

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 ประวัติความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัท

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท” หรือ “NYT”) เดิมชื่อ บริษัท เหมืองแม่ตึบ จำกัด จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2525 มีวัตถุประสงค์เพื่อประกอบกิจการเหมืองแร่และถ่านหิน ต่อมา ได้เปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด และเมื่อวันที่ 11 เมษายน 2539 บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด ได้เข้าลงนามในสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบกิจการท่าเทียบเรือสินค้ากอง 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)

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

บริษัทได้ลงนามในสัญญาข้อตกลงแก้ไขเพิ่มเติมกับ กทท. เมื่อวันที่ 20 กรกฎาคม 2547 เพื่อปรับแผนธุรกิจจากท่าเทียบเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าประเภทถ่านหินและสินค้าทั่วไป มาเป็นท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์และสินค้าทั่วไปอย่างเป็นทางการ และได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็นบริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด เมื่อวันที่ 15 ตุลาคม 2547 ในเวลาต่อมา บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 290.00 ล้านบาท และ 414.50 ล้านบาท ตามลำดับ

และเพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการในระยะยาวของบริษัทให้สามารถรองรับปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยที่มีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมากในอนาคต ดังนั้น ในเดือนเมษายน 2555 บริษัทและกลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) จึงได้เข้าร่วมลงทุนในบริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจ

ให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี ซึ่ง LRT ได้รับสัมปทานลงทุน บริหาร และ ประกอบการทำท่าเทียบเรือ C0 จาก กทท. เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2546 มีระยะเวลาสัญญา 30 ปี นับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2548 สิ้นอายุสัญญาวันที่ 31 สิงหาคม 2578

ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555 บริษัทได้จดทะเบียนแปรสภาพจากบริษัทจำกัดเป็นบริษัท มหาชนจำกัด และเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้เพิ่มทุนจดทะเบียน จาก 414.50 ล้านบาท เป็น 620.00 ล้านบาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท เพื่อเสนอขายต่อประชาชนเป็นครั้งแรก ต่อมาในเดือนพฤศจิกายน 2556 บริษัทได้เพิ่มทุนจดทะเบียนชำระแล้วเป็น 620.00 ล้านบาท โดยการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 205.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท ในราคาเสนอขายหุ้นละ 11.90 บาท ให้แก่ประชาชน เป็นครั้งแรก พร้อมกับนำหุ้นสามัญทั้งหมดของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยหุ้นของบริษัทนั้นเริ่มทำการซื้อขายครั้งแรกในวันที่ 25 พฤศจิกายน 2556

ทั้งนี้ วัตถุประสงค์ของการระดมทุนนั้น เพื่อนำเงินไปชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน ลงทุนขยายธุรกิจ และใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินธุรกิจ โดยในเดือนพฤศจิกายน 2556 บริษัทได้ชำระคืนเงินกู้ยืมทั้งระยะสั้นและระยะยาวทั้งหมดแก่สถาบันการเงินแล้ว

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) ได้มีการลงทุน และพัฒนาระบบการบริหารจัดการ ภายในท่าเทียบเรือ A5 มาอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้ลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือของบริษัท จากเดิมที่มี ท่าเทียบเรือย่อยจำนวน 1 ท่า จนปัจจุบันบริษัทมีท่าเทียบเรือย่อยรวม 3 ท่า ความยาวหน้าท่ารวม 697 เมตร ความลึกร่องน้ำ 14 เมตร (สภาพจริงปัจจุบันมีความลึกเพิ่มขึ้นเป็น 17 เมตร) ซึ่งสามารถรองรับ เรือขนาดใหญ่ถึง 80,000 DWT รวมทั้งบริษัทได้มีการขยายพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อการส่งออกและ นำเข้าจนในปัจจุบัน (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559) มีพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการส่งออกประมาณ 820,903 ตารางเมตร แบ่งเป็นพื้นที่จอดรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าในบริเวณท่าเทียบเรือ 247,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้สูงสุดประมาณ 15,437 คัน ในเวลาเดียวกัน และพื้นที่จอด พักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก ซึ่งอยู่ในบริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรืออีก 573,903 ตาราง เมตร สามารถจอดรถยนต์ได้สูงสุดประมาณ 35,869 คัน ในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ บริษัทยังมีการ ให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้ารวม 270,027 ตารางเมตร

ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทสามารถสรุปได้ดังนี้

- กรกฎาคม 2525 : จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัท เหมืองแม่ติบ จำกัด เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2525 ด้วยทุนจดทะเบียน 11.00 ล้านบาท เพื่อประกอบกิจการเหมืองแร่และถ่านหิน โดยมีครอบครัวว่องกุศลกิจ ครอบครัวเอื้ออภิญญกุล และครอบครัวกันหาธรรมร่วมกันก่อตั้งบริษัท
- พฤศจิกายน 2527 : จัดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น 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 และประกอบกิจการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ในท่าเรือแหลมฉบัง กับ กทท. เพื่อประกอบธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายถ่านหินและสินค้าทั่วไป โดยมีระยะเวลาการดำเนินงานทั้งหมด 25 ปี และมีสิทธิขอต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ขึ้นกับเงื่อนไขตามที่ตกลงกัน
- มกราคม 2541 : บริษัท ถ่านหินสากล จำกัด จัดทะเบียนเปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น 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 ขายหุ้นที่ถืออยู่ทั้งหมดในบริษัท บ้านปู เทอร์มินัล จำกัด ให้กับครอบครัวเหลืองสุวรรณและบริษัท นามยงชิปปิง 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
- : จดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน จำกัด เมื่อวันที่ 27 มิถุนายน 2555
- มีนาคม 2556 : เมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นของบริษัทมีมติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทจาก 555.00 ล้านบาท เป็น 414.50 ล้านบาท โดยการตัดหุ้นที่ยังไม่ได้ออกจำหน่ายของบริษัท จำนวน 140.50 ล้านหุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1.00 บาท
- : 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
- : หุ้นสามัญทั้งหมดของบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย
- พฤษภาคม 2557 : บริษัทได้รับการจัดอันดับเข้า MSCI Global Small Cap Indexes (Morgan Stanley Composite Index)
- กันยายน 2557 : บริษัทได้รับรางวัลผู้ประกอบการที่มีความเป็นเลิศด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือ ELMA (Excellent Logistics Management Award) จากกรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์
- : บริษัทได้รับรางวัลผู้ประกอบการธุรกิจดีเด่น หรือ PM Award (Prime Minister's Business Enterprise Award) ประเภทรางวัลธุรกิจบริการยอดเยี่ยม (Best Service Enterprise Award)

- กรกฎาคม 2558 : บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001:2004 และมาตรฐานระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย OHSAS 18001:2007 จากสถาบันรับรองมาตรฐาน Lloyd's Register Quality Assurance Limited แห่งประเทศอังกฤษ
- กันยายน 2558 : บริษัท เอ็น.วาย.เค. (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท นิปปอน ยูเซ็น คาบุชิกิ ไกชา จำกัด หรือ กลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha ("NYK") เข้าลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทและกลายเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ โดยการซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 113,718,000 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.34 ในวันที่ 22 กันยายน 2558
- กันยายน 2558 : บริษัทได้รับสิทธิการเช่าของพื้นที่ขนาด 50,128 ตารางเมตรจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- เมษายน 2559 : ความสามารถในการรองรับปริมาณรถยนต์ของท่าเทียบเรือ A5 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.5 ล้านคันต่อปี
- มิถุนายน 2559 : ทำสัญญาเช่าพื้นที่ บริเวณด้านข้างอาคารสถานีส่งกรมเจ้าท่า จำนวน 75 ไร่ 1 งาน 99.02 ตารางวา หรือ 120,796.08 ตารางเมตรจากการท่าเรือแห่งประเทศไทย
- : เป็น 1 ใน 159 บริษัทที่ได้รับคะแนนเต็มร้อยละ 100 จากการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2559 ตามเกณฑ์การประเมินคุณภาพการจัดประชุมสามัญผู้ถือหุ้น (AGM Checklist) ของสมาคมส่งเสริมผู้ลงทุนไทย (TIA)
- พฤศจิกายน 2559 : เป็น 1 ใน 55 บริษัทที่ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยคัดเลือกให้อยู่ใน Thailand Sustainability Investment หรือรายชื่อ "หุ้นยั่งยืน" ประจำปี 2559 เพื่อประกาศเกียรติคุณและเชิดชูบริษัทจดทะเบียนที่มีการดำเนินธุรกิจอย่างยั่งยืนโดยคำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียอย่างครอบคลุมทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และบรรษัทภิบาล (Environmental, Social and Governance: ESG) เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่ผู้ลงทุนที่ต้องการลงทุนในหุ้นที่มีคุณภาพและคาดหวังผลตอบแทนที่ต่อเนื่องในระยะยาว

: เป็น 1 ใน 80 บริษัทที่ได้รับการประเมินรายงานการกำกับดูแลกิจการบริษัทจดทะเบียนประจำปี 2559 อยู่ในระดับ 5 ดาว หรือ “ดีเลิศ” และอยู่ในระดับ Top Quartile ของกลุ่มบริษัทที่มีมูลค่าทางการตลาด (Market Capitalization) ตั้งแต่ 3,000 – 9,999 ล้านบาทโดยสมาคมส่งเสริมสถาบันกรรมการบริษัทไทย (IOD)

1.2 ภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจร ณ ท่าเทียบเรือ A5 โดยมีท่าเทียบเรือและพื้นที่ให้บริการตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ซึ่งเป็นท่าเรือหลักหลักของประเทศไทยที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีบริการที่ครบวงจรดังต่อไปนี้ คือ

1) การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1.1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

- การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า
- การให้บริการสินค้าผ่านท่าเทียบเรือ
- การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ
- การให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

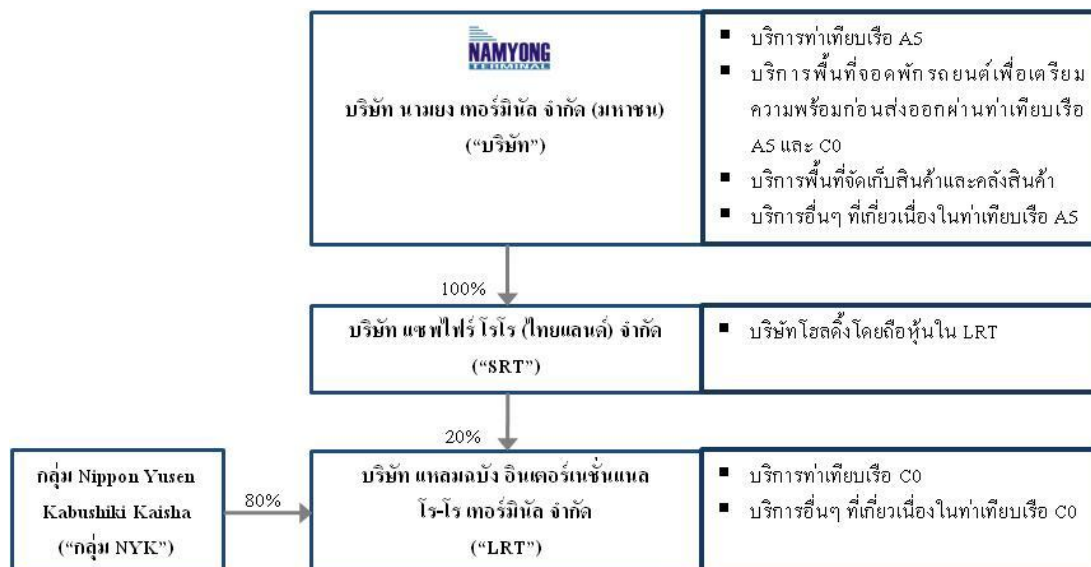
1.2) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก ได้แก่

- การให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกและภายหลังนำเข้า
- การให้บริการแก่สายเดินเรือในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่หน้าท่าเทียบเรือของบริษัทขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore on Board)
- การให้บริการขนถ่ายสินค้าจากพื้นที่จอดพักเข้ามายังพื้นที่ภายในท่าเทียบเรือ
- การให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ
- การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์
- การให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก

2) การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

นอกจากท่าเทียบเรือ A5 บริษัทและบริษัทย่อยยังเป็นผู้ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20.00 ใน LRT ซึ่งเป็นผู้ประกอบการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งตั้งอยู่ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังเช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



หมายเหตุ :

- ¹ โครงสร้างทุนของ LRT ประกอบด้วยหุ้นสามัญและหุ้นบุริมสิทธิ โดยผู้ถือหุ้นสามัญมีสิทธิออกเสียง 1 หุ้นต่อ 1 เสียง และผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิออกเสียง 100 หุ้น ต่อ 1 เสียง
- ² กลุ่มบริษัท เอ็น.วาย.เค. คือ กลุ่มบริษัท นิปปอน ยูเซ็น คาบุชิกิ ไกชา

1.4 วิสัยทัศน์และเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ

บริษัทมีความตั้งใจในการดำเนินการให้ท่าเทียบเรือของบริษัทเป็นท่าเรือศูนย์กลางระดับโลกสำหรับการขนส่งรถยนต์ทุกประเภท โดยการบริหารจัดการอย่างชำนาญการด้วยเทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งมีความมุ่งมั่นที่จะให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อเป็นศูนย์กลางการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของประเทศที่ได้มาตรฐานระดับโลก ภายใต้ศักยภาพของบริษัท ประสิทธิภาพของบุคลากร รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อรองรับธุรกิจ ปัจจุบันบริษัทได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าผู้ผลิตรายอื่น จนสามารถเป็นผู้นำตลาดในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของประเทศ โดยสามารถครองส่วนแบ่งทางการตลาดกว่าร้อยละ 80.00 และในอนาคตบริษัทมีความตั้งใจที่จะเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดให้มากยิ่งขึ้นจากการให้บริการท่าเทียบเรือ AS และ C0

วิสัยทัศน์

เป็นท่าเรือศูนย์กลางระดับโลกสำหรับการขนส่งรถยนต์ทุกประเภท

พันธกิจ

ด้านการตลาด

- มีกลยุทธ์ด้านการตลาดที่ยืดหยุ่นสามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่มีมาตรฐานระดับโลก เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงได้
- เพิ่มส่วนแบ่งตลาดให้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80

- ขยายการให้บริการที่ครอบคลุมการดำเนินงานในธุรกิจอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องมากขึ้น

ต่อลูกค้า

- ปรับปรุง และรักษามาตรฐานการดำเนินงาน ด้วยความรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งและผู้ผลิตรถยนต์ที่มีมาตรฐานระดับโลก เพื่อให้บริการจัดการส่งสินค้าไปสู่ปลายทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- สร้างความมั่นใจและความพึงพอใจแก่ลูกค้าด้วยการรักษามาตรฐานความผิดพลาดในการส่งมอบเป็นศูนย์ (Zero Error) ในการปฏิบัติงานรวมทั้งนำเสนอบริการที่ประทับใจแก่ลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ

ด้านการบริหาร

- สร้างระบบการบริหารที่โปร่งใส มีธรรมาภิบาลสามารถตรวจสอบได้
- ส่งเสริมให้บุคลากรได้รับการพัฒนาเพิ่มคุณค่าและมีความก้าวหน้าในอาชีพ มีความปลอดภัยในการทำงาน

ด้านการพัฒนาเทคโนโลยี

พัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อการบริหารจัดการและการให้บริการอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม

ส่งเสริมและสนับสนุนองค์กรให้มีความรับผิดชอบต่อสังคมและไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม

1.5 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ในปี 2558 บริษัท เอ็น.วาย.เค. (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ บริษัท นิปปอน ยูเซ็น คาบูกิ ไกชา จำกัด หรือ กลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) เข้าเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัท โดยการซื้อหุ้นจากผู้ถือหุ้นเดิมจำนวน 113,718,000 หุ้น คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 18.34 ในวันที่ 22 กันยายน 2558 ในปัจจุบัน NYK มีการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท เช่น การนำเรือมาจอดเทียบท่า (ซึ่งรายละเอียดการทำรายการดังกล่าวได้มีการเปิดเผยไว้ในหัวข้อรายการระหว่างกัน ข้อ 12)

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

2.1 โครงสร้างรายได้

รายการ	งบการเงินรวม					
	ปี 2559		ปี 2558		ปี 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
รายได้จากการให้บริการ:						
บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง	1,159.29	81.27	1,152.80	81.90	1,102.32	82.95
บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า	222.20	15.58	199.07	14.14	181.98	13.69
รวมรายได้จากการให้บริการ	1,381.49	96.85	1,351.87	96.04	1,284.30	96.64
รายได้อื่น	44.97	3.15	55.72	3.96	44.64	3.36
รวมรายได้	1,426.46	100.00	1,407.59	100.00	1,328.94	100.00

2.2 การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

2.2.1 การประกอบธุรกิจของ NYT

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัทประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) แบบครบวงจร โดยบริษัทมีการให้บริการทั้งท่าเทียบเรือ บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก และบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจหลักรวมถึงการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหิรา จ.ชลบุรี

ท่าเทียบเรือ Ro/Ro เป็นท่าเทียบเรือเพื่อขนส่งสินค้าขึ้นหรือลงเรือด้วยการให้สินค้าที่เป็นพาหนะที่ขับเคลื่อนได้แล่นผ่านสะพานเรือ (Ramp) ที่ทอดจากเรือมายังท่า เช่น รถยนต์ รถดับเพลิง รถยกสินค้า (Forklift) เป็นต้น โดยในการให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะมีท่าเทียบเรือที่มีความยาวหน้าท่าและความลึกหน้าท่ามากเพียงพอที่เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่เข้าเทียบท่าได้ มีพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนเรือจะเข้าเทียบท่า คลังสินค้าเพื่อเก็บสินค้า บริการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าให้แก่สายเดินเรือ และการให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานท่าเทียบเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปัจจุบัน ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทรถยนต์ได้ประมาณ 1.5 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 2557 ถึงปี 2559 บริษัทให้บริการเพื่อการส่งออกรถยนต์รวม 882,538 คัน 930,602 คัน และ 920,941 คันตามลำดับ

การให้บริการของบริษัทสามารถแบ่งออกตามส่วนงาน ได้ดังนี้

1) การให้บริการท่าเทียบเรือและบริการที่เกี่ยวข้อง

การให้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัท ประกอบด้วย การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ และการให้บริการพื้นที่รับมอบสินค้า

1.1) การให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire)

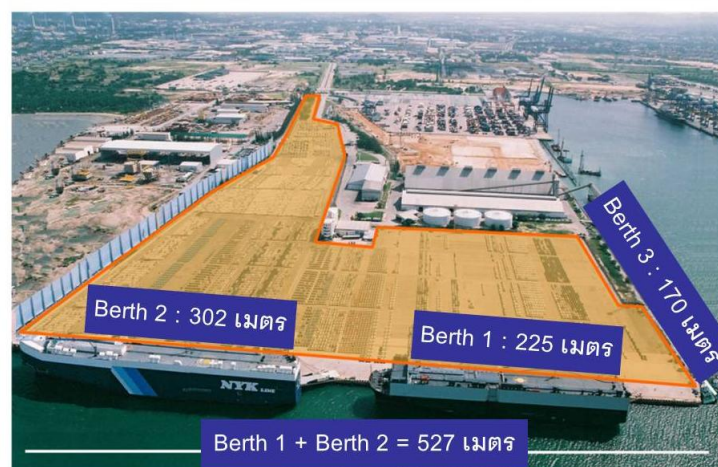
ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่บริเวณติดกับปากทางเข้าของเส้นทางเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้บริษัทมีข้อได้เปรียบในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากสายเดินเรือสามารถเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินทางสั้นที่สุด และเกิดค่าใช้จ่ายในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรื่อน้อยที่สุด 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 ของบริษัทมีความได้เปรียบในเรื่องความยาวของท่าเทียบเรือและความลึกร่องน้ำเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ให้บริการท่าเทียบเรือ Ro/Ro รายอื่นๆ ในท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากท่าเทียบเรือ A5 มีความยาวหน้าท่าทั้งหมด 697 เมตร และมีความลึกร่องน้ำหน้าท่าประมาณ 17 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง จึงทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถเทียบเรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีความจุถึง 80,000 DWT

ตารางแสดงรายละเอียดของท่าเทียบเรือ

ท่าเทียบเรือ	ประเภทสินค้า	ความยาว / ลึก (เมตร)	ขนาดเรือเทียบท่า (DWT)
A5	Ro/Ro, ทั่วไป	697 / 17	80,000
A1	โดยสาร, 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 ผู้ผลิตรายดีฮือ 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

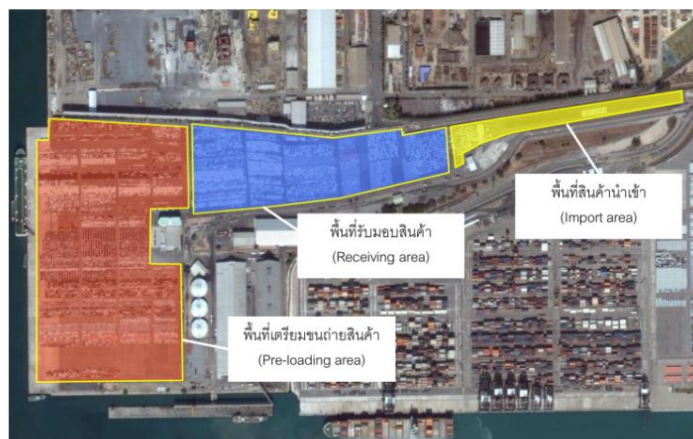
- (1) สินค้าส่งออก (Export Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการผลิตหรือจัดหาเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศตามความประสงค์ของลูกค้า

- (2)สินค้านำเข้า (Import Cargo) สินค้าที่ผู้ประกอบการนำเข้าจากต่างประเทศโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ในการผลิตหรือจำหน่าย
- (3)สินค้าผ่านท่า (Through Cargo) สินค้าที่ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าที่อยู่ภายในเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ โดยนำสินค้าลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท ก่อนที่จะขนย้ายสินค้าดังกล่าวจากหน้าท่าเทียบเรือกลับขึ้นสู่เรือลำเดิม สินค้าผ่านท่าส่วนมากเกิดจากการที่สายเดินเรือต้องการจัดเรียงสินค้าภายในเรือใหม่ จึงต้องมีการนำสินค้าบางส่วนลงมาพักบนท่าเทียบเรือของบริษัท
- (4)สินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) สินค้าที่ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้าของสายเดินเรือทำการขนย้ายสินค้าจากเรือลงสู่หน้าท่าเทียบเรือ เพื่อรอให้สายเดินเรือลำใหม่มารับสินค้าต่อไป

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 ประเภทและท่าเรือปลายทางที่สายเดินเรือจะเดินทางไป ลำดับการจัดส่งสินค้าแต่ละประเภทและยี่ห้อ และลักษณะของสินค้า

เพื่อให้การให้บริการขนย้ายสินค้าของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บริษัทได้นำประสบการณ์ในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกและนำเข้ารถยนต์กว่า 15 ปี มาพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อช่วยให้การจัดการขนถ่ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือของบริษัทให้เป็นไปอย่างมีระบบและสามารถตรวจสอบได้ ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่นำมาใช้ประกอบด้วยโปรแกรมซอฟต์แวร์ 4 โปรแกรม ได้แก่

- (1) โปรแกรม Port Management System (PMS) ช่วยในการควบคุมแผนการจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือและการจัดตารางเข้าออกของสายเดินเรือเพื่อให้พื้นที่ลานท่าเทียบเรือสามารถรองรับปริมาณการขนถ่ายได้ตามความต้องการของลูกค้าและช่วยให้การขนย้ายรถยนต์เป็นไปอย่างราบรื่น
- (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

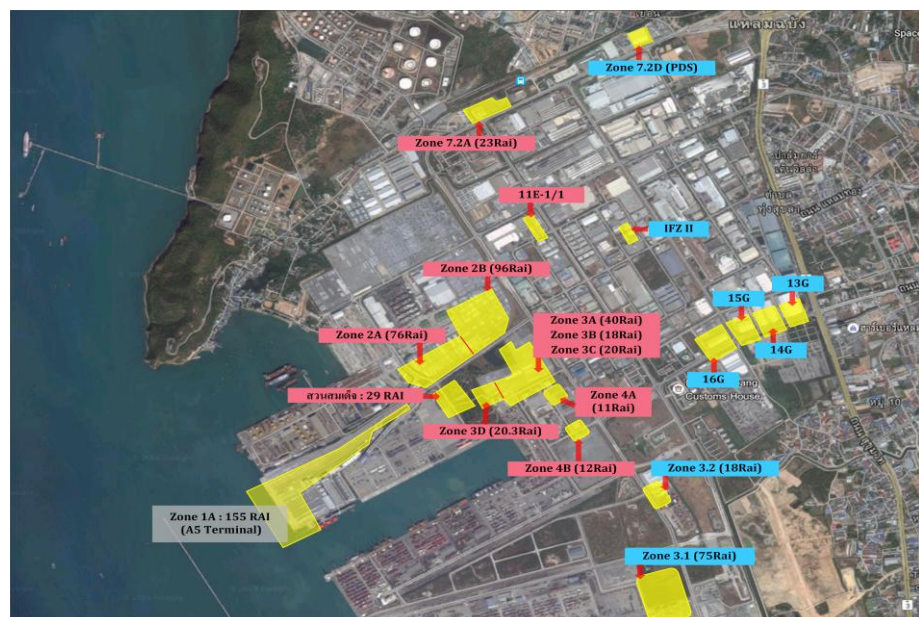
เมื่อบริษัทได้รับมอบสินค้าส่งออก ณ บริเวณพื้นที่รับมอบสินค้าจากผู้ส่งออกสินค้า และได้รับมอบสินค้านำเข้าหรือสินค้าถ่ายลำ ณ บริเวณท่าเทียบเรือของบริษัทจากสายเดินเรือเรียบร้อยแล้ว ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าสามารถจอดพักรถยนต์ที่ทำเทียบเรือของ

บริษัทได้ภายในระยะเวลาที่ กทท. กำหนด โดยบริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม ซึ่งระยะเวลาที่บริษัทไม่คิดค่าธรรมเนียม (Free Time) ตามที่ กทท. กำหนดสำหรับสินค้าส่งออกเท่ากับ 3 วัน สินค้านำเข้าเท่ากับ 3 วัน และสินค้าถ่ายลำเท่ากับ 15 วัน

ทั้งนี้ ในการนำเข้าและส่งออกสินค้า ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าจะดำเนินการขอนำเข้าหรือส่งออกสินค้ากับกรมศุลกากรให้เสร็จเรียบร้อยก่อนส่งหรือรับสินค้าจากท่าเทียบเรือของบริษัท โดยผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าจะต้องแสดงหลักฐานที่ได้รับจากกรมศุลกากรรวมทั้งแสดงหลักฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยบริษัทจะตรวจสอบเอกสารหลักฐานทั้งหมดที่ได้รับก่อนส่งมอบสินค้าให้กับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกสินค้าออกจากท่าเทียบเรือ ทั้งนี้ในกรณีสินค้านำเข้าบริษัทจะตรวจสอบเอกสารหลักฐานที่ได้รับกับระบบ E-Import ของกรมศุลกากร เพื่อให้มั่นใจได้ว่าสินค้านำเข้าถูกต้อง ครบถ้วน และผ่านพิธีการทางศุลกากรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

นอกเหนือจากการจอดรถยนต์ภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทซึ่งมีพื้นที่รวม 247,000 ตารางเมตร บริษัทยังมีการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกรถยนต์ ซึ่งเป็นพื้นที่บริเวณรอบๆ ท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังรวม 573,903 ตารางเมตร (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559) สามารถรองรับการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดประมาณ 35,869 คัน ในเวลาเดียวกัน

แผนภาพแสดงตำแหน่งพื้นที่ฝากเก็บสินค้าและเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก (Storage)



พื้นที่ท่าเทียบเรือ พื้นที่เตรียมความพร้อมก่อนส่งออก พื้นที่ฝากเก็บสินค้า

รายละเอียดพื้นที่ให้บริการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออก

พื้นที่	เขตพื้นที่	ขนาด (ตารางเมตร)	จำนวนรถยนต์ที่ จอดได้ในเวลา เดียวกัน (คัน)
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
Zone 5A	กทท.	50,128	3,133
รวมพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม		573,903	35,869

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

2) การให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

บริษัทมีการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 รวม 270,027 ตารางเมตร ซึ่งเป็นพื้นที่ทั้งในเขตของ กนอ. และ กทท. โดยแบ่งตามลักษณะพื้นที่ให้บริการออกเป็นพื้นที่โล่งให้เช่าขนาด 46,880 ตารางเมตร และพื้นที่อาคารคลังสินค้าให้เช่ารวม 223,147 ตารางเมตร คลังสินค้านี้มีลักษณะเป็นพื้นคอนกรีตที่สามารถรองรับน้ำหนักสินค้าได้ถึง 4 ตันต่อตารางเมตร และบริษัทจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบรักษาความปลอดภัย พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและอุปกรณ์ตรวจจับควันเพื่อป้องกันอุบัติเหตุไฟไหม้

รายละเอียดพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า

ลักษณะพื้นที่ให้บริการ	พื้นที่	พื้นที่ให้เช่าสุทธิ (ตารางเมตร)	พื้นที่ที่มีผู้เช่าแล้ว (ตารางเมตร)
พื้นที่ฝากเก็บสินค้าน้ำมัน	พื้นที่ Zone 1A (พื้นที่ในท่า)	1,000	N/A
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 13G	22,700	22,700
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 14G เฟส 1	11,650	11,650
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 14G เฟส 2	11,400	11,400
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 15G เฟส 1	8,800	8,800
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ 15G เฟส 2	9,600	9,600
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ Zone 3.2 แปลงที่ 1	17,776	17,776
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ Zone 7.2 แปลง D	12,600	12,600
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ EPZII	6,825	4,550
อาคารคลังสินค้า	พื้นที่ Zone 3.1	120,796	0
พื้นที่โล่ง	พื้นที่ 16G	46,880	46,880
รวมพื้นที่ให้บริการ		270,027	145,956

หมายเหตุ พื้นที่ Zone 1A ขนาด 1,000 ตารางเมตร เป็นพื้นที่คลังสินค้าเพื่อรับฝากสินค้าภายในท่าเทียบเรือ

(2) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท

2.1.1) พื้นที่ตามสัญญาลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือสินค้ากอง A5 ณ ท่าเรือแหลมฉบัง

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

เนื่องจากสินค้าหลักที่มีการส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท คือ สินค้าประเภทรถยนต์ บริษัทจึงได้ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและขยายพื้นที่เพื่อรองรับการส่งออกและนำเข้ารถยนต์อย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทได้ปรับปรุงพื้นที่การส่งออกและนำเข้าสินค้ารวมทั้งสิ้น 247,000 ตารางเมตร ให้เป็นพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ที่ได้มาตรฐานใน

ระดับสากล 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) พื้นที่เช่าจากการท่าเรือแห่งประเทศไทยและการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

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

ทั้งนี้ สัญญาเช่าพื้นที่กับ กทท. มีอายุของสัญญาระหว่าง 1–20 ปี และสัญญาเช่าพื้นที่กับ กนอ. มีอายุของสัญญาระหว่าง 12–30 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 รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการตรวจสอบสภาพและจำนวนรถยนต์ให้กับบริษัททุกครั้งที่มีการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ของเรือแต่ละลำเสร็จสิ้น และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ามีความชำรุด บกพร่อง หรือมีความเสียหายหรือสูญหาย อันเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างตรวจสอบและนับจำนวนรถยนต์ 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 เพื่อมีความเข้าใจในลักษณะพื้นที่ของบริษัท

2.2.2 การประกอบธุรกิจของบริษัท แหลมฉับ อินเทอร์เน็ต โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”) ซึ่งเป็นบริษัทร่วม

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

(1) ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

LRT ประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ (Ro/Ro) และสินค้าทั่วไป ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่งตั้งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉับ อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดย

LRT มีลักษณะการให้บริการที่คล้ายคลึงกับการให้บริการของบริษัท ณ ท่าเทียบเรือ A5 คือ มีการให้บริการท่าเทียบเรือ และการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ในปัจจุบัน สินค้าที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ C0 ส่วนใหญ่ยังคงเป็นสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และ สินค้าประเภทเหล็ก (Steel Product) เป็นต้น

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

1) การให้บริการท่าเทียบเรือ

การให้บริการท่าเทียบเรือ ณ ท่าเทียบเรือ C0 จะมีลักษณะการให้บริการคล้ายกับท่าเทียบเรือ A5 ซึ่งประกอบด้วยการให้บริการแก่สายเดินเรือเพื่อนำเรือมาเทียบท่า 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 โดยกลุ่มผู้ส่งออกและผู้นำเข้าสินค้าจะว่าจ้างสายเดินเรือต่างๆ มารับหรือส่งมอบสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0 ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บค่าภาระการใช้ท่าเทียบเรือเพื่อนำเรือ

มาเทียบท่า (Berth Hire) จากสายเดินเรือในอัตราที่ กทท. กำหนด โดยจะเรียกเก็บเป็นราย ชั่วโมงตามน้ำหนักของเรือ (Gross Register Tonnage (“GRT”))

1.2) การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage)

การให้บริการผ่านท่าเทียบเรือของท่าเทียบเรือ C0 มีลักษณะการให้บริการ เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อสายเดินเรื่อนำเรือเข้าจอดเทียบท่า LRT จะให้บริการ ผ่านท่าเทียบเรือโดยให้ผู้บรรทุกและขนถ่ายสินค้า (Stevedore) ของสายเดินเรือขนย้าย สินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือขึ้นหรือลงจากเรือ โดยการให้บริการผ่านท่าเทียบเรือ C0 สามารถแบ่งตามลักษณะการขนถ่ายสินค้าออกเป็น 4 ประเภท เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 ได้แก่ สินค้าส่งออก สินค้านำเข้า สินค้าผ่านท่า และสินค้าถ่ายลำ ซึ่ง LRT จะเรียกเก็บ ค่าบริการผ่านท่าเทียบเรือ (Wharfage) จากสายเดินเรือตามอัตราที่ กทท. กำหนด โดยเรียก เก็บตามประเภทและน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกและขนถ่าย

1.3) การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling)

พื้นที่การให้บริการในการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 315,400 ตารางเมตร โดย ณ ปัจจุบัน LRT แบ่งพื้นที่ในท่าเทียบเรือออกเป็น 2 ส่วน ตาม ประเภทของสินค้า เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้าและอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นระหว่าง การขนย้ายสินค้า ได้แก่ Zone 1 สำหรับสินค้า Ro/Ro ซึ่งส่วนมากเป็นรถยนต์ มีพื้นที่ขนาด 146,535 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศใต้ของท่าเทียบเรือ สามารถรองรับรถยนต์ได้ ประมาณ 5,876 คัน ในเวลาเดียวกัน พื้นที่ดังกล่าวประกอบด้วยพื้นที่ 3 ส่วนหลัก เช่นเดียวกับท่าเทียบเรือ A5 คือ พื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) พื้นที่รับมอบ สินค้า (Receiving Area) และพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) พื้นที่อีกส่วนหนึ่ง คือ Zone 2 สำหรับสินค้าทั่วไป เช่น โครงสร้างขนาดใหญ่ (Special Project) และสินค้าประเภท เหล็ก เป็นต้น มีพื้นที่ขนาด 165,740 ตารางเมตร และตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าเทียบเรือ นอกจากนี้ ยังมีพื้นที่บนท่าเทียบเรือสำหรับคลังสินค้า อาคารสำนักงาน และอื่นๆ ขนาด 3,125 ตารางเมตร

แผนภาพแสดงพื้นที่การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0



การให้บริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ C0 นั้น หากสินค้าเป็นรถยนต์ จะมีลักษณะการให้บริการคล้ายคลึงกับท่าเทียบเรือ A5 คือ เมื่อมีสินค้าส่งออก LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณพื้นที่รับมอบสินค้า (Receiving Area) ไปยังพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้า (Pre-loading Area) เพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่สายเดินเรือต่อไป ในขณะที่เมื่อมีสินค้านำเข้า LRT จะให้บริการขนย้ายสินค้าจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่สินค้านำเข้า (Import Area) เพื่อส่งมอบให้แก่ผู้นำเข้าสินค้าต่อไป นอกจากนี้ LRT ยังให้บริการขนย้ายสินค้าถ่ายลำจากบริเวณหน้าท่าเทียบเรือมาเก็บในพื้นที่เตรียมขนถ่ายสินค้าเพื่อเตรียมส่งมอบให้กับสายเดินเรือที่มารับสินค้าลำต่อไป

1.4) การให้บริการพื้นที่ฝากเก็บสินค้า

ผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ สามารถพักสินค้าที่ตนเองต้องการส่งออก นำเข้า หรือ ถ่ายลำ ไว้ในพื้นที่ท่าเทียบเรือโดยไม่เสียค่าธรรมเนียม หากผู้ส่งออก ผู้นำเข้า หรือ สายเดินเรือ พักสินค้าของตนไว้ในระยะเวลาที่ กทท. กำหนด (3 วันสำหรับสินค้านำเข้าและส่งออก และ 15 วันสำหรับสินค้าถ่ายลำ นับจากวันที่ LRT ได้รับมอบสินค้า)

2) การให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจหลัก

นอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือแล้ว LRT มีการให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการขนถ่ายสินค้า เช่น การให้บริการเช่าเครื่องมือและอุปกรณ์ และการให้บริการทำความสะอาดรถยนต์ที่นำเข้าหรือส่งออก เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าที่ใช้บริการขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเทียบเรือ C0

(2) การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

2.1) การจัดหาพื้นที่ในการประกอบธุรกิจของบริษัท

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

2.2) การใช้บริการจากบุคคลภายนอก (Outsourcing)

2.2.1) บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกที่มีประสบการณ์และความชำนาญในการให้บริการตรวจสอบสภาพและนับจำนวนรถยนต์เมื่อมีการส่งออกหรือนำเข้า เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ส่งออกหรือนำเข้ารถยนต์เมื่อส่งมอบหรือได้รับสินค้า

2.2.2) บริการเคลื่อนย้ายรถยนต์

LRT ว่าจ้างบริษัทภายนอกให้เป็นผู้รับเหมาเคลื่อนย้ายรถยนต์ โดยบริษัทภายนอกต้องทำการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้ครบถ้วนตามจำนวนรถยนต์ทุกประเภทที่มีการส่งออกนำเข้า หรือถ่ายลำ โดยต้องเคลื่อนย้ายรถยนต์อย่างผู้มีวิชาชีพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งจัดทำรายงานเพื่อแสดงหลักฐานการเคลื่อนย้ายรถยนต์ให้กับบริษัททุกวัน และต้องรับผิดชอบและชดเชยค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากพบว่ารถยนต์ที่ทางบริษัทภายนอกเคลื่อนย้ายได้รับความเสียหายอันเกิดจากการจงใจ ละเลย หรือประมาทเลินเล่อของบริษัทที่รับจ้างเคลื่อนย้ายรถยนต์

2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน) (“บริษัท”) ประกอบธุรกิจให้บริการเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยในปี 2557 ถึง ปี 2559 รายได้จากการให้บริการเฉลี่ยร้อยละ 82.04 ของรายได้รวม เป็นรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกรถยนต์ ดังนั้น อุตสาหกรรมที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัท คือ อุตสาหกรรมทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

2.3.1 อุตสาหกรรมทำเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์

ทำเทียบเรือเป็นอุตสาหกรรมบริการประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศที่กำลังพัฒนา 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 หน่วยงานของรัฐอาจแบ่งพื้นที่ท่าเรือออกเป็นพื้นที่ที่หน่วยงานของรัฐบริหารงานเอง และพื้นที่ให้ภาคเอกชนบริหาร อาทิเช่น ท่าเทียบเรือ A5 ที่ได้รับสัมปทานในการใช้พื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังจากการทำเรือแห่งประเทศไทย เป็นต้น

ท่าเรือในประเทศไทยมีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งที่แตกต่างกันไป ซึ่งสามารถแบ่งตามสถานะและอุปกรณ์ขนถ่ายสินค้าได้ออกเป็น 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) ซึ่งรวมถึงเรือขนรถยนต์ได้ อีกทั้งท่าเรือแหลมฉบังยังตั้งอยู่ใกล้บริเวณโรงงานผลิตและส่งออกรถยนต์ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถเคลื่อนย้ายรถยนต์จากโรงงานผลิตไปยังท่าเรือเพื่อทำการส่งออกในระยะเวลาที่สั้นที่สุด 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 จึงไม่มีการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์แบบครบวงจร

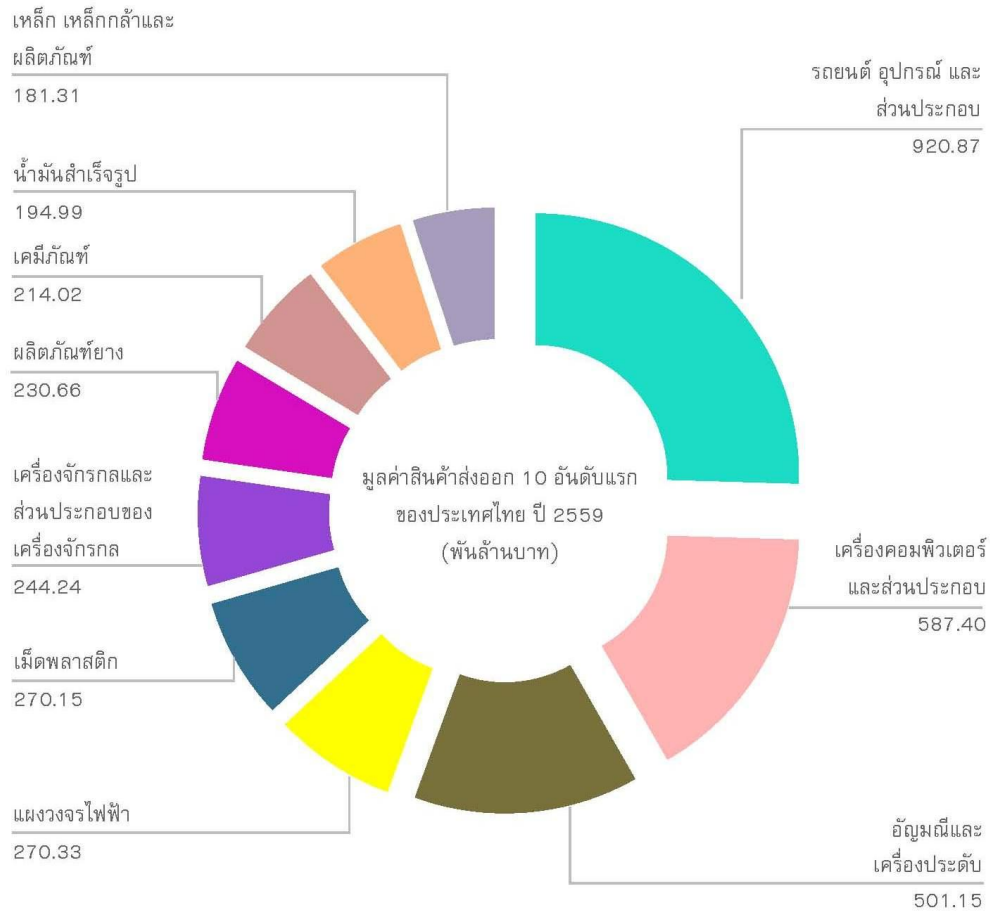
อย่างทำเทียบเรือ A5 ซึ่งสามารถแสดงให้เห็นว่าทำเทียบเรือ A5 เป็นทำเทียบเรือที่มีการให้บริการที่มีคุณภาพและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ ไม่ว่าจะเป็นสายเดินเรือ ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้ารถยนต์ก็ตาม

2.3.2 อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออกของประเทศไทย

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) ซึ่งผู้ขอรับการส่งเสริมจะได้รับยกเว้นภาษีเครื่องจักรทั้งชุด ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนก็ตาม และผลจากการปรับปรุงนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในครั้งนั้น ทำให้บริษัทผู้ผลิตรายใหญ่ของญี่ปุ่นเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาค โดยในปี 2546 ค่ารถยนต์โตโยต้าย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพเพื่อส่งออกจากประเทศญี่ปุ่นมาที่ประเทศไทย และในขณะเดียวกันค่ายรถยนต์นิสสันก็ประกาศปรับกลยุทธ์การบริหาร การผลิต และการลงทุนเพิ่มเติม โดยเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตในภูมิภาคเป็นต้น

จากความพร้อมด้านสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและเครือข่ายอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ตลอดจนทักษะความชำนาญ ความละเอียดรอบคอบของแรงงานและช่างเทคนิคไทย รวมทั้งการสนับสนุนอย่างเต็มที่จากรัฐบาล ทั้งนโยบายการผลิตและการค้ารถยนต์เสรี การให้สิทธิประโยชน์ด้านลงทุนและภาษี รวมถึงการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ล้วนเป็นปัจจัยสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยก้าวหน้าและมีความเข้มแข็งเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ประเทศไทยกลายเป็นหนึ่งในฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกที่สำคัญของเอเชีย และเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่สามารถสร้างรายได้จากการส่งออกให้กับประเทศเป็นอันดับต้นๆ โดยในปี 2559 สินค้าประเภทรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบมีมูลค่าการส่งออกสูงที่สุด โดยมีประเทศออสเตรเลีย อินโดนีเซีย และญี่ปุ่น เป็นประเทศผู้นำเข้าสินค้ารถยนต์ที่สำคัญของไทย

แผนภาพที่ 1 มูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับแรกของประเทศไทย ปี 2559



แหล่งข้อมูล : ระบบรายงานข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย กระทรวงพาณิชย์

รถยนต์เป็นสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับต้นๆ ของประเทศและยังมีการขยายตัวในด้านการผลิตและส่งออกอย่างต่อเนื่อง ดังจะเห็นได้จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี 2549 จนถึงปี 2559

ตารางที่ 1 ปริมาณการผลิตและการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทย ปี 2549 – ปี 2559

ปี	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
ปริมาณการผลิตรถยนต์ (ล้านคัน)	1.19	1.29	1.39	1.00	1.65	1.46	2.45	2.46	1.88	1.91	1.94
อัตราการเติบโตปริมาณการผลิตรถยนต์ (ร้อยละ)	5.57	8.36	8.29	(28.31)	64.63	(11.40)	68.32	0.14	(23.49)	1.76	1.64
ปริมาณการส่งออกรถยนต์ (ล้านคัน)	0.54	0.69	0.78	0.54	0.90	0.74	1.03	1.13	1.13	1.20	1.19
อัตราการเติบโตปริมาณการส่งออกรถยนต์ (ร้อยละ)	22.29	28.04	12.47	(31.00)	67.27	(17.89)	39.56	9.88	(0.00)	6.81	(1.36)
สัดส่วนการส่งออกต่อการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย (ร้อยละ)	45.37	53.61	55.68	53.59	54.45	50.46	41.84	45.91	60.01	62.98	61.12

แหล่งข้อมูล : สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากแผนภาพที่ 1 และตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีปริมาณการผลิตและส่งออกรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2556 การผลิตรถยนต์มีอัตราการเติบโตที่ลดลง เนื่องจากการหดหายนโยบายส่งเสริมโครงการรถยนต์คันแรกจากภาครัฐบาล จำนวนรถยนต์ที่มีการผลิตในระหว่างปี 2556 เท่ากับ 2,457,057 คัน เทียบเท่าอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 0.14 เท่านั้น ในส่วนของภาคการส่งออกรถยนต์สำหรับปี 2556 นั้นมีการส่งออกรถยนต์ทั้งสิ้น 1,125,152 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.88

ปี 2557 การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการลดลงอย่างมาก อันเป็นผลต่อเนื่องมาจากการสิ้นสุดของโครงการรถยนต์คันแรกรวมทั้งจากภาวะเศรษฐกิจและการเมืองในประเทศที่ส่งผลให้จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในปี 2557 เท่ากับ 1,880,007 คัน เทียบเท่ากับอัตราการลดลงที่ร้อยละ 23.49 สำหรับการส่งออกรถยนต์นั้นมีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออันได้แก่ ภาวะเศรษฐกิจของประเทศผู้นำเข้า รวมทั้งความไม่สงบในประเทศแถบตะวันออกกลาง แต่อย่างไรก็ดี ยอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยยังคงมีจำนวนเท่ากับ 1,128,102 คัน ซึ่งแทบไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากปี 2556

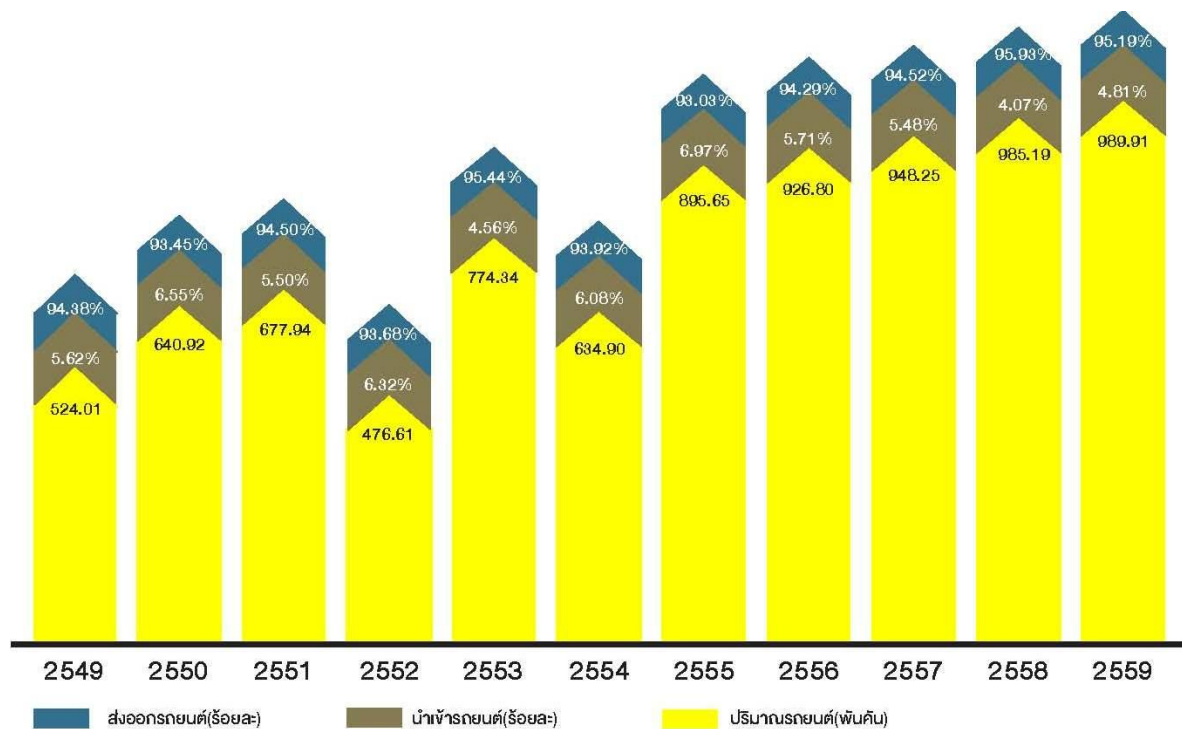
ในปี 2558 การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการปรับตัวขึ้นเล็กน้อยอันเนื่องมาจากการกระตุ้นเศรษฐกิจของภาครัฐบาล เป็นผลให้จำนวนรถยนต์ที่ผลิตในปี 2558 ปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,913,002 คัน เทียบเท่าอัตราการเติบโตที่ร้อยละ 1.76 และด้วยนโยบายจากภาครัฐบาลในการส่งเสริมการส่งออกและการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) ดังกล่าว จำนวนรถยนต์ส่งออกในปี 2558 มีการปรับเพิ่มขึ้นเป็น 1,204,895 คัน คิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.81

ในปี 2559 การผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีการเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจำนวน 31,415 คัน หรือร้อยละ 1.64 สำหรับการส่งออกรถยนต์นั้นมียอดการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยลดลง 16,380 คัน หรือเติบโตลดลงร้อยละ 1.36 จากปี 2558 เนื่องจากความต้องการรถยนต์กะบะในประเทศไทยแถบตะวันออกกลางชะลอลงตามราคาน้ำมันดิบ

2.3.3 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

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

แผนภาพที่ 2 ปริมาณการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือของบริษัท ปี 2549 – ปี 2559



แหล่งข้อมูล : บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (มหาชน)

ในช่วงระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา บริษัทมีรถยนต์ยี่ห้อชั้นนำหลากหลายยี่ห้อถูกส่งออกไปจำหน่ายที่ท่าเทียบเรือของบริษัท อาทิเช่น Toyota Honda Nissan Isuzu Mitsubishi Ford และ Mazda เป็นต้น บริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือที่มีปริมาณการส่งออกรถยนต์ผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย โดยบริษัทมีบริการที่สามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้าได้เป็นอย่างดี เนื่องจากบริษัทมีการให้บริการที่ครบวงจรและได้มาตรฐานโลก ไม่ว่าจะเป็นการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ หรือการตรวจสอบสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศก็ตาม ทั้งนี้ เพื่อสร้างความพึงพอใจและความสัมพันธ์อันดีกับกลุ่มลูกค้า ทำให้กลุ่มลูกค้าของบริษัทใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ตลอดมา

2.3.4 กลยุทธ์ในการแข่งขัน

1) ท่าเทียบเรือที่ตั้งอยู่ใกล้กับฐานการผลิตของลูกค้า

ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทและท่าเทียบเรือ C0 ของ LRT ตั้งอยู่ในท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเรือที่ได้รับการสนับสนุนและส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพ โดยมีนโยบายจำกัดตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพไว้ไม่เกิน 1.0 ล้านตู้ต่อปี ตั้งแต่ปี 2539 เป็นต้นมา และยังเป็นท่าเรือน้ำลึกที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงงานผู้ผลิตและส่งออกซึ่งโดยปกติในการขนส่งรถยนต์ ผู้ส่งออกต้องการให้ระยะทางในการขนส่งรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตไปยังท่าเทียบเรือมีระยะทางที่สั้นที่สุด เพื่อลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่

อาจจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบกและมีต้นทุนในการขนส่งรถยนต์น้อยที่สุด ประกอบกับการเข้าถึงท่าเรือแหลมฉบังสามารถเข้าถึงได้ทั้งทางรถยนต์และทางรถไฟ จึงถือได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังตั้งอยู่ในทำเลที่ดีใกล้กับฐานการผลิตของลูกค้า

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

2) ระบบการจัดการท่าเทียบเรือที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

นอกจากความชำนาญและประสบการณ์ในธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ที่มีมายาวนานกว่า 15 ปี บริษัทยังมีการพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือมาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การให้บริการของบริษัทเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานโลก 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) ซึ่งโปรแกรมหelperช่วยในการบันทึกและจัดการข้อมูลสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic) และการบริหารจัดการขนถ่ายสินค้า (Logistics) นอกจากนี้ บริษัทได้ร่วมมือกับผู้ส่งออกรถยนต์ในการพัฒนาระบบการจัดการและตรวจสอบสินค้าผ่านเครื่องสแกนบาร์โค้ด (Bar Code) แบบพกพาที่เชื่อมโยงกับระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ซึ่งระบบดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถติดตามและตรวจสอบความถูกต้องของตำแหน่งรถยนต์แต่ละคันที่จอดภายในพื้นที่ท่าเทียบเรือของบริษัท ตรวจสอบความถูกต้องของรถยนต์ว่าเป็นคันเดียวกับที่ลูกค้าส่งข้อมูลมาให้ก่อนนำสินค้าเข้าท่าหรือไม่ ช่วยลดความผิดพลาดในเรื่องการขนส่งรถยนต์ให้กับบริษัทผู้ส่งออกได้ นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารท่าเทียบเรือ ทำให้บริษัทสามารถจัดการพื้นที่ลานท่าเทียบเรือของบริษัทได้อย่างคุ้มค่าเพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าได้อย่างเต็มที่และทันเวลา

3) การให้บริการอย่างครบวงจรเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

บริษัทมุ่งเน้นการให้บริการที่มีคุณภาพและตอบสนองความต้องการของลูกค้าอย่างรวดเร็วและครบวงจร โดยนอกเหนือจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายสินค้าแล้วนั้น บริษัทยังให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องแก่กลุ่มลูกค้าอีกด้วย

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

4) การสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าของบริษัท

บริษัทสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าโดยการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดีกับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ประกอบกับการเอาใจใส่ในความต้องการของลูกค้า จนนำมาสู่การพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าเทียบเรือที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับความต้องการในการใช้บริการของลูกค้าได้อย่างเต็มความสามารถ รวมถึงการแก้ไขปัญหาที่ลูกค้าประสบอย่างทันท่วงที โดยการส่งหน่วยเคลื่อนที่เข้าไปแก้ปัญหาเมื่อลูกค้าต้องการ ทั้งหมดนี้ทำให้ลูกค้าไว้วางใจและเชื่อใจในการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการขนส่งรถยนต์ตลอดมา

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้าราย

บริษัทดำเนินธุรกิจหลักในการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เป็นลูกค้าหลัก ซึ่งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทเพื่อการส่งออกรถยนต์ของตนไปยังประเทศต่างๆ โดยนำรถยนต์มาส่งมอบที่ท่าเทียบเรือก่อนส่งต่อให้สายเดินเรือเพื่อลำเลียงรถยนต์ไปส่งที่เมืองท่าปลายทางตามคำสั่งของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์

รายได้จากการให้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทประกอบด้วยส่วนที่เรียกเก็บจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ เช่น ค่าบริการขนย้ายสินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Wharf Handling) และค่าบริการพื้นที่รับมอบสินค้า และส่วนที่เรียกเก็บจากสายเดินเรือ เช่น ค่านำเรือมาเทียบท่า (Berth Hire) และค่าผ่านท่า (Wharfage) โดยรายได้ที่บริษัทได้รับหลักๆ มาจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ และสายเดินเรือซึ่งหากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ลดหรือยุติการใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัท บริษัทจะสูญเสียรายได้ทั้งในส่วนที่ได้รับจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทมิได้พึ่งพิงบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดรายหนึ่งเป็นการเฉพาะ โดยไม่มีรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใดที่คิดเป็นสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 30.00 ของรายได้รวมในปี 2556 และปี 2559

ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ส่วนใหญ่มีฐานการผลิตอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมในเขตภาคกลางและภาคตะวันออก ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น ด้วยระยะทางและเส้นทางการคมนาคมที่สะดวกรวดเร็ว จึงทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ใช้บริการท่าเทียบเรือของบริษัทสามารถลดต้นทุนและลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นในการขนส่งรถยนต์ระหว่างฐานการผลิตและท่าเรือได้ นอกจากนี้ ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทตั้งอยู่ในภูมิศาสตร์ที่ดีของท่าเรือแหลมฉบัง เนื่องจากตั้งอยู่ในบริเวณติดกับทางเข้าของเส้นทางการเดินเรือที่เข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ทำให้ท่าเทียบเรือของบริษัทมีข้อได้เปรียบและได้รับความนิยมจากสายเดินเรือ เพราะสายเดินเรือสามารถนำเรือเข้าเทียบท่าเรือของบริษัทได้เป็นท่าเทียบเรือแรก ทำให้มีระยะทางในการเดินเรือสั้นและเกิดค่าใช้จ่ายน้อยในการจ้างเรือลากจูง (Tug Boat) เพื่อนำทางในการเข้าเทียบท่าและออกจากท่าเทียบเรือ ด้วยเหตุผลดังกล่าว ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทจึงเป็นท่าเทียบเรือสำหรับการขนถ่ายรถยนต์ที่มีปริมาณการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกผ่านท่ามากที่สุดในประเทศไทย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความเชื่อมั่นของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเดินเรือต่างๆ ในการใช้ท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทเป็นท่าเทียบเรือหลักในการขนถ่ายรถยนต์ไปยังต่างประเทศ

นอกเหนือจากทำเลที่ดีของท่าเทียบเรือ A5 ดังที่กล่าวมาข้างต้น การที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์และสายเคเบิลให้ความสนใจใช้บริการท่าเทียบเรือ A5 ของบริษัทนั้น ยังเกิดจากการที่บริษัทได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดการท่าเทียบเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้บริษัทสามารถตรวจรับและบันทึกข้อมูลรถยนต์ได้อย่างครบถ้วน และวางแผนจัดเรียงรถยนต์เพื่อการส่งออกได้อย่างถูกต้องและรวดเร็ว นอกจากนี้ บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ในบริเวณใกล้เคียงกับท่าเทียบเรือของบริษัทและพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในการเตรียมความพร้อมและตรวจสภาพรถยนต์ก่อนการส่งออกไปต่างประเทศ รวมถึงอำนวยความสะดวกให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์สามารถขนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมาจอดไว้ในพื้นที่ที่ใกล้กับท่าเทียบเรือของบริษัท ทำให้การขนถ่ายรถยนต์มายังท่าเทียบเรือ A5 เพื่อการส่งออกเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยในปัจจุบัน บริษัทสามารถให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกได้สูงสุดถึงประมาณ 35,869 คัน ในเวลาเดียวกัน

นอกจากนี้ เพื่อลดความเสี่ยงในการพึ่งพิงรายได้จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จำนวนน้อยราย บริษัทได้ขยายประเภทธุรกิจไปยังธุรกิจให้บริการคลังสินค้า (Warehouse) ซึ่งรวมถึงการให้บริการพื้นที่เพื่อเก็บสินค้า โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีพื้นที่เพื่อให้บริการจัดเก็บสินค้าและคลังสินค้า รวม 270,027 ตารางเมตร

3.1.2 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก

บริษัทมีรายได้หลักจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ โดยมีบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่ตั้งโรงงานผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเป็นลูกค้าหลักที่ใช้บริการท่าเทียบเรือเพื่อส่งออกรถยนต์ทางเรือไปยังประเทศต่างๆ ดังนั้น หากการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยต้องประสบกับภาวะถดถอยหรือชะลอตัว โดยอาจมีสาเหตุมาจากอุปสงค์ในต่างประเทศของสินค้านำเข้ารถยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยลดลง หรืออาจเกิดการย้ายฐานการผลิตของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปยังประเทศอื่น ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมในกลุ่มแรกๆ ของประเทศที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (“BOI”) โดยเริ่มให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทยขึ้นในปี 2504 ประกอบกับประเทศไทยมีข้อตกลงการค้าเสรี (Free-Trade Agreement) กับหลายประเทศ ได้แก่ ญี่ปุ่น จีน เกาหลีใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และอินเดีย ปัจจัยดังกล่าวจึงดึงดูดให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์เข้ามาลงทุนและตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยตั้งแต่ปี 2505 เป็นต้นมา จากนั้นรัฐบาลในเกือบทุกสมัยได้กำหนดนโยบายในการสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ ทั้งสำหรับผู้ผลิตรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ โรงงานประกอบ

รถยนต์จึงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น อันส่งผลต่อเนื่องให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ โรงงานประกอบรถยนต์ได้เริ่มใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงทำให้เกิดการผลิตในประเทศแบบครบวงจร และทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์พัฒนาและขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ต่อมาในปี 2539 ประเทศไทยเริ่มส่งออกรถยนต์ไปยังประเทศต่างๆ โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี จากข้อมูลสถิติปริมาณการผลิตและส่งออกของประเทศไทย โดยสภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย แสดงให้เห็นว่าในช่วง 11 ปีที่ผ่านมา (ปี 2549 – 2559) ปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยเพิ่มขึ้นจาก 538,966 คัน ในปี 2549 เป็น 1,188,515 คัน ในปี 2559 หรือเพิ่มขึ้นกว่าสองเท่าตัว โดยในปี 2559 อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกสูงถึง 920,871.30 ล้านบาท นับเป็นมูลค่าการส่งออกอันดับหนึ่งของประเทศ อุตสาหกรรมยานยนต์จึงมีความสำคัญอย่างมากต่อการเติบโตของตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเป็นตัวบ่งชี้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์น่าจะยังคงเป็นอุตสาหกรรมหลักที่ได้รับการส่งเสริมอย่างต่อเนื่องจากทุกรัฐบาล

ทั้งนี้ เป้าหมายระยะยาวของรัฐบาลในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การผลักดันให้ประเทศไทยกลายเป็นศูนย์กลางการผลิตและส่งออกในภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ทำให้เกิดนโยบายที่จะสนับสนุนการผลิตและการประกอบรถยนต์ในประเทศไทยเพื่อดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศต่างๆ ซึ่งนอกจากจะช่วยรักษาผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทยในปัจจุบัน ยังช่วยดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์รายอื่นให้เข้ามาลงทุนตั้งฐานการผลิตในประเทศไทยอีกด้วย นอกจากนี้ ในปัจจุบัน รัฐบาลยังมีนโยบายที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น นโยบายสนับสนุนการผลิตรถอีโคคาร์ (Eco-car) โดยให้สิทธิพิเศษทางภาษี หรือนโยบายการคืนภาษีรถยนต์คันแรกซึ่งช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยให้มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น เป็นต้น ด้วยนโยบายที่สนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่องของรัฐบาล การมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศที่ครบวงจร แรงงานไทยที่มีความชำนาญในการประกอบรถยนต์ อีกทั้งการย้ายฐานการผลิตต้องใช้เวลาและเงินลงทุนเป็นจำนวนมาก บริษัทจึงเชื่อมั่นว่ามีความเป็นไปได้ไม่น้อยที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์จะย้ายฐานการผลิตไปประเทศอื่น

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถฟื้นตัวอย่างรวดเร็วจากผลกระทบทางเศรษฐกิจหรือภัยพิบัติทางธรรมชาติจึงสามารถลดความเสี่ยงของบริษัทในระยะดังกล่าวได้ เช่น เหตุการณ์น้ำท่วมครั้งใหญ่ของประเทศไทยในช่วงปลายปี 2554 อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบ โดยการผลิตชิ้นส่วนและการประกอบรถยนต์ต้องชะลอตัวลงอย่างมาก ส่งผลให้ยอดขายส่งออกในปี 2554 ลดลงเหลือ 735,627 คัน หรือคิดเป็นอัตราการลดลงร้อยละ

ละ 17.89 จากปี 2553 แต่ภายหลังจากที่เหตุการณ์น้ำท่วมผ่านพ้นไปแล้ว อุตสาหกรรมยานยนต์ก็สามารถฟื้นตัวได้อย่างรวดเร็ว โดยปริมาณการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยในปี 2555 ได้เพิ่มขึ้นเป็น 1,026,671 คัน หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 39.56 จากปี 2554 และเป็นสถิติสูงสุดของประเทสนับตั้งแต่เริ่มมีการส่งออกรถยนต์ในปี 2539

3.1.3 ความเสี่ยงจากการที่สัญญาหลักในการประกอบธุรกิจอาจถูกบอกเลิกหรือไม่ได้รับการต่ออายุสัญญา

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 มีอายุสัญญาคงเหลืออีกประมาณ 4.5 ปี และมีสิทธิในการต่ออายุสัญญาได้อีก 5 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหากถูก กทท. บอกเลิกสัญญา ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่บริษัทกระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อให้เกิดผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการทำเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญากับบริษัทภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้บริษัททราบถึงสาเหตุและบริษัทไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผลพิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้บริษัทเป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่บริษัทเป็นผู้จัดหา มา อย่างไรก็ดี ในระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

สำหรับความเสี่ยงจากการที่สัญญาดังกล่าวจะไม่ได้รับการต่ออายุเมื่อสิ้นสุดสัญญาเดิม รวมถึงเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาที่ได้รับการต่อขยายอีก 5 ปีนั้น บริษัทเชื่อว่าการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกรถยนต์ ต้องอาศัยความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการบริหารจัดการและการดำเนินงานท่าเรือ รวมทั้งความสัมพันธ์อันดีกับสายเดินเรือและบริษัทผู้ผลิตรายอื่น ซึ่งเป็นธุรกิจที่ผู้ถือหุ้นใหญ่และผู้บริหารของบริษัทมีความเชี่ยวชาญและมีประสบการณ์ยาวนานกว่า 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 กับการทำเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”) ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2548 ภายใต้งบของสัญญาดังกล่าว 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 สิ้นสุดวันที่ 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 20 ปี และมีสิทธิในการต่ออายุสัญญาได้อีก 20 ปี ความเสี่ยงที่สัญญาจะไม่ได้รับการต่ออายุจึงถือว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับสัญญาระยะสั้น อย่างไรก็ตาม บริษัทยังคงมีความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจหาก LRT ซึ่งเป็นบริษัทร่วม ถูก กทท. บอกเลิกสัญญา โดยอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ ในกรณีที่ LRT กระทำผิดเงื่อนไขในข้อที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ กทท. มีสิทธิบอกเลิกสัญญากับ LRT ภายหลังจากที่ กทท. ได้แจ้งให้ LRT ทราบถึงสาเหตุและ LRT ไม่สามารถดำเนินการแก้ไขได้ภายใน 90 วัน นอกจากนี้ กทท. อาจบอกเลิกสัญญาเมื่อใดก็ได้โดยเหตุผล

พิเศษ อาทิ เหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัยหรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ โดยในกรณีนี้ กทท. ต้องจ่ายเงินให้ LRT เป็นค่าเครื่องมือและอุปกรณ์อำนวยความสะดวก และทรัพย์สินต่างๆ ที่ LRT เป็นผู้จัดหา อย่างไรก็ตาม ภายใต้อำนาจหน้าที่ LRT ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้ในสัญญาอย่างเคร่งครัดมาตลอด โดยไม่เคยได้รับหนังสือแจ้งเตือนหรือหนังสือเรียกชำระค่าปรับอันเนื่องมาจากการทำผิดเงื่อนไขในสัญญาแต่อย่างใด

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

3) สัญญาเช่าพื้นที่และสัญญาเช่าที่ดินเพื่อการให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์และเก็บสินค้าทั่วไป

นอกจากการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ซึ่งเป็นบริการหลักแล้ว บริษัทยังให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนการส่งออกแก่ผู้ส่งออกรถยนต์ โดยผู้ส่งออกรถยนต์จะใช้พื้นที่ดังกล่าวในการจอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อม รวมถึงการตรวจสภาพรถยนต์ก่อนส่งออกรถยนต์ไปยังต่างประเทศ ซึ่งการให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้ส่งออกรถยนต์สามารถบริหารจัดการการขนส่งรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเรือเพื่อการส่งออกได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เพื่อเป็นการตอบสนองความต้องการของผู้ส่งออกรถยนต์ที่ต้องการพื้นที่จอดพักรถยนต์เพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกไปยังต่างประเทศ บริษัทจึงได้เข้าทำสัญญาเช่าพื้นที่บริเวณใกล้ท่าเทียบเรือของบริษัทจาก กทท. จากผู้ให้บริการพื้นที่รายอื่น และพื้นที่ในนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังจากการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (“กนอ.”) คิดเป็นพื้นที่เช่ารวม 573,903 ตารางเมตร ซึ่งสามารถรองรับการจอดรถยนต์ได้ประมาณ 35,869 คัน ในเวลาเดียวกัน และมีพื้นที่เก็บสินค้าทั่วไปรวม 270,027 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. รวมทั้งหาแนวทางในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ที่มีอยู่เดิมให้ได้มากยิ่งขึ้น

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 เนื่องจากอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับโรงงานผู้ผลิตรถยนต์โดยส่วนใหญ่ ทำให้เกิดความสะดวกรวดเร็วและสามารถลดความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายในการเคลื่อนย้ายรถยนต์จากฐานการผลิตมายังท่าเทียบเรือ จึงอาจกล่าวได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นท่าเรือที่มีความเหมาะสมกับการขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้ามากที่สุดในช่วงเวลานี้

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 การแข่งขันในอุตสาหกรรมท่าเทียบเรือเพื่อการ

ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ก็จะมีมากขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้ในอนาคต

อย่างไรก็ดี การที่ กทท. จะพิจารณาเปิดให้มีท่าเทียบเรือ Ro/Ro แห่งใหม่เพิ่มเติมในบริเวณท่าเรือแหลมฉบังนั้น ขึ้นอยู่กับ 2 ปัจจัยหลัก คือ

1. ความเป็นไปได้ในเรื่องของพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือ Ro/Ro และ
2. ปริมาณรถยนต์ที่มีการขนถ่ายผ่านท่าเทียบเรือ 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 คันต่อปี โดยในปี 2559 จำนวนการขนถ่ายรถยนต์ผ่านท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่ง เท่ากับ 1,256,588 คัน คิดเป็นร้อยละ 67.92 ของความสามารถในการขนถ่ายรถยนต์ที่ กทท. กำหนดไว้ จึงเห็นได้ว่าท่าเทียบเรือทั้ง 3 แห่งยังมีความสามารถที่จะรองรับการขยายตัวของการส่งออกรถยนต์ได้อีกมาก บริษัทจึงคาดการณ์ว่าจะยังไม่มี การอนุญาตให้มีการเปิดประกอบการท่าเทียบเรือ Ro/Ro เพิ่มเติมในอนาคตอันใกล้

สำหรับความเป็นไปได้ที่จะมีภาคเอกชนมาลงทุนเปิดท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์นั้นมีความเป็นไปได้น้อย เนื่องจากการประกอบกิจการท่าเทียบเรือด้วยการลงทุนสร้างท่าเรือ น้ำลึกขึ้นใหม่นั้นต้องใช้เงินลงทุนสูง อีกทั้งสถานที่ตั้งของท่าเทียบเรือยังมีความสำคัญอย่างมาก โดยต้องมีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าออก อยู่ใกล้ฐานการผลิตของผู้ส่งออกและนำเข้ารถยนต์ และมีสถานที่สำหรับให้บริการพื้นที่เพื่อจอดพักรถยนต์ นอกจากนี้ การประกอบธุรกิจให้บริการท่าเทียบเรือสำหรับขนถ่ายรถยนต์เพื่อการส่งออกและนำเข้าเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในการดำเนินงานสูง ทั้งในด้านการบริหารท่าเทียบเรือ การวางแผนการจัดเรียงสินค้า (Yard Planning) การเป็นศูนย์กลางในการติดต่อประสานงานกับทั้งบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ สายเคเบิล หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ฯลฯ อีกทั้งการให้บริการท่าเทียบเรือเพื่อขนถ่ายรถยนต์ไม่ควรขนถ่ายปะปนกับสินค้าอื่น เนื่องจากเศษผงและฝุ่นละอองจากการขนถ่ายสินค้าอื่น อาจทำความเสียหายต่อตัวรถยนต์ได้ ดังนั้น สำหรับผู้ประกอบการใหม่ที่ต้องการทำธุรกิจท่าเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ ยังจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานในการสร้างความเชื่อมั่นและความไว้วางใจจากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ว่าสามารถบริหารจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงตามเวลา และไม่ก่อให้เกิดความเสียหายใดๆ ต่อตัวรถยนต์

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

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

นอกจากนี้ กทท. สงวนสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงระดับอัตราค่าภาระหรือโครงสร้างค่าภาระได้ตลอดอายุสัญญา อย่างไรก็ดี นับตั้งแต่เริ่มอายุสัญญาจนถึงปัจจุบัน กทท. ยังไม่เคยเปลี่ยนแปลงโครงสร้างค่าภาระ และ/หรือ ปรับขึ้นอัตราค่าภาระท่าเรือแต่อย่างใด ในขณะที่ต้นทุนการให้บริการของบริษัทอาจเปลี่ยนแปลงได้ในช่วงอายุสัญญา ซึ่งหากบริษัทมีต้นทุนในการดำเนินธุรกิจเพิ่มขึ้นแต่ไม่สามารถปรับเพิ่มโครงสร้างค่าภาระ และอัตราค่าภาระให้สอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนของบริษัท ก็อาจส่งผลกระทบต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทได้

อย่างไรก็ดี บริษัทพยายามควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนให้มีประสิทธิภาพได้เป็นอย่างดี ดังจะเห็นได้จากอัตรากำไรขั้นต้นของบริษัท 3 ปี ที่ผ่านมามีอยู่ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน นอกเหนือจากการควบคุมและบริหารจัดการต้นทุนที่ดีแล้ว บริษัทยังได้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการท่าเทียบเรือซึ่งช่วยให้บริษัทมีโอกาสรายได้เพิ่มขึ้นจากการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนถ่ายรถยนต์ โดยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศหลักที่บริษัทนำมาใช้ ได้แก่ (1) โปรแกรม Pure Car Carrier System (PCS) (2) โปรแกรม Port Management System (PMS) (3) โปรแกรม Beyond Ro/Ro Port (BRP) และ (4) โปรแกรม Auto Web service Management (AWM) ซึ่งช่วยในการบันทึกข้อมูลสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ การวางแผนจัดวางสินค้า (Yard Planning) การสรุปรายงานส่งลูกค้า และช่วยเชื่อมต่อข้อมูลระหว่าง สายการบินเรือ เจ้าของสินค้าหรือตัวแทนนำเข้าสินค้า หน่วยงานศุลกากร หน่วยงานการท่าเรือและบริษัท ระบบดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถบริหารจัดการการขนถ่ายสินค้าให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และลดเวลาในการจัดเตรียมรถยนต์เพื่อการขนถ่าย ซึ่งส่งผลให้บริษัทสามารถให้บริการขนถ่ายสินค้าได้ในปริมาณมากขึ้น

3.2 ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

3.2.1 ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดนโยบายการบริหารงาน

ภายหลังจากการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชน ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือครอบครัวเหลืองสุวรรณ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 มีการถือหุ้นในบริษัทคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 47.28 ของจำนวนหุ้นที่ออกและจำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัท

อย่างไรก็ตาม ด้วยโครงสร้างการจัดการของบริษัทประกอบด้วย คณะกรรมการบริษัท คณะกรรมการตรวจสอบ คณะกรรมการสรรหา พิจารณาคำตอบแทนและกำกับดูแลกิจการที่ดี และ คณะกรรมการบริหาร ซึ่งมีการกำหนดขอบเขตอำนาจหน้าที่อย่างชัดเจน ทำให้ระบบการทำงานของ บริษัทมีความเป็นมาตรฐานและสามารถตรวจสอบได้โดยง่าย

นอกจากนี้บริษัทยังได้จ้างบริษัทตรวจสอบภายในเพื่อดำเนินการตรวจสอบระบบการควบคุมภายในของบริษัทและรายงานตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ ทำให้สามารถสอบทานการทำงานของ บริษัทให้มีความโปร่งใสได้ดียิ่งขึ้น ตลอดจนสามารถถ่วงดุลอำนาจในการนำเสนอเรื่องต่างๆ ที่จะพิจารณานำเข้าสู่การประชุมผู้ถือหุ้นได้ในระดับหนึ่ง นอกจากนี้ บริษัทยังมีระเบียบปฏิบัติการที่มี การทำรายการที่เกี่ยวข้องกับ กรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ หรือผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการ รวมทั้ง บุคคลที่อาจมีความขัดแย้งโดยบุคคลดังกล่าวจะไม่มีอำนาจอนุมัติการทำรายการนั้นๆ ทำให้สามารถ ลดทอนความเสี่ยงอันอาจจะเกิดขึ้นได้อีกด้วย

4. สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีสินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ดังนี้

4.1 สินทรัพย์หลักที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

รายการ	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	มูลค่า (ล้านบาท) 31 ธ.ค. 59
สิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ บริเวณท่าเทียบเรือ A5 ในพื้นที่ของ กทท. หัก ค่าตัดจำหน่ายสิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ	สัมปทาน ¹	1,541.09 (1,171.41)
รวมสิทธิตามสัญญาสัมปทานบริการท่าเทียบเรือ-สุทธิ		369.68
ส่วนปรับปรุงที่ดินเช่า อาคาร และอุปกรณ์^{2, 3}		
ลานอเนกประสงค์	เป็นเจ้าของ	907.26
อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เป็นเจ้าของ	904.87
เครื่องจักรและอุปกรณ์	เป็นเจ้าของ	15.11
เครื่องตกแต่งและอุปกรณ์สำนักงาน	เป็นเจ้าของ	137.50
ระบบสาธารณูปโภค	เป็นเจ้าของ	177.39
ยานพาหนะ	เป็นเจ้าของ	71.01
สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง	เป็นเจ้าของ	13.39
หัก ค่าเสื่อมราคาสะสม		(984.21)
รวมส่วนปรับปรุงที่ดินเช่า อาคาร และอุปกรณ์ – สุทธิ		1,242.32

หมายเหตุ :

- ¹ บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่บริษัทจัดหา มา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทนั้น กทท. มีสิทธิจะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี โปรดพิจารณารายละเอียดสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ
- ² ทรัพย์สินในพื้นที่เช่า บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่บริษัทจัดหา มา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลงบริษัทต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่
- ³ บริษัทได้มอบสิทธิการเช่าที่ดินบางสัญญาและจดจำนองสิ่งปลูกสร้างบนที่ดินเช่าบางแปลงเพื่อเป็นหลักประกันวงเงินหนังสือค้ำประกันและวงเงินสินเชื่อจากธนาคาร

โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน	มูลค่าสุทธิ (ล้านบาท)
			31 ธ.ค. 59
โปรแกรมคอมพิวเตอร์และซอฟต์แวร์	เป็นเจ้าของ	ไม่มี	1.19

4.2 สรุปสาระสำคัญของสัญญาหลักที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ

4.2.1 สัญญาลงทุน ก่อสร้าง บริหาร และประกอบการทำงานเทียบเรือสินค้ากอง A5

คู่สัญญา	บริษัท นามยง เทอร์มินัล จำกัด (“บริษัท”) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”)
วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา	เพื่อประกอบการธุรกิจเทียบเรือเพื่อการส่งออกและนำเข้ารถยนต์ รวมถึงสินค้าทั่วไป 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 ค่าตอบแทนประจำปีและผลประโยชน์เพิ่มเติมเมื่อปริมาณสินค้าเกินจากจำนวนที่กำหนด โดยค่าตอบแทนประจำปีจะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากัน รอบปีการดำเนินงานตามสัญญาละ 4 งวด แต่ละงวดต้องชำระก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส ส่วนผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมเมื่อปริมาณสินค้าเกินจากจำนวนที่กำหนดจ่ายเมื่อครบกำหนดของแต่ละปีการดำเนินงานตามสัญญา

เงื่อนไขหลักของสัญญา

- บุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ตลอดระยะเวลาของสัญญา และมีทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนไม่ต่ำกว่า 120 ล้านบาท
- บริษัทเป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม เครื่องมืออุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการประกอบการท่าเรือ ซึ่งบริษัทเป็นผู้จัดหาเอง ตลอดระยะเวลาของสัญญา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนอสังหาริมทรัพย์นั้น กทท. มีสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคาดุลค่าทางบัญชี (Current Book Value)
- กทท. เป็นผู้กำหนด (1) โครงสร้างค่าภาระ (Port Charges) และ (2) อัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) โดยบริษัทห้ามเรียกเก็บค่าภาระเกินกว่าที่ กทท. กำหนด

การสิ้นสุดสัญญา

- เมื่อระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาสิ้นสุดลง
- เมื่อบริษัทผิดสัญญา ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือ
- การเลิกสัญญาโดยเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัย หรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน

4.2.2 สัญญาลงทุน บริหาร และประกอบการ ท่าเทียบ C0 ณ ท่าเทียบเรือแหลมฉบัง

คู่สัญญา	บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล (ประเทศไทย) จำกัด (“LRT”) และการท่าเรือแห่งประเทศไทย (“กทท.”)
วัตถุประสงค์ของการทำสัญญา	เพื่อการรับ/ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรทุก/ขนถ่าย เฉพาะสินค้า Ro/Ro สินค้าทั่วไปและตู้สินค้าเท่านั้น หากประสงค์ที่จะดำเนินการดังกล่าวสำหรับสินค้าอื่น 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 และผลประโยชน์ตอบแทนเพิ่มเติมรายปี ตามจำนวนที่ระบุไว้ในสัญญา โดยผลประโยชน์ตอบแทนรวมทั้ง 2 ส่วน จะต้องชำระตามสัดส่วนที่เท่ากัน รอบปีการดำเนินงานตามสัญญาละ 4 งวด แต่ละงวดต้องชำระก่อนวันเริ่มต้นของแต่ละไตรมาส

เงื่อนไขหลักของสัญญา

- บุคคลสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ตลอดระยะเวลาของสัญญา และมีทุนจดทะเบียนชำระเต็มจำนวนไม่ต่ำกว่า 50 ล้านบาท
- LRT เป็นผู้ถือกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม เครื่องมืออุปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการประกอบการท่าเรือ ซึ่ง LRT เป็นผู้จัดการมาเอง ตลอดระยะเวลาของสัญญา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์ทั้งหมดรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานจะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของ LRT นั้น กทท. มีสิทธิที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าทางบัญชี (Current Book Value)
- กทท. เป็นผู้กำหนด (1) โครงสร้างค่าภาระ (Port Charges) และ (2) อัตราค่าภาระท่าเรือ (Port Tariff) โดย LRT ห้ามเรียกเก็บค่าภาระเกินกว่าที่ กทท. กำหนด

การสิ้นสุดสัญญา

- เมื่อระยะเวลาการดำเนินงานตามสัญญาสิ้นสุดลง
- เมื่อ LRT ผิดสัญญา ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญซึ่งเป็นอุปสรรคและก่อผลเสียหายต่อการบริหารและการประกอบการท่าเทียบเรือ
- การเลิกสัญญาโดยเหตุผลทางความมั่นคงของชาติ ความปลอดภัย หรือความจำเป็นของสาธารณชน หรือตามคำสั่งของรัฐ หรือเหตุผลอื่นๆ ในทำนองเดียวกัน

4.2.3 สัญญาเช่าพื้นที่/ที่ดิน เพื่อให้บริการพื้นที่จอดพักรถยนต์ และ เก็บสินค้าและคลังสินค้าทั่วไป

คู่สัญญา/ ผู้ให้เช่า/ผู้ให้บริการ	อายุสัญญา (ปี)	เงื่อนไขหลักของสัญญา
กทท.	1 - 20 ปี	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่บริษัทจัดหามา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บรรดาอสังหาริมทรัพย์จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของ กทท. โดยบริษัทต้องรื้อถอนส่วนที่ กทท. ไม่ประสงค์จะรับไว้ • ส่วนอสังหาริมทรัพย์ของบริษัทนั้น กทท. มีสิทธิจะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคามูลค่าตามบัญชี • ในระหว่างอายุสัญญา กทท. มีสิทธิปรับขึ้นค่าเช่า
กนอ.	12 - 30 ปี	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่บริษัทจัดหามา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่ • บริษัทสามารถนำสิทธิการเช่าและสิ่งปลูกสร้างไปจำนอง จำน่า หรือประกันหนี้ กับสถาบันการเงินได้ โดยต้องแจ้งให้ กนอ. ทราบภายใน 30 วัน นับจากวันที่ได้กระทำการ • ในระหว่างอายุสัญญา กนอ. มีสิทธิปรับขึ้นค่าเช่าในบางสัญญา
ผู้ให้บริการพื้นที่ รายอื่น	3 - 6 ปี	<ul style="list-style-type: none"> • บริษัทมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินที่บริษัทจัดหามา หลังจากสัญญาสิ้นสุดลง บริษัทต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างออกจากพื้นที่

4.3 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทมีบริษัทย่อย 1 บริษัท และบริษัทร่วม 1 บริษัท ดังนี้

ชื่อบริษัท	ประเภทธุรกิจ	สัดส่วนการถือหุ้น (ร้อยละ)	ทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้ว (ล้านบาท)
บริษัทย่อย			
บริษัท แชนไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด (“SRT”)	ถือหุ้นในบริษัทอื่น	100.00	183.75
บริษัทร่วม			
บริษัท แหลมฉบัง อินเตอร์เนชั่นแนล โร-โร เทอร์มินัล จำกัด (“LRT”)	ให้บริการท่าเทียบเรือ C0 ภายในท่าเรือ แหลมฉบัง	บริษัทและ SRT ถือหุ้นร้อยละ 20.00	210.00

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัท แหลมฉบัง 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 โดยบริษัทและบริษัท แชนไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัดถือหุ้นรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 20.00

สำหรับสิทธิในการได้รับเงินปันผลและการออกเสียง ช้อบบังคับของ LRT กำหนดให้หุ้นสามัญมีสิทธิได้รับเงินปันผลก่อนหุ้นบุริมสิทธิ โดยผู้ถือหุ้นสามัญมีสิทธิได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 0.50 ต่อปีของมูลค่าหุ้นที่ชำระแล้ว แต่จะไม่มีกระแสสมในปีที่ไม่ได้ประกาศจ่าย และมีสิทธิออกเสียง 1 หุ้นต่อ 1 เสียง ส่วนผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิมีสิทธิได้รับเงินปันผลในอัตราร้อยละ 7.00 ต่อปีของมูลค่าหุ้นที่ชำระแล้ว และมีสิทธิได้รับเงินปันผลชนิดไม่ร่วมรับแต่สมในปีที่ไม่ได้ประกาศจ่าย และมีสิทธิออกเสียง 100 หุ้นต่อ 1 เสียง โดยเงินปันผลส่วนที่เหลือจากการจ่ายให้ผู้ถือหุ้นสามัญและผู้ถือหุ้นบุริมสิทธิดังกล่าว จะถูกจ่ายให้แก่ผู้ถือหุ้นสามัญตามสัดส่วนการถือหุ้น

ทั้งนี้ ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นระหว่างบริษัท และกลุ่ม Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (“NYK”) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของ LRT บริษัทมีสิทธิ (Option) ในการเข้าถือหุ้น LRT เพิ่มสูงสุดถึงร้อยละ 29.00 ในราคาที่ได้ตกลงไว้ภายในวันที่ 15 พฤษภาคม 2560 ทั้งนี้ NYK ได้แจ้งขยายระยะเวลาในการซื้อหุ้นออกไปเป็นภายในวันที่ 31 มีนาคม 2561 ซึ่งที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 1/2560 วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2560 มีมติเห็นชอบให้เสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 เพื่อรับทราบเรื่องการขยายเวลาการใช้สิทธิซื้อหุ้น LRT ร้อยละ 29 ภายใต้สัญญาผู้ถือหุ้นข้างต้นจากภายในวันที่ 15

พฤษภาคม 2560 เป็นวันที่ 31 มีนาคม 2561 เนื่องจาก NYK ขอเวลาในการจัดโครงสร้างทางธุรกิจในกลุ่มบริษัท (Business Restructuring) ให้เสร็จสิ้นก่อน

4.3.1 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วม

บริษัทมีนโยบายลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องและเอื้อประโยชน์ต่อการทำธุรกิจของบริษัท โดยพิจารณาผลตอบแทนและผลประโยชน์อื่นที่บริษัทคาดว่าจะได้รับจากการลงทุนเป็นสำคัญ เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมกิจการของบริษัท รวมถึงการพิจารณาสัดส่วนการลงทุนตามความเหมาะสม และผลตอบแทนที่คาดว่าจะได้รับจากการลงทุน เพื่อประโยชน์ต่อผู้ถือหุ้นของบริษัทเป็นสำคัญ ทั้งนี้ การพิจารณาการลงทุนจะกระทำโดยผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการของบริษัท และ/หรือ ที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัท แล้วแต่กรณี และบริษัทจะควบคุมดูแลด้วยการส่งกรรมการ และ/หรือ ผู้ที่ได้รับมอบหมายของบริษัทเข้าไปเป็นตัวแทนตามสัดส่วนการถือหุ้น เพื่อให้มีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายที่สำคัญ และ/หรือ บริหารจัดการในกิจการนั้นๆ รวมทั้งมีสิทธิในการออกเสียงในที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทและที่ประชุมผู้ถือหุ้น ตามแนวทางที่บริษัทได้กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่บริษัท

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2559 บริษัทไม่มีข้อพิพาททางกฎหมายที่ยังไม่สิ้นสุด ซึ่งอาจมีผลกระทบทางด้านลบต่อสินทรัพย์ของบริษัทที่มีจำนวนสูงกว่าร้อยละ 5.00 ของส่วนของผู้ถือหุ้น หรือต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทอย่างมีนัยสำคัญ

อย่างไรก็ดี บริษัทมีข้อพิพาททางกฎหมายซึ่งเป็นคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ระหว่างบริษัทเป็นโจทก์ และกรุงเทพมหานคร (“กทม.”) เป็นจำเลย เนื่องจากในเดือนกุมภาพันธ์ 2550 บริษัทได้ให้บริการแก่ กทม. ในการขนถ่ายและเก็บรักษารถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำที่นำเข้ามาจากผู้จำหน่ายในต่างประเทศ แต่กทม. ไม่ดำเนินการทางพิธีศุลกากรและชำระค่าธรรมเนียมให้กับบริษัทเพื่อนำรถดับเพลิงและรถบรรทุกน้ำออกจากท่าเรือ

ต่อมาเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2556 ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้มีคำพิพากษายกฟ้องบริษัท โดยได้วินิจฉัยว่าค่าภาระที่บริษัทเรียกร้องเป็นการเรียกร้องเอาค่าบริการในการประกอบกิจการท่าเรือซึ่งเป็นสิทธิเรียกร้องตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และระยะเวลา นับตั้งแต่เรือขนส่งสินค้าเทียบท่าเรือและยกสินค้าพักไว้เป็นระยะเวลาเพื่อใช้เป็นฐานในการคำนวณค่าภาระเท่านั้น ไม่ใช่เวลาที่ใช้เป็นฐานเริ่มนับอายุความสิทธิเรียกร้อง ซึ่งในคดีนี้สิทธิเรียกร้องบังคับได้ ในวันที่เรือบรรทุกสินค้าเทียบท่าและมีการยกขนรถดับเพลิง และรถบรรทุกน้ำเสร็จ คดีโจทก์จึงขาดอายุความ จึงไม่ต้องวินิจฉัยข้อพิพาทอื่นต่อไป เพราะไม่ทำให้ผลของคดีเปลี่ยนไป

ในวันที่ 31 กรกฎาคม 2556 บริษัทได้ยื่นอุทธรณ์คัดค้านคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางดังกล่าวต่อศาลฎีกา โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างพิจารณาของศาลฎีกา อย่างไรก็ดี หากศาลยกฟ้องก็ไม่ส่งผลกระทบด้านลบต่อผลการดำเนินงานหรือฐานะทางการเงินบริษัท เนื่องจากบริษัทเป็นโจทก์ยื่นฟ้องในคดีนี้ และไม่ได้ถูกเรียกค่าเสียหายในคดีนี้แต่อย่างใด รวมทั้งบริษัทได้หยุดรับรู้รายได้และตั้งค่าเผื่อหนี้สงสัยจะสูญเต็มจำนวนแล้วตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2550

นอกจากนี้ ในช่วงปลายปี 2557 คณะอนุญาโตตุลาการระหว่างประเทศได้ตัดสินคดีโครงการจัดซื้อรถ และเรือดับเพลิง ระหว่างกทม. และบริษัท สไตเออร์ เดมเลอร์ พุก สเปเชียล ฟาห์ร์ซอกท์ จำกัด เป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยคณะอนุญาโตตุลาการฯ ตัดสินให้บริษัท สไตเออร์ฯ จ่ายเงินให้กทม. จำนวน 20.5 ล้านยูโรและให้กทม. ต้องรับรถและเรือดับเพลิงมาใช้งาน โดยค่าใช้จ่ายอื่นๆ กทม. ต้องเป็นคนรับผิดชอบเอง

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป

6.1.1 ข้อมูลบริษัท (ณ วันที่ 30 ธันวาคม 2559)

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 การให้บริการพื้นที่จอดครุเพื่อเตรียมความพร้อมก่อนส่งออกและภายหลังนำเข้า และการให้บริการพื้นที่จัดเก็บสินค้าและคลังสินค้าในท่าเรือแหลมฉบังและพื้นที่การนิคมแห่งประเทศไทย แหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี
เลขทะเบียนบริษัท	0107555000163
ทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้ว	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 : 66 (0) 2 679 7357 โทรสาร : 66 (0) 2 285 6642
ที่ตั้งท่าเทียบเรือ	ท่าเทียบเรือ A5 ท่าเรือแหลมฉบัง ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ : 66 (0) 38 401 062 – 4 โทรสาร : 66 (0) 38 401 061

Home Page

www.namyongterminal.com

เลขานุการบริษัท

โทรศัพท์ : 66 (0) 2 679 7357

โทรสาร : 66 (0) 2 285 6642

E-mail: csnyt@namyongterminal.com

ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์

โทรศัพท์ : 66 (0) 2 679 7357

โทรสาร : 66 (0) 2 285 6642

E-mail: irnamyong@namyongterminal.com

6.1.2 ข้อมูลนิติบุคคลที่บริษัทถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อม ตั้งแต่ร้อยละ 10.00 ขึ้นไป ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว

ชื่อและที่ตั้งของบริษัท	ประเภทธุรกิจ	ทุนจดทะเบียน/ ทุนชำระแล้ว	ชนิดของหุ้นที่จำหน่ายได้แล้ว ทั้งหมด	สัดส่วนการ ถือหุ้น (ร้อยละ)
บริษัท แชนไฟร์ โรโร (ไทยแลนด์) จำกัด ("SRT")	ถือหุ้นในบริษัท อื่น	183,750,000 บาท / 183,750,000 บาท	หุ้นสามัญ 1,724,950 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท	ถือหุ้นโดย บริษัท ร้อย ละ 100.00
1168/52 (อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 19) ถนนพระราม 4 แขวงทุ่ง มหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์ 66 (0) 2679 7357 โทรสาร 66 (0) 2285 6642			หุ้นบุริมสิทธิ 112,550 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท	
บริษัท แหลมฉับ อินเตอร์ เนชั่นแนล โรโร เทอร์มินัล จำกัด ("LRT")	ให้บริการท่าเทียบ เรือ C0 ภายใน ท่าเรือแหลมฉับ	210,000,000 บาท/ 210,000,000 บาท	หุ้นสามัญ 500,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100 บาท	ถือหุ้น โดย บริษัท และ SRT ร้อยละ 20.00
88/3 หมู่ที่ 3 ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ 66 (0) 38 408 700 โทรสาร 66 (0) 38 401 061			หุ้นบุริมสิทธิ 1,600,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 100.00 บาท	

6.1.3 ข้อมูลบุคคลอ้างอิง

นักลงทุนสัมพันธ์	นางสาวพิมพ์กาญจน์ เหลืองสุวรรณ (รักษาการ) 1168/52 (อาคารลุมพินีทาวเวอร์ ชั้น 19) ถนนพระราม 4 แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพมหานคร 10120 โทรศัพท์: 66 (0) 2 679 7357 โทรสาร: 66 (0) 2 285 6642 Email : irrnamyong@namyongterminal.com
นายทะเบียนหลักทรัพย์	บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400 โทรศัพท์: 66 (0) 2 009 9999 โทรสาร: 66 (0) 2 009 9991
ผู้สอบบัญชี	บริษัท สำนักงาน อีวาย จำกัด ชั้น 33 อาคารเลครัชดา 193/136-137 ถนนรัชดาภิเษก เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110 โทรศัพท์: 66 (0) 2 264 0777 โทรสาร: 66 (0) 2 264 0789-90
ที่ปรึกษากฎหมาย	บริษัท อาร์ แอนด์ ที เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด 973 อาคารเพรซิเดนท์ ทาวเวอร์ ชั้น 22 ยูนิต 12A -12F ถนนเพลินจิต แขวงลุมพินี เขตปทุมวัน กรุงเทพมหานคร 10330 โทรศัพท์: 66 (0) 2656 1991 โทรสาร: 66 (0) 2656 0833
ผู้ (ฝ่าย) ตรวจสอบภายใน	บริษัท เอเอ็นเอส บิซิเนส คอนซัลแทนส์ จำกัด 100/72 ชั้นที่ 22 อาคารเลขที่ 100/2 อาคารชุดว่องวานิช บี ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์: 66 (0) 2645 0109 โทรสาร: 66 (0) 2645 0101

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

- ไม่มี-

หมายเหตุ :

- นางสาวภวภัค อารยะพงษ์ ได้ลาออกจากการเป็นนักลงทุนสัมพันธ์เมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2559 โดยนางสาวพิมพ์กาญจน์ เหลืองสุวรรณ ตำแหน่งประธานเจ้าหน้าที่ด้านการเงินทำหน้าที่นักลงทุนสัมพันธ์ (รักษาการ)
- ที่ประชุมคณะกรรมการบริษัทครั้งที่ 2/2560 วันที่ 1 มีนาคม 2560 อนุมัติการเปลี่ยนแปลงมูลค่าหุ้นที่ตราไว้ของบริษัทจาก 1.00 บาท เป็น 0.50 บาท และการแก้ไขเพิ่มเติมหนังสือบริคณห์สนธิข้อ 4. เพื่อนำเสนอที่ประชุมสามัญผู้ถือหุ้นประจำปี 2560 พิจารณาอนุมัติต่อไป