฉับ อินเทอร์เน็ตขนส่ง โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้ประกอบการ ธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้าธัญพืช (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่ง LRT ได้รับสัมปทานลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 จาก กทท. เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 มีระยะเวลาสัญญา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 สิ้นอายุสัญญาวันที่ 31 สิงหาคม 2578

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 414.50 ล้านบาท เป็น 620.00 ล้านบาท โดยการออกหุ้น สามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท เพื่อเสนอขายต่อประชาชนเป็นครั้งแรก ต่อมาในเดือน พฤศจิกายน 2556 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วเป็น 620.00 ล้านบาท โดยการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 11.90 บาท ให้แก่ประชาชนเป็นครั้งแรก พร้อมกับการนำหุ้นสามัญ ทั้งหมดของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยหุ้นของบริษัทนั้นเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของการระดมทุนนั้น เพื่อนำเงินไปชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ลงทุนขยายธุรกิจ และใช้เป็น เงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ โดยในเดือนพฤศจิกายน 2556 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวทั้งหมดแก่ สถาบันการเงินแล้ว

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ได้มีการลงทุน และพัฒนาระบบการบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือ A5 มาอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือของบริษัท จากเดิมที่มีท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 1 ท่า จนปัจจุบันบริษัทมีท่าเทียบเรือ ย่อยรวม 3 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 697 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14 เมตร (สภาพจริงปัจจุบันมีความลึกเพิ่มขึ้นเป็น 17 เมตร) ซึ่ง สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ถึง 80,000 DWT รวมทั้งบริษัทได้มีการขยายพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าใน ปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557) มีพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการส่งออกประมาณ 770,775 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่จอดรถยนต์ เพื่อการส่งออกและนำเข้าในบริเวณท่าเทียบเรือ 247,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้สูงสุดประมาณ 15,437 คัน ในเวลา เดียวกัน และพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก ซึ่งอยู่ในบริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรืออีก 523,775 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้สูงสุดประมาณ 32,736 คัน ในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ บริษัทยังมีการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและ คลังสินค้ารวม 153,531 ตารางเมตร (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)

ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทสามารถสรุปได้ดังนี้

- | | |
|----------------|--|
| กรกฎาคม 2525 | : จดทะเบียนจัดตั้งบริษัท เหมืองแม่เตบ จำกัด เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2525 ด้วยทุนจดทะเบียน 11.00 ล้านบาท เพื่อประกอบกิจการเหมืองแร่และถ่านหิน โดยมีครอบครัวว่องกุลกิจ ครอบครัวเอื้ออภิญญกุล และครอบครัวกันทาธรรม ร่วมกันก่อตั้งบริษัท |
| พฤศจิกายน 2527 | : จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด |
| กันยายน 2531 | : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 11.00 ล้านบาท เป็น 20.00 ล้านบาท |
| เมษายน 2539 | : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 20.00 ล้านบาท เป็น 120.00 ล้านบาท |
| | : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด เข้าลงนามในสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ในท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายถ่านหินและสินค้าทั่วไป โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานทั้งหมด 25 ปี และมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นกับเงื่อนไขตามที่ตกลงกัน |
| มกราคม 2541 | : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด |

กุมภาพันธ์ 2541	: เปิดให้บริการท่าเทียบเรืออย่างเต็มรูปแบบ โดยมีความยาวหน้าท่า 225 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14 เมตร และมีพื้นที่วางสินค้า โรงพักสินค้า รวมถึงอาคารสำนักงาน
เมษายน 2542	: เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 120.00 ล้านบาท เป็น 180.00 ล้านบาท
กรกฎาคม 2542	: บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานการบริหารและจัดการคุณภาพ ISO 9001: 2008
มีนาคม 2545	: บมจ. บ้านปู ขยายพื้นที่ที่อยู่ทั้งหมดในบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ให้กับครอบครัวเหลืองสุวรรณ และบริษัท นามยงซิปปิง จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของครอบครัวเหลืองสุวรรณ ทำให้ครอบครัวเหลืองสุวรรณเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ในบริษัทแทน บมจ. บ้านปู
พฤษภาคม 2545	: บริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ยื่นขอปรับแผนการทำธุรกิจใหม่ต่อท่าเรือแหลมฉบัง โดยเปลี่ยนจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่านหินมาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์
ตุลาคม 2545	: ก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 2 (Berth 2) เสร็จสมบูรณ์ โดยท่าเทียบเรือที่ 2 อยู่ติดกับท่าเทียบเรือที่ 1 (Berth 1) ความยาวหน้าท่า 302 เมตร บริษัทจึงมีท่าเทียบเรือย่อยรวมจำนวน 2 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 527 เมตร สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่ถึง 80,000 DWT : ขยายพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าเพิ่มเติม ทำให้มีพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้ารวมทั้งสิ้น 247,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้สูงสุดประมาณ 15,437 คัน
กรกฎาคม 2547	: ลงนามในสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมกับ กทท. เพื่อปรับแผนธุรกิจจากท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่านหินและสินค้าทั่วไป มาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไปอย่างเป็นทางการ
ตุลาคม 2547	: จดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (“บริษัท”)
กรกฎาคม 2550	: เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 180.00 ล้านบาท เป็น 290.00 ล้านบาท
กุมภาพันธ์ 2552	: เริ่มก่อสร้างท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) ด้านข้างท่าเทียบเรือที่ 1 เพิ่มเติมอีก 1 ท่า โดยมีความยาวหน้าท่า 170 เมตร
กันยายน 2553	: คลังสินค้า 15G เฟส 1 พื้นที่ 8,800 ตารางเมตร ก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการ
มิถุนายน 2554	: คลังสินค้า 14G เฟส 1 พื้นที่ 11,650 ตารางเมตร ก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการ
มีนาคม 2555	: คลังสินค้า 15G เฟส 2 พื้นที่ 9,600 ตารางเมตร ก่อสร้างเสร็จและเปิดให้บริการ
เมษายน 2555	: บริษัทและกลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) ได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งประกอบธุรกิจบริการท่าเทียบเรือ C0 โดยบริษัทและ NYK มีสัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมใน LRT ร้อยละ 20.00 และ ร้อยละ 80.00 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม บริษัทมีสิทธิ (Option) ที่จะสามารถเข้าถือหุ้นใน LRT เพิ่มเติมสูงสุดถึงร้อยละ 29.00 ในราคาที่ได้ตกลงกันไว้ภายในเดือนเมษายน 2560
พฤษภาคม 2555	: เพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วจาก 290.00 ล้านบาท เป็น 414.50 ล้านบาท
มิถุนายน 2555	: เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2555 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทมีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 414.50 ล้านบาท เป็น 555.00 ล้านบาท พร้อมกับเปลี่ยนแปลงมูลค่าที่ตราไว้ของหุ้นจากเดิมมูลค่าหุ้นละ 100.00 บาท เป็นมูลค่าหุ้นละ 1.00 บาท ทำให้บริษัทมีทุนจดทะเบียนจำนวนทั้งสิ้น 555.00 ล้านบาท มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท

- มีนาคม 2556 : จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555
- มีนาคม 2556 : เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทมีมติอนุมัติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจาก 555.00 ล้านบาท เป็น 414.50 ล้านบาท โดยการตัดหุ้นที่ยังไม่ได้ออกจำหน่ายของบริษัทจำนวน 140.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท
- มีนาคม 2556 : ในวันเดียวกัน ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทมีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนจาก 414.50 ล้านบาท เป็น 620.00 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท เพื่อเสนอขายต่อประชาชนเป็นครั้งแรก และนำหุ้นสามัญของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พฤศจิกายน 2556 : บริษัทเพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วจาก 414.50 ล้านบาท เป็น 620.00 ล้านบาท โดยการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 11.90 บาท ให้แก่ประชาชน
- พฤศจิกายน 2556 : หุ้นสามัญทั้งหมดของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พฤษภาคม 2557 : บริษัทได้รับการจัดอันดับเข้า MSCI Global Small Cap Indexes (Morgan Stanley Composite Index)
- กันยายน 2557 : บริษัทได้รับรางวัลผู้ประกอบการที่มีความเป็นเลิศด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ หรือ ELMA (Excellent Logistics Management Award) จากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- กันยายน 2557 : บริษัทได้รับรางวัลผู้ประกอบการธุรกิจดีเด่น หรือ PM Award (Prime Minister's Business Enterprise Award) ประเภทรางวัลธุรกิจบริการยอดเยี่ยม (Best Service Enterprise Award)

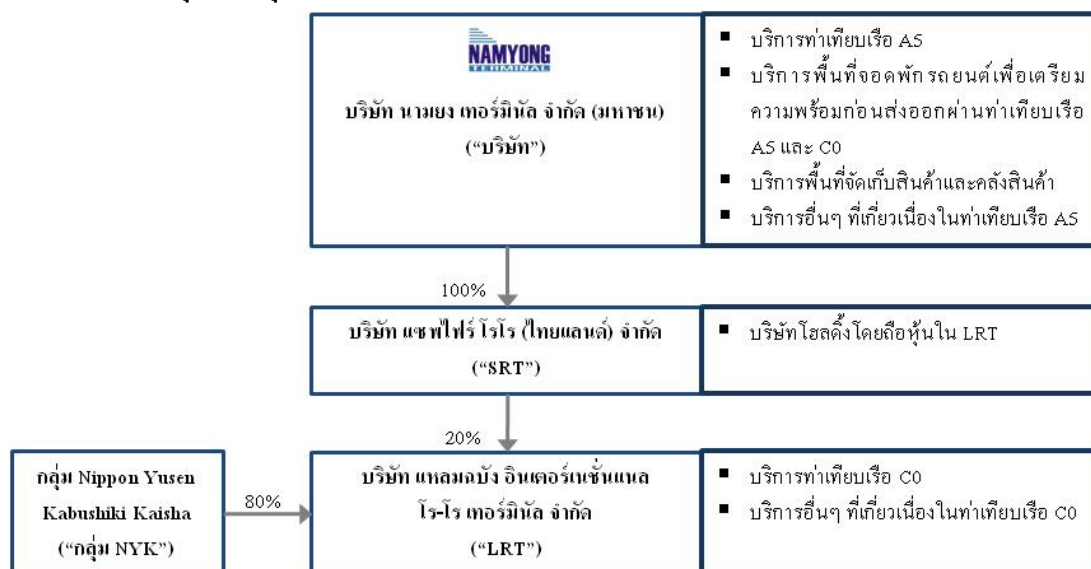
1.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจร ณ ท่าเทียบเรือ A5 โดยมีท่าเทียบเรือและพื้นที่ให้บริการตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นท่าเรือหลักของประเทศไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีบริการที่ครบวงจรดังต่อไปนี้ คือ

- 1) การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่
 - 1.1) การให้บริการท่าเทียบเรือ
 - การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า
 - การให้บริการสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ
 - การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ
 - การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า
 - 1.2) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก ได้แก่
 - การให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกและภายหลังนำเข้า
 - การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board)
 - การให้บริการขนถ่ายสินค้าจากพื้นที่จอดพักเข้ามายังพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ
 - การให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ
 - การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์
 - การให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก
- 2) การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

นอกจากท่าเทียบเรือ A5 บริษัทยังเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ใน LRT ซึ่งเป็นผู้ประกอบการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 โดย LRT มีการให้บริการที่คล้ายคลึงกับการให้บริการของบริษัท ณ ท่าเทียบเรือ A5 แต่ไม่มีการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) และการให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



หมายเหตุ : โครงสร้างทุนของ LRT ประกอบด้วยหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ โดยผู้ถือหุ้นสามัญมีสิทธิออกเสียง 1 หุ้นต่อ 1 เสียง และผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิออกเสียง 100 หุ้น ต่อ 1 เสียง

1.4 วิสัยทัศน์และเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ

บริษัทมีความตั้งใจในการดำเนินการให้ท่าเทียบเรือของบริษัทเป็นท่าเรือศูนย์กลางระดับโลกสำหรับการขนส่งรถยนต์ทุกประเภท โดยการบริหารจัดการอย่างชำนาญการด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งมีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของประเทศที่ได้มาตรฐานระดับโลก ภายใต้ศักยภาพของบริษัท ประสบการณ์ของบุคลากร รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อรองรับธุรกิจ ปัจจุบันบริษัทได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าผู้ผลิตรายอื่น จนสามารถเป็นผู้นำตลาดในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของประเทศ โดยสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดกว่าร้อยละ 80.00 และในอนาคตบริษัทมีความตั้งใจที่จะเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดให้มากยิ่งขึ้นจากการให้บริการท่าเทียบเรือ A5 และ C0

1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

-ไม่มี-

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้

รายการ	งบการเงินรวม					
	ปี 2555		ปี 2556		ปี 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ:						
บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง	1,067.39	92.06	1,096.20	87.52	1,102.32	82.95
บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า	82.46	7.11	137.52	10.98	181.98	13.69
รวมรายได้จากการให้บริการ	1,149.85	99.17	1,233.72	98.50	1,284.30	96.64
รายได้อื่น	9.55	0.83	18.85	1.50	44.64	3.36
รวมรายได้	1,159.40	100.00	1,252.57	100.00	1,328.94	100.00

2.2 การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

2.2.1 การประกอบธุรกิจของ NYT

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) แบบครบวงจร โดยบริษัทมีการให้บริการทั้งท่าเทียบเรือ บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการธุรกิจหลัก ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี

ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้าขึ้นหรือลงเรือด้วยการให้สินค้าที่เป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนได้แล่นผ่านสะพานเรือ (Ramp) ที่ทอดจากเรือมายังท่า เช่น รถยนต์ รถดับเพลิง รถยกสินค้า (Forklift) เป็นต้น โดยในการให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะมีท่าเทียบเรือที่มีความยาวหน้าท่าและความลึกหน้าท่ามากเพียงพอที่เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้ มีพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเรือจะเข้าเทียบท่า คลังสินค้าเพื่อเก็บสินค้า บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าให้แก่สายเดินเรือ และการให้เข้าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปัจจุบัน โดยที่ยังไม่มีการลงทุนเพิ่มเติมเพื่อขยายขีดความสามารถแต่อย่างใด ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทรถยนต์ได้ประมาณ 1.2 ล้านคันต่อปี

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

ทั้งนี้ สินค้าหลักที่ส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท คือ รถยนต์ โดยมีทั้งรถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ (Exported Car) และรถยนต์ที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Imported Car) โดยปัจจุบันบริษัทเป็นผู้ให้บริการท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์มากที่สุดในประเทศไทย โดยในปี 2555 ถึงปี 2557 บริษัทให้บริการเพื่อการส่งออกรถยนต์รวม 833,230 คัน 873,877 คัน และ 896,296 คัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นส่วนแบ่งทางการตลาดในอัตราประมาณร้อยละ 78.67 ของจำนวนรถยนต์ที่ส่งออกทั้งหมดของประเทศไทย

การให้บริการของบริษัทสามารถแบ่งออกตามส่วนงาน ได้ดังนี้

1) การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง

การให้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท ประกอบด้วย การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

1.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)

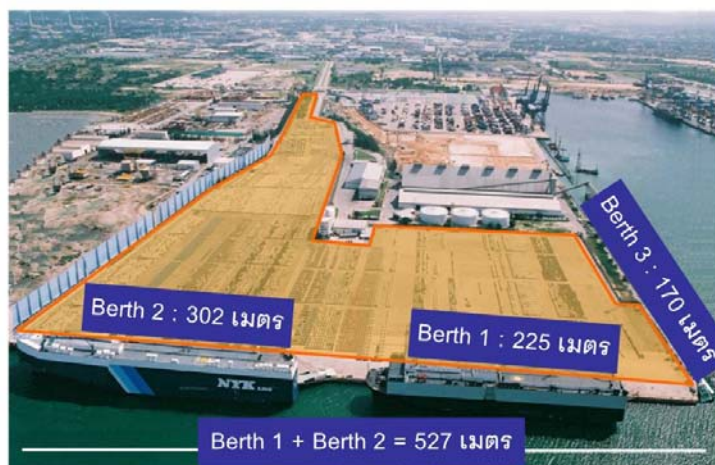
ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณติดกับปากทางเข้าของเส้นทางเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากสายเดินเรือสามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินทางสั้นที่สุด และเกิดค่าใช้จ่ายในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือน้อยที่สุด นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือของบริษัทตั้งอยู่ใกล้กับแนวเขื่อนกันคลื่น (Break Water) ซึ่งจะช่วยเป็นเกราะป้องกันท่าเทียบเรือของบริษัทจากลมหรือคลื่นทะเล

แผนภาพแสดงตำแหน่งท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบัง



ท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวทั้งสิ้น 697 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยรวมจำนวน 3 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือที่ 1 (Berth 1) มีความยาวหน้าท่า 225 เมตร ท่าเทียบเรือที่ 2 (Berth 2) ซึ่งอยู่ติดกับท่าเทียบเรือที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 302 เมตร และท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) อยู่ทางด้านข้างของท่าเทียบเรือที่ 1 มีความยาวหน้าท่า 170 เมตร

แผนภาพแสดงท่าเทียบเรือของบริษัท



ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทมีความได้เปรียบในเรื่องความยาวของท่าเทียบเรือและความลึกของน้ำเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro รายอื่นๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวหน้าท่าทั้งหมด 697 เมตร และมีความลึกของน้ำหน้าท่าประมาณ 17 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถเทียบเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีความจุถึง 80,000 DWT

ตารางแสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้า	ความยาว / ลึก (เมตร)	ขนาดเรือเทียบท่า (DWT)
A5	Ro/Ro, ทั่วไป	697 / 17	80,000
A1	โดยสสาร, Ro/Ro	365 / 14	70,000
C0	Ro/Ro, ทั่วไป	600 / 16	80,000

ที่มา : ข้อมูล A5 และ C0 โดยบริษัท ส่วนข้อมูล A1 มาจากเว็บไซต์ท่าเรือแหลมฉบัง

กลุ่มลูกค้าที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท คือ กลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้า และกลุ่มสายเดินเรือ โดยผู้ส่งออกส่วนใหญ่เป็นบริษัทผู้ผลิตรายที่มีฐานการผลิตในประเทศไทย เช่น ผู้ผลิตรายดังชื่อ Toyota, Honda, Isuzu, Mitsubishi, Ford & Mazda และ Nissan เป็นต้น ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรายเหล่านี้จะทำการว่าจ้างสายเดินเรือที่มีความชำนาญในการขนถ่ายรถยนต์มารับสินค้าที่ท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ

ปัจจุบันสายเดินเรือหลัก 5 สายเดินเรือซึ่งเป็นสายเดินเรือรายใหญ่ของโลก และมีความสัมพันธ์อันดีกับบริษัทและผู้ผลิตรายในประเทศไทย ประกอบด้วย (1) Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) (2) Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. (“K-Line”) (3) Mitsui OSK Lines, Ltd. (“MOL”) (4) Wallenius Wilhelmsen Logistics AS (“WWL”) และ (5) Toyofuji Shipping Co., Ltd. (“TFS”) (รวมเรียกว่า “สายเดินเรือหลัก”)

สำหรับการเรียกเก็บค่าบริการท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า บริษัทจะต้องเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยอัตราค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่าจะเรียกเก็บเป็นรายชั่วโมงตามน้ำหนักของเรือ (Gross Register Tonnage or “GRT”)

1.2) การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)

การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือสามารถแบ่งตามลักษณะการขนถ่ายสินค้าออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

- (1) สินค้าส่งออก (Export Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการผลิตหรือจัดหาเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศตามความประสงค์ของลูกค้า
- (2) สินค้านำเข้า (Import Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการนำเข้าจากต่างประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการผลิตหรือจำหน่าย
- (3) สินค้าผ่านท่า (Through Cargo) สินค้าที่ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าที่อยู่ภายในเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ โดยนำสินค้าลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท ก่อนที่จะขนย้ายสินค้าดังกล่าวจากหน้าท่าเทียบเรือกลับขึ้นสู่เรือลำเดิม สินค้าผ่านท่าส่วนมากเกิดจากการที่สายเดินเรือต้องการจัดเรียงสินค้าภายในเรือใหม่ จึงต้องมีการนำสินค้าบางส่วนลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท
- (4) สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) สินค้าที่ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าจากเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ เพื่อบรรจุใส่เรือลำใหม่มารับสินค้าต่อไป

ปริมาณรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทในงวดปี 2555 - ปี 2557

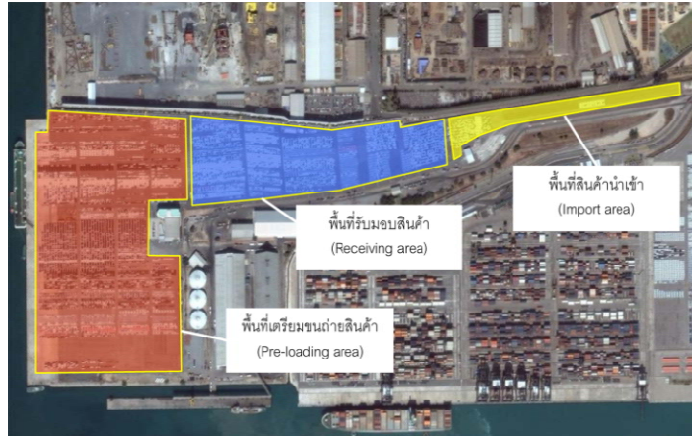
(หน่วย: Million Revenue Ton)

ปริมาณรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557
เพื่อการส่งออก (Export)	12.92	13.23	13.49
เพื่อการนำเข้า (Import)	1.27	0.98	0.82
รวมปริมาณรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท	14.19	14.21	14.32

1.3) การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)

บริษัทให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้ส่งออกในการขนย้ายสินค้าจากพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบให้แก่สายเดินเรือเพื่อส่งออกไปต่างประเทศ และให้บริการขนย้ายสินค้าแก่ผู้นำเข้าในการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือไปเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) เพื่อรอให้ผู้นำเข้ามารับสินค้า

แผนภาพแสดงพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ A5



บริษัทมีพื้นที่ให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือรวม 247,000 ตารางเมตร สามารถรองรับการจอดรถยนต์ในเวลาเดียวกันได้สูงสุด 15,437 คัน ประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วนหลัก ได้แก่ (1) พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) (2) พื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) และ (3) พื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area)

ทั้งนี้ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) ถือเป็นหัวใจสำคัญในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่ต้องใช้ความรู้และความชำนาญของบุคลากรของบริษัทในการบริหารจัดการ เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าในแต่ละครั้งเกิดประสิทธิภาพสูงสุด การวางแผนการจัดวางสินค้าจะต้องพิจารณาว่าจะจัดวางสินค้าบริเวณพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) ของบริษัทอย่างไร เพื่อให้การขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือเหมาะสมกับหน้าท่า (Berth) ที่เรือจะเข้ามาเทียบท่า ประเทศและท่าเรือปลายทางที่สายเดินเรือจะเดินทางไป ลำดับการจัดส่งสินค้าแต่ละประเภท และยี่ห้อ และลักษณะของสินค้า

เพื่อให้การให้บริการขนย้ายสินค้าของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทได้นำประสบการณ์ในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกและนำเข้ารถยนต์กว่า 10 ปี มาพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยในการจัดการขนถ่ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีระบบและสามารถตรวจสอบได้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่นำมาใช้ประกอบด้วยโปรแกรมซอฟต์แวร์ 4 โปรแกรม ได้แก่

- (1) โปรแกรม Port Management System (PMS) ช่วยในการควบคุมแผนการจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือ และการจัดตารางเข้าออกของสายเดินเรือเพื่อให้พื้นที่ลานท่าเทียบเรือสามารถรองรับปริมาณการขนถ่ายได้ตามความต้องการของลูกค้าและช่วยให้การขนย้ายรถยนต์เป็นไปอย่างราบรื่น
- (2) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) ช่วยในการบันทึกและจัดเรียงข้อมูลที่ได้รับจากลูกค้าเพื่อตรวจสอบความถูกต้องของสินค้าก่อนนำเข้าหรือส่งออก และ
- (3) โปรแกรม Beyond Ro/Ro Port (BRP) ช่วยในการสรุปรายงานเพื่อนำเสนอต่อผู้บริหาร
- (4) โปรแกรม Auto Web service Management (AWM) ช่วยเชื่อมต่อข้อมูล (เรือ ข้อมูลบัญชีแสดงรายการสินค้า (Manifest)) กับระบบ NSW (National Single Window) ระหว่าง สายการบินเรือ เจ้าของสินค้า/ตัวแทนนำเข้าสินค้า หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานการทำเรือ และบริษัท

โปรแกรมทั้ง 4 โปรแกรมมีการทำงานร่วมกันซึ่งช่วยให้บริษัทสามารถบริหารจัดการท่าเทียบเรือ และวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อวางแผนการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

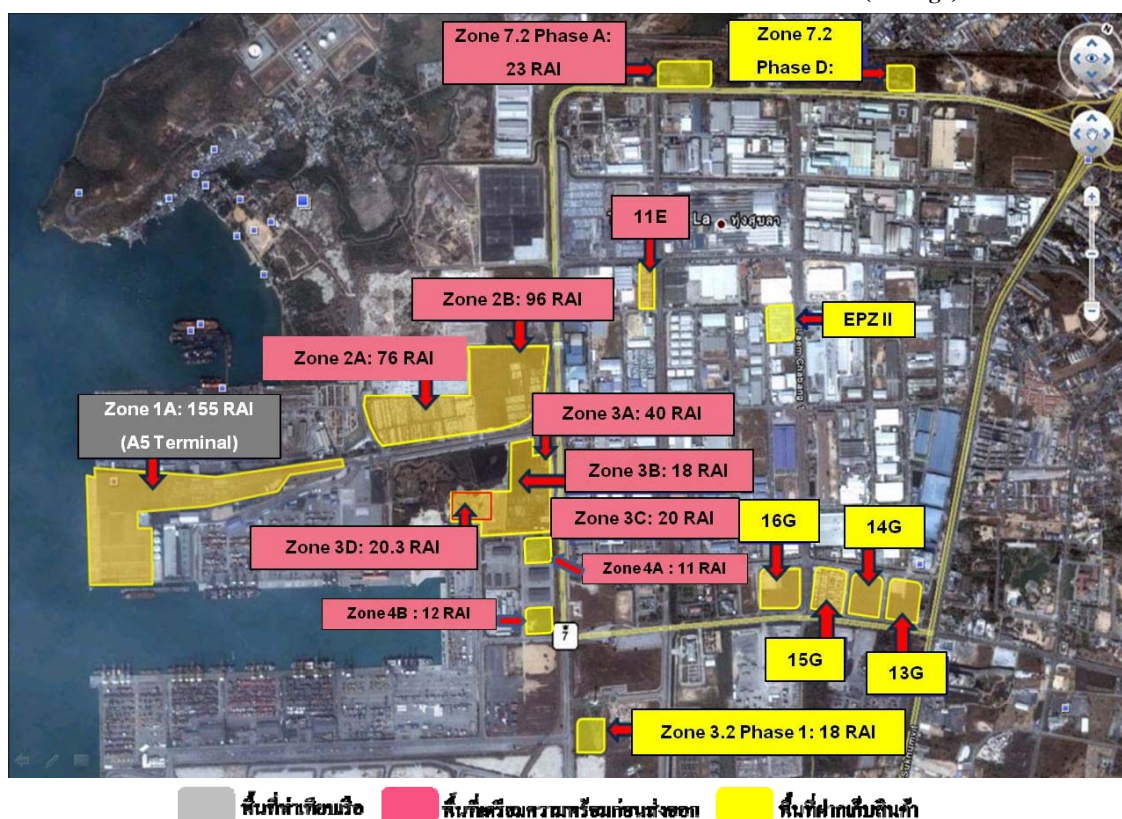
1.4) การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

เมื่อบริษัทได้รับมอบสินค้าส่งออก ณ บริเวณพื้นที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า และได้รับมอบสินค้านำเข้าหรือสินค้าถ่ายลำ ณ บริเวณท่าเทียบเรือของบริษัทจากสายเดินเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าสามารถจอดพักรถยนต์ที่ทำเทียบเรือของบริษัทได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยบริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม ซึ่งระยะเวลาที่บริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม (Free Time) ตามที่กำหนดสำหรับสินค้าส่งออกเท่ากับ 3 วัน สินค้านำเข้าเท่ากับ 3 วัน และสินค้าถ่ายลำเท่ากับ 15 วัน

ทั้งนี้ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าจะดำเนินการขออนำเข้าหรือส่งออกสินค้ากับกรมศุลกากรให้เสร็จเรียบร้อยก่อนส่งหรือรับสินค้าจากท่าเทียบเรือของบริษัท โดยผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าจะต้องแสดงหลักฐานที่ได้รับจากกรมศุลกากรรวมทั้งแสดงหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทจะตรวจสอบเอกสารหลักฐานทั้งหมดที่ได้รับก่อนส่งมอบสินค้าให้กับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าออกจากท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ในกรณีสินค้านำเข้า บริษัทจะตรวจสอบเอกสารหลักฐานที่ได้รับกับระบบ E-Import ของกรมศุลกากร เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสินค้านำเข้าถูกต้อง ครบถ้วน และผ่านพิธีการทางศุลกากรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นอกเหนือจากการจอดรถยนต์ภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทซึ่งมีพื้นที่รวม 247,000 ตารางเมตร บริษัทยังมีการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกสินค้า ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังรวม 523,775 ตารางเมตร (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557) สามารถรองรับการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดประมาณ 32,736 คันในเวลาเดียวกัน

แผนภาพแสดงตำแหน่งพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (Storage)



รายละเอียดพื้นที่ให้บริการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก

พื้นที่	เขตพื้นที่	ขนาด (ตารางเมตร)	จำนวนรถยนต์ที่จอดได้ใน เวลาเดียวกัน (คัน)
พื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก:			
Zone 2A และ Zone 2B	กทท.	275,827	17,240
Zone 3A และ Zone 3B	กทท.	92,800	5,800
Zone 3C	กทท.	32,000	2,000
Zone 3D	กทท.	33,335	2,083
Zone 11E	กนอ.	15,361	960
Zone 7.2 แปลง A	กทท.	36,800	2,300
Zone 4A	กทท.	18,251	1,140
Zone 4B	กทท.	19,401	1,213
รวมพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม		523,775	32,736

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

นอกจากนี้บริษัทยังมีการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลัก เช่น การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) การให้บริการขนถ่ายสินค้าจากพื้นที่จอดพักเข้ามายังพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ การให้บริการพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ การให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก เป็นต้น

2) การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

บริษัทมีการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 รวม 153,531 ตารางเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ทั้งในเขตของ กนอ. และ กทท. โดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่ให้บริการออกเป็นพื้นที่โล่งให้เข้าขนาด 46,880 ตารางเมตร และพื้นที่อาคารคลังสินค้าให้เข้ารวม 106,651 ตารางเมตร คลังสินค้านี้มีลักษณะเป็นพื้นคอนกรีตที่สามารถรองรับน้ำหนักสินค้าได้ถึง 4 ตันต่อตารางเมตร และบริษัทจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบรักษาความปลอดภัย พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและอุปกรณ์ตรวจจับควันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุไฟไหม้

รายละเอียดพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

ลักษณะพื้นที่ให้บริการ	พื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)		หมายเหตุ
		พื้นที่ให้เช่าสุทธิ (Rentable Area)	พื้นที่ที่มีผู้เช่าแล้ว (Occupied Area)	
พื้นที่ฝากเก็บสินค้ารายวัน	พื้นที่ Zone 1A (พื้นที่ในท่า)	1,000	N/A*	-
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 13G	27,000	27,000	-
	พื้นที่ 14G เฟส 1	11,650	11,650	-
	พื้นที่ 14G เฟส 2	11,400	11,400	-
	พื้นที่ 15G เฟส 1	8,800	8,800	-
	พื้นที่ 15G เฟส 2	9,600	9,600	-
	พื้นที่ Zone 3.2 แปลงที่ 1	17,776	17,776	-
	พื้นที่ Zone 7.2 แปลง D	12,600	12,600	-
	พื้นที่ EPZII	6,825	-	-
พื้นที่โล่ง	พื้นที่ 16G	46,880	46,880	-
รวมพื้นที่ให้บริการ		153,531	145,706	-

หมายเหตุ : ข้อมูล ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557

*พื้นที่ Zone 1A ขนาด 1,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรับฝากสินค้าภายในท่าเทียบเรือ

(2) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ
2.1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท
2.1.1) พื้นที่ตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทได้ลงนามในสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบังกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) เมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 และสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติม ฉบับที่ 2 เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าวบริษัทได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้า

เนื่องจากสินค้าหลักที่มีการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท คือ สินค้าประเภทรถยนต์ บริษัทจึงได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและขยายพื้นที่เพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้ารถยนต์อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้ปรับปรุงพื้นที่การส่งออกและนำเข้าสินค้านี้รวมทั้งสิ้น 247,000 ตารางเมตร ให้เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการจัดทำระบบการระบายน้ำพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ระบบการป้องกันความเสียหายจากสิ่งปนเปื้อนจากภายนอก เช่น ฝุ่น ดอกหญ้า ใบสน ฯลฯ และมีระบบรักษาความปลอดภัยผ่านกล้องวงจรปิด พื้นที่จอดรถยนต์ของบริษัทเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การส่งออกและนำเข้ารถยนต์เป็นอย่างมาก เนื่องจากเป็นลานโล่งกว้าง ไม่มีอุปสรรคหนัก เช่น เกรน ซึ่งอาจสร้างความเสียหายให้แก่รถยนต์ได้

นอกจากนี้ บริษัทได้ก่อสร้างอาคารสำนักงานภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือรวม 2 อาคาร เป็นอาคารสูง 2 ชั้น และ 6 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยรวม 2,960 ตารางเมตร บริษัทใช้อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือดังกล่าวเพื่อเป็นศูนย์กลางในการปฏิบัติงานของบริษัท รวมทั้งได้มีการก่อสร้างโรงพักสินค้าภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือเพื่อเก็บรักษาสินค้าทั่วไป (General Cargo) พื้นที่ใช้สอยรวม 1,000 ตารางเมตร เพื่อให้บริการลูกค้าซึ่งต้องการเก็บรักษาสินค้านำเข้าและสินค้าส่งออก

2.1.2) พื้นที่เช่าจากการทำเรือแห่งประเทศไทยและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

บริษัททำสัญญาเช่าพื้นที่กับการทำเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) เพื่อพัฒนาเป็นพื้นที่ให้บริการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และพื้นที่ให้บริการคลังสินค้า โดยบริษัทต้องจ่ายค่าเช่ารายเดือนให้ กทท. และ กนอ. ตามอัตราที่กำหนดในสัญญาแต่ละฉบับ ทั้งนี้ บริษัทได้ลงทุนเพิ่มเติมในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาพื้นที่เช่าดังกล่าวให้เป็นพื้นที่จอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐาน และจัดให้มีระบบการรักษาความปลอดภัย ส่วนพื้นที่ให้บริการคลังสินค้าได้ลงทุนก่อสร้างให้สามารถรองรับน้ำหนักของสินค้าได้ถึง 4 ตันต่อตารางเมตร

ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. มีอายุของสัญญาระหว่าง 1 – 15 ปี และสัญญาเช่าพื้นที่กับ กนอ. มีอายุของสัญญาระหว่าง 12 – 20 ปี

2.2) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing)

เนื่องจากการประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้น ต้องให้บริการอันเป็นที่พึงพอใจของทั้งสายเดินเรือและผู้ผลิตรายอื่น ดังนั้น ความรวดเร็ว ความถูกต้อง และความปลอดภัยของการเคลื่อนย้ายรถยนต์จึงเป็นสิ่งสำคัญในการให้บริการ เพื่อควบคุมคุณภาพของบริการให้เป็นที่พึงพอใจของลูกค้าทั้งสายเดินเรือและผู้ผลิตรายอื่น อย่างไรก็ดี สำหรับในบางส่วนงาน บริษัทเลือกที่จะใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing) แทนการจ้างพนักงานประจำ โดยบริการที่สำคัญที่บริษัทมีการใช้บริการจากบุคคลภายนอก ได้แก่ บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์ และบริการเคลื่อนย้ายรถยนต์ สำหรับรายละเอียดของลักษณะการให้บริการ สามารถอธิบายได้ดังนี้

2.2.1) บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์

บริษัทภายนอกจะนับจำนวนและตรวจสอบสภาพรถยนต์ทุกประเภทที่ส่งออกและนำเข้า ณ ท่าเทียบเรือของบริษัท ทั้งรถยนต์นำเข้า รถยนต์ส่งออก รถยนต์ผ่านท่าหรือถ่ายลำ รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการตรวจสอบสภาพและจำนวนรถยนต์ให้กับบริษัททุกครั้งที่การส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเรือแต่ละลำเสร็จสิ้น และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบมีความชำรุด บกพร่อง หรือมีความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์ อย่างไรก็ตาม พนักงานของบริษัทภายนอกต้องผ่านการทดสอบและอบรมกับทางบริษัท เพื่อให้มีความเข้าใจในบริการของบริษัท เช่น ลักษณะเฉพาะของรถยนต์ในแต่ละรุ่น ยี่ห้อ ลักษณะของพื้นที่ท่าเทียบเรือ

2.2.2) บริการเคลื่อนย้ายรถยนต์

บริษัทภายนอกต้องทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่มีการส่งออกและนำเข้า ณ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท ทั้งรถยนต์นำเข้า รถยนต์ส่งออก หรือรถยนต์ถ่ายลำ โดยต้องเคลื่อนย้ายรถยนต์อย่างผู้มีวิชาชีพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัททุกวัน และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ารถยนต์ที่ทางบริษัทภายนอกเคลื่อนย้ายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการจงใจ ละเลย หรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์ อย่างไรก็ตาม พนักงานของบริษัทภายนอกต้องผ่านการทดสอบและอบรมกับทางบริษัท เพื่อให้มีความเข้าใจในลักษณะพื้นที่ของบริษัท

2.2.2 การประกอบธุรกิจของบริษัท แพลมบลั่ง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วม

LRT (เดิมชื่อ บริษัท ฮัทซัน โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด) เป็นบริษัทร่วมของบริษัท โดยบริษัทเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100.00 ของบริษัท แซฟไฟร์ โร-โร (ไทยแลนด์) จำกัด (“SRT”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นสามัญของ LRT ในสัดส่วนร้อยละ 20.00

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

LRT ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี โดย LRT มีลักษณะการให้บริการที่คล้ายคลึงกับการให้บริการของบริษัท ณ ท่าเทียบเรือ A5 คือ มีการให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง แต่ไม่มีการให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกภายนอกบริเวณท่าเทียบเรือ การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board) และการให้เข้าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ อย่างท่าเทียบเรือ A5 ทั้งนี้ ในปัจจุบัน สินค้าที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ C0 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และ สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) เป็นต้น แต่ในอนาคตคาดการณ์ว่าปริมาณรถยนต์ที่ขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT จะมีเพิ่มมากขึ้นตามลำดับและสอดคล้องกับแผนธุรกิจของท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท

การให้บริการของ LRT ณ ท่าเทียบเรือ C0 สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก โดยมีรายละเอียดดังนี้

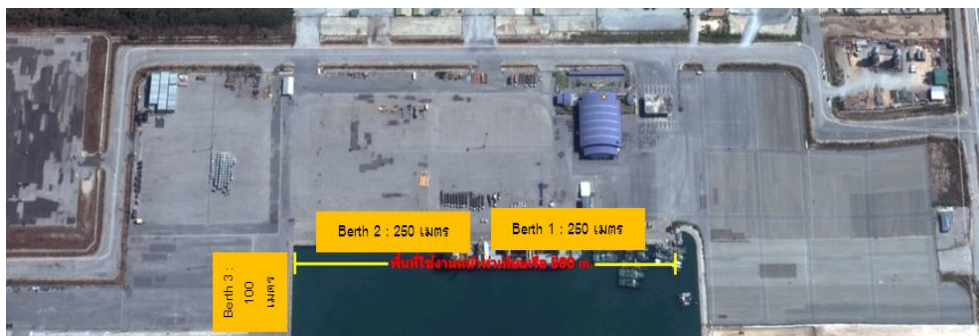
1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

การให้บริการท่าเทียบเรือ ณ ท่าเทียบเรือ C0 จะมีลักษณะการให้บริการคล้ายกับท่าเทียบเรือ A5 ซึ่งประกอบด้วย การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

1.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)

ท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือที่มีลักษณะเป็นรูปตัว U โดยมีความลึกร่องน้ำหน้าท่า 16 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง และมีความยาวหน้าท่าทั้งสิ้น 600 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 3 ท่า ได้แก่ ท่าเทียบเรือที่ 1 (Berth 1) มีความยาวหน้าท่า 250 เมตร ท่าเทียบเรือที่ 2 (Berth 2) มีความยาวหน้าท่า 250 เมตร และท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) มีความยาวหน้าท่า 100 เมตร สามารถรองรับเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่สูงสุดที่มีความจุถึง 80,000 DWT ได้

แผนภาพแสดงท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT



ปัจจุบัน กลุ่มลูกค้าหลักที่มาใช้บริการท่าเทียบเรือ C0 คือ กลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และ สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) เป็นต้น โดยกลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าจะจ้างสายเดินเรือต่างๆ มารับหรือส่งมอบสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) จากสายเดินเรือในอัตราที่ กทท. กำหนด โดยจะเรียกเก็บเป็นรายชั่วโมงตามน้ำหนักของเรือ (Gross Register Tonnage (“GRT”))

1.2) การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)

การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือของท่าเทียบเรือ C0 มีลักษณะการให้บริการเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อสายเดินเรื่อนำเรือเข้าจอดเทียบท่า LRT จะให้บริการผ่านท่าเทียบเรือโดยให้ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ โดยการให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ C0 สามารถแบ่งตามลักษณะการขนถ่ายสินค้าออกเป็น 4 ประเภท เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 ได้แก่ สินค้าส่งออก สินค้านำเข้า สินค้าผ่านท่า และสินค้าถ่ายลำ ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บค่าบริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยเรียกเก็บตามประเภทและน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกและขนถ่าย

1.3) การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)

พื้นที่การให้บริการในการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 315,400 ตารางเมตร โดย ณ ปัจจุบัน LRT แบ่งพื้นที่ในท่าเทียบเรือออกเป็น 2 ส่วน ตามประเภทของสินค้า เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้า และอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการขนย้ายสินค้า ได้แก่ Zone 1 สำหรับสินค้า Ro/Ro ซึ่งส่วนมากเป็นรถยนต์ มีพื้นที่ขนาด 146,535 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศใต้ของท่าเทียบเรือ สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 5,876 คัน ในเวลาเดียวกัน พื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วนหลักเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) พื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) และพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) พื้นที่อีกส่วนหนึ่ง คือ Zone 2 สำหรับสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และสินค้าประเภทเหล็ก เป็นต้น มีพื้นที่ขนาด 165,740 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่บนท่าเทียบเรือสำหรับ คลังสินค้า อาคารสำนักงาน และอื่นๆ ขนาด 3,125 ตารางเมตร

แผนภาพแสดงพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0



การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 นั้น หากสินค้าเป็นรถยนต์ จะมีลักษณะการให้บริการ คล้ายคลึงกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อมีสินค้าส่งออก LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่สายเดินเรือต่อไป ในขณะที่เมื่อมีสินค้านำเข้า LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าต่อไป นอกจากนี้ LRT ยังให้บริการขนย้ายสินค้าถ่ายลำจากบริเวณ หน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้าเพื่อเตรียมส่งมอบให้กับสายเดินเรือที่มารับสินค้าต่อไป

1.4) การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้า

ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ สามารถพักสินค้าที่ตนเองต้องการส่งออก นำเข้า หรือ ถ้ายลำไว้ในพื้นที่ท่าเทียบเรือโดยไม่เสียค่าธรรมเนียม หากผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ พักสินค้าของตนไว้ในระยะเวลาที่กำหนด (3 วันสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก และ 15 วันสำหรับสินค้าถ้ายลำ นับจากวันที่ LRT ได้รับมอบสินค้า)

2) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับธุรกิจหลัก

นอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว LRT มีการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนถ่ายสินค้า เช่น การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ และการให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้ามาหรือส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0

(2) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท

LRT ได้ลงนามในสัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว LRT ได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 โดยต้องใช้ท่าเทียบเรือ C0 เพื่อการรับหรือส่งมอบ เก็บรักษาและบรรทุกหรือขนถ่ายเฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไป และผู้สินค้าเท่านั้น

2.2) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing)

2.2.1) บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการให้บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์เมื่อมีการส่งออกหรือนำเข้า เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ส่งออกหรือนำเข้ารถยนต์เมื่อส่งมอบหรือได้รับสินค้า

2.2.2) บริการเคลื่อนย้ายรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้เป็นผู้รับเหมาเคลื่อนย้ายรถยนต์ โดยบริษัทภายนอกต้องทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่มีการส่งออก นำเข้า หรือถ้ายลำ โดยต้องเคลื่อนย้ายรถยนต์อย่างผู้มีวิชาชีพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัททุกวัน และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ารถยนต์ที่ทางบริษัทภายนอกเคลื่อนย้ายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการจงใจ ละเลย หรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยในปี 2555 ถึง ปี 2557 รายได้ประมาณร้อยละ 82.95 ถึง ร้อยละ 92.06 ของรายได้ทั้งหมด เป็นรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกรถยนต์ ดังนั้น อุตสาหกรรมที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

2.3.1 อุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

ท่าเทียบเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา เปรียบเสมือนเป็นจุดรวมเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ประเทศไทยมีท่าเรือตั้งอยู่ในภูมิภาคต่างๆ โดยอาจแบ่งออกเป็นท่าเรือภายในประเทศ ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการค้าและการคมนาคมของประเทศ และท่าเรือระหว่างประเทศ ซึ่งทำหน้าที่เป็นท่าเรือสำหรับการติดต่อการค้ากับต่างประเทศ

ท่าเรือระหว่างประเทศมีลักษณะเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้าที่มีปริมาณและน้ำหนักมากได้ โดยท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นท่าเรือที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของ เช่น ท่าเรือกรุงเทพ ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 8.5 ถึง 11.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง ท่าเรือแหลมฉบัง ของการทำเรือแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 14.0 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง และ ท่าเรือมาบตาพุด ของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ที่มีความลึกหน้าท่าประมาณ 12.5 เมตร จากระดับทะเลปานกลาง เป็นต้น

ทั้งนี้ ท่าเรือระหว่างประเทศที่หน่วยงานของรัฐเป็นเจ้าของ หน่วยงานของรัฐอาจแบ่งพื้นที่ท่าเรือออกเป็นพื้นที่หน่วยงานของรัฐบริหารงานเอง และส่วนที่ให้อำเภอเอกชนบริหาร อาทิเช่น ท่าเทียบเรือ A5 ที่ได้รับสัมปทานในการใช้พื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น

ท่าเรือในประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถแบ่งตามสถานะและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าได้ ออกเป็น 7 ประเภท ได้แก่ (1) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้า (2) ท่าเทียบเรือประมง (3) ท่าเทียบเรือท่องเที่ยว (4) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป (5) ท่าเทียบเรือสินค้ากอง (6) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้าเหลว และ (7) ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้ายานยนต์

ปัจจุบัน ท่าเทียบเรือบรรทุกสินค้ายานยนต์ที่เป็นท่าเทียบเรือแบบ Roll-On Roll-Off (Ro/Ro) ที่ให้บริการส่งออกและนำเข้าสินค้ารถยนต์มีเพียงท่าเทียบเรือที่อยู่ในท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) ซึ่งรวมถึงเรือขนรถยนต์ได้อีกทั้งท่าเรือแหลมฉบังยังตั้งอยู่ใกล้บริเวณโรงงานผลิตและส่งออกรถยนต์ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถเคลื่อนย้ายรถยนต์จากโรงงานผลิตไปยังท่าเรือเพื่อการส่งออกในระยะทางที่สั้นที่สุด ช่วยลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างทางที่ขนส่งและเกิดต้นทุนในการขนส่งน้อยที่สุด ทั้งนี้ ท่าเทียบเรือในท่าเรือแหลมฉบังที่สามารถให้บริการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ได้มีจำนวนทั้งหมด 3 ท่าเทียบเรือ ได้แก่ ท่าเทียบเรือ A1 ท่าเทียบเรือ A5 และท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์โดยเฉพาะที่มีการให้บริการแบบครบวงจรมากที่สุด ในขณะที่ท่าเทียบเรือ A1 เป็นท่าเทียบเรือโดยสารและ Ro/Ro ซึ่งต้องให้ลำดับการเข้าเทียบท่าของเรือเพื่อการโดยสารก่อน และท่าเทียบเรือ C0 เป็นท่าเทียบเรือสำหรับ Ro/Ro และสินค้าทั่วไป ซึ่งปัจจุบัน สินค้าที่ขนถ่ายผ่านท่าส่วนใหญ่เป็นสินค้าทั่วไป ดังนั้น ท่าเทียบเรือ A1 และ C0 จึงไม่มีการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจรอย่างท่าเทียบเรือ A5 โดยในระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555 ถึง ปี 2557) ท่าเทียบเรือ A5 มีส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยประมาณร้อยละ 78.67 ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นว่าท่าเทียบเรือ A5 เป็นท่าเทียบเรือที่มีการให้บริการที่มีคุณภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นสายเดินเรือ ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้ารถยนต์ก็ตาม

2.3.2 อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

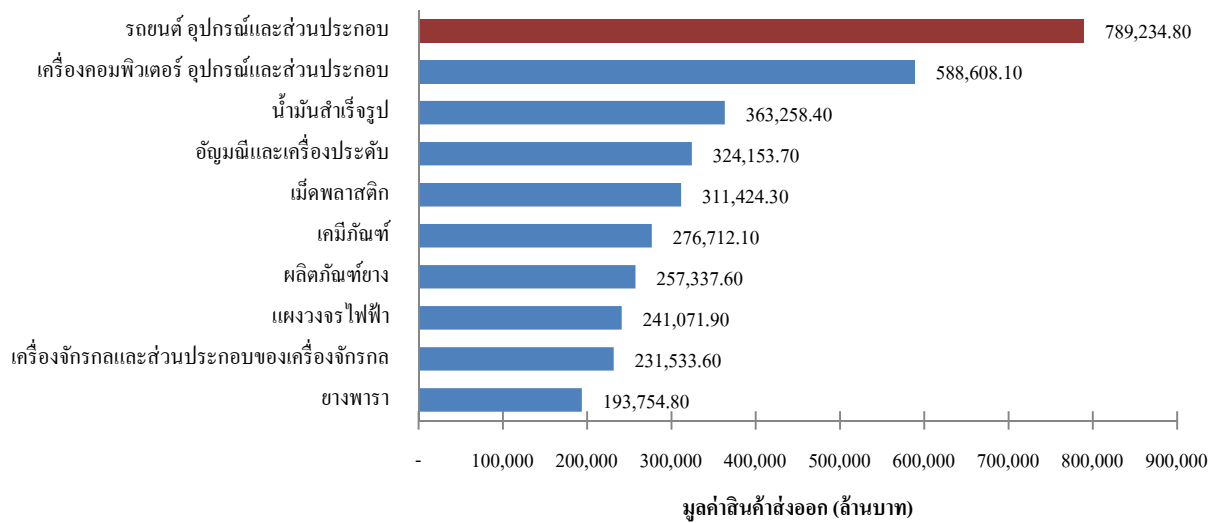
ประเทศไทยเริ่มมีการนำรถยนต์เข้ามาใช้ในราชอาณาจักรตั้งแต่สมัยรัชกาลที่ 5 โดยการบรรทุกเรือเดินสมุทรมาจากต่างประเทศ ซึ่งส่วนมากจะมาจากทวีปยุโรป ต่อมาในปี 2503 รัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมให้มีการประกอบรถยนต์ในประเทศ โดยในระยะแรกยังเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์ ต่อมารัฐบาลเห็นว่าหากปล่อยให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศมาประกอบเป็นรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จะไม่เป็นการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ ดังนั้นในปี 2512 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) จึงหันมาส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ พร้อมกันนี้ รัฐบาลยังได้ออกนโยบายให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศแทนการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยกำหนดสัดส่วนของการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

หลังจากประสบความสำเร็จจากการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศจนกระทั่งการประกอบรถยนต์สามารถใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศได้ในระดับที่น่าพอใจ โดยมีการลงทุนผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่เพิ่มมากขึ้นในขณะที่การนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศก็มีส่วนลดลง รัฐบาลจึงเห็นว่าควรมีการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อกระตุ้นให้เกิดการแข่งขันมากขึ้นและพัฒนาการผลิตในประเทศให้สามารถแข่งขันกับประเทศอื่นได้ การเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์จึงเริ่มขึ้นในปี 2534 โดยรัฐบาลได้ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้าทั้งรถยนต์ใหม่และรถยนต์ที่ใช่แล้ว ปรับโครงสร้างภาษีการโดยลดอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD เหลือเพียงร้อยละ 20.00 เปลี่ยนภาษีการค้าเป็นภาษีมูลค่าเพิ่ม และกำหนดให้รถยนต์ต้องเสียสรรพสามิตเนื่องจากเป็นสินค้าฟุ่มเฟือย ต่อมาในปี 2537 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งเพื่อให้เกิดการแข่งขันและเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิต ผลจากนโยบายการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ดังกล่าวทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกกลับมาสนใจตั้งฐานการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยอีกครั้ง นอกจากนี้ BOI ยังได้ปรับปรุงมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์อีกครั้งโดยให้การส่งเสริม “กิจการประกอบรถยนต์” ขึ้นใหม่ พร้อมสิทธิประโยชน์ใหม่ที่เน้นการส่งเสริมการส่งออกและกระจายอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาค โดยผู้ได้รับการส่งเสริมจะได้รับสิทธิประโยชน์ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเฉพาะส่วนที่ส่งออก นโยบายส่งเสริมการลงทุนดังกล่าวส่งผลให้บริษัทรถยนต์ต่างๆ เริ่มขยายโรงงานของตนในส่วนภูมิภาคมากขึ้น เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดอยุธยา และจังหวัดชลบุรี เป็นต้น ผลจากการเปิดเสรีอุตสาหกรรมยานยนต์ การปรับเปลี่ยนนโยบายต่างๆ รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเกิดการขยายตัวอย่างมาก ต่อมาในปี 2542 ด้วยความกดดันจากกระแสการค้าเสรีทั่วโลก ซึ่งถูกผลักดันโดยองค์การการค้าโลก (“WTO”) ประกอบกับการหาทางออกเพื่อรักษาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้อยู่รอดหลังเกิดวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 รัฐบาลจึงประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศซึ่งดำเนินการมาตลอดระยะเวลา 30 ปี โดยมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม 2543 พร้อมกับกำหนดมาตรการเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากร้อยละ 20.00 เป็นร้อยละ 33.00 เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศต่อไปด้วย

นับตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา แนวนโยบายของทุกรัฐบาลต่างตั้งเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ของเอเชีย (Automotive Hub of Asia) หรือศูนย์กลางอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งเอเชีย โดยรัฐบาลได้กำหนดเป้าหมายตามแผนแม่บทพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างชัดเจน ซึ่งในการกำหนดเป้าหมายดังกล่าว รัฐบาลได้ร่วมกับภาคเอกชนในการออกมาตรการต่างๆ เพื่อดำเนินการให้บรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้ เช่น การผลิตรถยนต์ทางเลือกใหม่ (Eco-Car Project) โครงการกำหนดมาตรฐานยานยนต์ และโครงการศูนย์เทคโนโลยีการออกแบบพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น นอกจากนี้ BOI ยังสนับสนุนในเรื่องของการปรับปรุงสิทธิประโยชน์เพื่อจูงใจให้มีการลงทุนกิจการประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนมากขึ้น โดยการส่งเสริมการประกอบรถยนต์และชิ้นส่วนเป็นกลุ่ม (Cluster) หรือเป็นแบบชุด (Package) ซึ่งผู้ขอรับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นภาษีเครื่องจักรทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนก็ตาม และผลจากการปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในครั้งนั้น ทำให้บริษัทผู้ผลิตรายใหญ่ของญี่ปุ่นเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาค โดยในปี 2546 ค่ายรถยนต์โตโยต้าย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพเพื่อส่งออกจากประเทศญี่ปุ่นมาที่ประเทศไทย และในขณะเดียวกันค่ายรถยนต์นิสสันก็ประกาศปรับกลยุทธ์การบริหาร การผลิต และการลงทุนเพิ่มเติม โดยเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาค เป็นต้น

จากความพร้อมด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเครือข่ายอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ตลอดจนทักษะความชำนาญ ความละเอียดรอบคอบของแรงงานและช่างเทคนิคไทย รวมทั้งการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาล ทั้งนโยบายการผลิตและการค้ารถยนต์เสรี การให้สิทธิประโยชน์ด้านลงทุนและภาษี รวมถึงการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ส่วนเป็นปัจจัยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยก้าวหน้าและมีความเข้มแข็งเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกที่สำคัญของเอเชีย และเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่สามารถสร้างรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศเป็นอันดับต้นๆ โดยในปี 2555 สินค้าประเภทรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุด โดยมีประเทศออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น เป็นประเทศผู้นำเข้าสินค้ารถยนต์ที่สำคัญของไทย

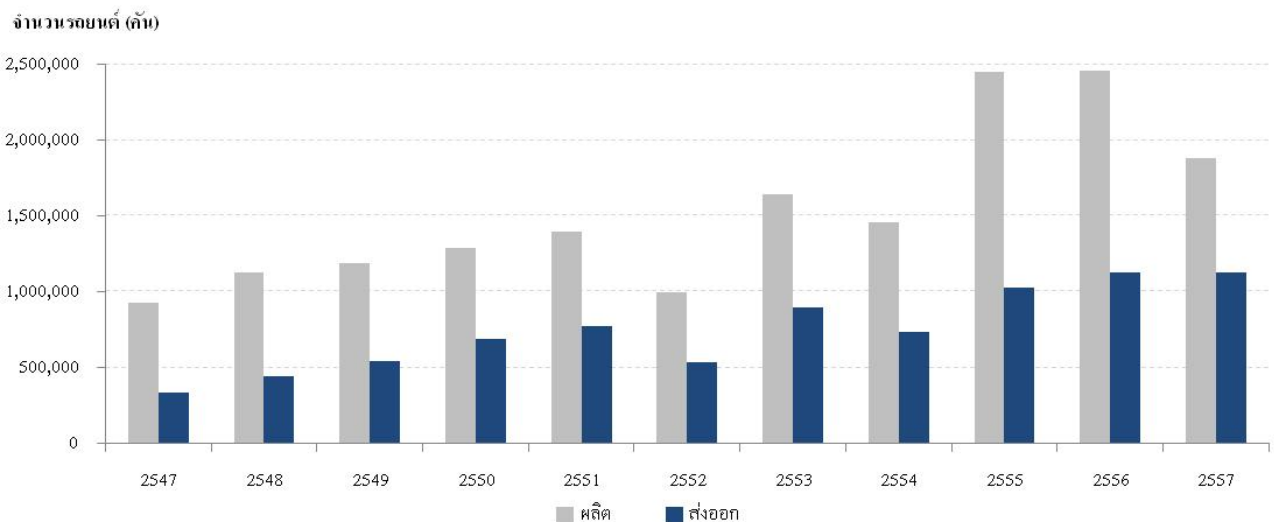
มูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของประเทศไทย ปี 2557



แหล่งข้อมูล : ระบบรายงานข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย กระทรวงพาณิชย์

รถยนต์เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศและยังมีการขยายตัวในด้านการผลิตและส่งออกอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากแผนภาพด้านล่างที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2547 จนถึงปี 2557 โดยปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์มีอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) อยู่ที่ร้อยละ 6.63 และร้อยละ 11.73 ตามลำดับ

ปริมาณการผลิตและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย ปี 2547 – ปี 2557



แหล่งข้อมูล : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในปี 2552 ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยปรับตัวลดลงจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลงอย่างมาก อันเป็นผลกระทบมาจากวิกฤตการณ์ทางการเงินของประเทศไทยสหรัฐอเมริกา ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลกปรับลดกำลังการผลิตและส่งออกลง รวมถึงประเทศไทยที่มีปริมาณการผลิตรถยนต์ลดลงจาก 1,394,029 คัน ในปี 2551 เป็น 999,378 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 28.31 และมีปริมาณการส่งออกรถยนต์ลดลงจาก 776,152 คันในปี 2551 เหลือ 535,563 คัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 31.00 อย่างไรก็ตาม ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยกลับมาฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว โดยในปี 2553 ประเทศไทยมียอดการผลิตและส่งออกรถยนต์จำนวน 1,654,304 คัน และ 895,855 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 64.63 และร้อยละ 67.27 ตามลำดับ

ในปี 2554 ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยปรับตัวลดลงอีกครั้ง เนื่องจากในช่วงเดือนมีนาคมเกิดเหตุแผ่นดินไหวและสึนามิที่ประเทศญี่ปุ่น ทำให้ชิ้นส่วนบางประเภทที่จำเป็นต้องนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น เกิดภาวะหยุดชะงักและขาดแคลนไปช่วงเวลาหนึ่ง ส่งผลให้ผู้ผลิตรถยนต์ของไทยต้องปรับลดกำลังการผลิตและการส่งออกตามไปด้วย นอกจากนี้ ในช่วงปลายปี ประเทศไทยยังประสบปัญหาอุทกภัยอย่างรุนแรง โดยเฉพาะในเขตพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมซึ่งเป็นที่ตั้งของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่รถยนต์ ทำให้โรงงานประกอบรถยนต์ไม่สามารถประกอบรถยนต์ได้เนื่องจากปัญหาขาดแคลนชิ้นส่วนเหตุการณ์ดังกล่าวส่งผลให้ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2554 ลดลงมาอยู่ที่ 1,457,795 คัน และ 735,627 คัน ตามลำดับ หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ 11.40 และร้อยละ 17.89 ตามลำดับ และถึงแม้ว่าค่ายรถยนต์ต่างๆ จะได้รับความเสียหายจากปัญหาอุทกภัยที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ แต่ก็ยังไม่ปรากฏว่ามีค่ายรถยนต์ใดประกาศย้ายฐานการผลิตออกจากประเทศไทย แม้กระทั่งค่ายรถยนต์ใหญ่ที่มีชื่อเสียงอย่างฮอนด้าที่ได้รับความเสียหายอย่างหนัก ก็ยังประกาศยืนยันว่าประเทศไทยยังเป็นหนึ่งในฐานการผลิตหลักที่สำคัญของฮอนด้าในภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนีย โดยจะไม่ย้ายฐานการผลิตจากประเทศไทยไปประเทศอินโดนีเซียอย่างแน่นอน

ตั้งแต่ปี 2550 ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยจะมีสัดส่วนการส่งออกเกินกว่าร้อยละ 50.00 ของปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทย ไม่ว่าเศรษฐกิจของประเทศหรือของโลกจะมีสถานการณ์อย่างไรก็ตาม ยกเว้นในปี 2555 เป็นต้นมา ที่ประเทศไทยมีสัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรถยนต์ลดลง เนื่องจากปริมาณการขายรถยนต์ภายในประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นเป็นประวัติการณ์จากนโยบายสนับสนุนการซื้อรถยนต์คันแรกของรัฐบาล

ปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย ปี 2547 – ปี 2557

รายละเอียด	ปี 2547	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554	ปี 2555	ปี 2556	ปี 2557
ปริมาณการผลิตรถยนต์ (ล้านคัน)	0.93	1.13	1.19	1.29	1.39	1.00	1.65	1.46	2.45	2.46	1.88
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	23.66	21.25	5.57	8.36	8.29	(28.31)	64.63	(11.40)	68.32	0.14	(23.49)
ปริมาณการส่งออกรถยนต์ (ล้านคัน)	0.33	0.44	0.54	0.69	0.78	0.54	0.90	0.74	1.03	1.13	1.13
อัตราการเติบโต (ร้อยละ)	41.29	32.72	22.29	28.04	12.47	(31.00)	67.27	(17.89)	39.56	9.88	(0.00)
สัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย (ร้อยละ)	35.78	39.16	45.37	53.61	55.68	53.59	54.45	50.46	41.84	45.91	59.85

แหล่งข้อมูล : สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

ในปี 2555 อุตสาหกรรมรถยนต์ขยายตัวอย่างมากเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อนโดยมีปริมาณการผลิต 2,453,717 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 68.32 เนื่องจากผู้ผลิตมีการเร่งการผลิตรถยนต์เพื่อให้ทันต่อความต้องการของลูกค้าและเพื่อชดเชยในช่วงที่ประสบอุทกภัยที่ไม่สามารถทำการผลิตได้ ประกอบกับมีปัจจัยสนับสนุนจากนโยบายรถยนต์คันแรก และการแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่เข้าสู่ตลาดมากขึ้น ในส่วนการส่งออกมีการขยายตัวในประเทศแถบเอเชีย โอเชียเนีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา อเมริกากลาง และอเมริกาใต้ โดยประเทศไทยมีปริมาณการส่งออก 1,026,671 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 39.56

สำหรับอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2556 การผลิตรถยนต์มีอัตราการเติบโตที่ลดลง เนื่องจากการหดอาชุนโยบายส่งเสริมโครงการรถยนต์คันแรกจากภาครัฐบาล จำนวนรถยนต์ที่มีการผลิตในระหว่างปี 2556 เท่ากับ 2,457,057 คัน เทียบเท่าอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 0.14 เท่านั้นเมื่อเทียบกับปี 2555 ในส่วนของการภาคการส่งออกรถยนต์สำหรับปี 2556 นั้นมีการส่งออกรถยนต์ทั้งสิ้น 1,125,152 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.88

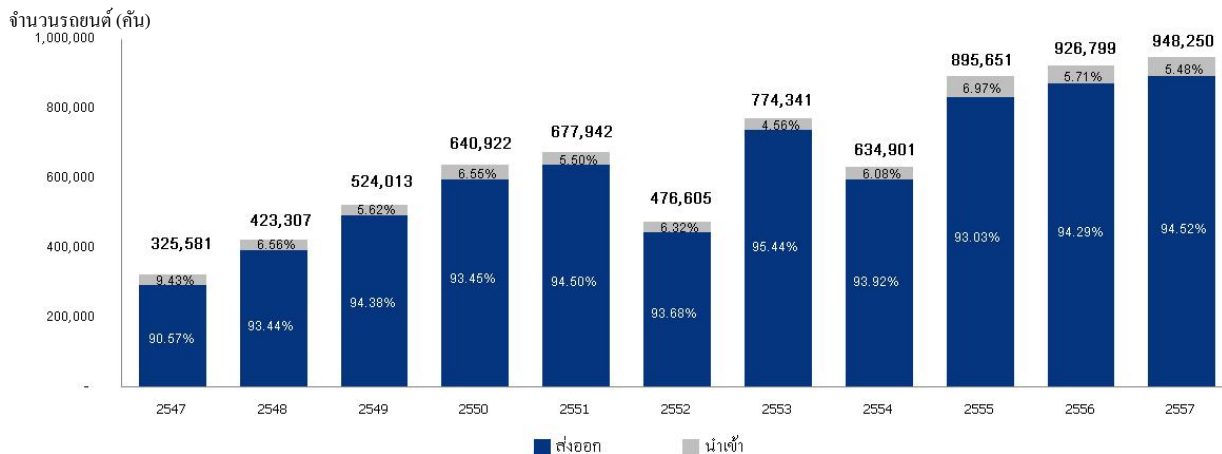
ปี 2557 การผลิตรถยนต์ในประเทศมีการลดลงอย่างมาก อันเป็นผลต่อเนื่องมาจากการสิ้นสุดของโครงการรถยนต์คันแรก รวมทั้งจากภาวะเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศที่ ส่งผลให้จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในปี 2557 เท่ากับ 1,880,007 คัน เทียบเท่ากับอัตราการลดลงที่ร้อยละ 23.49 สำหรับการส่งออกรถยนต์นั้นมียกยี่ห้อที่ส่งผลกระทบต่ออันได้แก่ สภาวะเศรษฐกิจของประเทศผู้นำเข้ารวมทั้ง ความไม่สงบในประเทศแถบตะวันออกกลาง แต่อย่างไรก็ดี ยอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศยังคงมีจำนวนเท่ากับ 1,128,102 คัน ซึ่งแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากปี 2556

2.3.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักของบริษัท คือ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีการส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวจะใช้พื้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัทในการส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ รวมถึงใช้พื้นที่ด้านหลังท่าเทียบเรือในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการส่งออก อย่างไรก็ตาม ยังมีกลุ่มผู้นำเข้าสินค้าเป็นลูกค้าอีกส่วนหนึ่งของบริษัทด้วย โดยสินค้าที่นำเข้ามาผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทส่วนใหญ่ ได้แก่ รถตู้ รถบรรทุก เครื่องมือหนัก และอะไหล่รถยนต์ เป็นต้น

ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่มีการส่งออกรถยนต์ไปต่างประเทศจัดเป็นกลุ่มลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท ดังจะเห็นได้จากสัดส่วนปริมาณรถยนต์ที่มีการส่งออกผ่านท่าเทียบเรือของบริษัทในระยะเวลา 11 ปีที่ผ่านมา ที่มากกว่าร้อยละ 90.00 ของปริมาณรถยนต์ทั้งหมดที่มีการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท

ปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท ปี 2547 – ปี 2557



แหล่งข้อมูล : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา (ปี 2555 ถึง ปี 2557) บริษัทมีส่วนแบ่งทางการตลาดเฉลี่ยประมาณร้อยละ 78.67 โดยมีรถยนต์ยี่ห้อชั้นนำหลากหลายยี่ห้อถูกส่งออกผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท อาทิเช่น Toyota Honda Nissan Isuzu Mitsubishi Ford และ Mazda เป็นต้น บริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์ผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย โดยบริษัทมีบริการที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าได้เป็นอย่างดี เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรและได้มาตรฐานโลก ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ หรือการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม ทั้งนี้ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มลูกค้า ทำให้กลุ่มลูกค้าของบริษัทใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ตลอดมา

2.3.4 กลยุทธ์ในการแข่งขัน

1) ท่าที่ตั้งของท่าเทียบเรือตั้งอยู่ใกล้กับฐานการผลิตของลูกค้า

ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทและท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT ตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือที่ได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ โดยมีนโยบายจำกัดผู้ล้นค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไว้ไม่เกิน 1.0 ล้านทีอียู ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา และยังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานผู้ผลิตและส่งออกรถยนต์ ซึ่งโดยปกติในการขนส่งรถยนต์ ผู้ส่งออกรถยนต์ต้องการให้ระยะทางในการขนส่งรถยนต์จากโรงงานผลิตรถยนต์ไปยังท่าเทียบเรือมีระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบกและมีต้นทุนในการขนส่งรถยนต์น้อยที่สุด ประกอบกับการเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังสามารถเข้าถึงได้ทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟ จึงถือได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในท่าที่ใกล้เคียงกับฐานการผลิตของลูกค้า

นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทยังตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณติดกับปากทางเข้าของเส้นทางเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากสายเดินเรือสามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินทางสั้นที่สุดและเกิดค่าใช้จ่ายในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือน้อยที่สุด นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือของบริษัทตั้งอยู่ติดกับแนวกันคลื่น (Break Water) ซึ่งจะช่วยเป็นเกราะป้องกันท่าเทียบเรือของบริษัทจากลมหรือคลื่นทะเลได้อีกด้วย จากข้อดีทางด้านภูมิศาสตร์ของท่าเทียบเรือของบริษัทดังกล่าวข้างต้น บริษัทจึงมีข้อได้เปรียบในการให้บริการอย่างมากเมื่อเทียบกับท่าเทียบเรืออื่นๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง

2) ระบบการจัดการท่าเทียบเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

นอกจากความชำนาญและประสบการณ์ในธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ที่มีมายาวนานกว่า 10 ปี บริษัทยังมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรืออย่างต่อเนื่องเพื่อให้การให้บริการของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานโลก โดยบริษัทได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือ ซึ่งระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บริษัทนำมาใช้ ได้แก่ โปรแกรม Port Management System (PMS) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) โปรแกรม Beyond RORO Port (BRP) โปรแกรม Auto Web service Management (AWM) ซึ่งโปรแกรมดังกล่าวช่วยในการบันทึกและจัดการข้อมูลสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic) และการบริหารจัดการขนถ่ายสินค้า (Logistics) นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมมือกับผู้ส่งออกรถยนต์ในการพัฒนาระบบการจัดการและตรวจสอบสินค้าผ่านเครื่องสแกนบาร์โค้ด (Bar Code) แบบพกพาที่เชื่อมโยงกับระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ ซึ่งระบบดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถติดตามและตรวจสอบความถูกต้องของตำแหน่งรถยนต์แต่ละคันที่จอดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัท ตรวจสอบความถูกต้องของรถยนต์ว่าเป็นคันเดียวกับที่ลูกค้าส่งข้อมูลมาให้ก่อนนำสินค้าเข้าท่าหรือไม่ ช่วยลดความผิดพลาดในเรื่องการขนส่งรถยนต์ให้กับบริษัทผู้ส่งออกได้ นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารท่าเทียบเรือ ทำให้บริษัทสามารถจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือของบริษัทได้อย่างคุ้มค่าเพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่และทันเวลา

3) การให้บริการอย่างครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

บริษัทมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างรวดเร็วและครบวงจร โดยนอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าแล้วนั้น บริษัทยังให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแก่กลุ่มลูกค้าอีกด้วย

สำหรับกลุ่มลูกค้าที่เป็นผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกวัตถุดิบ บริษัทมีบริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ เช่น รถยก (Forklift) สำหรับการขนย้ายสินค้าในบริเวณพื้นที่ท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการเพิ่มเติมแก่สายเดินเรือ เช่น การบรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) จากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ โดยสายเดินเรือที่ใช้บริการดังกล่าว คือ Toyofuji Shipping Co., Ltd. (“Toyofuji”) ซึ่งเป็นสายเดินเรือของผู้ส่งออกวัตถุดิบยี่ห้อ Toyota ทั้งนี้ บริษัทเชื่อว่าการให้บริการที่ครบวงจรดังกล่าวเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์ทางการตลาดที่สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการและอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าได้เป็นอย่างดี ทำให้บริษัทได้รับความไว้วางใจจากบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบและบริษัทสายเดินเรือชั้นนำของโลกในการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือหลักในการขนส่งวัตถุดิบอย่างต่อเนื่องยาวนาน

4) การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าของบริษัท

บริษัทสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าโดยการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ประกอบกับการเอาใจใส่ในความต้องการของลูกค้า จนนำมาสู่การพัฒนากระบวนการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการของลูกค้าได้อย่างเต็มความสามารถ รวมถึงการแก้ไขปัญหาที่ลูกค้าประสบอย่างทันท่วงที โดยการส่งหน่วยเคลื่อนที่เข้าไปแก้ปัญหาเมื่อลูกค้าต้องการ ทั้งหมดนี้ทำให้ลูกค้าไว้วางใจและเชื่อใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการขนส่งวัตถุดิบตลอดมา

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าน้อยราย

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นลูกค้าหลัก ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ของตนไปยังประเทศต่างๆ โดยนำรถยนต์มาส่งมอบที่ท่าเทียบเรือก่อนส่งต่อให้สายเคเบิลเรือเพื่อลำเลียงรถยนต์ไปส่งที่เมืองท่าปลายทางตามคำสั่งของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

รายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทประกอบด้วยส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เช่น ค่าบริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling) และค่าบริการพื้นที่รับมอบสินค้า และส่วนที่เรียกเก็บจากสายเคเบิลเรือ เช่น ค่านำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) และค่าผ่านท่า (Wharfage) โดยรายได้ที่บริษัทได้รับหลักๆ มาจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ และสายเคเบิลเรือซึ่งหากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ลดหรือยุติการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท บริษัทจะสูญเสียรายได้ทั้งในส่วนที่ได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเคเบิลเรือ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม อย่างไรก็ดี บริษัทมิได้พึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ โดยไม่มีรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดที่คิดเป็นสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30.00 ของรายได้รวมในปี 2556 และปี 2557

ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่มีฐานการผลิตอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมในเขตภาคกลางและภาคตะวันออก ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น ด้วยระยะทางและเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว จึงทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถลดต้นทุนและลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการขนส่งรถยนต์ระหว่างฐานการผลิตและท่าเรือได้ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณติดกับทางเข้าของเส้นทางการเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทมีข้อได้เปรียบและได้รับความนิยมจากสายเคเบิลเรือ เพราะสายเคเบิลเรือสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินเรือสั้นและเกิดค่าใช้จ่ายน้อยในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือสำหรับการขนถ่ายรถยนต์ที่มีปริมาณการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย โดยในช่วงปี 2555 - 2557 ของปริมาณการส่งออกรถยนต์ทั้งหมดของประเทศไทยเป็นการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ A5 เฉลี่ยร้อยละ 78.67 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเคเบิลเรือต่างๆ ในการใช้ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือหลักในการขนถ่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศ

นอกเหนือจากทำเลที่ดีของท่าเทียบเรือ A5 ดังที่กล่าวมาข้างต้น การที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเคเบิลเรือให้ความไว้วางใจใช้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทนั้น ยังเกิดจากการที่บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทสามารถตรวจรับและบันทึกข้อมูลรถยนต์ได้อย่างครบถ้วน และวางแผนจัดเรียงรถยนต์เพื่อการส่งออกได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในการเตรียมความพร้อมและตรวจสภาพรถยนต์ก่อนการส่งออกไปต่างประเทศ รวมถึงอำนวยความสะดวกให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์สามารถขนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมาจอดไว้ในพื้นที่ที่ใกล้กับท่าเทียบเรือของบริษัท ทำให้การขนถ่ายรถยนต์มายังท่าเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบัน บริษัทสามารถให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดถึงประมาณ 48,173 คัน ในเวลาเดียวกัน

นอกจากนี้ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จำนวนน้อยราย บริษัทได้ขยายประเภทธุรกิจไปยังธุรกิจให้บริการบริหารคลังสินค้า (Warehouse Management) ซึ่งรวมถึงการให้บริการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้าและบริหารจัดการสินค้าคงคลัง โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทมีพื้นที่เพื่อให้บริการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า รวม 153,531 ตารางเมตร

3.1.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเป็นลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกรถยนต์ทางเรือไปยังประเทศต่างๆ ดังนั้น หากการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยต้องประสบกับภาวะถดถอยหรือชะลอตัว โดยอาจมีสาเหตุมาจากอุปสงค์ในต่างประเทศของสินค้ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยลดลง หรืออาจเกิดการย้ายฐานการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอื่น ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมในกลุ่มแรกๆ ของประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศขึ้นในปี 2504 ประกอบกับประเทศไทยมีข้อตกลงการค้าเสรี (Free-Trade Agreement) กับหลายประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย ปัจจัยดังกล่าวจึงดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2505 เป็นต้นมา จากนั้นรัฐบาลในเกือบทุกสมัยได้กำหนดนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ทั้งสำหรับผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ โรงงานประกอบรถยนต์จึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันส่งผลต่อเนื่องให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ โรงงานประกอบรถยนต์ได้เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงทำให้เกิดการผลิตในประเทศแบบครบวงจร และทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ต่อมาในปี 2539 ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี จากข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ของไทย โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าในช่วง 11 ปีที่ผ่านมา (ปี 2547 – 2557) ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 332,053 คัน ในปี 2547 เป็น 1,128,102 คัน ในปี 2557 หรือเพิ่มขึ้นมากกว่าสี่เท่าตัว โดยในปี 2557 อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 789,234.80 ล้านบาท นับเป็นมูลค่าการส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศ อุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการเติบโตของตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นจะยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องจากทุกรัฐบาล

ทั้งนี้ เป้าหมายระยะยาวของรัฐบาลในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกรถยนต์ในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ทำให้เกิดนโยบายที่จะสนับสนุนการผลิตและการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศต่างๆ ซึ่งนอกจากจะช่วยรักษาผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทยในปัจจุบัน ยังช่วยดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์รายอื่นให้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยอีกด้วย นอกจากนี้ ในปัจจุบันรัฐบาลยังมีนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น นโยบายสนับสนุนการผลิตอีโคคาร์ (Eco-car) โดยให้สิทธิพิเศษทางภาษี หรือนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เป็นต้น ด้วยนโยบายที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องของรัฐบาล การมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่ครบวงจร แรงงานไทยที่มีความชำนาญในการประกอบรถยนต์ อีกทั้งการย้ายฐานการผลิตต้องใช้เวลาและเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก บริษัทจึงเชื่อมั่นว่ามีความเป็นไปได้ไม่น้อยที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่น

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

3.1.3 ความเสี่ยงจากการที่สัญญาหลักในการประกอบธุรกิจอาจถูกยกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา

1) สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ซึ่งเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการทำเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 11 เมษายน 2539 และสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว บริษัทได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือ A5 เพื่อการขนถ่ายรถยนต์และสินค้าทั่วไป โดยบริษัทต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา

การที่สัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำเทียบเรือสินค้ากอง A5 เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาลงเหลืออีกประมาณ 6.5 ปี และมีสิทธิในการต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหากถูก กทท. บอกลิขสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทกระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อให้เกิดผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการทำเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกลิขสัญญากับบริษัทภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกลิขสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้บริษัทเป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่บริษัทเป็นผู้จัดหา อย่างไรก็ตาม ในระยะเวลา 18 ปีที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงจากการที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อสิ้นสุดสัญญาเดิม รวมถึงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้รับการต่ออายุอีก 5 ปีนั้น บริษัทเชื่อว่าการให้บริการทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ซึ่งเป็นธุรกิจที่ผู้ถือหุ้นใหญ่และผู้บริหารของบริษัทมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ยาวนานถึง 30 ปี ดังนั้น บริษัทจึงเชื่อมั่นว่าบริษัทมีโอกาสสูงที่จะได้รับการต่อสัญญาจาก กทท. ภายหลังจากที่สัญญาสิ้นสุดลง

2) สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

บริษัทเป็นผู้ถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมในสัดส่วนร้อยละ 20.00 (และมีสิทธิในการถือหุ้นเพิ่มมากที่สุดไม่เกินร้อยละ 49.00) ของบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C0 เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และสินค้าทั่วไป โดยเป็นการดำเนินการภายใต้สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กับการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาดังกล่าว LRT ได้รับอนุญาตให้ทำการพัฒนา บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือ C0 เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และ บรรจุ/ขนถ่าย เฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไป และตู้สินค้า โดย LRT ต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่ กทท. ตามอัตราที่ระบุไว้ในสัญญา ระยะเวลาของสัญญาเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 ถึงสิ้นสุดวันที่ 31 สิงหาคม 2578 รวม 30 ปี ทั้งนี้ LRT มีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ครั้ง ครั้งละ 10 ปี ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน โดย LRT ต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง

การที่สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้า C0 เป็นสัญญาระยะยาว มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 21 ปี และมีสิทธิในการต่ออายุสัญญาได้อีก 20 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำ เมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ดี บริษัทยังมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหาก LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วม ถูก กทท. บอกล้มสัญญา โดยอาจส่งผลกระทบต่อการค้าเงินธุรกิจ ฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่ LRT กระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกล้มสัญญากับ LRT ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้ LRT ทราบถึงสาเหตุและ LRT ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกล้มสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้ LRT เป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่ LRT เป็นผู้จัดหา มาอย่างใดก็ได้ ในระยะเวลา 9 ปีที่ผ่านมา LRT ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

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

3) สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาเช่าที่ดินเพื่อให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป

นอกจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ซึ่งเป็นบริการหลักแล้ว บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการส่งออกแก่ผู้ส่งออกรถยนต์ โดยผู้ส่งออกรถยนต์จะใช้พื้นที่ดังกล่าวในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม รวมถึงการตรวจสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ ซึ่งการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถบริหารจัดการการขนส่งรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกรถยนต์ที่ต้องการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศ บริษัทจึงได้เข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่บริเวณใกล้ท่าเทียบเรือของบริษัท จาก กทท. จากผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น และพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) คิดเป็นพื้นที่เช่ารวม 523,775 ตารางเมตร ซึ่งสามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ประมาณ 32,736 คัน ในเวลาเดียวกัน และมีพื้นที่เก็บสินค้าทั่วไปให้เช่าสุทธิ 153,531 ตารางเมตร โดยสัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. เป็นการเช่าเพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ทั้งหมด

พื้นที่จอดพักรถยนต์ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญของการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของบริษัทและ LRT ดังนั้น หากบริษัทไม่ได้รับการต่ออายุสัญญาเช่าพื้นที่ภายหลังจากที่สัญญาเช่าหมดอายุลงแล้ว จะทำให้บริษัทและ LRT ไม่มีพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าอย่างเพียงพอ และไม่สามารถให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ในจำนวนมาก รวมทั้งสูญเสียรายได้จากการให้บริการดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทในอนาคต

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

3.1.4 ความเสี่ยงจากการเกิดคู่แข่งรายใหม่ในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

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

จากการที่ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ในปัจจุบันมีเพียง 3 แห่ง ดังที่กล่าวมาข้างต้น โดยที่บริษัทเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ A5 และเป็นผู้ถือหุ้นทางตรงและทางอ้อมในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ของบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือ C0 ดังนั้น ในอนาคตหากมีท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แห่งใหม่เกิดขึ้น โดยอาจเป็นลักษณะของการที่มีผู้ประกอบการรายใหม่ทำการขออนุญาตกับ กทท. เพื่อประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro แห่งใหม่เพิ่มเติมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง หรืออาจมีภาคเอกชนลงทุนทำท่าเรือน้ำลึกแห่งใหม่ โดยมีท่าเทียบเรือ Ro/Ro อยู่ในบริเวณท่าเรือน้ำลึกดังกล่าวด้วย การแข่งขันในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ก็จะมีมากขึ้น 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 2557 จำนวนการขนถ่ายรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือ A5, A1 และ C0 เท่ากับ 920,998 คัน 231,551 คัน และ 10,996 คัน ตามลำดับ (นับเฉพาะรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือที่เป็นสินค้านำเข้าและส่งออกเท่านั้น แต่ไม่รวมรถยนต์ที่เป็นสินค้าผ่านท่าและสินค้าถ่ายลำ) รวมปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง เท่ากับ 1,163,545 คัน คิดเป็นร้อยละ 62.89 ของความสามารถในการขนถ่ายรถยนต์ที่ กทท. กำหนดไว้ จึงเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่งยังมีความสามารถที่จะรองรับการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ได้อีกมาก บริษัทจึงคาดการณ์ว่าจะยังไม่มี การอนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

สำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีภาคเอกชนมาลงทุนเปิดท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้นมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเทียบเรือด้วยการลงทุนสร้างท่าเรือขนาดเล็กขึ้นใหม่นั้นต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือยังมีความสำคัญอย่างมาก โดยต้องมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าออก อยู่ใกล้ฐานการผลิตของผู้ส่งออก และนำเข้ารถยนต์ และมีสถานที่สำหรับให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ นอกจากนี้ การประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินงานสูง ทั้งในด้านการบริหารท่าเทียบเรือ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) การเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานกับทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สายเดินเรือ หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ อีกทั้งการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ไม่ควรขนถ่ายปะปนกับสินค้าอื่น เนื่องจากเศษผงและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าอื่น อาจทำความเสียหายต่อตัวรถยนต์ได้ ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการใหม่ที่ต้องการทำธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ยังจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ว่าสามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงตามเวลา และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ต่อตัวรถยนต์

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

ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง กทท. จะเป็นผู้กำหนดโครงสร้างค่าภาระ (Tariff Structure) และอัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) สำหรับการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้า โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเทียบเรือ การขนถ่ายสินค้า การฝากเก็บสินค้า และการให้บริการอื่นๆ ที่บริษัทให้บริการในท่าเทียบเรือเกินกว่าอัตราค่าภาระที่ กทท. กำหนด ในกรณีที่บริษัทฝ่าฝืนการเก็บค่าธรรมเนียมตามที่กำหนด กทท. มีสิทธิเปรียบเทียบปรับได้ตามสัญญา

นอกจากนี้ กทท. สงวนสิทธิ์ที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระได้ตลอดอายุสัญญา อย่างไรก็ตามนับตั้งแต่เริ่มอายุสัญญาจนถึงปัจจุบัน กทท. ยังไม่เคยเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าภาระ และ/หรือ ปรับขึ้นอัตราค่าภาระท่าเรือแต่อย่างใด ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการของบริษัทอาจเปลี่ยนแปลงได้ในช่วงอายุสัญญา ซึ่งหากบริษัทมีต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นแต่ไม่สามารถปรับเพิ่มโครงสร้างค่าภาระ และอัตราค่าภาระให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนของบริษัท ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อย่างไรก็ดี จากผลการดำเนินงานที่ผ่านมา บริษัทมีอัตรากำไรขั้นต้นเท่ากับร้อยละ 49.17 ร้อยละ 49.81 และร้อยละ 48.70 ในปี 2555 2556 และ 2557 ตามลำดับ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าบริษัทมีการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนค่าบริการได้เป็นอย่างดี

นอกเหนือจากการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนที่ดีแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือซึ่งช่วยให้บริษัทมีโอกาสในการสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนถ่ายรถยนต์ โดยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บริษัทนำมาใช้ได้แก่ (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

3.2 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

3.2.1 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการบริหารงาน

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนี้ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ ครอบครัวเหลืองสุวรรณ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 มีการถือหุ้นในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 47.24 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท รวมทั้งครอบครัวเหลืองสุวรรณยังเป็นผู้บริหารและกรรมการผู้มีอำนาจลงนามของบริษัทด้วย จึงทำให้ผู้ถือหุ้นรายใหญ่อ้างอ้าง เป็นผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการและควบคุมคะแนนเสียงในการลงมติที่สำคัญได้เกือบทั้งหมด ทั้งเรื่องการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นในเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของจำนวนหุ้นที่เข้าประชุมและมีสิทธิออกเสียง เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นที่เข้าร่วมประชุมและมีสิทธิออกเสียง อาจไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อมีมติที่แตกต่างได้

อย่างไรก็ตาม ด้วยโครงสร้างการจัดการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการและคณะกรรมการรวม 4 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการบริหาร คณะกรรมการตรวจสอบ และคณะกรรมการสรรหาและพิจารณาค่าตอบแทน โดยมี การกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน ทำให้ระบบการทำงานของบริษัทมีความเป็นมาตรฐานและสามารถตรวจสอบได้ โดยง่าย อีกทั้ง คณะกรรมการตรวจสอบ ซึ่งประกอบด้วยกรรมการตรวจสอบที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน เป็นผู้ที่มีความรู้ความสามารถ นอกจากนี้บริษัทยังได้จ้างบริษัทตรวจสอบภายในเพื่อดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของบริษัท และรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำให้สามารถสอบทานการทำงานของบริษัทให้มีความโปร่งใสได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถถ่วงดุลอำนาจในการนำเสนอเรื่องต่างๆ ที่จะพิจารณานำเข้าสู่การประชุมผู้ถือหุ้นได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ บริษัทยังมีระเบียบปฏิบัติกรณีที่มีการทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ กรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการ รวมทั้งบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง โดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีอำนาจอนุมัติการทำรายการนั้นๆ ทำให้สามารถลดทอนความเสี่ยงอันอาจจะเกิดขึ้นได้อีกด้วย

4. สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 และ 2557 บริษัทมีสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

4.1 สินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าสุทธิ (ล้านบาท)	
		31 ธ.ค. 56	31 ธ.ค. 57
สิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ ³ – บริเวณท่าเทียบเรือ A5 ในพื้นที่ของ กทท.	เป็นเจ้าของ ¹	1,508.40	1,509.96
หัก ค่าตัดจำหน่ายสิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ		(917.11)	(997.47)
รวมสิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ-สุทธิ		591.29	512.49
ส่วนปรับปรุงที่ดินเช่า อาคาร และอุปกรณ์³			
<u>พื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (ทรัพย์สินในพื้นที่ของ กทท.)</u>			
1. ลานอเนกประสงค์	เป็นเจ้าของ ¹	558.84	586.76
2. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เป็นเจ้าของ ¹	149.20	153.15
3. ระบบสาธารณูปโภค	เป็นเจ้าของ ¹	112.22	113.26
4. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เป็นเจ้าของ ¹	15.80	15.80
5. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	เป็นเจ้าของ ¹	-	0.09
<u>พื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (ทรัพย์สินในพื้นที่ของ กนอ.)</u>			
1. ลานอเนกประสงค์	เป็นเจ้าของ ²	158.56	192.07
2. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เป็นเจ้าของ ²	368.08	579.81
3. ระบบสาธารณูปโภค	เป็นเจ้าของ ²	44.96	44.96
4. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	เป็นเจ้าของ ²	222.57	-
<u>สำนักงาน (กรุงเทพฯ และ แหลมฉบัง) และยานพาหนะ</u>			
1. อาคารสำนักงาน	เป็นเจ้าของ ⁴	49.54	51.72
2. เครื่องตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน	เป็นเจ้าของ ¹	117.93	130.03
3. ยานพาหนะ	เป็นเจ้าของ	61.22	61.93
4. ระบบสาธารณูปโภค	เป็นเจ้าของ	0.05	0.05
<u>พื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (ทรัพย์สินในพื้นที่อื่นๆ)</u>			
1. ลานอเนกประสงค์	เป็นเจ้าของ	47.82	47.82
2. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เป็นเจ้าของ	47.82	115.54
3. ระบบสาธารณูปโภค	เป็นเจ้าของ	1.64	1.95
4. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	เป็นเจ้าของ	126.75	-
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม		(582.07)	(712.38)
รวมส่วนปรับปรุงที่ดินเช่า อาคาร และอุปกรณ์ - สุทธิ		1,453.11	1,382.56

หมายเหตุ : 1. ทรัพย์สินในพื้นที่ของ กทท. - บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เป็น โครงสร้างพื้นฐานที่บริษัทจัดหา มาหลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทนั้น กทท. มีสิทธิจะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วน ตามราคามูลค่าตามบัญชี (โปรดดูรายละเอียดการโอนกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สิน ในส่วนที่ 1-4 ข้อ 4.2 สรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ)

2. ทรัพย์สินในพื้นที่ของ กนอ. - บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่บริษัทจัดหา มาหลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่

3. บริษัทได้มอบสิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ สิทธิการเช่าที่ดินบางสัญญาและจดจำนองสิ่งปลูกสร้างบนที่ดินเช่าบางแปลงเพื่อเป็นหลักประกันวงเงินหนังสือค้ำประกันและวงเงินสินเชื่อจากธนาคาร

4. บริษัท และ บริษัท สมบัติเหลือสุวรรณ จำกัด (“สมบัติเหลือสุวรรณ”) ถือกรรมสิทธิ์ร่วมกันในห้องชุดเลขที่ 1168/52 (อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 19) ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ ซึ่งเป็นที่ตั้งสำนักงานของบริษัท โดยบริษัทและสมบัติเหลือสุวรรณ ได้ทำบันทึกข้อตกลงและจดทะเบียนบรรขายส่วนไว้กับสำนักงานที่ดิน คือ ห้องชุดมีพื้นที่รวม 1,067.60 ส่วน เป็นของบริษัท 813.91 ส่วน และเป็นของสมบัติเหลือสุวรรณ 253.69 ส่วน

4.2 สรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ

4.2.1 สัญญาลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5

- | | | |
|---------------------------|---|---|
| คู่สัญญา | : | บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (“บริษัท”) และ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) |
| วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา | : | เพื่อประกอบการธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์รวมถึงสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ A5 ภายในท่าเรือแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี |
| ระยะเวลาของสัญญา | : | ระยะเวลา 25 ปี เริ่มตั้งแต่ 1 พฤษภาคม 2539 – 30 เมษายน 2564
บริษัทสามารถขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี (ภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน) โดยต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง |
| ค่าตอบแทนตามสัญญา | : | บริษัทต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ กทท. ซึ่งมี 2 ส่วน คือ ค่าตอบแทนประจำปี และผลประโยชน์เพิ่มเติมเมื่อปริมาณสินค้าเกินจากจำนวนที่กำหนด โดยค่าตอบแทนประจำปีจะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากัน รอบปีการดำเนินงานตามสัญญาละ 4 งวด แต่ละงวดต้องชำระก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส ส่วนผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมเมื่อปริมาณสินค้าเกินจากจำนวนที่กำหนด ชำระเมื่อครบกำหนดของแต่ละปีการดำเนินงานตามสัญญา |
| เงื่อนไขหลักของสัญญา | : | <ul style="list-style-type: none"> - บุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51.00 ตลอดระยะเวลาของสัญญา และมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 120 ล้านบาท - บริษัทเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน เครื่องมืออุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการประกอบการท่าเรือ ซึ่งบริษัทเป็นผู้จัดหาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนอสังหาริมทรัพย์นั้น กทท. มีสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าทางบัญชี (Current Book Value) - กทท. เป็นผู้กำหนด (1) โครงสร้างค่าภาระ (Port Charges) และ (2) อัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระเกินกว่าที่ กทท. กำหนด |
| การสิ้นสุดสัญญา | : | <p>สัญญาลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 จะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาสิ้นสุดลง - เมื่อบริษัทผิดสัญญา ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือ - การเลิกสัญญาโดยเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน |

4.2.2 สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการ ท่าเทียบ C0 ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง

- คู่สัญญา : บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (“LRT”) และ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”)
- วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา : เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรทุก/ขนถ่าย เฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไป และตู้สินค้าเท่านั้น หากประสงค์ที่จะดำเนินการดังกล่าว สำหรับสินค้าอื่น จะต้องได้รับความเห็นชอบเป็นหนังสือจาก กทท. ก่อน
- ระยะเวลาของสัญญา : ระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่ 1 กันยายน 2548 – 31 สิงหาคม 2578
LRT สามารถขอต่ออายุสัญญาได้อีก 2 ระยะ ระยะละ 10 ปี (ภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกัน) โดยต้องยื่นคำร้องขอต่ออายุสัญญาเป็นหนังสือล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ปี ก่อนสัญญาจะสิ้นสุดลง
- ค่าตอบแทนตามสัญญา : LRT ต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ กทท. ซึ่งมี 2 ส่วน คือ ค่าตอบแทนประจำปี และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปีตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญา โดยผลประโยชน์ตอบแทนรวมทั้ง 2 ส่วน จะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากัน รอบปีการดำเนินงานตามสัญญาละ 4 งวด แต่ละงวดต้องชำระก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส
- เงื่อนไขหลักของสัญญา :
 - บุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51.00 ตลอดระยะเวลาของสัญญา และมีทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนไม่ต่ำกว่า 50 ล้านบาท
 - LRT เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม เครื่องมืออุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการประกอบการท่าเรือ ซึ่ง LRT เป็นผู้จัดหาเองตลอดระยะเวลาของสัญญา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาสิ่งหาริมทรัพย์ทั้งหมดรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนสิ่งหาริมทรัพย์ของ LRT นั้น กทท. มีสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าทางบัญชี (Current Book Value)
 - กทท. เป็นผู้กำหนด (1) โครงสร้างค่าภาระ (Port Charges) และ (2) อัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) โดย LRT ห้ามเรียกเก็บค่าภาระเกินกว่าที่ กทท. กำหนด.
- การสิ้นสุดสัญญา : สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการ ท่าเทียบเรือ C0 จะสิ้นสุดลงในกรณีดังต่อไปนี้
 - เมื่อระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาสิ้นสุดลง
 - เมื่อ LRT ผิดสัญญา ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือ
การเลิกสัญญาโดยเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัย หรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน

4.2.3 สัญญาเช่าพื้นที่/ที่ดิน เพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ และ เก็บสินค้าและคลังสินค้าทั่วไป

คู่สัญญา/ผู้ให้เช่า	จำนวนสัญญา	อายุสัญญา (ปี)	พื้นที่เช่ารวม (ไร่)	เงื่อนไขหลักของสัญญา
กทท.	9	1 - 16 ปี (สิ้นสุดปี 2558 – 2566)	325-2-96.14	<ul style="list-style-type: none"> - ห้ามโอนหรือให้เช่าช่วงพื้นที่ - บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่บริษัทจัดหามา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. โดยบริษัทต้องรื้อถอนส่วนที่ กทท. ไม่ประสงค์จะรับไว้ ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทนั้น กทท. มีสิทธิจะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วน ตามราคามูลค่าตามบัญชี - ในระหว่างอายุสัญญา กทท. มีสิทธิปรับขึ้นค่าเช่า
กนอ.	5	12 - 20 ปี (สิ้นสุดปี 2561 – 2587)	117-1-80.05	<ul style="list-style-type: none"> - บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่บริษัทจัดหามา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่ - บริษัทสามารถนำสิทธิการเช่าและสิ่งปลูกสร้างไปจำนอง จำน่า หรือประกันหนี้ กับสถาบันการเงินได้ โดยต้องแจ้งให้ กนอ. ทราบภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้กระทำการ - ในระหว่างอายุสัญญา กนอ. มีสิทธิปรับขึ้นค่าเช่าในบางสัญญา
ผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น	2	3 - 6 ปี (สิ้นสุดปี 2558 – 2561)	54-1-20.50	<ul style="list-style-type: none"> - มีลักษณะเป็นสัญญาบริการ โดยผู้ให้บริการเป็นผู้เช่าพื้นที่จาก กทท. แล้วจึงแบ่งพื้นที่ให้บุคคลอื่นใช้บริการอีกทอดหนึ่ง - หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ให้บริการ จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. โดยบริษัทต้องรื้อถอนส่วนที่ กทท. ไม่ประสงค์จะรับไว้
รวม	16		497-1-96.24	

4.2.4 บัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI)

1) บัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) สำหรับการประกอบกิจการท่าเรือ A5

วันที่ได้รับอนุมัติบัตรส่งเสริม : 7 กุมภาพันธ์ 2550

ผู้ได้รับการส่งเสริม : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

เลขที่บัตรส่งเสริม : เลขที่ 1781(2)/2550 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมเลขที่ อก. 0908/000921 ลงวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2551 และเลขที่ อก. 0908/000833 ลงวันที่ 3 กุมภาพันธ์ 2552

- สาระสำคัญของสิทธิประโยชน์ : - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ (ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2550 – 28 กุมภาพันธ์ 2558) ทั้งนี้ กิจการที่ได้รับการส่งเสริม ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือที่ 3 (Berth 3) และพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการส่งออก ซึ่งมีพื้นที่รวมประมาณ 280 ไร่ ในโซน 2A 2B 3A 3B 3C 3D และ 11E
- ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลดังกล่าว สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
- ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
- สาระสำคัญของเงื่อนไข : - ทุนจดทะเบียนและชำระแล้วไม่น้อยกว่า 290 ล้านบาท
- บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51.00 ของทุนจดทะเบียน
- ให้บริการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล โดยขนถ่ายสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 1,484,800 ตัน

2) บัตรส่งเสริมการลงทุน (BOI) สำหรับการประกอบกิจการท่าเรือ C0

- วันที่ได้รับอนุมัติบัตรส่งเสริม : 23 สิงหาคม 2548
- ผู้ได้รับการส่งเสริม : บริษัท แหลมจบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด
- เลขที่บัตรส่งเสริม : เลขที่ 1401(2)/2551 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติมเลขที่ อก. 0908/005496 ลงวันที่ 11 กรกฎาคม 2551 เลขที่ อก. 0908/007758 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2553 เลขที่ อก. 0908/008872 ลงวันที่ 11 สิงหาคม 2554 และเลขที่ อก. 0908/015271 ลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2555

- สาระสำคัญของสิทธิประโยชน์ : - ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับกำไรสุทธิที่ได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริมเป็นระยะเวลา 8 ปี นับแต่วันที่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการ (ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม 2550 – 14 สิงหาคม 2558)
- ในกรณีที่ประกอบกิจการขาดทุนในระหว่างเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลดังกล่าว สามารถนำผลขาดทุนประจำปีที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลานั้นไปหักออกจากกำไรสุทธิที่เกิดขึ้นภายหลังระยะเวลาได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล มีกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี นับแต่วันพ้นกำหนดเวลานั้น โดยจะเลือกหักจากกำไรสุทธิของปีใดปีหนึ่งหรือหลายปีก็ได้
- ได้รับยกเว้นไม่ต้องนำเงินปันผลจากกิจการที่ได้รับการส่งเสริมซึ่งได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไปรวมคำนวณเพื่อเสียภาษีเงินได้ตลอดระยะเวลาที่ได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลนั้น
- สาระสำคัญของเงื่อนไข : - ทุนจดทะเบียนและชำระแล้วไม่น้อยกว่า 125 ล้านบาท
- บุคคลสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51.00 ของทุนจดทะเบียน
- ให้บริการขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือเดินทะเล โดยขนถ่ายสินค้าทั่วไปปีละประมาณ 3,719,000 ตัน และตู้คอนเทนเนอร์ ปีละประมาณ 50,000 ทีอียู

4.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัทมีบริษัทย่อย 1 บริษัท และบริษัทร่วม 1 บริษัท ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	ทุนจดทะเบียน และทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)
บริษัทย่อย บริษัท แชนพไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด ("SRT")	ผู้ถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company)	100.00	183.75
บริษัทร่วม บริษัท แหลมจบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด ("LRT")	ให้บริการท่าเทียบเรือ CO ภายในท่าเรือแหลมจบบัง	20.00	210.00

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 บริษัท แหลมจบบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด ("LRT") มีทุนจดทะเบียนและชำระแล้ว 210.00 ล้านบาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญจำนวน 500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท และหุ้นบุริมสิทธิจำนวน 1,600,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท

สำหรับสิทธิในการได้รับเงินปันผลและการออกเสียง ข้อบังคับของ LRT กำหนดให้หุ้นสามัญมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนหุ้นบุริมสิทธิ โดยผู้ถือหุ้นสามัญมีสิทธิได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 0.50 ต่อปี ของมูลค่าหุ้นที่ชำระแล้ว แต่จะไม่มีผลกระทบในปีที่ไม่ได้ประกาศจ่าย และมีสิทธิออกเสียง 1 หุ้นต่อ 1 เสียง ส่วนผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 7.00 ต่อปี ของมูลค่าหุ้นที่ชำระแล้ว และมีสิทธิได้รับเงินปันผลชนิดไม่รวมรับแต่ผลกระทบในปีที่ไม่ได้ประกาศจ่าย และมีสิทธิออกเสียง 100 หุ้นต่อ 1 เสียง โดยเงินปันผลส่วนที่เหลือจากการจ่ายให้ผู้ถือหุ้นสามัญและผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิดังกล่าว จะถูกจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นสามัญตามสัดส่วนการถือหุ้น

ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัท และกลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ LRT บริษัทมีสิทธิ (Option) ในการเข้าถือหุ้น LRT เพิ่มสูงสุดถึงร้อยละ 29.00 ในราคาที่ได้ตกลงไว้ ภายในวันที่ 15 พฤษภาคม 2560

4.3.1 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เกื้อหนุนและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจของบริษัท โดยพิจารณาผลตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนเป็นสำคัญ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกิจการของบริษัท รวมถึงการพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามความเหมาะสมและผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุน เพื่อประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทเป็นสำคัญ ทั้งนี้ การพิจารณาการลงทุนจะกระทำโดยผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการของบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท แล้วแต่กรณี และบริษัทจะควบคุมดูแลด้วยการส่งกรรมการ และ/หรือ ผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทเข้าไปเป็นตัวแทนตามสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญ และ/หรือ บริหารจัดการในกิจการนั้นๆ รวมทั้งมีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามแนวทางที่บริษัทได้กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 20 มีนาคม 2556 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบทางด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5.00 ของส่วนของผู้ถือหุ้น หรือต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทมีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งเป็นคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ระหว่างบริษัทเป็นโจทก์ และกรุงเทพมหานคร (“กทม.”) เป็นจำเลย โดยบริษัทฟ้อง กทม. ฐานผิดสัญญา และเรียกร้องค่าเสียหายจำนวน 530,367,071.53 บาท เนื่องจาก กทม. ได้สั่งซื้อรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำจากต่างประเทศโดยขนส่งทางเรือและขนถ่ายขึ้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัทเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2550 และบริษัทได้ดำเนินการขนย้ายรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำดังกล่าวมาจอดพักไว้ในลานพักสินค้าขาเข้าของบริษัท เพื่อรอให้ กทม. ดำเนินการทางพิธีการศุลกากร รวมถึงชำระค่าธรรมเนียมให้แก่บริษัทก่อนที่จะนำรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำออกจากลานพักสินค้าขาเข้าของบริษัท

อย่างไรก็ตาม ภายหลังจากที่รถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำได้ถูกส่งมายังท่าเทียบเรือของบริษัท รวมถึงขนย้ายมาจอดพักไว้ในลานพักสินค้าขาเข้าของบริษัทแล้ว กทม. ไม่ได้ดำเนินการทางพิธีการศุลกากร จึงไม่สามารถขนย้ายรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำดังกล่าวออกจากท่าเทียบเรือของบริษัท จนพ้นกำหนดการชำระอากรหรือวางประกันอากรของตามบัญชีเรือ และทำให้รถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำดังกล่าวตกเป็นของตกค้างตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ดังนั้น บริษัทจึงยื่นฟ้องให้ กทม. ชำระค่าภาระเคลื่อนย้ายรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำ และค่าใช้ท่าวางพักสินค้าขาเข้า และค่าภาระฝากเก็บสินค้าขาเข้า ให้แก่บริษัทในระหว่างเวลาที่สินค้าถูกส่งมาเทียบท่าเทียบเรือของบริษัทจนถึงวันที่บริษัทฟ้องคดีนี้ตามสัญญา

เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้อง โดยได้วินิจฉัยว่าค่าภาระที่บริษัทเรียกร้องเป็นการเรียกร้องเอาค่าบริการในการประกอบกิจการท่าเรือ ซึ่งเป็นเป็นสิทธิเรียกร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และระบอบเวลานับตั้งแต่เรือขนส่งสินค้าเทียบท่าเทียบเรือและยกสินค้าพักไว้เป็นระยะเวลาเพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณค่าภาระเท่านั้น ไม่ใช่เวลาที่ใช้เป็นฐานเริ่มนับอายุความสิทธิเรียกร้อง ซึ่งในคดีนี้ สิทธิเรียกร้องบังคับได้ในวันที่เรือบรรทุกสินค้าเทียบท่า และมีการยกขนรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำเสร็จ คดีจึงขาดอายุความ จึงไม่ต้องวินิจฉัยข้อพิพาทอื่นต่อไป เพราะไม่ทำให้ผลของคดีเปลี่ยนไป

ต่อมาในวันที่ 31 กรกฎาคม 2556 บริษัทได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางดังกล่าวต่อศาลฎีกา และหากบริษัทถูกศาลฎีกายกฟ้องในท้ายที่สุด การยกฟ้องของศาลฎีกาดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบทางด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัท เนื่องจากบริษัทเป็นโจทก์ยื่นฟ้อง และไม่ได้ถูกเรียกค่าเสียหายในคดีนี้แต่อย่างใด

ทั้งนี้ รายได้สำหรับการให้บริการแก่ กทม. ดังกล่าวรวมเป็นจำนวน 37.01 ล้านบาท โดยบริษัทเริ่มรับรู้รายได้ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2550 และต่อมาเมื่อเดือนมิถุนายน 2550 บริษัทเห็นว่ามีความไม่แน่นอนที่จะได้รับค่าบริการ จึงหยุดรับรู้รายได้และทำการตั้งค่าเผื่อนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวน

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

6.1.1 ข้อมูลบริษัท

ชื่อบริษัท	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)
ชื่อบริษัท (ภาษาอังกฤษ)	Namyong Terminal Public Company Limited
ประเภทธุรกิจ	ให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Roll-on/Roll-off: Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี
เลขทะเบียนบริษัท	0107555000163
ทุนจดทะเบียน	620,000,000 บาท
ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	620,000,000 บาท
จำนวนหุ้นจดทะเบียน (หุ้นสามัญ)	620,000,000 หุ้น
จำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายแล้ว (หุ้นสามัญ)	620,000,000 หุ้น
มูลค่าหุ้นที่ตราไว้	หุ้นละ 1.00 บาท
ที่ตั้งสำนักงานใหญ่	1168/52 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ : 02-679-7357 โทรสาร : 0-2285-6642 Website : www.namyongterminal.com
ที่ตั้งท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหิรา จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ : 038-401-062 ถึง 4 โทรสาร : 038-401-051
เลขานุการบริษัท	โทรศัพท์ : 02-679-7357 โทรสาร : 0-2285-6642 E-mail: csnyt@namyongterminal.com
ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์	โทรศัพท์ : 02-679-7357 โทรสาร : 0-2285-6642 E-mail: irnamyong@namyongterminal.com

6.1.2 ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ตั้งแต่ร้อยละ 10.00 ขึ้นไป ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมด

ลำดับที่	ชื่อบริษัท/สถานที่ตั้ง	ประเภทธุรกิจ	ทุนชำระแล้ว (บาท)	การถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	บริษัท แชนไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด 1168/52 อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 19 ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์: 0-2679-7357 โทรสาร: 0-2285-6642	ถือหุ้นในบริษัทอื่น	183,750,000	100.00
2.	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด 88/3 หมู่ที่ 3 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์: 0-3840-8700 โทรสาร: 0-3840-1061	ให้บริการท่าเทียบเรือ C0 ภายในท่าเรือแหลม ฉบัง	210,000,000	20.00

6.1.3 ข้อมูลบุคคลอ้างอิงอื่นๆ เช่น นายทะเบียนหลักทรัพย์ ผู้สอบบัญชี ที่ปรึกษากฎหมาย และผู้ตรวจสอบระบบควบคุมภายใน

นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 62 อาคารตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์: 0-2229-2800 โทรสาร: 0-2359-1259 TSD Call Center: 0-2229-2888 E-mail: TSDCallCenter@set.or.th Website: www.tsd.co.th
ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด (เดิมชื่อ บริษัท สำนักงาน เอ็นส์ แอนด์ ยัง จำกัด) ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์: 0-2264-0777 โทรสาร: 0-2264-0789 ถึง 90 นางกิงกาญจน์ อัครวังสฤษฎ์ ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 4496
ที่ปรึกษากฎหมาย	บริษัท วีระวงศ์, ชินวัฒน์ และเพียงพนอ จำกัด 540 อาคารเมอร์คิวรี่ ทาวเวอร์ ชั้น 22 ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์: 0-2264-8000 โทรสาร: 0-2657-2222

ผู้ตรวจสอบระบบควบคุมภายใน	บริษัท เอเอ็นเอส บิซิเนส คอนซัลแทนส์ จำกัด 100/72 ชั้น 22 อาคารว่องวานิช ดีก บิ ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วย ขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์: 0-2645-0109 โทรสาร: 0-2645-0101
---------------------------	---

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น
-ไม่มี-