



ปัจจัยความเสี่ยง

จากลักษณะการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ การให้บริการประเภทโลจิสติกส์ นั้น ต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ มากมายที่จะส่งเสริมให้บริษัทสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายของบริษัทที่ตั้งไว้ได้ ตลอดจนรักษาคุณภาพการให้บริการ เพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุดทั้งในด้านของคุณภาพการบริการ การประเมินปัจจัยความเสี่ยงที่จะส่งผลกระทบต่อบริษัทไม่สามารถบรรลุเป้าประสงค์ได้ก็มีความสำคัญเช่นกัน ดังนั้นบริษัทฯ ได้วิเคราะห์ปัจจัยความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น และส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในอนาคตไว้ ดังนี้

ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

ความเสี่ยงจากความผันผวนของค่าระวาง

ต้นทุนค่าระวางเรือ/เครื่องบินถือเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งระหว่างประเทศ โดยในปี 2555 - ปี 2558 ต้นทุนดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 83.69 ร้อยละ 78.59 ร้อยละ 78.77. และร้อยละ 79.79. ของต้นทุนรวม ตามลำดับ ดังนั้นความผันผวนของค่าระวางซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามอุปสงค์และอุปทานในตลาด มีผลกระทบต่อต้นทุนการให้บริการและอัตรากำไรสุทธิของกลุ่มบริษัท หากกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถปรับราคาค่าบริการเพิ่มตามต้นทุนค่าระวางที่มีการปรับตัวขึ้นได้ ทั้งนี้กลุ่มบริษัทได้ตระหนักถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากความผันผวนของค่าระวาง จึงให้ความสำคัญตั้งแต่การจัดหาระวาง โดยมีการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้าและจองระวางในปริมาณมาก เพื่อเพิ่มอำนาจในการต่อรองค่าระวาง และมีการจัดทำเป็นสัญญา โดยในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงราคาตามที่ระบุในสัญญา สายการบินเรือจะต้องแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน นอกจากนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยจะตรวจสอบราคาค่าระวางอย่างใกล้ชิด เพื่อคาดการณ์สถานการณ์และแนวโน้มของค่าระวาง ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อยสามารถกำหนดราคาค่าบริการให้มีส่วนต่างกำไรในระดับที่จะสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงของราคาค่าระวางได้ในระดับหนึ่ง

โดยปกติการจัดทำสัญญากับสายเดินเรือ (เส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา) จะมีการระบุปริมาณการซื้อระวางขั้นต่ำ ซึ่งจะไม่มีการระบุค่าปรับในสัญญา ทั้งนี้ สัญญาบริการกับสายการบินเรือแห่งหนึ่ง (เส้นทางไทย - สหรัฐอเมริกา) ระบุว่าในกรณีที่บริษัทฯ ไม่สามารถขายระวางเรือตามปริมาณขั้นต่ำที่ตกลงในสัญญา บริษัทฯ จะโดนปรับ (Deficit Charges) ในอัตรา 250 เหรียญสหรัฐต่อ FEU (Forty Foot Equipment Unit หรือ ตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 40 ฟุต) อย่างไรก็ตามบริษัทฯ จะมีการประเมินปริมาณงานจากข้อมูลในอดีตและประเมินแนวโน้มงานที่คาดว่าจะได้รับก่อนที่จะลงนามในสัญญา เพื่อให้มั่นใจว่าจะสามารถขายระวางได้ตามที่ตกลงในสัญญา ในกรณีที่เรือเต็มสายการบินเรือจะปฏิเสธการจองระวางเรือ ซึ่งบริษัทฯ จะสามารถลดยอด MQC (Minimum Quantity Commitment) ได้ โดยที่ผ่านมามีบริษัทฯ ไม่เคยโดยค่าปรับดังกล่าว

ความเสี่ยงจากความรับผิดชอบในตัวสินค้า กรณีเกิดความเสียหาย

เนื่องจากบริษัทฯ และบริษัทย่อยประกอบธุรกิจเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศแบบครบวงจร จึงอาจมีความเสี่ยงจากความเสียหายของตัวสินค้าระหว่างขนส่งที่อาจเกิดขึ้นได้ กรณีที่เกิดความเสียหายกับสินค้าของลูกค้าและได้มีการพิสูจน์ได้ว่าเป็นการขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทฯ ในเบื้องต้นบริษัทประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบชดเชยความเสียหายให้กับลูกค้า โดยบริษัทฯ จะช่วยสืบหาข้อเท็จจริงและติดตามการชดเชยความเสียหายให้กับลูกค้า ดังนั้น บริษัทฯ จึงให้ความสำคัญในการคัดเลือกสายการบินเรือ/สายการบินรวมถึงผู้ประกอบการขนส่ง (Outsource) เพื่อลดความเสี่ยงจากความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้า และให้ความสำคัญในการคัดเลือกบริษัทประกันภัยที่มีมาตรฐานและเป็นที่ยอมรับทั่วไป เพื่อให้เกิดความสะดวกในการขอชดเชยความเสียหาย ทั้งนี้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ และบริษัทย่อยยังไม่เคยชำระค่าชดเชยให้กับลูกค้ากรณีเกิดความเสียหายในตัวสินค้าอันส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยอย่างมีนัยสำคัญ

ความเสี่ยงในการแข่งขัน

ผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย มี 5 กลุ่มหลัก ได้แก่ ผู้ประกอบการขนส่งทางบก ขนส่งทางน้ำ ขนส่งทางอากาศ ตัวแทนของและตัวแทนขนส่ง และคลังสินค้า รวมกว่า 10,000 บริษัท และกว่าร้อยละ 80 เป็นผู้ประกอบการขนส่งขนาดย่อมและขนาดกลางหรือ



SMEs ซึ่งคู่แข่งรายใหม่สามารถเข้ามาแข่งขันในอุตสาหกรรมได้ง่าย เนื่องจากสามารถเริ่มต้นธุรกิจได้ตั้งแต่ขนาดเล็กด้วยเงินลงทุนไม่สูงมาก อาศัยความสัมพันธ์ที่ดีกับลูกค้าและสายการบิน/สายการเดินเรือ/สายการบิน อย่างไรก็ตาม การแข่งขันในธุรกิจจะเน้นที่ความชำนาญในเส้นทางและประเภทของสินค้า ความยืดหยุ่นในการจัดหาเส้นทางขนส่งตามงบประมาณของลูกค้า ความรวดเร็วในการตอบสนองต่อลูกค้า รวมถึงเครือข่ายที่มีคุณภาพและความยืดหยุ่นของการให้บริการในราคาที่เหมาะสมและตรงตามความต้องการของลูกค้า โดยบริษัทมีประสบการณ์และมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจและมีความเชี่ยวชาญในธุรกิจ มีการนำเสนอบริการที่ครบวงจร ตลอดจนให้คำปรึกษาในการจัดการระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถประหยัดต้นทุนให้ลูกค้า ซึ่งบริษัทได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ามาตลอดกว่า 20 ปี

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการให้บริการบริหารจัดการขนส่งเส้นทางไทย – สหรัฐอเมริกา

บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญในเส้นทางขนส่งสินค้าทางทะเล ไทย - สหรัฐอเมริกา มากกว่า 20 ปี สามารถรับและส่งมอบสินค้าได้ทุกรัฐของประเทศสหรัฐอเมริกาในรูปแบบประตูสู่ประตู (Door to Door) ทั้งประเภทขนส่งแบบเต็มตู้ (FCL) และแบบไม่เต็มตู้ (LCL) ทำให้บริษัทมีรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางทะเล (Sea Freight) เส้นทางไทย - คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2555 - ปี 2559) ประมาณร้อยละ 14.20 ของรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางทะเล ดังนั้น แนวโน้มของรายได้ดังกล่าวจะมีทิศทางเป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา

อย่างไรก็ตาม การให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศของบริษัทฯ จะให้บริการหลากหลายเส้นทาง (Routing Diversification) เพื่อเป็นการกระจายความเสี่ยงจากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจของแต่ละภูมิภาค โดยเส้นทางระยะไกลไปยังทวีปอเมริกาจะมียอดขายสูงกว่าเมื่อเทียบกับเส้นทางระยะสั้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แต่ก็จะมีอัตรากำไรขั้นต้นที่ต่ำกว่า โดยที่บริษัทฯ เห็นว่าการรักษาการให้บริการในเส้นทางระยะไกลจะทำให้บริษัทเกิดความได้เปรียบในเรื่องความสามารถในการแข่งขัน ในขณะที่อัตราค่าระวางเรือในการขนส่งมีแนวโน้มลดลง ในขณะที่การให้บริการในเส้นทางระยะสั้นจะมีอัตรากำไรที่ต่ำกว่า แต่การแข่งขันที่สูงกว่าเช่นกัน ดังนั้น การทำธุรกิจของบริษัทฯ ก็จะพิจารณา ทั้งการเพิ่มขึ้นของยอดขายและการรักษาความสามารถในการทำกำไร ทั้งนี้ สัดส่วนรายได้ในเส้นทาง ประเทศญี่ปุ่น ประเทศจีน ประเทศสิงคโปร์ ประเทศออสเตรเลีย สัดส่วนรายได้เฉลี่ย (ปี 2555 - ปี 2559) ของประเทศดังกล่าว รวมกันประมาณร้อยละ 43.14 ของรายได้จากการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศทางทะเล

ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงบุคลากร

เนื่องจากธุรกิจของบริษัทฯ ต้องใช้ความรู้ความชำนาญ รวมถึงประสบการณ์ของผู้บริหารและบุคลากรในการดำเนินงาน จึงจำเป็นต้องอาศัยบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในกฎระเบียบต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศสำหรับการส่งออกหรือนำเข้า รวมถึงผู้ได้รับใบอนุญาตเป็นผู้ชำนาญการศุลกากรประจำบริษัทฯ และบริษัทย่อย เพื่อให้คำแนะนำแก่พนักงานในส่วนงานต่างๆ ได้ซึ่งจะทำให้ลูกค้าที่มาใช้บริการเกิดความมั่นใจและเกิดความพึงพอใจต่อการให้บริการในกรณีที่บริษัทฯ เกิดการขาดแคลนบุคลากรดังกล่าว อาจส่งผลกระทบต่อการทำงาน

บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคล ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจ บริษัทฯ จึงมีนโยบายส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มพูนความรู้ ทักษะ และประสิทธิภาพในการทำงาน โดยจัดให้มีการฝึกอบรมพนักงานทั้งพนักงานเก่าและพนักงานใหม่อย่างสม่ำเสมอ บริษัทฯ มีการจัดทำแผนการอบรมพนักงานประจำปี โดยพนักงานแต่ละคนต้องได้เข้าอบรมอย่างน้อย 5 หลักสูตรต่อปี เพื่อให้เกิดความรู้ความสามารถและทักษะให้แก่พนักงานในการปฏิบัติงาน นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจัดให้มีการทำงานแบบคู่หู (Buddy) เพื่อให้พนักงานสามารถทำงานทดแทนกันได้ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงของบริษัทฯ ในการพึ่งพิงบุคลากรคนใดคนหนึ่ง ตลอดจนจัดให้มีการประเมินผลการปฏิบัติงานเพื่อกำหนดและพิจารณาผลตอบแทนที่เหมาะสม โดยพนักงานของบริษัทฯ และบริษัทย่อยมีอายุการทำงานเฉลี่ย 5 ปี และมีอายุการทำงานเฉลี่ยของผู้บริหารไม่ต่ำกว่า 20 ปี

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีนโยบายให้พนักงานมีส่วนร่วมในความเป็นเจ้าของบริษัท (Sense of Belongings) โดยในการประชุมสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 1/2558 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2558 มีมติอนุมัติให้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ ให้กับพนักงานและผู้บริหาร (ที่ไม่ใช่กรรมการ) ของบริษัทฯ จำนวน 7.50 ล้านหุ้น พร้อมกับการเสนอขายหุ้นสามัญเพิ่มทุนต่อประชาชนในครั้งนั้น เพื่อสร้างขวัญกำลังใจและรักษาบุคลากรที่มีความสามารถให้อยู่กับองค์กร บริษัทฯ จึงคาดว่านโยบายดังกล่าวข้างต้นจะสามารถรักษาบุคลากรของบริษัทฯ ไว้ได้

ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

เนื่องจากบริษัทฯ ประกอบธุรกิจให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ บริษัทฯ อาจได้รับความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศจากรายได้และต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศ โดยบริษัทฯ มีรายได้เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2555 - ปี 2559) ประมาณร้อยละ 81.02 ของรายได้จากการให้บริการ ซึ่งหากเงินบาทแข็งค่าขึ้นย่อมส่งผลกระทบต่อรายได้ที่ได้รับลดลง และมีต้นทุนเป็นสกุลเงินต่างประเทศ คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ย (ปี 2555 - ปี 2559) ประมาณร้อยละ 79.79 ของต้นทุนบริการรวม ซึ่งในกรณีที่เงินบาทอ่อนค่าลง จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนที่สูงขึ้น ดังนั้น ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศย่อมส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัท

ทั้งนี้ ต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศดังกล่าวเกิดจากการที่บริษัทฯ มีพันธมิตรทางการค้าที่เป็นผู้ประกอบการในธุรกิจจัดการขนส่งในต่างประเทศเพื่อทำหน้าที่เป็นตัวแทนให้บริษัทฯ ในการประสานงานเพื่อให้บริการลูกค้า ในทางกลับกันบริษัทฯ ก็มีรายได้จากการเป็นพันธมิตรทางการค้าด้วยเช่นกัน การที่บริษัทฯ มีรายได้และต้นทุนในรูปสกุลเงินตราต่างประเทศจึงถือเป็นการป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนตามธรรมชาติ (Natural Hedge) เป็นบางส่วน โดยบริษัทฯ จะมีกรณีติดตามข่าวสารและความเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดตลอดเวลา เพื่อจะประเมินสถานการณ์และหาทางป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน โดยที่ผ่านมามีผลกระทบจากอัตราแลกเปลี่ยนไม่จัดว่ามีนัยสำคัญต่อผลประกอบการโดยรวมของบริษัท

ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากการมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ที่มีอำนาจกำหนดนโยบายการบริหาร

ณ วันที่ 11 มกราคม 2560 นางอารยา คงสุนทร และ นายชูเดช คงสุนทร ถือหุ้นรวมกันในบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 40.38 ของทุนชำระแล้ว ทำให้คุณอารยา คงสุนทร และ คุณชูเดช คงสุนทร ยังคงสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งกรรมการ หรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ยกเว้นเรื่องที่กฎหมายหรือข้อบังคับบริษัทกำหนดให้ต้องได้รับคะแนนเสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น เช่น การเพิ่มทุน การลดทุน การขายหรือโอนกิจการบางส่วนหรือทั้งหมด เป็นต้น ดังนั้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา

อย่างไรก็ตามเพื่อให้การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นไปอย่างโปร่งใส และถ่วงดุลอำนาจดังกล่าว บริษัทฯ ได้พิจารณาปรับโครงสร้างองค์กรใหม่เพื่อให้การบริหารจัดการมีประสิทธิภาพมากขึ้นสามารถตรวจสอบได้ และมีการถ่วงดุลอำนาจจึงคณะกรรมการบริษัทได้มีการแต่งตั้งกรรมการอิสระจำนวน 4 ท่าน โดยเป็นกรรมการตรวจสอบ จำนวน 3 ท่าน และประธานกรรมการบริษัทจำนวน 1 ท่านโดยบริษัทฯ มีกรรมการบริษัทรวมกรรมการตรวจสอบทั้งสิ้น 8 ท่าน ในจำนวนนี้มีกรรมการที่ไม่ใช่กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 4 ท่าน นอกจากนี้บริษัทฯ ยังจัดให้มีฝ่ายตรวจสอบภายในที่ปฏิบัติงานเป็นอิสระตามความเหมาะสมและขึ้นตรงต่อคณะกรรมการตรวจสอบ โดยมีหน้าที่หลักในการดูแลระบบการควบคุมภายในเพื่อให้เป็นไปตามระบบที่ได้กำหนดไว้ และตรวจสอบการดำเนินงานของฝ่ายบริหารเพื่อให้เกิดความโปร่งใส นอกจากนี้ในกรณีเข้าทำรายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ผู้มีอำนาจควบคุมในกิจการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบุคคลที่อาจมีความขัดแย้งบุคคลดังกล่าวจะไม่มีส่วนออกเสียงในการอนุมัติรายการดังกล่าว และในการอนุมัติรายการจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ต. และตลาดหลักทรัพย์ฯ