

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท ซี ทวี จำกัด (มหาชน) ชื่อเดิม บริษัท ซี.ทีวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) “CHO” ได้ผสมผสานเทคโนโลยีด้านวิศวกรรมระดับสากลเข้ากับการบริหารอย่างมืออาชีพ ด้วยประสบการณ์ และความเชี่ยวชาญของผู้บริหาร และทีมงาน ทั้งด้านงานวิศวกรรม และด้านการบริหารที่สั่งสมมานาน ในการออกแบบ สร้างสรรค์ ผลิตรายงานต้นแบบเพื่อการพาณิชย์ ตลอดจนสามารถขยายธุรกิจไปยังธุรกิจบริหารโครงการด้านการขนส่งทั้งรถและระบบราง และให้บริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์ของบริษัท อาทิ โครงการสร้างเรือตรวจการณ์ไกลฝั่งของกองทัพเรือ (Offshore Patrol Vessel : OPV) ซึ่งบริษัทฯ ร่วมกับบริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด ในการบริหารจัดการด้วยเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมเรือไทย ให้แข่งขันได้ในระดับภูมิภาค โครงการบริหารงานซ่อมบำรุง และศูนย์ซ่อมรถบรรทุกให้กับ บริษัท ลินฟอกซ์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (“Linfox”) และบริษัท เอก-ชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด (“Tesco-Lotus”) ที่มีรถมากกว่า 1,000 คัน เป็นต้น อีกทั้งการขยายงานด้านการซ่อมบริการรถเชิงพาณิชย์ 24 ชั่วโมง ภายใต้ชื่อโครงการ “สับล้อ 24 ชั่วโมง by CHO”

วิสัยทัศน์ CHO 2023 แกร่ง กล้า ต่าง

CHO จะเป็นผู้นำในการออกแบบ สร้างสรรค์ ผลิต ผสานเทคโนโลยีระดับโลก เข้ากับการจัดการอย่างมืออาชีพ ด้วยองค์ความรู้ที่เป็นเอกลักษณ์ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นเลิศ สร้างความเชื่อมั่น ความพึงพอใจต่อลูกค้า ด้วยจิตวิญญาณที่รับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าหมายจะนำ สินค้า คุณภาพ ภายใต้ Brand CHO สู่ระดับสากล ด้วยความภาคภูมิใจและสร้างความสุขแก่ผู้ร่วมงาน เพื่อสร้างเสริมอำนาจการแข่งขัน ผู้การเป็นผู้นำด้านนวัตกรรมเทคโนโลยี ให้กับประเทศไทย

พันธกิจ

- การสร้างองค์ความรู้ที่เป็นเอกลักษณ์เฉพาะ CHO และพัฒนาบุคลากร
- ขยายการรับรู้ และความตระหนักใน Brand พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นให้กับ Brand CHO
- ผลิตสินค้าที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความยั่งยืน ความปลอดภัย
- สร้างความสุขต่อผู้ร่วมงาน และผู้ที่เกี่ยวข้อง
- ศึกษาค้นคว้า และพัฒนาเทคโนโลยีใหม่อย่างต่อเนื่อง
- มีความเป็นเลิศด้านการเงิน และการตลาด
- มุ่งสู่ความเป็นเลิศตามเกณฑ์รางวัลคุณภาพ TQA และด้านนวัตกรรม
- สร้างอัตลักษณ์คนพันธุ์ CHO

เอกลักษณ์

C = Creativity to drive innovative developments

ความคิดสร้างสรรค์ ด้านนวัตกรรม และส่งเสริมความคิดใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการพัฒนา

H = High Performance Organization under Good Governance

องค์กรสมรรถนะสูง มีระบบการบริหารจัดการอย่างโปร่งใส มีธรรมาภิบาล

O = One of a kind along with identity of “CHO” species

มีเอกลักษณ์เฉพาะ ตามนิยาม คนพันธุ์ CHO

อัตลักษณ์

"แกร่ง กล้า ต่าง" "STRONG, BRAVE AND DIFFERENT"

วิสัยทัศน์ พันธกิจ เอกลักษณ์ ปรับปรุงครั้งที่ 17

1.2 ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญ

กลุ่มครอบครัวทวิแสงสกุลไทย (หรือ “กลุ่ม ช.ทวี”) โดย นายชอ ทวีแสงสกุลไทย และนางอุษา ทวีแสงสกุลไทย เป็นผู้บุกเบิกธุรกิจรถขนส่งในจังหวัดขอนแก่น และเป็นผู้ริเริ่มธุรกิจเป็นตัวแทนจำหน่ายรถบรรทุกตั้งแต่ปี 2511 ต่อมาได้ขยายธุรกิจไปยังการผลิต และต่อตัวถังรถบัส ในปี 2523 ได้ขยายการผลิต และต่อตัวถังรถพ่วง-กึ่งพ่วง และรถขนส่งประเภทต่างๆ กลุ่ม ช.ทวี ได้พัฒนาเทคโนโลยีรถพ่วง รถเพื่อการพาณิชย์อย่างต่อเนื่อง และมีความพิถีพิถันในการออกแบบตัวถังรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมกับแชสซีรถบรรทุกของลูกค้าเพื่อให้ได้โครงสร้างตัวถังบรรทุกที่แข็งแกร่งทนทานเหมาะสมกับประเภทของงานขนส่ง ใช้งานได้ในทุกสภาพถนน และทนทานต่อทุกสภาพภูมิอากาศ

ในรุ่นที่สองของกลุ่ม ช.ทวี นำโดย นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย บุตรชายของ นายชอ ทวีแสงสกุลไทย และนางอุษา ทวีแสงสกุลไทย ซึ่งจบการศึกษาด้านวิศวกรรมยานยนต์ และการบริหารธุรกิจ จากประเทศญี่ปุ่น มองเห็นแนวโน้มความต้องการของระบบขนส่งสินค้าจำนวนมาก ด้วยรถพ่วงพิเศษขนาดใหญ่ รวมทั้งเล็งเห็นถึงความสำคัญของนวัตกรรมด้านการต่อตัวถังรถบรรทุกที่อาศัยเทคโนโลยีขั้นสูงจากต่างประเทศว่าจะมีบทบาทมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมรถพ่วง-กึ่งพ่วงในอนาคต จึงได้ตัดสินใจก่อตั้ง บริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (“บริษัท” หรือ “CHO”) เมื่อวันที่ 18 พฤศจิกายน 2537 โดยการร่วมทุนระหว่างบริษัทของครอบครัว คือ บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด (“CTV-1993”) และบริษัทผู้ผลิตตัวถังรถบรรทุก และรถพ่วงชั้นนำจากประเทศเยอรมนี คือ DOLL Fahrzeugbau GmbH (“DOLL”) เพื่อประกอบธุรกิจออกแบบ ผลิต ประกอบตัวถัง และติดตั้งระบบวิศวกรรมที่เกี่ยวกับตัวถังรถบรรทุก รถพ่วง และรถขนส่งเพื่อการพาณิชย์ ด้วยทุนจดทะเบียน 10.00 ล้านบาท โดย CTV-1993 และกลุ่มผู้ถือหุ้นฝ่ายไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 74 ของทุนจดทะเบียน และ DOLL ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 26 ของทุนจดทะเบียน

ทั้งนี้ CTV-1993 (เดิมชื่อ “บริษัท ช.รวมทวีอินดัสตรี จำกัด” และเปลี่ยนชื่อเมื่อ 28 พฤษภาคม 2536) และ DOLL (เดิมชื่อ Emil Doll) มีประสบการณ์ด้านการผลิต และประกอบตัวถังรถเพื่อการพาณิชย์ ที่มีการพัฒนาด้านวิศวกรรมยานยนต์มาเป็นเวลานาน ซึ่งสามารถสรุปได้ ดังนี้

- CTV-1993 เริ่มธุรกิจผลิต และประกอบตัวถังรถบรรทุก ตัวถังรถบัส และได้พัฒนาเทคโนโลยีการบรรทุกขนส่งในประเทศไทย ตั้งแต่ปี 2533 ปัจจุบัน CTV-1993 ไม่ได้ประกอบธุรกิจผลิต และประกอบตัวถังรถ โดยเปลี่ยนไปประกอบธุรกิจจำหน่ายหัวรถบรรทุก รถพ่วงทุกชนิด และให้บริการสินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุก
- DOLL เริ่มธุรกิจผลิต และประกอบตัวถังรถบรรทุก และรถพ่วงชนิดพิเศษ ตั้งแต่ปี 2465 (สมัยหลังสงครามโลกครั้งที่ 1) ซึ่ง DOLL มีความสามารถในการผลิตรถพ่วงพิเศษสำหรับบรรทุกวัสดุที่มีน้ำหนักมาก และมีขนาดใหญ่ รวมถึงวัสดุที่มีความยาวเป็นพิเศษ ด้วยการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย ต่อมาในปี 2557 DOLL ได้เปลี่ยนผู้บริหารเป็นบริษัทกลุ่มการเงิน CMP. ทำให้มุ่งเน้นในการขายมากกว่าการพัฒนาสินค้า และในปี 2559 CHO หักสัญญาเช่าระหว่างกันกับ DOLL และได้ต่อสัญญาอีก โดยนับจากนั้นเป็นต้นมา CHO ได้เปิดรับความร่วมมือทางพันธมิตรกับเจ้าของเทคโนโลยีผ่านการทำ MOU กับบริษัทที่มีนวัตกรรมที่สามารถถ่ายทอดนวัตกรรมที่เป็นประโยชน์กับ CHO เช่น Faymonville จากประเทศเบลเยียม ซึ่งมียอดขายติด 1 ใน

3 ของโลก และมีเทคโนโลยีในการผลิตรถไฟใหญ่ หลากหลายแบบ Siemens AG จากประเทศเยอรมนี เป็นบริษัทที่มีการพัฒนาด้านวิศวกรรมไฟฟ้า และเทคโนโลยีระบบอัตโนมัติระดับโลก เป็นต้น

นอกจากนี้ ในปี 2548 บริษัทฯ ได้ร่วมทุนกับนักธุรกิจชาวฝรั่งเศสก่อตั้ง “บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด” (“CTV-TMT”) ด้วยทุนจดทะเบียน 10.00 ล้านบาท โดย CHO ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 80 ของทุนจดทะเบียน และนักธุรกิจชาวฝรั่งเศส ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 20 ของทุนจดทะเบียน เพื่อประกอบธุรกิจออกแบบ ผลิต ประกอบและติดตั้งตู้บรรจุทุกห้องเย็น ไฟเบอร์กลาส น้ำหนักเบา สำหรับรถขนส่งสินค้า อาหารสด และแห้ง เพื่อรักษาคุณภาพสินค้าจนถึงปลายทาง ทั้งด้านรูปร่าง คุณภาพ ตลอดจนอุณหภูมิของสินค้า ให้คงอยู่ในสภาพเดียวกันกับก่อนทำการขนส่ง ปัจจุบัน CTV-TMT มีทุนจดทะเบียนและทุนจดทะเบียนชำระแล้ว 20.00 ล้านบาท โดย CHO ถือหุ้นใน CTV-TMT ในสัดส่วนร้อยละ 99.99 ของทุนจดทะเบียน

บริษัทฯ มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างกลุ่มผู้ถือหุ้น โดยนายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ซึ่งเป็นผู้ร่วมก่อตั้งบริษัทฯ และปัจจุบันยังคงเป็นกรรมการ และผู้บริหารหลัก ได้เข้าซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ในส่วนที่ CTV-1993 ถืออยู่ทั้งหมดนับตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา ส่งผลให้กลุ่มทวีแสงสกุลไทย เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ มีสัดส่วนการถือหุ้นรวมร้อยละ 93.18 ของทุนจดทะเบียนก่อนการเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนต่อประชาชนเป็นครั้งแรก (Initial Public Offering: “IPO”) ในระหว่างวันที่ 2-7 พฤษภาคม 2556 โดยการเพิ่มทุนจดทะเบียน และเรียกชำระเพิ่มจำนวน 50.00 ล้านบาท และนำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ และต่อมา บริษัทฯ ได้ออกใบสำคัญแสดงสิทธิในการซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (“CHO-W1”) ให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่คิดมูลค่าในวันที่ 28 ตุลาคม 2556 จำนวน 360 ล้านหน่วย โดยเมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 ซึ่งเป็นวันสุดท้ายในการใช้สิทธิ (มีการใช้สิทธิ CHO-W1 ทั้งหมด 8 ครั้ง รวมจำนวนใช้สิทธิทั้งหมด 355,575,489 หน่วย หรือคิดเป็นสัดส่วน 98.77% ของจำนวนใบสำคัญแสดงสิทธิทั้งหมดที่ออกจำหน่าย)

เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2561 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้บริษัทฯ จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแบบกำหนดวัตถุประสงค์ (Specific Objective) เพื่อเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) ได้แก่ Macquarie Bank Limited จำนวนไม่เกิน 185,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้ 0.25 บาทต่อหุ้น โดย Macquarie Bank Limited ได้ทำการจองซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุน ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2561 ทั้งหมด 4 ครั้ง รวมเป็นจำนวนหุ้นทั้งหมด 26,000,000 หุ้น คงเหลือหุ้นรอการจองซื้อจำนวน 159,000,000 หุ้น ซึ่งจะครบกำหนดตามสัญญา 1 ปี ณ วันที่ 8 มกราคม 2562

และรวมถึง วันที่ 23 เมษายน 2561 ที่ประชุมผู้ถือหุ้นมีมติอนุมัติให้บริษัทฯ จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแบบมอบอำนาจทั่วไป (General Mandate) เพื่อเสนอขายให้แก่บุคคลในวงจำกัด (Private Placement) จำนวนไม่เกิน 118,294,177 หุ้น (ไม่เกินร้อยละ 10 ของทุนชำระแล้ว ณ วันที่มีมติ) และ/หรือ เพื่อเสนอขายให้กับผู้ถือหุ้นเดิมตามสัดส่วน (Right Offering) จำนวนไม่เกิน 354,882,531 หุ้น (ไม่เกินร้อยละ 30 ของทุนชำระแล้ว ณ วันที่มีมติ) โดยในช่วงเดือนธันวาคม 2561 บริษัทฯ จัดสรรหุ้นเสนอขายให้กับนายมาร์ติน แซลลิ้ม จำนวน 69,944,744 หุ้น และจัดสรรหุ้นเสนอขายให้กับนายปภินวิช ธีงขวโน จำนวน 30,000,000 หุ้น รวมทั้ง 2 ราย จำนวน 99,944,744 หุ้น ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีทุนจดทะเบียน 460,279,620.25 บาท และทุนชำระแล้วจำนวน 327,221,629.25 บาท มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท

ในช่วง 3 ปี ที่ผ่านมาบริษัทฯ และบริษัทย่อย มีความเป็นมา และพัฒนาการที่สำคัญ ดังนี้

| ปี | เหตุการณ์ที่สำคัญ |
|---------|--|
| ปี 2559 | ➢ เมื่อวันที่ 31 มีนาคม 2559 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทฯ รุ่นที่ 1 (CHO-W1) ครั้งที่ 6 จำนวน 4,432,100 หน่วย และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 จาก 228,478,200 บาท เป็น 229,586,225 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 2,216,050 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ |

ปี

เหตุการณ์ที่สำคัญ

- บริษัทฯ เห็นสัญญากับ บริษัท เอสเอพี (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผลิตซอฟต์แวร์ ERP on Cloud ภายใต้ชื่อโปรแกรม SAP Business By Design เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2559 เพื่อนำระบบมาพัฒนาการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพตามเป้าหมายขององค์กรได้ดียิ่งขึ้น โดยบริษัทฯ ได้แต่งตั้งให้บริษัท เนทติเซนต์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสำหรับงาน Implement ระบบ ERP ด้วยโปรแกรม SAP Business By Design เพื่อวางระบบให้เข้ากับธุรกิจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำข้อมูลจากทุกหน่วยงานของบริษัทฯ เชื่อมโยงกันด้วยระบบ ERP เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ถูกต้องแม่นยำ และรองรับแผนการเปิดศูนย์ซ่อมบำรุงรถเพื่อการพาณิชย์ One Stop Services อีก 8 ศูนย์ทั่วประเทศ รวมถึงงานขายและงานบริการหลังการขายในกลุ่มผลิตภัณฑ์อื่นๆ ของบริษัทฯ ได้ทุกที่ทั่วโลก
- บริษัทฯ ร่วมกับบริษัท เลเคเซ โลฟติ้ง จำกัด ได้จัดตั้งกิจการร่วมค้า เลเคเซ แอนด์ ช.ทวี เมื่อวันที่ 9 พฤษภาคม 2559 เพื่อดำเนินธุรกิจติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างหลอด LED
- บริษัทฯ ร่วมกับบริษัทขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด ได้จัดตั้งกิจการร่วมค้า เจวีโอพีวี เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2559 เพื่อดำเนินธุรกิจผลิตบล็อกต่างๆ ของตัวเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (OPV)
- บริษัทฯ ร่วมกับบริษัทอิสทินโนเวชั่น จำกัด ได้จัดตั้งกิจการร่วมค้า เจวีซีอี เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2559 เพื่อดำเนินธุรกิจติดตั้งระบบตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติการเดินรถ (GPS) รถประจำทางโดยสาร และได้จดทะเบียนยกเลิกการจัดตั้งเมื่อวันที่ 11 มกราคม 2560
- บริษัทฯ ร่วมกับบริษัทขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด ได้จัดตั้งกิจการร่วมค้า เจวีเคเค เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2559 เพื่อดำเนินธุรกิจจัดโรงคลุมสำหรับต่อเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (OPV)
- เปลี่ยนแปลงชื่อบริษัทจากเดิม บริษัท ช.ทวี ดอลลาเซียน จำกัด (มหาชน) เป็น บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 10 พฤษภาคม 2559 เพื่อให้จดจำได้ง่ายขึ้น
- บริษัทฯ ออกและเสนอขายหุ้นกู้ให้แก่ผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ชนิดระบุชื่อผู้ถือ ประเภท ไม่ด้อยสิทธิ ไม่มีประกัน และไม่มีผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ในชื่อ “หุ้นกู้ของบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2559 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2561” จำนวนรวมไม่เกิน 300,000 หน่วย มูลค่าที่ตราไว้หน่วยละ 1,000 บาท มูลค่ารวมทั้งสิ้นจำนวนไม่เกิน 300,000,000 บาท วันที่ออกหุ้นกู้ตามสัญญานี้หมายถึง วันที่ 16 มิถุนายน 2559
- เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2559 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทรุ่นที่ 1 (CHO-W1) ครั้งที่ 7 จำนวน 20,730,850 หน่วย และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 8 กรกฎาคม 2559 จาก 252,497,031.25 บาท เป็น 258,198,015 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 10,352,986.49 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- เมื่อวันที่ 27 ตุลาคม 2559 มีการใช้สิทธิตามใบสำคัญแสดงสิทธิที่จะซื้อหุ้นสามัญของบริษัทรุ่นที่ 1 (CHO-W1) ครั้งที่ 8 (ครั้งสุดท้าย) จำนวน 136,499,739 หน่วย และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน 2559 จาก 258,198,015 บาท เป็น 295,735,443.25 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 68,167,969.70 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- บริษัทฯ ได้ลงนามข้อตกลงความร่วมมือพัฒนารถเกราะล้อยาง สะเทือนน้ำ สะเทือนบก กับบริษัท อุตสาหกรรมป้องกันประเทศชั้นนำใน Singapore

| ปี | เหตุการณ์ที่สำคัญ |
|---------|---|
| ปี 2560 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ บริษัทฯ ขยายสาขาศูนย์ซ่อมเปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2560 ในชื่อ "สับล้อ 24 ชั่วโมง by CHO" แห่งแรกที่จังหวัดชลบุรี เปิดให้บริการซ่อมบำรุงรถบรรทุก เครื่องยนต์ ตั้งถึง ทางฟวงระบบช่วงล่าง ระบบไฟฟ้า และจำหน่ายอะไหล่ต่างๆ ➢ เมื่อวันที่ 27 เมษายน 2560 บริษัทฯ ได้ลดทุนจดทะเบียนจำนวน 1,237,051.25 บาทจากการตัดจำหน่ายหุ้นสามัญจำนวน 4,948,205 หุ้น มูลค่าหุ้นที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท ซึ่งเป็นส่วนที่เหลือจากการจ่ายหุ้นปันผลประจำปี 2558 และส่วนที่เหลือจากการรองรับสิทธิใบสำคัญแสดงสิทธิจะซื้อหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัท รุ่นที่ 1(CHO-W1) ➢ เมื่อวันที่ 2 มิถุนายน 2560 สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานเทคโนโลยีขั้นสูง ภาคตะวันออกเชียงใหม่ตอนกลาง สาขาโลจิสติกส์ สาขาเมคาทรอนิกส์และสาขาอัตโนมัติขั้น (ขอนแก่น) ได้มอบวุฒิบัตรและติดดาว 3 ดวง ให้กับพนักงานของบริษัทฯ ซึ่งผ่านการทดสอบมาตรฐานฝีมือแรงงาน ➢ บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้เช่ากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เพื่อให้เช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) บนรถโดยสารประจำทาง จำนวน 2,600 คัน ที่บริษัทได้ชนะการประมูลมูลค่าโครงการรวมเป็นเงินทั้งสิ้น 1,665,000,000 บาท ➢ เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2560 บริษัทฯ ลงนาม MOU "โครงการบริการจัดการทางการเงินผ่านระบบ KTB Digital Platform ในโครงการขอนแก่นสมาร์ทซิตี้ (KHONKAEN Smart City)" ร่วมกับ ธ.กรุงไทย (KTB) ขอนแก่นพัฒนาเมือง (KKTT) และจัมปออัพ (JUMPUP) เพื่อการสนับสนุนข้อมูลและให้ความร่วมมือระหว่างกันในงานบริหารจัดการทางการเงิน อาทิ ออกบัตร e-Money Card การรับชำระด้วย QR Code ผ่านอุปกรณ์ Smart Device ภายใต้ระบบงานมาตรฐานของ KTB ➢ เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ ได้ตั้งกิจการร่วม (Consortium) กับบริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน) ในนาม "กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO" เพื่อเข้าร่วมเสนอราคาโครงการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร และได้ลงนามในสัญญา เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 มูลค่าโครงการรวมทั้งสิ้น 4,261 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็นรถโดยสารมูลค่า 1,891 ล้านบาท และค่าจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษาตลอดระยะเวลา 10 ปี รวม 2,370 ล้านบาท ➢ เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ ร่วมลงทุนกับบริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด เพื่อเข้าร่วมประมูลโครงการขอนแก่นพัฒนาเมืองในอัตราส่วนร้อยละ 49 ➢ เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2560 บริษัทฯ ได้ลงทุนในบริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด (บริษัทย่อย) และเมื่อวันที่ 25 ธันวาคม 2560 บริษัทฯ เข้ายื่นประมูลโครงการขอนแก่นพัฒนาเมือง 2 โครงการ โดยกิจการร่วมค้า CKKM และโดยนิติบุคคลร่วมทำงาน KLRTT โดยอยู่ระหว่างรอผลประมูล ➢ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายและค่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) |
| ปี 2561 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2561 บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาจองซื้อหุ้นกับ Macquarie Bank Limited จำนวนไม่เกิน 185,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 0.25 บาท ➢ เมื่อวันที่ 25 มกราคม 2561 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 2,000,000 หุ้น ให้ Macquarie Bank Limited และบริษัทฯ จัดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 26 มกราคม 2561 จาก 295,735,443.25 บาท เป็น 296,235,443.25 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 3,597,018.50 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ |

ปี

เหตุการณ์ที่สำคัญ

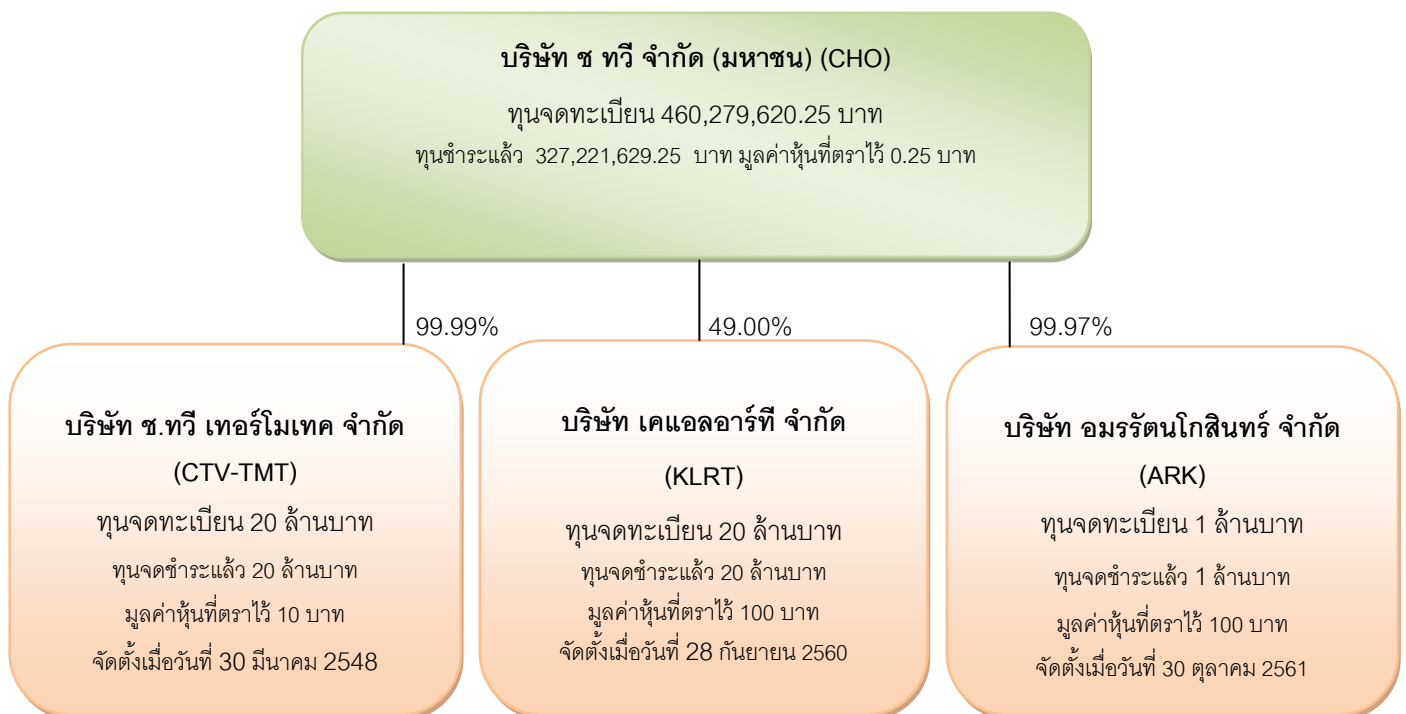
- เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2561 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 2,000,000 หุ้น ให้ Macquarie Bank Limited และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2561 จาก 296,235,443.25 บาท เป็น 296,735,443.25 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 3,473,750.00 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- เมื่อวันที่ 2 มีนาคม 2561 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 10,000,000 หุ้น ให้ Macquarie Bank Limited และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2561 จาก 296,735,443.25 บาท เป็น 299,235,443.25 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 15,793,652.50 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- วันที่ 26 มีนาคม 2561 กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ทำการส่งมอบรถบัส NGV ให้ ขสมก. ตามสัญญาครั้งที่ 1 จำนวน 100 คันเรียบร้อยแล้ว และ ขสมก. ได้ทำการบรรจุรถเข้าวิ่งบริการทันที ทำให้กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ทำการซ่อมบำรุงรถและบันทึกรายได้ค่าซ่อมบริการ ได้ในไตรมาส 1/2561
- วันที่ 10 เมษายน 2561 ศาลปกครองกลาง ได้มีคำสั่งทุเลา ไม่ให้ ขสมก. ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการ ในสัญญาซื้อขายและจำนองซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน ส่งผลให้การเตรียมส่งมอบรถบัส NGV ให้ ขสมก. ตามสัญญาครั้งที่ 2 จำนวน 100 คัน ของ กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ต้องหยุดรอ
- วันที่ 8 พฤษภาคม 2561 ขสมก. ได้ยื่นคำร้องขอให้ระงับคำสั่งเกี่ยวกับวิธีการชั่วคราวก่อนคำพิพากษา ต่อ ศาลปกครองกลาง และ วันที่ 10 พฤษภาคม 2561 กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ได้ยื่นคำร้องขอเป็นผู้ร้อง สอด ในฐานะผู้ได้รับความเสียหาย ต่อศาลปกครองกลางและได้รับอนุมัติแล้ว
- วันที่ 5 มิถุนายน 2561 กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ได้ยื่นคำร้องสอด ขอให้ศาลปกครองกลางมีคำสั่งระงับ คำสั่งทุเลา และวันที่ 25 กรกฎาคม 2561 กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ได้ยื่นคำร้องขอให้ศาลปกครอง สูงสุดมีคำสั่งระงับคำสั่งของศาลปกครองกลาง
- เมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2561 ศาลได้มีคำสั่งเพิกถอนคำสั่งรับคำฟ้อง และบริษัทฯ สามารถดำเนินงานตาม สัญญาซื้อขายและจำนองซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ส่งมอบแล้ว 300 คัน และจะส่งมอบครบ 489 คันภายในเดือนมีนาคม 2562
- วันที่ 15 สิงหาคม 2561 เริ่มทดสอบระบบ E-ticket บนรถเมล์ ของ ขสมก. 111 คันแรก และทยอยเปิด ทดสอบระบบ พร้อมติดตั้งระบบ ส่งมอบ ให้ครบ 2,600 คัน ภายในปี 2561
- เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2561 บริษัทฯ ได้แจ้งการจัดตั้งบริษัท อมรรัตนโกสินทร์ จำกัด “ARK” (บริษัทย่อย) เพื่อประกอบธุรกิจ บริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง อัจฉริยะ (SMART BUS)
- เมื่อวันที่ 14 พฤศจิกายน 2561 บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนจัดตั้งบริษัท ออลเอส โฮลดิ้ง จำกัด เพื่อลงทุนใน ธุรกิจผลิตและประกอบรถ ดำเนินกิจการรถรับจ้างสาธารณะ กิจการเทคโนโลยีที่สนับสนุนกิจการรถ รับจ้างสาธารณะ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกับรถรับจ้างสาธารณะ
- เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุน จำนวน 12,000,000 หุ้น ให้ Macquarie Bank Limited และบริษัทฯ จดทะเบียนเปลี่ยนแปลงทุนชำระแล้วเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน 2561 จาก 299,235,443.25 บาท เป็น 302,235,443.25 บาท ทั้งนี้บริษัทฯ ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 16,996,761.00 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ
- บริษัทฯ ได้จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนแบบมอบอำนาจทั่วไป (General Mandate) เพื่อเสนอขายให้แก่บุคคล ในวงจำกัด (Private Placement) เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 จัดสรรให้กับนายมาร์ติน แซลิม จำนวน

| ปี | เหตุการณ์ที่สำคัญ |
|----|--|
| | 69,944,744 หุ้น และวันที่ 19 ธันวาคม 2561 จัดสรรให้กับนายปริญวิรัช เสงขวาโน จำนวน 30,000,000 หุ้น รวมทั้ง 2 ราย จำนวน 99,944,744 หุ้น ได้รับเงินเพิ่มทุนจำนวน 142,891,000.00 บาท เพื่อนำไปใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีหุ้นคงเหลือจากการจัดสรร จำนวน 18,349,433 หุ้น |

1.3 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีบริษัทย่อย 3 บริษัท คือ บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด และบริษัท อมรรัตน์โกสินทร์ จำกัด โดยมีโครงสร้างกลุ่มบริษัทฯ ดังนี้

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561



บริษัทย่อย

| | |
|---------------------------|---|
| 1. ชื่อบริษัท | : บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด ("CTV-TMT") |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ดำเนินธุรกิจออกแบบ ผลิต ประกอบและติดตั้งตู้บรรจุห้องเย็นไฟเบอร์กลาส น้ำหนักเบา ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน |
| | : เลขที่ 265 หมู่ 4 ถนนกลางเมือง ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| โทรศัพท์ / โทรสาร | : 0-4304-3877-78 / 0-4304-3879 |
| ที่ตั้งสำนักงานในกรุงเทพฯ | : เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210 |
| โทรศัพท์ / โทรสาร | : 0-2973-4382-84 / 0-2973-4385 |
| ทุนจดทะเบียน | : 20.00 ล้านบาท |
| ทุนจดทะเบียนเรียกชำระแล้ว | : 20.00 ล้านบาท |
| มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ | : 10 บาท ต่อหุ้น |
| จำนวนหุ้น | : 2,000,000 หุ้น |
| รายชื่อกรรมการ | : 1) นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย |

| | | | |
|-------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| | 2) นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย | | |
| | 3) นายประสพสุข บุญขวัญ | | |
| รายชื่อผู้ถือหุ้น | : 1) บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) | 1,999,995 หุ้น | สัดส่วนร้อยละ 99.99 |
| | 2) ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น | 5 หุ้น | สัดส่วนร้อยละ 0.01 |
| | รวม | 2,000,000 หุ้น | สัดส่วนร้อยละ 100.00 |

| | | |
|------------------------------|---|--|
| 2. ชื่อบริษัท | : | บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด (KLRT) |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : | ขนส่งสินค้าและกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน | : | เลขที่ 555/56 หมู่ที่ 13 ถนนกสิกรรมทุ่งสร้าง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น |
| โทรศัพท์ / โทรสาร | : | 061-8230318 |
| ทุนจดทะเบียน | : | 20.00 ล้านบาท |
| ทุนจดทะเบียนเรียกชำระแล้ว | : | 20.00 ล้านบาท |
| มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ | : | 100 บาท ต่อหุ้น |
| จำนวนหุ้น | : | 200,000 หุ้น |
| รายชื่อกรรมการ | : | 1) นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย 2) นายโชคชัย คุณวาสี 3) นายชาญณรงค์ บุริสตระกูล 4) นายธนะ ศิริธัชชัย 5) นายบัณฑิต เสรีโยธิน |
| รายชื่อผู้ถือหุ้น | : | 1) บริษัท เคเคทีทีโฮลดิ้ง จำกัด 101,997 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 50.9985 2) บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) 98,000 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 49.00 3) ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น 3 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 0.0015 รวม 200,000 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 100.00 |

| | | |
|------------------------------|---|--|
| 3. ชื่อบริษัท | : | บริษัท อมรรัตน์โกสินทร์ จำกัด (ARK) |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : | การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถประจำทาง (SMART BUS) |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน | : | เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร |
| โทรศัพท์ / โทรสาร | : | 0-2973-4382 / 0-2973-4385 |
| ทุนจดทะเบียน | : | 1.00 ล้านบาท |
| ทุนจดทะเบียนเรียกชำระแล้ว | : | 1.00 ล้านบาท |
| มูลค่าหุ้นที่ตราไว้ | : | 100 บาท ต่อหุ้น |
| จำนวนหุ้น | : | 10,000 หุ้น |
| รายชื่อกรรมการ | : | 1) นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย 2) นายประสพสุข บุญขวัญ 3) นายนพรัตน์ แสงสว่าง |
| รายชื่อผู้ถือหุ้น | : | 1) บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) 9,997 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 99.97 2) ผู้ถือหุ้นรายย่อยอื่น 3 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 0.03 |
| | | รวม 10,000 หุ้น สัดส่วนร้อยละ 100.00 |

กิจการที่ควบคุมร่วมกัน

| | |
|-----------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า ทีเอสพี-ซีทีวี |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : จำหน่าย และติดตั้งหลอดไฟฟ้า และอุปกรณ์ไฟฟ้า |
| วันที่ก่อตั้ง | : 2 สิงหาคม 2556 |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 50 ของเงินลงทุน - บริษัท ทีเอสพี เอ็นเนอร์จี เซฟตี้ จำกัด ร้อยละ 50 ของเงินลงทุน |
| เงินร่วมทุน | : 20,252,500 บาท |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า เจวีซีซี |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ผลิต ประกอบ และซ่อมแซมรถโดยสาร ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติ |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง | : 25 มิถุนายน 2556 |
| “กิจการร่วมค้า” | |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ร้อยละ 50 ของเงินลงทุน - บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด ร้อยละ 50 ของเงินลงทุน |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับทุน - |

| | |
|----------------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า เลคิเซ่ แอนด์ ช.ทวี |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างหลอด LED |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง | : 9 พฤษภาคม 2559 |
| “กิจการร่วมค้า” | |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 10 ของเงินลงทุน - บริษัท เลคิเซ่ ไลท์ติ้ง จำกัด ร้อยละ 90 ของเงินลงทุน |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับทุน - |

| | |
|----------------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า เจวีซีเคเค |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : จัดสร้างโรงคลุมสำหรับต่อเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (OPV) |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง | : 17 มิถุนายน 2559 |
| “กิจการร่วมค้า” | |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 60 ของเงินลงทุน - บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด ร้อยละ 40 ของเงินลงทุน |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับทุน - |

| | |
|----------------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า เจวีโอพีวี |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ผลิตบล็อกจากต่างๆ ของตัวเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (OPV) |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง | : 19 พฤษภาคม 2559 |
| “กิจการร่วมค้า” | |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 50.00 - บริษัท ช.ทวี (1993) จำกัด ร้อยละ 50.00 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับทุน - |

| | |
|---|--|
| ชื่อบริษัท | : นิติบุคคลร่วมทำงาน KLRTT |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : โครงการงานจ้างเหมาปฏิบัติการเดินทางรถ โครงการการบำรุงรักษา และการบริหารจัดการพื้นที่สถานีและส่วนเกี่ยวเนื่อง (Operation, Maintenance, Service) ระบบขนส่งผู้โดยสารรางเบา (Light Rail Transit) |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง “กิจการร่วมค้า” | : 11 ธันวาคม 2560 |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด ร้อยละ 60 ของเงินลงทุน (เป็นบริษัทย่อยของบริษัทฯ) - บริษัท เทพนคร ขอนแก่นเดินรถ จำกัด ร้อยละ 40 ของเงินลงทุน |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับ - |

| | |
|---|--|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วม “กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO” |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ดำเนินงานในโครงการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสารจำนวน 489 คัน |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง “กิจการร่วมค้า” | : 7 ธันวาคม 2560 |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 50.00 - บริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 50.00 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับ - |

| | |
|---|---|
| ชื่อบริษัท | : กิจการร่วมค้า ซีเคเคเอ็ม |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : งานจ้างเหมา ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้างพร้อมทั้งการผลิต และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารรางเบาประเภท TRAM |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง “กิจการร่วมค้า” | : 19 ธันวาคม 2560 |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 49 ของเงินลงทุน - บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี(1993) จำกัด ร้อยละ 45 ของเงินลงทุน - บริษัท เคเทค บิลดิ้ง คอนแทรคเตอร์ส จำกัด ร้อยละ 6 ของเงินลงทุน |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับ - |

| | |
|---|--|
| ชื่อบริษัท | : Consortium Agreement For BMTA E-Ticket Project |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : งานโครงการให้เช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ |
| วันที่ในหนังสือข้อตกลง “กิจการร่วมค้า” | : 1 มีนาคม 2560 |
| สัดส่วนการร่วมทุน | : - บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) - Jump Up Co., Ltd. - MOL Payment Co., Ltd. - Acentech (Thailand) Co., Ltd. - Korea Smart Card Co., Ltd. (สัดส่วนการลงทุนไม่ได้รับ) |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : -ไม่ได้รับ - |

1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบ และผลิตตัวถังรถยนต์ เพื่อการพาณิชย์ และอื่นๆ ทำให้มีการซื้อ ขาย สินค้ากลุ่มหัตถวิทย์ ยี่ห้อต่างๆ ที่ลูกค้าทำการสั่งซื้อกับบริษัท และอะไหล่ รวมถึงบริการ เพิ่มเติมที่บริษัทฯ เห็นว่าเป็นประโยชน์ และสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับบริษัทฯ ในราคาที่มีการเปรียบเทียบแล้ว เหมาะสม ยุติธรรม กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่ และกรรมการ โดยมีรายละเอียด และความสัมพันธ์ ดังต่อไปนี้

บริษัทที่เกี่ยวข้อง

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท ออลเอส โฮลดิ้ง จำกัด |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ประกอบธุรกิจนำเข้ารถยนต์ หรือชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ เครื่องยนต์ มาประกอบเพื่อขาย หรือให้เช่าซื้อ |
| วันที่ก่อตั้ง | : 23 พฤศจิกายน 2561 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 100 ล้านบาท / 100 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : บริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 6.25 ของทุนจดทะเบียน |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามได้มีการทำสัญญาข้อตกลงกับบริษัทฯ ที่จะไม่ทำธุรกิจแข่งขัน เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ |

| | |
|----------------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท ขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ระดมทุนเพื่อ โครงการพัฒนาในจังหวัดขอนแก่น |
| วันที่ก่อตั้ง | : 8 มกราคม 2558 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 200 ล้านบาท / 200 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 1 ท่าน คือ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 6.86 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน คือ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามได้มีการทำสัญญาข้อตกลงกับบริษัทฯ ที่จะไม่ทำธุรกิจแข่งขัน เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด (เดิมชื่อ “บริษัท ช.รวมทวีอินดัสตรี จำกัด”) |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : จำหน่ายหัตถกรรมรถทุก รถพ่วงทุกชนิด และให้สินเชื่อเช่าซื้อรถบรรทุก |
| วันที่ก่อตั้ง | : 4 พฤษภาคม 2533 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 325 ล้านบาท / 325 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 2 ท่าน เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทดังกล่าว คือ (1) นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 97.38 ของทุนจดทะเบียน (2) นางสาวอศนา ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 0.69 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน คือ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามได้มีการทำสัญญาข้อตกลงกับบริษัทฯ ที่จะไม่ทำธุรกิจแข่งขัน เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท วอลแลพ ทรีค แอนด์ บัส จำกัด |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : รับบริการซ่อมแซมเครื่องยนต์ และห้วงรถบรรทุกทั่วไป ปัจจุบันมีบุคลากรจำนวน 17 คน |
| วันที่ก่อตั้ง | : 8 กันยายน 2535 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 20 ล้านบาท / 20 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 1 ท่าน เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทดังกล่าว คือ นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 0.50 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน 1 ท่าน คือ นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน แต่อย่างไรก็ตามได้มีการทำสัญญาข้อตกลงกับบริษัทฯ ที่จะไม่ทำธุรกิจแข่งขัน เพื่อขจัดความขัดแย้งทางผลประโยชน์ |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ขอนแก่น ช.ทวี |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : จำหน่ายรถยนต์ รถพ่วง รถกึ่งพ่วง ยานพาหนะอื่นทุกชนิด |
| วันที่ก่อตั้ง | : 18 พฤษภาคม 2520 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 3 ล้านบาท / 3 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 2 ท่าน เป็นหุ้นส่วนในห้างหุ้นส่วนจำกัดดังกล่าว คือ (1) นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 13.33 ของทุนจดทะเบียน (2) นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 13.33 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน 1 ท่าน คือ นายสุรเดช ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : หยุดดำเนินงาน และอยู่ระหว่างการติดตามหนี้จากลูกหนี้ โดยได้ดำเนินการเลิกกิจการแล้ว |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท รวมทวีขอนแก่น จำกัด |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : จำหน่ายรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ และให้บริการซ่อมแซมรถยนต์ |
| วันที่ก่อตั้ง | : 6 ตุลาคม 2498 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 287 ล้านบาท / 287 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 1 ท่าน เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทดังกล่าว คือ นายศิริวัฒน์ ทวีแสงสกุลไทย ถือ หุ้นในสัดส่วนร้อยละ 19.16 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน 1 ท่าน คือ นายศิริวัฒน์ ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน และเป็นธุรกิจของครอบครัวกรรมการ |

| | |
|----------------------------|--|
| ชื่อบริษัท | : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ตั้งฮั่วซิงนครปฐม |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ค้าปลีกอะไหล่เครื่องยนต์ ตัวแทนจำหน่ายหัวรถ HINO |
| วันที่ก่อตั้ง | : 15 สิงหาคม 2510 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 5 ล้านบาท / 5 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 1 ท่าน คือ นางเพ็ญพิมล เวศย์วุฒม์ เป็นหุ้นส่วน และ หุ้นส่วนผู้จัดการ |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน |

| | |
|----------------------------|---|
| ชื่อบริษัท | : บริษัท โอเจ ดีเวลอปเมนต์ จำกัด |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : ให้เช่าพื้นที่ ซื้อมาขายอสังหาริมทรัพย์ |
| วันที่ก่อตั้ง | : 9 กรกฎาคม 2552 |
| ทุนจดทะเบียน / ทุนชำระแล้ว | : 10 ล้านบาท / 10 ล้านบาท |
| ความสัมพันธ์ | : - มีกรรมการของบริษัทฯ 1 ท่าน เป็นผู้ถือหุ้นในบริษัทดังกล่าว คือ นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 44.99 ของทุนจดทะเบียน - มีกรรมการบริษัทร่วมกัน คือ นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย |
| เหตุผลที่ไม่จัดเข้ากลุ่ม | : ลักษณะการดำเนินธุรกิจแตกต่างกัน และเป็นธุรกิจของครอบครัวกรรมการ |

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัทฯ มีการพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความถูกต้องตามเกณฑ์มาตรฐานของประกาศกรมขนส่งทางบก จนได้รับการรับรองการขึ้นทะเบียนให้เป็นผู้ผลิตระดับ 1 ตามประกาศกรมขนส่งทางบก เรื่องหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการให้ความเห็นชอบแซลชี และตัวถังรถที่ใช้ในการขนส่งสัตว์หรือสิ่งของลักษณะ 6 (รถพ่วง) ลักษณะ 7 (รถกึ่งพ่วง) และลักษณะ 8 (รถกึ่งพ่วงบรรทุกวัสดุยาว) พ.ศ.2553 ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทฯ เป็นที่ยอมรับจากลูกค้าทั้งในประเทศ และต่างประเทศ บริษัทฯ มีวิศวกรที่มีความเชี่ยวชาญ และความเข้าใจในผลิตภัณฑ์ สามารถให้คำแนะนำกับลูกค้าได้เป็นอย่างดี กอปรกับผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีมาตรฐาน และมีการควบคุมทุกกระบวนการออกแบบ และการผลิต ตามข้อกำหนดของระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 และผ่านการรับรองระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9001 : 2008 จากสถาบัน TUV NORD ประเทศเยอรมัน รวมทั้งผ่านการรับรองต่างๆ ตามมาตรฐานสากล อาทิ มาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าที่นำเข้า และผลิตเพื่อจำหน่ายในสหภาพยุโรป (CE Mark) มาตรฐานความปลอดภัยของสินค้าตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นต้น

นอกจากนี้ บริษัทฯ ไม่หยุดยั้งในการวิจัย และพัฒนาผลิตภัณฑ์ หรืองานระบบวิศวกรรมต่างๆ โดยที่มิวิจัย และพัฒนาของบริษัทฯ ได้ออกแบบนวัตกรรมสินค้ารูปแบบใหม่ และพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ อย่างต่อเนื่อง ทุกผลิตภัณฑ์ที่บริษัทฯ ออกแบบ หรือเป็นผู้คิดค้นนวัตกรรมดังกล่าว จะดำเนินการขอขึ้นทะเบียนกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา ปัจจุบันบริษัทฯ ได้รับอนุสิทธิบัตรมาแล้ว 97 รายการ และอยู่ระหว่างขอขึ้นทะเบียนขอรับอนุสิทธิบัตร หรือสิทธิบัตรการประดิษฐ์ หรือสิทธิบัตรการออกแบบผลิตภัณฑ์ จากกรมทรัพย์สินทางปัญญาอีก 17 รายการ

2.1 โครงสร้างรายได้ของบริษัท

ตารางแสดงโครงสร้างรายได้ (งบการเงินรวม) ปี 2559-2561

| ประเภทรายได้ | ปี 2559 | | ปี 2560 | | ปี 2561 | |
|---|-----------------|------------|-----------------|------------|-----------------|------------|
| | ล้านบาท | % | ล้านบาท | % | ล้านบาท | % |
| รายได้ตามสัญญา | 926.16 | 87.52 | 1,390.94 | 87.71 | 2,052.69 | 89.73 |
| รายได้จากการขายและการให้บริการ ¹ | 132.08 | 12.48 | 194.96 | 12.29 | 214.15 | 9.44 |
| รวมรายได้ | 1,058.24 | 100 | 1,585.90 | 100 | 2,266.84 | 100 |
| รายได้อื่น ² | 12.28 | 1.15 | 9.92 | 0.62 | 20.75 | 0.91 |
| รวมรายได้ทั้งหมด | 1,070.52 | | 1,595.82 | | 2,287.59 | |

หมายเหตุ: /1 - รายได้จากการขาย ประกอบด้วย การขาย spare part การขายสินค้าตัวอย่าง (รถต้นแบบ) การขายสินค้าในสต็อก เป็นต้น

/2 - รายได้อื่น ประกอบด้วย รายได้ค่าบริการ รายได้ค่าเช่า ดอกเบี้ยรับ และรายได้อื่นๆ

2.2 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการ

บริษัทฯ ได้แบ่งกลุ่มผลิตภัณฑ์และบริการออกเป็น 3 กลุ่ม คือ กลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐาน (Standard Product) กลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ (Special Design Product) และกลุ่มบริหารโครงการ และงานบริการ (Project Management and Services) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. กลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐาน (STANDARD PRODUCT)

กลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐาน หมายถึง กลุ่มรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วงทั่วไป ที่ลูกค้าสั่งซื้อเพื่อนำไปใช้ขนส่งสินค้าตามความต้องการเฉพาะ มีทั้งรถที่ใช้เพื่อการบรรทุกสินค้าอย่างเดียวโดยไม่ต้องการระบบวิศวกรรมที่มีเทคโนโลยีมากนัก หรือผลิตภัณฑ์ที่ลูกค้าสั่งผลิตตามแบบมาตรฐานของบริษัทฯ ซึ่งสามารถสรุปประเภทของรถในกลุ่มนี้และคุณสมบัติเบื้องต้น ตามลักษณะการใช้งานได้ดังนี้

1.1 รถบรรทุกมาตรฐาน (Standard Truck : STD)

กลุ่มรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง รูปแบบมาตรฐานทั่วไปซึ่งมีความแข็งแรงทนทาน และสามารถบรรทุกน้ำหนักได้ในปริมาณมาก โดยบริษัทฯ ได้ออกแบบโครงสร้างของระบบช่วงล่างเป็นอย่างดี เพื่อให้สามารถรองรับน้ำหนักได้มากที่สุดตามเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด แต่ในขณะเดียวกันก็ง่ายต่อการบังคับควบคุมยานพาหนะ สำหรับรถพ่วง และรถกึ่งพ่วง ที่บริษัทฯ สามารถผลิต และจำหน่ายให้แก่ลูกค้ามีความหลากหลาย เพื่อให้มีความเหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ อาทิ

- 1) Truck chassis : หัวรถสำหรับนำมาประกอบกับตัวตู้ หรือพ่วงต่างๆ
- 2) Full Trailer : รถพ่วงที่ให้ Truck chassis ลากจูงโดยใช้แกนลาก สามารถออกแบบ และผลิตได้หลายลักษณะ อาทิ รถพ่วงพื้นเรียบ รถพ่วงกระบะคอกสูง รถพ่วงตู้บรรทุกสำหรับบรรจุสินค้าแห้ง รถพ่วงตู้บรรทุกทำความเย็น สำหรับสินค้าแช่แข็ง รถพ่วงดัมพ์ เป็นต้น
- 3) Semi-Trailer : รถกึ่งพ่วงโดยใช้การลากจูงแบบใช้หัวลากที่ติดตั้งจานลาก สามารถผลิตได้หลายลักษณะ อาทิ รถกึ่งพ่วงแช่แข็งคอนเทนเนอร์ รถกึ่งพ่วงพื้นเรียบ รถกึ่งพ่วงดัมพ์ รถกึ่งพ่วงตู้บรรทุกสินค้า เป็นต้น
- 4) Beverage Truck : เป็นรถสำหรับใช้ในการขนส่งเครื่องดื่ม มีลักษณะพิเศษ คือ สามารถบรรจุสินค้าได้มากขึ้น และสามารถเปิดจากด้านข้างด้วยระบบไฮดรอลิค ทำให้ง่ายต่อการขนถ่ายสินค้าและ สามารถป้องกันสินค้าจากฝน และฝุ่นจากข้างนอก โดยบริษัทฯ ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจาก Hackney ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้ผลิตตู้รถมียอดนิยมของโลก

ภาพตัวอย่างรถกระบะดัมพ์ รถพ่วง และ รถกึ่งพ่วง



1.2 งานติดตั้งระบบ NGV (NGV Products : NGV)

บริษัทฯ รับผิดชอบติดตั้งเครื่องยนต์ NGV และถัง NGV ให้กับรถพ่วง และรถบรรทุกขนส่งทุกประเภท ซึ่งเป็นทางเลือกใหม่ในการใช้พลังงานที่คุ้มค่างกับสภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตามสถานการณ์ อาทิ การติดตั้งระบบ NGV แบบ 100% การติดตั้งระบบ NGV แบบเชื้อเพลิงร่วม เป็นต้น บริษัทฯ เป็นผู้ติดตั้งเครื่องยนต์ NGV ให้กับรถบรรทุกประจำทางของ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) และติดตั้งถังสำหรับบรรทุก๊าซ NGV ให้กับบริษัทขนส่งที่ให้บริการกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)

ภาพตัวอย่างงานติดตั้งระบบ NGV



1.3 งานขึ้นรูปและประกอบตู้โลหะ (Fabrication Works, others : FAB)

บริษัทฯ มีเครื่องตัดเลเซอร์ที่ทันสมัย และเครื่องจักรในการพับ และเชื่อมโลหะ จึงสามารถทำงานขึ้นรูป งานเชื่อม และประกอบตู้โลหะ อาทิ ตู้อลูมิเนียม เป็นต้น เพื่อนำไปติดตั้งบนแชสซีรถบรรทุกหรือรถพ่วง-กึ่งพ่วง โดยบริษัทฯ สามารถออกแบบและประกอบตู้โลหะให้เหมาะสมกับแชสซีรถทุกรุ่น ทุกยี่ห้อได้ รวมทั้งออกแบบและพัฒนาการผลิตตู้โครงสร้างอลูมิเนียมทนแรงดึงสูง สำหรับติดตั้งอุปกรณ์สื่อสารสำหรับอุตสาหกรรมป้องกันประเทศเพื่อส่งออก

ภาพตัวอย่างงานขึ้นรูปและประกอบตู้โลหะ



1.4 งานถ่ายทอดเทคโนโลยี (Know How)

บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบคิดค้นและพัฒนาในรูปแบบตัวถังรถหลากหลายประเภท โดยเป็นเจ้าของแบบตัวถังรถและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งได้รับอนุสิทธิบัตรแล้วจำนวน 97 รายการ รวมทั้งอยู่ระหว่างการขึ้นทะเบียนขอรับอนุสิทธิบัตร หรือสิทธิบัตร การประดิษฐ์ หรือสิทธิบัตรการออกแบบผลิตภัณฑ์ จากกรมทรัพย์สินทางปัญญาอีกจำนวน 17 รายการ รวมทั้ง ทีมงานของบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนประกอบในการประกอบตัวถังและติดตั้งระบบวิศวกรรมที่เกี่ยวข้องกับตัวถังรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง มายาวนาน บริษัทฯ จึงได้มีการให้สิทธิในการใช้แบบผลิตภัณฑ์ และให้บริการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตสินค้าบางรายการ เช่น แบบแชสซีคอนเทนเนอร์, เทคโนโลยีในการประกอบตู้ไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบา เป็นต้น ให้แก่ลูกค้าซึ่งเป็นกลุ่มผู้ประกอบการผลิตและประกอบตัวถังรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วงในต่างประเทศ อาทิ ประเทศอินเดีย ประเทศเวียดนาม เป็นต้น โดยบริษัทฯ จะได้รับค่าถ่ายทอดเทคโนโลยี (ค่า Know how Fee หรือค่า Royalty Fee) ตามจำนวนสินค้าที่ลูกค้าผลิตโดยอาศัยแบบหรือเทคโนโลยีของบริษัทฯ ซึ่งอยู่ระหว่างเจรจา

2. กลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ (Special Design Product)

กลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ หมายถึง กลุ่มรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง ที่ต้องมีการออกแบบพิเศษตามความต้องการใช้งานของลูกค้า ผลิตภัณฑ์ที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่สลับซับซ้อน ต้องการระบบวิศวกรรมที่แม่นยำในการใช้งาน ซึ่งสามารถสรุปประเภทของรถในกลุ่มนี้และคุณสมบัติเบื้องต้น ตามลักษณะการใช้งานได้ดังนี้

2.1 รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบิน (Ground Support Equipment : GSE)

เป็นกลุ่มรถรูปแบบพิเศษสำหรับใช้ในสนามบินที่มีการออกแบบทางวิศวกรรมเฉพาะ และใช้เทคโนโลยีระบบวิศวกรรมที่สลับซับซ้อนและทันสมัย ผลิตภัณฑ์ต้องมีคุณภาพสูงและผ่านมาตรฐานระดับสากลที่เข้มงวดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เช่น องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) หน่วยงานการทำอากาศยานของแต่ละประเทศ เป็นต้น รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบินนี้เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่ทำรายได้ให้แก่บริษัทฯ ในสัดส่วนสูงสุดมาตลอดอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะ รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน (Catering Hi-loaders Truck) ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์หลักที่บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้ากลุ่มธุรกิจการบริการบินทั้งในประเทศและจากนานาชาติ บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์ในกลุ่มนี้หลากหลายประเภท อาทิ

1) รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน (Catering Hi-loaders Truck) : เป็นรถที่ใช้ในการลำเลียงอาหารจากครัวการบินซึ่งเป็นหน่วยบริการภาคพื้นดิน (In-flight services) ขึ้นสู่เครื่องบินเพื่อให้บริการแก่ลูกค้าสายการบิน-จนถึงปัจจุบันบริษัทฯ สามารถพัฒนาแบบโครงสร้างผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ สำหรับเครื่องบินทั้งรุ่นเก่าและรุ่นใหม่ให้เหมาะสมกับเครื่องบินทุกรุ่นทุกขนาดได้ รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการประกอบตัวถังและติดตั้งระบบวิศวกรรมได้ด้วยฝีมือของทีมงานวิศวกรคนไทยทั้งหมด โดยความภูมิใจล่าสุดของบริษัทฯ คือ รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380 ซึ่งปัจจุบันนับว่าเป็นเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก และต้องอาศัยเทคโนโลยีระบบวิศวกรรมที่เที่ยงตรง แม่นยำอย่างมาก รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380 คันแรกของบริษัทฯ ได้ส่งมอบไปยัง Emirates Flight Catering ในปี 2549 และมีการผลิตและส่งมอบให้ลูกค้าตลอดมาจนถึงปัจจุบัน โดยคาดว่าจะยังมีคำสั่งซื้อเข้ามาอย่างต่อเนื่อง

จุดเด่นของรถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ คือ มีการออกแบบให้ครอบคลุมการใช้งานสำหรับเครื่องบินทุกขนาด ตั้งแต่เล็ก-กลาง-ใหญ่ มีการออกแบบที่ทันสมัยมีความเหมาะสมกับลักษณะการใช้งาน เช่น แบบ Half Cap Hi-loaders แบบ Low Cap Hi-loaders แบบ Normal Cap Hi-loaders เป็นต้น มีสมรรถนะความแข็งแรงทนทานสามารถออกแบบทางวิศวกรรมให้เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศในประเทศที่ลูกค้านำไปใช้งาน เช่น ประเทศในแถบตะวันออกกลาง ซึ่งรถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบินจะต้องสามารถรักษาระดับอุณหภูมิและความสะอาดของอาหารที่บรรจุอยู่ภายในได้ รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบินของบริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าในเรื่องระบบการทำงานที่เที่ยงตรงและความง่ายในการรักษาความสะอาด สามารถปรับระดับการขึ้นลงได้ตามความต้องการในการใช้งานของเครื่องบินในแต่ละรุ่น ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ขนาด ดังนี้

| รุ่น | ความยาว (หน่วย : เมตร) | ความสูง (หน่วย : เมตร) | น้ำหนักบรรทุก (หน่วย : กิโลกรัม) | รุ่นเครื่องบิน |
|------------|---------------------------|---------------------------|-------------------------------------|--|
| a) X-Cat L | 7.8 | 8 | 4,500 | Airbus A380 ¹⁾ |
| b) X-Cat M | 6.5 - 7 | 6 | 4,500 | 1) รุ่นที่มีความสูง 6 เมตร อาทิ รุ่น A340 รุ่น B777 รุ่น B747 รุ่น MD11 รุ่น DC10 รุ่น A310 เป็นต้น 2) รุ่นที่มีความสูง 5 เมตร อาทิ รุ่น B767 รุ่น B757 เป็นต้น |
| c) X-Cat S | 4.5 | 1.2 - 4 | 2,500 | 1) รุ่นที่มีความสูง 4 เมตร อาทิ รุ่น A321 รุ่น A320 2) รุ่นที่มีความสูง 3 เมตร อาทิ รุ่น B727 รุ่น B737 MD80 เป็นต้น 3) รุ่นที่มีความสูง 2 เมตร อาทิ รุ่น F100 รุ่น AVRO RJ 70-RL100 รุ่น SAAB SF 340 รุ่น F27 เป็นต้น 4) รุ่นที่มีความสูง 1.2 เมตร อาทิ HEIGHT IN METERS เป็นต้น |

หมายเหตุ : 1) = เมื่อวันที่ 5 ตุลาคม 2554 บริษัทได้รับรางวัลนวัตกรรมยอดเยี่ยมจากสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน)

กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำหรับการผลิต Catering Hi-loaders Truck รุ่น X-Cat L สำหรับ Airbus A380

ภาพตัวอย่างผลิตภัณฑ์ Catering Hi-loaders Truck



2) รถบันไดขึ้นเครื่องบิน (Passenger Stairway) : เป็นรถบันไดสำหรับใช้ในการขึ้น-ลงเครื่องบินของผู้โดยสารทางขึ้น-ลงแบบวงช้าง ซึ่งเป็นอีกหนึ่งผลิตภัณฑ์ของบริษัท ที่มีคุณภาพสูงและผ่านมาตรฐานระดับสากลที่เข้มงวดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

ภาพตัวอย่างรถบันไดขึ้นเครื่องบิน



3) รถบันไดกู้ภัย (Rescue Stairs Vehicle) : เป็นรถบันไดกู้ภัย สำหรับใช้ในการขึ้น-ลง เครื่องบินในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งบริษัทฯ ได้ออกแบบและผลิตรถบันไดกู้ภัยสำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380 ด้วย ในปัจจุบันถือว่าเป็นเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก

ภาพตัวอย่างรถบันไดกู้ภัย



4) รถติดตั้งอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดินอื่นๆ : บริษัทฯ รับจ้างออกแบบ และผลิต ให้กับสายการบินต่างๆ อาทิ รถซ่อมบำรุงเครื่อง รถขนกระเป๋ารถลำเลียงผู้ป่วย รถดูดสิ่งปฏิกูล Water Tank เป็นต้น

ภาพตัวอย่างผลิตภัณฑ์อื่นๆ



เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2555 บริษัทฯ ได้ร่วมลงนามสัญญาเป็นพันธมิตรทางการค้ากับ HANAOKA SHARYO Co.,Ltd. จากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงมานานในการผลิตและประกอบรถบริการใช้งานในสนามบินต่างๆ ทั่วโลก

เช่น รถเข็นกระเป๋าเดินทาง รถลากกระเป๋า รถลำเลียงกระเป๋าขึ้นเครื่องบิน เป็นต้น เพื่อร่วมเป็นพันธมิตรในการผลิตและทำการตลาดในกลุ่มผลิตภัณฑ์ Ground Support Equipment ร่วมกัน

2.2 รถดับเพลิงและรถกู้ภัย (Fire Fighting Truck : FFT)

เป็นกลุ่มรถรูปแบบพิเศษสำหรับใช้ในการดับเพลิงและกู้ภัยในกรณีที่เกิดเหตุอัคคีภัยทั้งในที่ราบและอาคารสูง โดยบริษัทฯ ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากผู้ผลิตรถดับเพลิงและรถกู้ภัยรายใหญ่ของโลกทางแถบยุโรป รถดับเพลิงและรถกู้ภัยของบริษัทฯ มีจุดเด่นที่มีคุณสมบัติแตกต่างจากผู้ผลิตรายอื่น อาทิ

- 1) **รถดับเพลิงและกู้ภัยสำหรับอาคารสูง** : บริษัทฯ ได้ออกแบบและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตจนสามารถออกแบบรถกู้ภัยที่มีบันไดสูงสุดได้ถึง 53 เมตร โดยมีการผลิตและจำหน่ายครั้งแรกเมื่อปี 2553 ส่งมอบให้กับเทศบาลเมืองปากเกร็ด จังหวัดนนทบุรี
- 2) **ปั๊มดูดน้ำและใบพัด** : ผลิตจากวัสดุอัลลอย ซึ่งมีความทนทานต่อทุกสภาพน้ำ สามารถใช้ได้กับ น้ำจืด น้ำเค็ม และน้ำกร่อย
- 3) **แรงดูดน้ำ** : สามารถปรับความดันสำหรับดูดน้ำได้ตามความต้องการของลูกค้า

จากคุณสมบัติที่แตกต่างดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เป็นที่ต้องการจากกลุ่มลูกค้าต่างประเทศ อาทิ บังคลาเทศ ศรีลังกา เป็นต้น และกลุ่มลูกค้าในประเทศ ทั้งหน่วยงานหน่วยงานราชการ และรัฐวิสาหกิจ อาทิ องค์การบริหารส่วนตำบล การไฟฟ้าฝ่ายผลิต และ บริษัท ปตท.สผ. จำกัด (มหาชน) เป็นต้น

รถกู้ภัย ภายในตัวรถเป็นแบบตู้เก็บอุปกรณ์กู้ภัย พร้อมประตูปานเลื่อนทำด้วยอลูมิเนียมสามารถกันน้ำได้ ภายในมีลิ้นชักแบบรางเลื่อนทั้งแนวนอนและแนวตั้ง ส่วนด้านล่างของประตูปานเลื่อนถัดจากห้องโดยสารสามารถเปิดออกเป็นบันไดได้ และภายในตู้เก็บอุปกรณ์จะมีการติดตั้งอุปกรณ์กู้ภัยและอุปกรณ์ช่วยชีวิตเบื้องต้นไว้

ภาพตัวอย่างผลิตภัณฑ์รถดับเพลิงและรถกู้ภัย



รถดับเพลิง-กู้ภัย

รถดับเพลิง

รถบันไดกู้ภัย

2.3 ยานยนต์สำหรับกองทัพ (Military Products : MILITARY)

เป็นกลุ่มรถรูปแบบพิเศษเฉพาะสำหรับการใช้งานในกองทัพเท่านั้น ไม่ว่าจะเป็น กองทัพบก กองทัพอากาศ กองทัพเรือ บริษัทฯ สามารถออกแบบยานยนต์สำหรับกองทัพให้เหมาะสมกับลักษณะการใช้งานที่ทางกองทัพต้องการ โดยที่ผ่านมามีบริษัทฯ ได้รับการว่าจ้างจากกองทัพให้ผลิตและปรับปรุงยานยนต์รูปแบบต่างๆ อาทิ รถยนต์บรรทุกขนาดเบา แบบ 50 และแบบ 51 (M1) ขับเคลื่อนแบบ 4x4 (หลังคาผ้าใบ หลังคาเหล็ก และหลังคาไฟเบอร์) ปรับปรุงสภาพรถบรรทุก รุ่น M817 และรุ่น M35A2 รถลำเลียงพล เป็นต้น

ภาพตัวอย่างรถที่ใช้ในกิจการกองทัพ



รถบรรทุกรุ่น M817

รถบรรทุกรุ่น M35A2

รถตรวจการณ์ขนาดเบา รุ่น M1

2.4 งานซ่อมบำรุงและปรับปรุงรถไฟ (Rolling Stock Business : RSB)

เป็นกลุ่มงานรถไฟที่บริษัทฯ ได้เป็นผู้ออกแบบปรับปรุงตู้รถไฟให้เหมาะสมกับลักษณะการใช้งาน และความต้องการของลูกค้า โดยในปี 2548 บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้เป็นผู้ปรับปรุงตู้รถไฟจากตู้พัฒนาชั้น 3 เป็นตู้แอร์ชั้น 2 จำนวนทั้งสิ้น 20 ตู้ ซึ่งได้ส่งมอบให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยเมื่อปี 2549 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

ภาพตัวอย่างงานซ่อมบำรุงและปรับปรุงรถไฟ



2.5 รถพ่วง และรถกึ่งพ่วงพิเศษ (Full Trailer/ Special Semi-Trailer : SPC)

บริษัทฯ สามารถผลิตรถกึ่งพ่วงออกแบบพิเศษได้ตั้งแต่ขนาด 5 เพลา 6 เพลา และรถพ่วงขนาด 14 เพลา และ 16 เพลา เพื่อใช้ในการขนส่ง อาทิ เครื่องจักรกลหนัก โบกี้รถไฟ เป็นต้น หรือใช้เป็นรถเนกประสงค์ บริษัทฯ เป็นผู้ผลิตรถพ่วงพิเศษ 16 เพลา ให้กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อบรรทุกชิ้นส่วนถนนคอนกรีตสำเร็จรูป สำหรับใช้ในการประกอบถนนเป็นทางด่วน ซึ่งถือว่าเป็นรถพ่วงที่ยาวที่สุดในแถบภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ด้วยความยาวกว่า 24 เมตร (ไม่รวมแกนลาก) รองรับน้ำหนักระหว่าง 100-160 ตัน/ก้อน โดยระบบการทำงานของเพลาทั้ง 16 เพลา มีความสัมพันธ์กับรัศมีการเลี้ยวของหัวรถลาก ทำให้รถพ่วงที่มีขนาดใหญ่สามารถหักเลี้ยวได้ง่ายขึ้น หากมีความจำเป็นจะต้องเลี้ยวให้มรัศมีการเลี้ยวที่แคบลงหรือกว้างขึ้น ก็สามารถทำได้ด้วยการบังคับด้วยรีโมทคอนโทรล ระบบไฮดรอลิค ซึ่งทุกล้อมีความเป็นอิสระแยกออกจากกัน นอกจากนี้ยังสามารถปรับระดับความสูงต่ำของพื้นบรรทุกได้ระหว่าง + 300 มิลลิเมตร

ภาพตัวอย่างรถพ่วงพิเศษ



3. กลุ่มบริหารโครงการและงานบริการ (Project Management and Services)

กลุ่มบริหารโครงการและงานบริการ หมายถึง กลุ่มงานบริการพิเศษที่บริษัทฯ ได้ผสมผสานเทคโนโลยีด้านวิศวกรรมระดับสากล เข้ากับการบริหารจัดการอย่างมืออาชีพ ด้วยประสบการณ์และความเชี่ยวชาญของผู้บริหารและทีมงาน ทั้งด้านงานวิศวกรรมและด้านการบริหารที่สั่งสมมานาน จนบริษัทฯ สามารถนำเสนอบริการด้านการบริหารโครงการขนาดใหญ่ให้แก่ลูกค้าได้ บริษัทฯ มีการให้บริการแก่โครงการต่างๆ ดังนี้

3.1 รกลุ่มบริหารโครงการ

โครงการบริหารสร้างเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (Offshore Patrol Vessel : OPV)

ในปี 2552 บริษัทฯ และบริษัทที่เกี่ยวข้อง (บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด และ บริษัท วอลแลพ ทรีค แอนด์ บัส จำกัด) ได้ร่วมกันเข้ารับงานบริหารโครงการสร้างเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง (Offshore Patrol Vessel: OPV) ของกองทัพเรือ จาก บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด โดยใช้แบบเรือจาก BAE SYSTEMS (ประเทศสหราชอาณาจักร) ซึ่งบริษัทฯ รับผิดชอบเป็นที่ปรึกษา ใน



ส่วนงานปรับปรุงแบบโครงสร้างเรือ งานปรับปรุงแบบงานระบบไฟฟ้าของเรือจาก แรงดันไฟฟ้า 440 โวลต์ ให้ลดเหลือ 380 โวลต์และบริษัทที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบเป็นที่ปรึกษา ด้านงานจัดซื้อ งานบริหารการเงิน งานคลังสินค้า งานโลจิสติกส์ งาน IT และ งานซ่อมบำรุง (รายละเอียดของโครงการ OPV สามารถศึกษาได้จากเว็บไซต์ www.theopv.com) โดยโครงการดังกล่าวใช้ระยะเวลา 4 ปี และทำการส่งมอบเรือ

ตรวจการณ์ไกลฝั่งลำนี้ได้ในปี 2556 ซึ่งนับว่าเป็นเรือตรวจการณ์ไกลฝั่งลำแรกของประเทศไทย ที่สร้างโดยฝีมือคนไทยให้แก่ กองทัพเรือ และปัจจุบันกองทัพเรือได้รับพระราชทานนามชื่อเรือลำนี้แล้วว่า “เรือหลวงกระบี่” และในปี 2560 บริษัทฯ ได้รับงาน บริหารโครงการบางส่วน และการก่อสร้างชิ้นส่วนของเรือบางรายการคาดว่าจะมีงานบริหารโครงการเรือลำที่ 3 ในปี 2562

บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด ได้รับสิทธิจาก BAE SYSTEMS ในการนำแบบเรือไปใช้รับงานสร้างเรือตรวจการณ์ไกลฝั่ง เพื่อการพาณิชย์ได้เป็นเวลา 4 ปี บริษัทฯ จึงมีโอกาสที่จะรับงานบริหารโครงการสร้างเรือตรวจการณ์ไกลฝั่งเพิ่มเติมอีก หากทาง กองทัพเรือหรือบริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด มีโครงการที่จะสร้างเรือลำใหม่เพื่อเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถการตรวจการณ์ทาง ทะเลให้กับกองทัพเรือ รวมถึงลูกค้าต่างประเทศที่ต้องการสร้างเรือและว่าจ้างให้บริษัท อู่กรุงเทพ จำกัด สร้างเรือตามแบบเรือ ดังกล่าว ทั้งนี้ บริษัทที่เกี่ยวข้องได้ทำสัญญาข้อตกลงไม่ทำธุรกิจแข่งขันกันกับบริษัทฯ ดังนั้น ในอนาคต หากมีการรับงานบริหาร โครงการลักษณะดังกล่าวอีก บริษัทฯ จะเป็นผู้รับงานบริหารโครงการเพียงบริษัทเดียวเท่านั้น

โครงการบริการงานซ่อมบำรุงและศูนย์ซ่อมสำหรับ Linfox & Tesco-Lotus Project

บริษัทฯ ได้รับความไว้วางใจจากบริษัท ลินฟอกซ์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (“Linfox”) และบริษัท เอกชัย ดิสทริบิวชั่น ซิสเทม จำกัด (“Tesco-Lotus”) ให้เป็นผู้บริหารโครงการบริการงานซ่อมและศูนย์ซ่อมสำหรับรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง ของทั้ง 2 บริษัท โดยบริษัทฯ รับผิดชอบงานซ่อมบำรุงเพื่อรักษาสมรรถนะการใช้งาน (PM) ของรถ โดยมีรถ ทั้งหมดมากกว่า 2,000 คัน ในพื้นที่ศูนย์กระจายสินค้าของ Tesco-Lotus ปัจจุบันมีศูนย์ซ่อมอยู่ใน Distribution Center (DC) จำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์ลำลูกกา ศูนย์วังน้อย ศูนย์สามโคก ศูนย์บางบัวทอง และศูนย์ขอนแก่น อีกทั้งบริษัทฯ ได้ เล็งเห็นโอกาสในการเพิ่มรายได้จากงานซ่อมบริการ จึงได้ทำการเช่าพื้นที่ ที่ดินประมาณ 4 ไร่ ที่ อำเภอมโนรมย์ จังหวัด พระนครศรีอยุธยาตั้งแต่ปี 2556 เป็นศูนย์ซ่อมหนักสำหรับรถบรรทุก ในกรณีประสบอุบัติเหตุต้องซ่อมนาน และรับงานซ่อม บริการจากลูกค้าของบริษัทรายอื่น และลูกค้าทั่วไป ทำให้บริษัทฯ สามารถเพิ่มศักยภาพในการดูแลลูกค้าที่ศูนย์ซ่อมวังน้อย เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นทำเลใกล้กรุงเทพฯ ปริมาณพล และเพิ่มโอกาสในการรับงานซ่อมบริการเพิ่มขึ้นจากงานของ Linfox และ Tesco-Lotus ปัจจุบันมีลูกค้าหลายรายต้องการที่จะทำสัญญา งานซ่อมบำรุงเพื่อรักษาสมรรถนะการใช้งาน (PM) กับบริษัทฯ และอยู่ ระหว่างการเจรจาเงื่อนไขต่างๆ

โดยบริษัทฯ ได้รับสัญญาให้เพิ่มศูนย์บริการซ่อมบำรุงกับ Tesco-Lotus ใน DC ที่ทาง Tesco-Lotus เพิ่มขึ้น และมี จำนวนรถเพียงพอสำหรับการเพิ่มศูนย์บริการซ่อมบำรุงด้วย



โครงการขนส่งมวลชนในมหาวิทยาลัยขอนแก่น (KKU Smart Transit)

เป็นโครงการขนส่งมวลชนในมหาวิทยาลัยขอนแก่น ในนาม KKU Smart Transit ที่ใช้ระบบ Smart Transit ผ่าน Electronic, IT ต่างๆ และ Application ที่สมบูรณ์ทั้งระบบ ปัจจุบันเป็นโครงการ Smart Transit ตัวอย่างให้กับหลายองค์กรเพื่อศึกษาดูงาน ในเรื่องการดำเนินการด้าน Smart ขนส่งมวลชน

ภาพตัวอย่างรถ KKU Smart Transit



โครงการบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket)

บริษัทฯ ได้ลงนามในสัญญาให้เข้ากับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2560 เพื่อติดตั้งและให้เข้าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) บนรถโดยสารประจำทางของ ขสมก. จำนวน 2,600 คัน ระยะเวลา 5 ปี

ณ วันที่ 2 มกราคม 2562 บริษัทอยู่ระหว่างรอความชัดเจนจาก ขสมก. เนื่องจากบอร์ดขสมก. ให้บริษัทดำเนินการติดตั้ง Cashbox ต่อจากเดิมที่มีคำสั่งจะยกเลิก ซึ่งมีผลกระทบกับบริษัทในการดำเนินการติดตั้งและพัฒนา Cashbox ให้เป็นไปตาม TOR ซึ่งคาดว่าจะเมื่อได้ความชัดเจน จะใช้เวลาในการติดตั้งประมาณ 3 เดือน และจะสามารถส่งมอบได้ หลังจากนั้น จะรับรู้รายได้จากค่าเช่าตามงบประมาณเดิม 1,665 ล้านบาท เป็นเวลา 5 ปี

ภาพตัวอย่าง E-Ticket



3.2 กลุ่มงานบริการ

ศูนย์ซ่อมบริการตัวถังรถบรรทุก

ศูนย์ซ่อมบริการตัวถังรถบรรทุก มีทั้งหมด 3 สาขา คือ สาขาขอนแก่น สาขาวัน้อย และสาขาพัตยา เป็นศูนย์ซ่อมรถบรรทุก และงานซ่อมบริการเพิ่มจากโครงการบริหารซ่อมบำรุงรถบรรทุกให้กับรถ Tesco-Lotus รวมทั้งลูกค้าทั่วไป และซ่อมบริการให้กับลูกค้าที่ซื้อรถกับบริษัทฯ



ศูนย์ซ่อม One Stop Service

บริษัทฯ ลงทุนเปิดศูนย์บริการรถบรรทุกแบบ One Stop Service ในชื่อ "สิบล้อ 24 ชั่วโมง by CHO" โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการเปิดศูนย์แรกที่จังหวัด ชลบุรี และจะเปิดเพิ่มอีก 7 แห่ง ทั่วประเทศภายในปี 2563 ใช้เงินลงทุนประมาณ 480 ล้านบาท เพื่อให้บริการซ่อมแซม บำรุงรักษา เครื่องยนต์ ตัวถัง ระบบไฟฟ้า แบบเต็มระบบ โดยต่อยอดมาจากศูนย์ซ่อมบริการเดิมของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดดำเนินการตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นมา ซึ่งมีผลการดำเนินการเป็นที่น่าพอใจ และผลการสำรวจความต้องการจากธุรกิจลอจิสติกส์ ในประเทศว่ามีความต้องการในธุรกิจนี้ บริษัทฯวางแผนเพิ่มบริการจดทะเบียน ต่อภาษี ประกันภัยพร้อมจำหน่ายอะไหล่อุปกรณ์ตกแต่ง โดยมีทีมช่างมืออาชีพ เครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมทั้งระบบการบันทึกข้อมูลประวัติการซ่อมแซมที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลประวัติการซ่อมของรถแต่ละคันได้ทุกศูนย์บริการ



โครงการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร ระยะเวลา 10 ปี

กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ที่ร่วมจัดตั้งโดย บริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด(มหาชน) และ บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ได้ลงนามในสัญญาซื้อขายและว่าจ้างซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เมื่อวันที่ 27 ธันวาคม 2560 โดยมีค่าโครงการทั้งโครงการรวมทั้งสิ้น 4,261 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็นมูลค่ารถโดยสาร 1,891 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) และงานบริการ 2,370 ล้านบาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)

รายละเอียดการส่งมอบรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV)

| ครั้งที่ส่งมอบรถ | จำนวน | วันที่ส่งมอบ | รายละเอียด |
|------------------|---------|--------------------|--|
| ครั้งที่ 1 | 100 คัน | 26 เมษายน 2561 | ได้รับเงินค้ำรถ วันที่ 15 พฤศจิกายน 2561 |
| ครั้งที่ 2 | 100 คัน | 27 พฤศจิกายน 2561 | ได้รับเงินค้ำรถ วันที่ 7 ธันวาคม 2561 |
| ครั้งที่ 3 | 100 คัน | 17,26 ธันวาคม 2561 | ได้รับเงินค้ำรถ วันที่ 15 มกราคม 2562 |

หมายเหตุ : การส่งมอบรถส่วนที่เหลืออีกจำนวน 189 คัน อยู่ระหว่างรอการส่งมอบภายในเดือนมีนาคม 2562

ภาพตัวอย่างรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV)



2.3 การตลาดและภาวะการแข่งขัน

2.3.1 การตลาด

1) กลยุทธ์ด้านสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ (Product)

บริษัทฯ มีนโยบายมุ่งเน้นพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อให้ได้มาตรฐานคุณภาพระดับมาตรฐานสากล เพื่อตอบสนองความต้องการของกลุ่มลูกค้า โดยเฉพาะกลุ่มลูกค้าที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ นอกจากนี้บริษัทฯ ยังมุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (R&D) อย่างต่อเนื่อง ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้รับการรับรองด้านคุณภาพมาตรฐานในระดับสากล

บริษัทฯ มีการให้บริการแบบครบวงจรตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบผลิตภัณฑ์ไปจนถึงการบริการหลังการขาย โดยให้ความสำคัญตั้งแต่ขั้นตอนการออกแบบตามความต้องการของลูกค้าที่จะถูกสอบถามโดยละเอียดจากทีมงานฝ่ายขาย และมีการศึกษาข้อมูลการใช้งานของลูกค้าเพื่อนำเสนอผลิตภัณฑ์และบริการที่ตรงกับความต้องการของลูกค้า และสามารถประหยัดต้นทุนได้ เช่น การออกแบบปรับปรุงตัวถังและตัวตู้รถบัสเดิมที่ใช้อยู่ให้มีสภาพเหมือนใหม่ 80% โดยมีต้นทุน 60% มีความพึงพอใจในการออกแบบตัวถังให้เหมาะสมกับแชสซีที่ลูกค้าเลือกใช้ การจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์และส่วนประกอบทุกชิ้นต้องมีคุณภาพผ่านมาตรฐานการตรวจสอบและควบคุมคุณภาพตามระบบ ISO 9001:2015 การผลิตใช้ระบบคอมพิวเตอร์สั่งผ่านและ เก็บข้อมูลในทุกขั้นตอนตั้งแต่เริ่มร่างชิ้นงานไปจนถึงชิ้นงานเสร็จที่มีความสมบูรณ์แบบ ผ่านการทดสอบการใช้งาน

การให้บริการหลังการขายและการบำรุงรักษาเป็นอีกส่วนงานที่บริษัทฯ เน้นเป็นพิเศษเพื่อให้สอดคล้องกับหลักการดำเนินงานบริการของบริษัทฯ ที่ว่า “ล้อที่หมุนนำเป็นปัจจัยสำคัญในการบริการงานขนส่งของท่าน และเราตระหนักถึงความสำคัญในจุดนี้ เราจึงเน้นบริการหลังการขายเป็นพิเศษ เพื่อให้ล้อทุกล้อของรถบรรทุกของท่านหมุนอยู่เสมอในทุกสถานการณ์”

สำหรับผลิตภัณฑ์ที่บริษัทฯ ยังไม่มีความชำนาญในการผลิต หรือมีข้อกำหนดไม่ครบถ้วนตามข้อกำหนดของผู้ว่าจ้าง บริษัทฯ จะหาพันธมิตรทางธุรกิจที่มีความชำนาญ และมีศักยภาพในการผลิต ผ่านการทำสัญญาร่วมมือทางธุรกิจ หรือจัดตั้งนิติบุคคลขึ้นใหม่ในรูปแบบของกิจการร่วมค้า เพื่อที่จะได้สามารถกำหนดสัดส่วนในการลงทุน วัตถุประสงค์ของการจัดตั้ง อำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย ระยะเวลาในการดำเนินงานไว้ได้อย่างชัดเจนในแต่ละกรณี เพื่อให้บริษัทฯ สามารถตอบสนองความต้องการทุกประการของลูกค้า

2) กลยุทธ์ด้านราคา (Price)

บริษัทฯ มีนโยบายการรับงานจากผู้ว่าจ้าง โดยคำนึงถึงความพร้อมของบุคลากรและทรัพยากรต่างๆ ก่อนเข้าทำงาน การกำหนดราคาสินค้าหรืองานบริการ บริษัทฯ มีนโยบายกำหนดราคาโดยพิจารณาจากต้นทุนบวกกำไรส่วนเพิ่ม (Cost Plus Margin) ต้นทุนทั้งหมดของผลิตภัณฑ์หรือบริการจะประกอบด้วย ต้นทุนวัสดุอุปกรณ์ ต้นทุนส่วนประกอบ ค่าแรงทางตรงที่คำนวณจากประมาณการชั่วโมงการผลิตที่คาดว่าจะต้องใช้ในการผลิต ค่าใช้จ่ายในการผลิต ต้นทุนทางการเงินและค่าใช้จ่ายส่วนกลางที่ปันส่วนเข้ามา ค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดของราคาวัสดุอุปกรณ์ และต้นทุนการรับประกัน เป็นต้น โดยทีมงานฝ่ายวิศวกรรมและฝ่ายผลิตจะต้องร่วมกันถอดแบบโครงสร้างของผลิตภัณฑ์โดยละเอียดเพื่อนำไปประกอบในการคำนวณปริมาณวัสดุอุปกรณ์และชั่วโมงการผลิต กรณีต้องมีการใช้วัสดุอุปกรณ์หรือส่วนประกอบที่ต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ จะมีการกำหนดค่าเผื่อเหลือเผื่อขาดสำหรับอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศเพิ่มเติมเข้าไปในการคำนวณต้นทุนด้วย อย่างไรก็ตามราคาที่เสนอให้แก่ลูกค้าจะต้องพิจารณาควบคู่กับระดับราคาที่สามารถแข่งขันได้ และให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดเช่นกัน

ในกรณี มีการสั่งซื้อหรือสั่งผลิตสินค้าระหว่างบริษัทฯ กับบริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อย จะมีนโยบายการกำหนดราคาซื้อขายระหว่างกันโดยพิจารณาจากต้นทุนทั้งหมดของผลิตภัณฑ์หรือบริการบวกส่วนต่างร้อยละ 5 เนื่องจากในบางกรณี ลูกค้ามีความต้องการสั่งซื้อผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ซึ่งจะต้องมีการนำตู้ไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบามาประกอบติดตั้งด้วย หรือลูกค้าสั่งซื้อตู้ไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบาจากบริษัทย่อยแต่จะต้องมีการประกอบและติดตั้งตู้ไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบาเชื่อมเข้ากับแชสซีของรถบรรทุกหรือรถพ่วง-กึ่งพ่วง บริษัทย่อยจะทำใบส่งงานมายังบริษัทฯ ให้เป็นผู้ประกอบและติดตั้งให้

3) กลยุทธ์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

บริษัทฯ เน้นการจำหน่ายสินค้าด้วยวิธีการขายตรง (Direct Sale) โดยใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุกจากทีมขายที่มีประสิทธิภาพผ่าน 2 ช่องทาง ได้แก่ การเข้าร่วมประชุมงาน และติดต่อผู้ว่าจ้างโดยตรง ซึ่งปัจจุบันฝ่ายขายของบริษัทฯ แบ่งออกเป็น 4 ทีม ประกอบด้วยทีมงานในประเทศ 3 ทีม และทีมขายต่างประเทศ 1 ทีม โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ทีมขายในประเทศ

1.1 ทีมขายสำหรับลูกค้าเอกชน : เป็นทีมขายที่ทำหน้าที่ขายตรงให้กับกลุ่มลูกค้าเอกชนในประเทศ โดยมีรูปแบบการขาย 2 แบบ คือ

- ขายให้กับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หรือธุรกิจผลิตและจำหน่ายสินค้า ผู้ประกอบการเลือกที่จะให้บริษัทจัดหาหัวรถให้ตามความเหมาะสม หรือ ผู้ประกอบการเลือกที่จะซื้อหัวรถมาจากตัวแทนจำหน่ายรถกระบะบรรทุกโดยตรง อาทิ MAN, VOLVO, HINO, ISUZU, MITSUBISHI เป็นต้น โดยนำมาให้บริษัทเป็นผู้ผลิตและติดตั้งประกอบตัวตู้ หรือรถพ่วงต่างๆ เข้ากับส่วนแชสซีของหัวรถ
- ขายผ่านบริษัทตัวแทนจำหน่ายรถกระบะบรรทุก โดยทีมขายจะเข้าไปติดต่อกับตัวแทนจำหน่ายรถกระบะบรรทุกโดยตรง เพื่อผลิตและติดตั้งตัวตู้ หรือพ่วงต่างๆ ให้กับตัวแทนจำหน่าย เมื่อลูกค้าสั่งซื้อรถกระบะ

บรรทุก พร้อมให้ตัวแทนจำหน่ายตัวตู้ หรือฟ่วงต่างๆ ตัวแทนจำหน่ายจะส่งงานมายังบริษัทให้เป็นผู้ผลิต และติดตั้งอีกทอดหนึ่ง

1.2 ทีมขายสำหรับลูกค้าหน่วยงานราชการ : เป็นทีมขายที่เน้นการขายสินค้าให้กับหน่วยงานราชการ โดยสินค้าที่จำหน่ายเป็นสินค้าที่ใช้เฉพาะกิจ อาทิ รถบรรทุกขยะ รถบรรทุกน้ำ รถบรรทุกเสาไฟฟ้า รถขนส่งเครื่องจักรกลหนัก เป็นต้น

1.3 ทีมขายเฉพาะโครงการ หรือทีมขายพิเศษ : เน้นการขายสินค้าที่ใช้เฉพาะโครงการ อาทิ ผลิตรถที่ใช้ในกองทัพ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจต่างๆ เป็นต้น

2. ทีมขายต่างประเทศ : เน้นการขายไปยังสินค้ากลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ ประเภท Ground Support Equipment (GSE) สำหรับใช้งานภายในสนามบิน เช่น รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน (Catering Hi-loaders Truck) ซึ่งจะมีขอบเขตการขายไปยังประเทศในโซนเอเชีย และโซนโอเชียเนีย ตามข้อตกลงการค้า กับ Doll Fahrzeugbau GmbH ประเทศเยอรมนี โดยบริษัท จะขายผ่านตัวแทนจำหน่าย (Dealer) ที่เข้าประมูลงานของบริษัทลูกค้าในต่างประเทศ หรือบริษัท จะจำหน่ายเองโดยตรงไปยังลูกค้าต่างประเทศ โดยมีข้อตกลงว่าจ้าง Dealer เป็นผู้รับผิดชอบงานดูแลซ่อมบำรุงผลิตภัณฑ์ของบริษัท ที่ขายในประเทศนั้นๆ ตามช่วงระยะเวลาประกันของสินค้า ซึ่งทางบริษัท ไม่ต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายบริการหลังการขายดังกล่าว ทั้งนี้หากบริษัท จะทำการตลาดและเข้าเสนองานหรือร่วมประมูลงานกับบริษัทลูกค้าในต่างประเทศโดยตรง จะมีต้นทุนสูงกว่าการขายผ่าน Dealer ในส่วนค่าใช้จ่ายบริการหลังการขาย โดยบริษัท ได้เพิ่มต้นทุนในการคำนวณราคาเสนอขายด้วย

ซึ่งในปี 2561 บริษัท มีสัดส่วนการขายต่างประเทศ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ ดังนี้

- ประมาณร้อยละ 99.48% ของยอดการขายต่างประเทศ มาจากลูกค้าในกลุ่มเอเชีย อาทิ สิงคโปร์ เกาหลีฮ่องกง ญี่ปุ่น เป็นต้น
- ประมาณร้อยละ 0.52% เป็นสินค้ารถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน ขายไปยังทุกประเทศทั่วโลก อาทิ นิวซีแลนด์ เป็นต้น

4) กลยุทธ์ด้านการส่งเสริมการขาย (Promotion)

1. บริษัท เน้นการให้บริการหลังการขายเป็นการประชาสัมพันธ์บริษัท โดยการให้บริการอย่างใกล้ชิด และสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการหลังการขายกับกลุ่มลูกค้าต่างประเทศ เนื่องจากเป็นการสร้างความเชื่อมั่นและความน่าเชื่อถือให้กับลูกค้าได้เป็นอย่างดี อาทิ การให้คำปรึกษาและการซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ด้วยระบบ IT ผ่านระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมทางไกล (Remote service) และการให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการใช้งาน เป็นต้น อีกทั้งยังเน้นงานบริการหลังการขายอื่นๆ และมีการติดตามผลทุกๆ 3 เดือน
2. บริษัท ให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์สินค้าของบริษัท ไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมายซึ่งเป็นผู้ใช้สินค้าโดยตรง โดยการนำเสนอผ่านสื่อต่างๆ อาทิ นิตยสาร ร่วมงานแสดงสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ เป็นต้น รวมถึงการส่งข้อมูลข่าวสารให้กับลูกค้าโดยตรง
3. บริษัท มีการแบ่งกลุ่มสินค้าและทีมงานที่ดูแลอย่างชัดเจน ประกอบด้วย กลุ่มลูกค้าในประเทศ ลูกค้าต่างประเทศ ลูกค้าหน่วยงานราชการ และลูกค้ากลุ่มงานโครงการพิเศษ เป็นต้น ซึ่งทำให้สามารถดูแลและบริการ รวมทั้งตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้เป็นอย่างดี

2.3.2 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

บริษัท ผลิตและจำหน่ายสินค้าให้กับลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยลูกค้าส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้า ธุรกิจผลิตและจำหน่ายสินค้าที่มีจุดกระจายสินค้าหลายแห่งทั่วประเทศ และหน่วยงานราชการ อาทิ

กรุงเทพมหานคร องค์การบริหารส่วนตำบลในจังหวัดต่างๆ เป็นต้น โดยในการผลิตสินค้า บริษัทฯ จะผลิตตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Made to Order) โดยสามารถแบ่งกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ได้ดังนี้

1. **กลุ่มลูกค้าในประเทศ** : ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ คำปลีก คือกลุ่มลูกค้าหลักในประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการจำหน่ายสินค้ากลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐาน เช่น รถพ่วง-กึ่งพ่วงพิเศษ รถพ่วงดัมพ์-กระบะดัมพ์ รถลากจูงพร้อมรถกึ่งพ่วงแบบขนานต่ำ รถพ่วงตู้ไฟเบอร์กลาส รถพ่วงพร้อมระบบหน้าจอแสดงผลขนาดใหญ่พิเศษ (Presentation X-Lift) รถขนส่งก๊าซแบบท่อยาว ตู้ห้องเย็น (ผลิตภัณฑ์ของบริษัทย่อย) เป็นต้น
2. **กลุ่มลูกค้าต่างประเทศ** : ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการธุรกิจบริการบิน (airline catering) ผู้ประกอบการธุรกิจบริการภาคพื้นดินภายในสนามบิน ผู้ประกอบการธุรกิจการบิน คือกลุ่มลูกค้าหลักต่างประเทศ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการจำหน่ายสินค้ากลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ ประเภท Ground Support Equipment (GSE) สำหรับใช้งานภายในสนามบิน เช่น รถลำเลียงอาหารขึ้นเครื่องบิน (Catering Hi-loaders Truck) เป็นต้น

บริษัทฯ ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดรายหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ โดยบริษัทฯ สามารถสรุปตัวอย่างรายชื่อลูกค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในอุตสาหกรรมให้ทราบพอสังเขป ดังนี้

| ลำดับ | ชื่อลูกค้าในประเทศ | สินค้าที่ขาย | |
|-------|---|--|---|
| 1 | บริษัท ขนส่ง จำกัด | รถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) | |
| 2 | องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) | รถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) | |
| 3 | บริษัท ครีวการบินกรุงเทพ จำกัด | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน | |
| 4 | บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด | รถขนถ่ายแบบเทข้าง | |
| 5 | บริษัท ฮีโน่มอเตอร์สเซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด | รถเทรลเลอร์ (Semi Trailer) | |
| ลำดับ | ชื่อลูกค้าต่างประเทศ | ประเทศ | สินค้าที่ขาย |
| 1 | AVIATION PRODUCTS AND MAINTENANCE JSC (VPM) | เวียดนาม | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน |
| 2 | GATE GOURMET KOREA | เกาหลี | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน |
| 3 | MORITA CORPORATION | ญี่ปุ่น | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน และรถดับเพลิงกู้ภัย (Truck Rescue) |
| 4 | Regal Motors Ltd. | ฮ่องกง | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน |
| 5 | SATS Airport Service | สิงคโปร์ | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน |

2.3.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ภาวะอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์หลักของบริษัทฯ ที่มียอดขายสูงสุดในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา คือ กลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ ประเภท Ground Support Equipment (GSE) สำหรับใช้งานภายในสนามบิน เช่น รถลำเลียงอาหารขึ้นเครื่องบิน (Catering Hi-loaders Truck) รองลงมาคือกลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐาน ประเภทรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง ซึ่งกลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นในการวิเคราะห์ภาวะอุตสาหกรรมจะแบ่งออกเป็น 2 อุตสาหกรรม คือ ธุรกิจการบิน และธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ธุรกิจการบิน

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) คาดการณ์ว่าในปี 2562 นี้อุตสาหกรรมการบินของโลกจะมีกำไรเพิ่มขึ้นเกือบ 10 เปอร์เซ็นต์ เป็น 35,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือราว 1.16 ล้านล้านบาทเพิ่มขึ้นจาก 32,300 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปี 2561 โดยไอเอต้า ระบุว่ากำไรของอุตสาหกรรมการบินโลก ที่เพิ่มขึ้นราว 9.91 เปอร์เซ็นต์เป็นผลมากราคาน้ำมันที่ลดลง และการเติบโตของเศรษฐกิจโลก นับเป็นการเพิ่มขึ้นเป็นปีที่ 10 ติดต่อกัน

ไอเอต้า คาดการณ์กำไรดังกล่าวจากราคาน้ำมันดิบเฉลี่ยของเบนทรีที่คาดว่าจะอยู่ในระดับ 65 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงจากราคาเฉลี่ยในปี 2018 ที่ 73 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันเครื่องบินลดลงตามา โดยคาดว่าจะอยู่ที่ 81.3 ดอลลาร์สหรัฐต่อบาร์เรล ลดลงจาก 87.6 ดอลลาร์ต่อบาร์เรลในปี 2018

ทั้งนี้การคาดการณ์การเติบโตของธุรกิจการบินในปี 2019 ของ ไอเอต้าองค์กรซึ่งเป็นตัวแทนของสายการบิน 290 แบบ ทั่วโลก หรือคิดเป็น 4 ใน 5 ของสายการบินทั้งหมด มีขึ้นหลังการปรับลดคาดการณ์กำไรของปี 2018 ลงจากคาดการณ์ที่ 38,400 ล้านดอลลาร์สหรัฐสูง เนื่องจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นในช่วงต้นปีที่ผ่านมา

(ที่มา : สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ IATA)

2. ธุรกิจโลจิสติกส์

ภาพรวมธุรกิจบริการขนส่งปี 2562 คาดว่า “ยังคงขยายตัว” แต่อาจเป็นไปในอัตราที่ชะลอลงเล็กน้อยจากการส่งออกและการบริโภคในประเทศที่ขยายตัวลดลง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากจำนวนนิติบุคคลจัดตั้งใหม่ของธุรกิจขนส่งขนถ่ายสินค้า และคนโดยสาร พบว่ายังเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะที่จดทะเบียนในรูปแบบห้างหุ้นส่วนจำกัด และบริษัทจำกัดในพื้นที่ภาคกลาง (ไม่รวม กทม.) กรุงเทพฯ และภาคตะวันออก ซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญ และเป็นพื้นที่ที่มีการขยายตัวของมูลค่าทางเศรษฐกิจในระดับสูง อีกทั้งการพัฒนากระบวนการขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ของภาครัฐที่เชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยธนาคารโลกได้จัดทำดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ปี 2561 ซึ่งประเทศไทยถูกจัดให้อยู่ในอันดับที่ 32 จาก 160 ประเทศปรับตัวดีขึ้นถึง 13 อันดับจาก ปี 2559 ที่อยู่อันดับที่ 45 โดยคะแนนประเมินที่เพิ่มสูงสุด 3 ด้าน ได้แก่ ความตรงต่อเวลา สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจและระบบการติดตามและตรวจสอบ จึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของระบบบริการขนส่งของไทยที่พัฒนาขึ้นอย่างมาก

ธุรกิจบริการขนส่งและคลังสินค้าปี 2562 คาดว่า “ขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง” สะท้อนจาก GDP สาขาการขนส่ง สถานที่เก็บสินค้า และคมนาคมที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 5.8 (%YOY) ลดลงจากปีก่อนหน้าที่คาดว่าจะขยายตัวร้อยละ 7.4 (%YOY) ซึ่งเป็นผลมาจากการบริโภค ภาคเอกชน การส่งออกและการท่องเที่ยวที่คาดว่าจะขยายตัวในอัตราที่ชะลอลง อย่างไรก็ตามโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ทางการค้าทั้งในและต่างประเทศมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น ยังคงส่งผลเชิงบวกทำให้ความต้องการ บริการขนส่งและพื้นที่จัดเก็บสินค้ายังคงขยายตัว โดยเฉพาะธุรกิจที่ให้บริการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรมและสินค้าแบบเร่งด่วน รวมไปถึง ธุรกิจคลังสินค้าที่มีระบบจัดการสินค้าที่ทันสมัย (Premium Warehouse) คลังสินค้าห้องเย็นควบคุมอุณหภูมิ (Cold Storage) และคลังสินค้า



รูปแบบใหม่ที่ไม่ต้องใช้พื้นที่ขนาดใหญ่แต่เน้นการบริหารจัดการที่สะดวกรวดเร็วเพื่อรองรับการเติบโตอย่างรวดเร็วของธุรกิจ E-Commerce โดยคาดว่าปี 2562 นี้จะขยายตัวร้อยละ 6.6 (%YOY) มีมูลค่าประมาณ 3.3 ล้านบาท อย่างไรก็ตามราคาพลังงานและภาวะการแข่งขันยังมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น อาจทำให้ผู้ประกอบการประสบปัญหาต้นทุนเพิ่มแต่อัตราทำกำไรของธุรกิจไม่เพิ่มขึ้น

(ที่มา : ศูนย์วิจัยเศรษฐกิจ ธุรกิจและเศรษฐกิจฐานราก ธนาคารอมลีน)

จากข้อมูลสถิติการขนส่งประจำปี ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ปรากฏว่าจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียน (สะสม) ทั่วประเทศ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 59,271 คัน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2560 คิดเป็นร้อยละ 9.59 โดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการลดจำนวนของรถบรรทุกส่วนบุคคล และจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก (สะสม) ทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีจำนวนทั้งสิ้น 381,456 ฉบับ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2560 ร้อยละ 0.06

ตารางข้อมูลเปรียบเทียบจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียน (สะสม) ทั่วประเทศ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2561

| ประเภทรถ | จำนวนรถ (คัน) | | ร้อยละการเปลี่ยนแปลง 2560/2561 [เพิ่ม (ลด)] |
|-----------------------|-----------------|-----------------|--|
| | 31 ธันวาคม 2560 | 31 ธันวาคม 2561 | |
| รวมรถบรรทุก | 65,556 | 59,271 | (9.59) |
| แยกเป็น - ไม่ประจำทาง | 25,452 | 24,938 | (2.02) |
| - ส่วนบุคคล | 40,104 | 34,333 | (14.39) |

(ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก http://apps.dlt.go.th/statistics_web/newcar.html)

ตารางข้อมูลสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง ทั่วประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560 และ 2561

| ประเภทรถ | จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (ฉบับ) | | จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย) | |
|-----------------------|---------------------------------------|---------|------------------------------|---------|
| | 2560 | 2561 | 2560 | 2561 |
| รวมรถบรรทุก | 381,694 | 381,456 | 381,694 | 381,456 |
| แยกเป็น - ไม่ประจำทาง | 24,922 | 26,395 | 24,922 | 26,395 |
| - ส่วนบุคคล | 356,772 | 355,061 | 356,772 | 355,061 |

(ที่มา : กลุ่มสถิติการขนส่ง กรมการขนส่งทางบก http://apps.dlt.go.th/statistics_web/licence_other.htm)

การแข่งขัน

กลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐานของบริษัทฯ ถือว่าไม่มีคู่แข่งทางธุรกิจมากนัก เนื่องจากผลิตภัณฑ์มาตรฐานของบริษัทฯ โดยส่วนใหญ่จะเป็นการออกแบบเฉพาะโดยบริษัทเอง ซึ่งมีการจดอนุสิทธิบัตร และอยู่ระหว่างการขอจดสิทธิบัตรการประดิษฐ์หรือสิทธิบัตรการออกแบบผลิตภัณฑ์ อีกทั้งเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย มีการติดตั้งระบบวิศวกรรมเพื่อสร้างความแตกต่างจากสินค้าที่มีการจำหน่ายโดยทั่วไป จึงทำให้มีการแข่งขันทางธุรกิจจำนวนไม่มากนัก โดยจะมีคู่แข่งที่ผลิตและประกอบตัวถังรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วงที่มีลักษณะการใช้งานใกล้เคียงกันอยู่บ้าง ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการต่อตัวถังและดัดแปลงรถบรรทุกภายในประเทศ แต่สำหรับกลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ อาทิ รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบิน รถดับเพลิงและรถกู้ภัย จะมีคู่แข่งซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทต่างประเทศ โดยสามารถสรุปคู่แข่งในประเทศและต่างประเทศโดยแยกตามประเภทผลิตภัณฑ์ได้ดังนี้

| คู่แข่งชั้นทางธุรกิจ | ประเทศ | ประเภทผลิตภัณฑ์ |
|--|-----------|---|
| คู่แข่งชั้นในประเทศ | | |
| 1. บริษัท พนัส แอสเซมบลีย์ จำกัด | ไทย | รถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง |
| 2. บริษัท สามมิติมอเตอร์สแวนูแพคเจอรัง จำกัด (มหาชน) | ไทย | รถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง |
| 3. บริษัท อาร์ ซี เค รุ่งเจริญ จำกัด | ไทย | รถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วง |
| 4. บริษัท เซส เอ็นเตอร์ไพรส์ (สยาม) จำกัด | ไทย | รถดับเพลิง-รถกู้ภัย |
| คู่แข่งชั้นต่างประเทศ | | |
| 1. Aero Mobiles Pte Ltd. | สิงคโปร์ | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน / รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบิน |
| 2. Mallaghan Engineering Ltd. | ไอร์แลนด์ | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน / รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบิน |
| 3. DOLL Fahrzeugbau GmbH | เยอรมนี | รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน / รถสนับสนุนภาคพื้นดินภายในสนามบิน |

2.4 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

ด้านการผลิต

บริษัทฯ รับจ้างผลิตตามคำสั่งซื้อลูกค้าเป็นหลัก (Made to Order) ภายใต้เครื่องหมายการค้าของบริษัทฯ โดยใช้เทคนิคด้านวิศวกรรมที่ทันสมัย และความเชี่ยวชาญของพนักงานในการออกแบบ ผลิต ประกอบตัวถังและติดตั้งงานระบบ วิศวกรรมสำหรับรถบรรทุกประเภทต่างๆ โดยบริษัทฯ ใช้ระยะเวลาตั้งแต่ทำสัญญากับลูกค้าจนสามารถส่งมอบงานให้กับลูกค้าได้โดยเฉลี่ยประมาณ 120 วัน สำหรับกลุ่มผลิตภัณฑ์ออกแบบพิเศษ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในการจัดส่งวัสดุอุปกรณ์จากลูกค้าหลักของบริษัทฯ โดยเฉพาะส่วนที่ต้องสั่งซื้อและส่งมาจากต่างประเทศ อีกทั้งขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของผลิตภัณฑ์ที่ลูกค้าสั่งผลิต

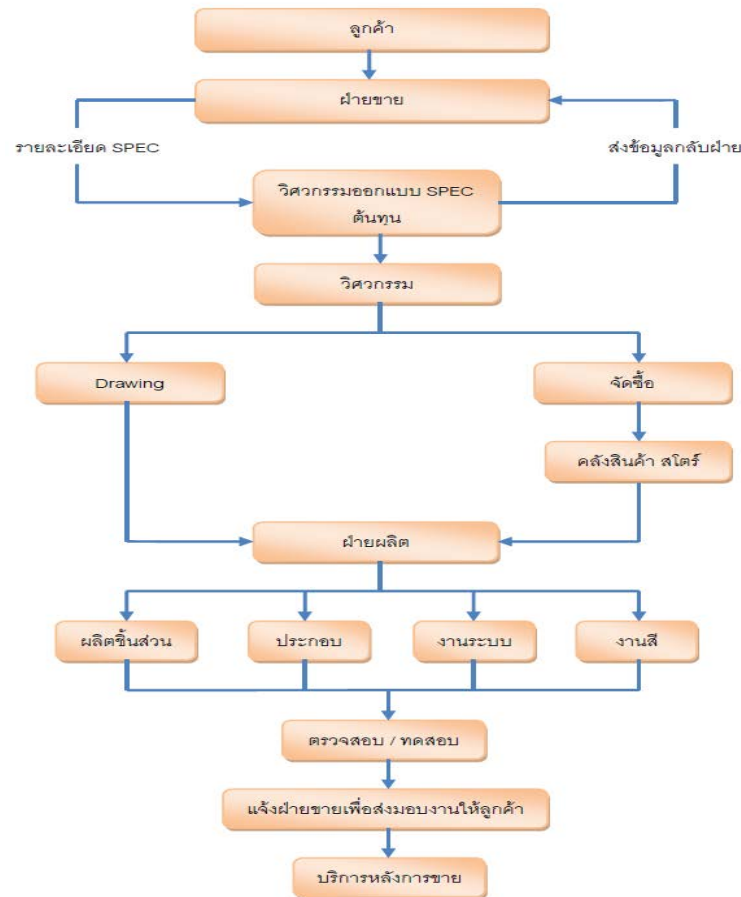
บริษัทฯ มีโรงงานตั้งอยู่ที่จังหวัดขอนแก่น มีพื้นที่ในการผลิตบนเนื้อที่ดินประมาณ 50 ไร่ และมีเครื่องจักรในการผลิตที่ทันสมัยครบถ้วน ในขั้นตอนการผลิตจะมีการวางแผน และบริหารการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ มีการใช้ระบบคอมพิวเตอร์ในทุกขั้นตอนตั้งแต่เริ่มร่างชิ้นงานไปจนถึงชิ้นงานเสร็จสมบูรณ์ โดยมีขั้นตอนการจัดหาผลิตภัณฑ์ และขั้นตอนในการผลิต ดังนี้

ขั้นตอนการจัดหาผลิตภัณฑ์

- 1) เมื่อลูกค้าสั่งซื้อผลิตภัณฑ์ ฝ่ายขายจะดำเนินการส่งแบบโครงสร้างที่ลูกค้าเลือก หรือแบบสอบถามความต้องการของลูกค้า (Sale Order Check Sheet) และรายละเอียดผลิตภัณฑ์ไปยังฝ่ายวิศวกรรมออกแบบ เพื่อนำไปถอดแบบ คำนวณปริมาณวัสดุอุปกรณ์ และคำนวณต้นทุน
- 2) เมื่อฝ่ายวิศวกรรมออกแบบถอดแบบและคำนวณต้นทุนเรียบร้อยแล้วจะแจ้งกลับไปยังฝ่ายขายเพื่อคำนวณราคาและแจ้งให้ลูกค้าทราบเพื่อตัดสินใจ
- 3) เมื่อลูกค้าตอบตกลงในแบบ ราคาและเงื่อนไขต่างๆ แล้ว ฝ่ายวิศวกรรมออกแบบจะแจ้งและส่งแบบโครงสร้างผลิตภัณฑ์ไปยังฝ่ายผลิตเพื่อดำเนินการผลิต
- 4) ฝ่ายผลิตแจ้งรายละเอียดวัสดุอุปกรณ์ที่ต้องการใช้ในการผลิตไปยังฝ่ายจัดซื้อเพื่อดำเนินการสั่งซื้อวัตถุดิบ และ/หรือจัดจ้างเหมาสำหรับงานส่วนประกอบหรืองานบริการจากภายนอก
- 5) ฝ่ายผลิตเบิกวัตถุดิบจากคลังสินค้าเพื่อนำมาผลิตชิ้นส่วน / ประกอบตัวถัง / ติดตั้งงานระบบ / งานพันทลายเคลือบสีผลิตภัณฑ์

- 6) เมื่อผลิตเสร็จจะมีการตรวจสอบ และทดสอบผลิตภัณฑ์ ก่อนแจ้งไปยังฝ่ายขายเพื่อกำหนดวันนัดตรวจสอบ และส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้แก่ลูกค้า
- 7) ฝ่ายขายส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้ลูกค้า และประสานงานการให้บริการหลังการขาย

แผนภาพขั้นตอนการจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ



ขั้นตอนในการผลิต

- 1) ผู้จัดการฝ่ายผลิต และวิศวกรผู้ควบคุม ตรวจสอบรายละเอียดงาน และข้อกำหนดอื่นที่จำเป็นในการผลิต
- 2) เจ้าหน้าที่ธุรการตั้งรหัสงานลงในใบรับคำสั่งซื้อและเปิดรหัสงานในระบบบัญชี
- 3) วิศวกรควบคุมจัดทำแผนการผลิตโดยอ้างอิงข้อมูลจากรายละเอียดแบบสอบถามความต้องการของลูกค้า
- 4) วิศวกรควบคุม และเจ้าหน้าที่ธุรการ จัดเตรียมแบบสั่งงานการผลิต จากฝ่ายวิศวกรรม จัดทำใบสั่งงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5) วิศวกรควบคุมดำเนินการผลิตตามกระบวนการที่ได้วางแผนการผลิต หากมีการแก้ไขให้ทำการปรับแผนทุกๆ 1 ครั้ง / 2 สัปดาห์
- 6) จัดทำรายงานการผลิตประจำวัน และ/หรือจัดทำรายงานผลิตภัณฑ์ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non Conforming Report) ในกรณีที่เกิดพบ พร้อมบันทึกผลการตรวจสอบในรายงานการตรวจสอบ (Inspection Sheet)
- 7) ทำการตรวจสอบขั้นสุดท้ายก่อนส่งมอบงาน

แผนภาพขั้นตอนการผลิต



เกณฑ์ในการพิจารณาโรงงานของบริษัทฯ จะพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ ก่อนรับงานเพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ การดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยบริษัทฯ จะประเมินศักยภาพของลูกค้าหน่วยงานเอกชน จากข้อมูลพื้นฐาน อาทิ ฐานะทางการเงิน ความน่าเชื่อถือในตัวผู้บริหาร และประวัติการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น แต่สำหรับงานของหน่วยงานราชการ จะมีความเสี่ยงเกี่ยวกับการรับชำระหนี้ค่อนข้างน้อย เนื่องจากหน่วยงานราชการได้รับการอนุมัติงบประมาณมาจากภาครัฐเรียบร้อยแล้ว แต่อาจจะมีอัตรากำไรน้อยกว่างานของเอกชน ส่วนงานที่ได้รับจากหน่วยงานเอกชน อาจมีความเสี่ยงจากการได้รับชำระหนี้ล่าช้าหรือได้รับชำระหนี้ไม่ครบถ้วนตามสัญญา แต่จะมีอัตรากำไรที่เป็นไปตามนโยบายที่บริษัทฯ กำหนดไว้ ทั้งนี้ นอกจากการประเมินศักยภาพทางการเงิน และความน่าเชื่อถือของลูกค้าแล้ว บริษัทฯ ยังพิจารณาความพร้อมของบริษัทฯ เองด้วย อาทิ ปริมาณงานระหว่างทำและงานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ จำนวนบุคลากร เครื่องมือและอุปกรณ์ และเงินทุนหมุนเวียน เป็นต้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ลูกค้า ว่าการดำเนินงานจะแล้วเสร็จตามเงื่อนไขของสัญญา

ด้านการจัดซื้อ

ปัจจุบันบริษัทฯ มีฝ่ายจัดซื้อทั้งหมดจำนวน 9 คน แบ่งเป็นฝ่ายจัดซื้อในประเทศจำนวน 8 คน และฝ่ายจัดซื้อต่างประเทศจำนวน 1 คน การจัดซื้อวัตถุดิบ บริษัทฯ จะพิจารณาจากข้อมูลฝ่ายวิศวกรรมออกแบบต้นทุน ที่ได้สรุปปริมาณวัสดุอุปกรณ์ที่จะต้องใช้ในการผลิต เพื่อตรวจสอบกับข้อมูลในคลังสินค้าว่ามีวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าวหรือไม่ หรือมีจำนวนเพียงพอต่อการใช้งานหรือไม่ จากนั้นจึงทำการสอบถามราคาจากลูกค้าที่อยู่ในทะเบียนรายชื่อลูกค้าของบริษัทฯ เพื่อสรุปการสั่งซื้อและกำหนดวันจัดส่งวัสดุอุปกรณ์มายังบริษัทฯ ต่อไป

บริษัทฯ สามารถแบ่งกลุ่มลูกค้าที่เป็นทั้งผู้ผลิตและ/หรือผู้จัดจำหน่าย แบ่งออกเป็นลูกค้าในประเทศและลูกค้าต่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- **ลูกค้าในประเทศ** : บริษัทฯ จะติดต่อซื้อวัสดุอุปกรณ์จากกลุ่มลูกค้าในประเทศสำหรับวัสดุอุปกรณ์ที่สามารถจัดซื้อได้ภายในประเทศ อาทิ หั้วรถ แซทชี ช่วงล่าง เหล็ก อลูมิเนียม สายไฟ สี วัสดุสิ้นเปลือง เป็นต้น โดยทำการเช็คราคาวัตถุดิบจากลูกค้า 3-5 ราย ที่ผ่านเกณฑ์เบื้องต้นในการสั่งซื้อแต่ละคราวสำหรับวัสดุอุปกรณ์แต่ละประเภท อาทิ ยี่ห้อที่จำหน่าย (กรณีที่ถูกลูกค้ากำหนดยี่ห้อเอง) คุณภาพของวัสดุอุปกรณ์ ปริมาณที่สามารถผลิตและจัดส่งได้ เป็นต้น เพื่อให้เสนอราคาและนำไปเสนอราคาเปรียบเทียบเงื่อนไขทางการค้า อาทิ ยี่ห้อ คุณภาพ ราคา ส่วนลด และระยะเวลาการจัดส่ง เป็นต้น ก่อนพิจารณาคัดเลือกและทำข้อตกลงการสั่งซื้อวัสดุอุปกรณ์

บริษัทฯ จะมีการประเมินลูกค้าทุกๆ 6 เดือน โดยประเมินจากประวัติการจัดส่งสินค้าที่ได้บันทึกไว้ประจำทุกเดือน ทั้งนี้บริษัทฯ มีการกำหนดนโยบายให้ฝ่ายจัดซื้อสรรหาลูกค้ารายใหม่ๆ เข้ามาในทะเบียนรายชื่อลูกค้า (Vendor list) เดือนละประมาณ 2 รายสำหรับทุกๆ กลุ่มวัสดุอุปกรณ์

- **คู่ค้าต่างประเทศ :** บริษัทฯ จะติดต่อซื้อวัสดุอุปกรณ์จากคู่ค้าต่างประเทศสำหรับวัสดุอุปกรณ์พิเศษ บริษัทฯ มีนโยบายที่จะติดต่อสั่งซื้อโดยตรงจากผู้ผลิตหรือผู้จัดจำหน่ายสำหรับวัสดุอุปกรณ์แต่ละประเภท ยกเว้น วัสดุอุปกรณ์บางรายการที่มีสัญญาความร่วมมือทางธุรกิจกับพันธมิตรต่างประเทศอยู่แล้ว

ตารางแสดงมูลค่าและสัดส่วนการซื้อวัตถุดิบในประเทศและต่างประเทศ ปี 2559 - 2561

| ยอดสั่งซื้อวัตถุดิบ | 2559 | | 2560 | | 2561 | |
|---------------------|---------------|----------------|---------------|----------------|-----------------|----------------|
| | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ | ล้านบาท | ร้อยละ |
| ภายในประเทศ | 510.00 | 71.11% | 708.76 | 79.04 | 1,563.86 | 80.45 |
| ต่างประเทศ | 207.22 | 28.89% | 187.99 | 20.96 | 380.05 | 19.55 |
| รวม | 717.22 | 100.00% | 896.75 | 100.00% | 1,943.91 | 100.00% |

ด้านการจัดจ้าง

บริษัทฯ มีการจัดจ้างบุคลากรหรือผู้รับเหมาในงานกลึงโลหะ งานตัดโลหะ และงานพับโลหะ เพื่อให้ได้ส่วนประกอบตามขนาดและรูปแบบที่ต้องการใช้ในแต่ละผลิตภัณฑ์ หรือจัดจ้างผู้รับเหมางานพันทลายเคลือบสีผลิตภัณฑ์ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นงานที่ไม่ต้องอาศัยทักษะมาก โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บุคลากรฝ่ายผลิตสามารถจัดการด้านการผลิตที่ต้องใช้ทักษะและประสบการณ์ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ และสามารถทำให้กระบวนการผลิตทำควบคู่กันไปได้ในเวลาเดียวกัน ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาการผลิตได้ระดับหนึ่ง

หากในกระบวนการผลิตมีความจำเป็นต้องจัดจ้างบุคลากรหรือผู้รับเหมาภายนอก ฝ่ายจัดซื้อจะติดต่อไปยังผู้รับเหมา 2-3 ราย ที่ผ่านเกณฑ์เบื้องต้นในการส่งจ้างแต่ละคราวสำหรับแต่ละประเภทงานจัดจ้าง เพื่อให้เสนอบริการมาและนำไปเสนอบริการมาเปรียบเทียบเงื่อนไขทางการค้า อาทิ ราคา ส่วนลด ความพร้อมของทีมงาน เป็นต้น ก่อนที่ฝ่ายจัดซื้อจะพิจารณาคัดเลือกและทำข้อตกลงการส่งจ้างงานบริการดังกล่าว ทั้งนี้บริษัทฯ มีการประเมินผลงานของผู้รับเหมาอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกันกับคู่ค้าที่เป็นผู้จำหน่ายวัสดุอุปกรณ์ให้แก่บริษัทฯ

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากปี 2553 ถึงปัจจุบัน บริษัทฯ ไม่มีข้อร้องเรียนเรื่องสิ่งแวดล้อมจากชุมชนที่อยู่รอบบริษัท โดยบริษัทฯ ให้ความสำคัญกับผลกระทบจากกระบวนการผลิตเป็นอย่างมาก โดยบริษัทฯ ได้กำหนดแนวทางการจัดการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในบริเวณโรงงาน อาทิ การใช้ระบบจัดฝุ่นละอองสี เพื่อไม่ก่อความเดือดร้อนแก่ผู้อาศัยในบริเวณที่อยู่ใกล้เคียงโรงงาน ทั้งนี้ เพื่อลดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นกับพนักงานและชุมชนข้างเคียงโรงงาน รวมทั้งบริษัทฯ ได้เปิดช่องทางรับข้อร้องเรียนและคำแนะนำผ่าน Facebook อีกทางหนึ่งด้วย

2.5 ลักษณะผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทย่อย

บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด ("CTV-TMT") ประกอบธุรกิจออกแบบ ผลิต และติดตั้งตู้บรรจุทุกไฟเบอร์กลาส น้ำหนักเบา สำหรับรถขนส่งสินค้าทั้งตู้แห้ง (ไม่ติดเครื่องทำความเย็น) และตู้เย็น อาหารสดและแห้ง เพื่อรักษาคุณภาพสินค้า อาทิ พืช ผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์ สัตว์ทะเล เบเกอรี่ นม น้ำแข็ง เป็นต้น รวมทั้งสามารถนำไปประยุกต์ใช้ขนส่งสินค้าประเภทอื่น อาทิ การขนส่งดอกไม้ สมุนไพร ยารักษาโรค โลหิต และสารเคมีบางชนิด เป็นต้น โดยมีหลักการว่าต้องทำการรักษาคุณภาพของสินค้าด้วยการควบคุมอุณหภูมิจากต้นทางจนถึงปลายทางให้อยู่ในสภาพเดิม ด้วยเทคโนโลยีผนังแซนวิชแบบขึ้นรูปเป็นชั้นเดียว (Sandwich GRP) เสริมด้วยโครงสร้างไฟเบอร์กลาส ซึ่งทำให้อนวนกันความร้อนทำงานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ ป้องกันน้ำรั่วซึม รักษารูปทรง ยืดอายุการใช้งานได้ยาวนานกว่า และทำให้รถที่ติดตั้งตู้ของ CTV-TMT มีน้ำหนักเบากว่ารถที่

ติดตั้งตู้ของคู่แข่งรายอื่นๆ ซึ่งผนังตู้ผลิตจากวัสดุประเภทอื่นๆ ถึง 35% - 40% แต่มีความแข็งแรงมากกว่า ด้วยเทคโนโลยีเฉพาะในการเสริมความแข็งแรงภายในเป็นพิเศษ อุปกรณ์ต่างๆ ที่เป็นส่วนประกอบก็มีมาตรฐาน ภายในตู้ยังสามารถติดตั้งอุปกรณ์พิเศษเพิ่มเติม (Double Deck) เพื่อแยกบรรทุกพาเลท เป็นแบบ 2 ชั้นได้ Jumbo Box Trailers ผลิตสำหรับติดตั้งบน Chassis ทั้งแบบ 2 เพลา และ 3 เพลา

ทั้งนี้ เทคโนโลยีผนังแซนวิชแบบขึ้นรูปเป็นชิ้นเดียวของ CTV-TMT ซึ่งได้ชื่อความเชี่ยวชาญเทคโนโลยีดังกล่าวจากเจ้าของเทคโนโลยีชาวฝรั่งเศสเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ปัจจุบัน CTV-TMT ถือเป็นผู้ผลิตรายเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่สามารถผลิตผนังไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบาความยาวต่อเนื่องสูงสุด 15 เมตร ซึ่งรถบรรทุกที่ CTV-TMT ให้บริการติดตั้งผนังไฟเบอร์กลาสอยู่ในปัจจุบันมีหลายประเภท อาทิ รถปิกอัพ รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 8 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถกึ่งพ่วง รถพ่วง และตู้บรรทุกไฟเบอร์กลาสขนาดใหญ่ เป็นต้น

ภาพตัวอย่างผลิตภัณฑ์ของบริษัทย่อย



2.6 การตลาดและการแข่งขันของบริษัทย่อย

2.6.1 การตลาด

1) กลยุทธ์ด้านสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ (Product)

บริษัทย่อยมุ่งเน้นพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อให้ได้คุณภาพ และมาตรฐาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งผลิตภัณฑ์ของบริษัทย่อยจัดว่าเป็นผลิตภัณฑ์ที่มีความแตกต่างจากผู้ผลิตรายอื่น อาทิ ความทันสมัย มีน้ำหนักเบา มีความคงทน และง่ายต่อการซ่อมแซม เป็นต้น

ปัจจุบันบริษัทย่อยสามารถผลิตผนังไฟเบอร์กลาสแบบแซนวิชขึ้นรูปขึ้นเดียว (Sandwich GRP) โดยสามารถผลิตได้ความยาวต่อเนื่องสูงสุดถึง 15 เมตร ซึ่งถือเป็นผู้ผลิตรายเดียวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

2) กลยุทธ์ด้านราคา (Price)

บริษัทย่อยมีการกำหนดราคาขาย โดยพิจารณาราคาจาก Price List ตามรุ่นและแบบในแคตตาล็อก ซึ่งราคาที่กำหนดใน Price List จะมีการพิจารณาปรับปรุงให้เป็นราคาล่าสุดอ้างอิงตามต้นทุนการผลิตจริงในแต่ละช่วงเวลา กรณีลูกค้าต้องการติดตั้งอุปกรณ์เสริมพิเศษอื่นๆ ก็จะมีการบวกเพิ่มราคาสำหรับอุปกรณ์เสริมดังกล่าว ซึ่งทางบริษัทย่อยกำหนดราคาผลิตภัณฑ์ในอัตราที่สามารถแข่งขันได้ และสอดคล้องกับสภาวะตลาดเช่นกัน

3) กลยุทธ์ด้านช่องทางการจัดจำหน่าย (Place)

บริษัทย่อยเน้นการจำหน่ายสินค้าผ่าน 3 ช่องทางหลัก ดังนี้

1. การขายตรง (Direct Sale) โดยใช้กลยุทธ์ทางการตลาดเชิงรุกเพื่อเข้าถึงกลุ่มลูกค้าโดยตรงจากทีมขาย
2. ลูกค้าที่ซื้อผลิตภัณฑ์ของบริษัทย่อยเป็นผู้แนะนำลูกค้ารายใหม่ๆ ให้กับบริษัท
3. บริษัทผู้จัดจำหน่ายหัวรถลากจูงเป็นผู้แนะนำลูกค้าให้มาติดตั้งตู้กับบริษัทย่อยโดยตรง

4)กลยุทธ์ด้านการตลาดและประชาสัมพันธ์ (Promotion)

บริษัทให้ความสำคัญกับการประชาสัมพันธ์สินค้าของบริษัทไปยังกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ดังนี้

1. บริษัทเน้นการให้บริการที่เป็นกันเอง เพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการให้บริการหลังการขาย อาทิ การให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการใช้งาน และการซ่อมบำรุง เป็นต้น
2. บริษัทมีการออกงานแสดงสินค้าต่างๆ อาทิ งาน ThaiFex World of food ASIA 2012 ที่ อิมแพ็ค เมืองทองธานี เป็นต้น
3. บริษัทฯ ทำกิจกรรมเข้าเยี่ยมลูกค้า ตามกิจกรรมต่างๆ ของลูกค้า และตามตารางการเยี่ยมลูกค้า ประจำปีของบริษัทฯ รวมทั้งยังเข้าร่วมกิจกรรมกับลูกค้า เช่น กิจกรรม CSR กิจกรรมทำบุญ และงานปีใหม่ เป็นต้น

2.6.2 กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าเป้าหมายของบริษัทย่อยส่วนใหญ่เป็นกลุ่มลูกค้าที่ใกล้เคียงกับกลุ่มลูกค้าของบริษัทฯ เนื่องจากลูกค้าที่สั่งซื้อผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการที่ทำธุรกิจขนส่งสินค้าที่ต้องการรักษาคุณภาพสินค้า ซึ่งบริษัทย่อยจะผลิตตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Made to Order) และมีการจำหน่ายสินค้าให้กับลูกค้าในประเทศทั้งหมด บริษัทย่อยมีแผนการตลาดที่จะทำการหาลูกค้าในต่างประเทศ โดยเริ่มจากฐานลูกค้าเดิมของบริษัทและลูกค้าจากบริษัทที่เป็นบริษัทใหญ่ของลูกค้าในประเทศไทย รวมทั้งการร่วมออกงานแสดงสินค้าในต่างประเทศด้วย

2.6.3 ภาวะอุตสาหกรรมและการแข่งขัน

ภาวะอุตสาหกรรม

ผลิตภัณฑ์หลักของบริษัทย่อย คือ ตู้ไฟเบอร์กลาสน้ำหนักเบาสำหรับรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วงประเภทต่างๆ ซึ่งถือว่ายู่ในกลุ่มผลิตภัณฑ์มาตรฐานของบริษัทฯ ข้อมูลภาวะอุตสาหกรรมสามารถพิจารณาได้จากข้อมูลกลุ่มธุรกิจผลิตตู้บรรทุก (Container) สำหรับรถบรรทุก และรถพ่วง-กึ่งพ่วง นอกจากนี้ กลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ดังนั้นในการวิเคราะห์ภาวะอุตสาหกรรมของบริษัทย่อยจะแบ่งออกเป็น 2 อุตสาหกรรม คือ ธุรกิจผลิตตู้บรรทุก และธุรกิจโลจิสติกส์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ในปี 2561 ธุรกิจรถตู้บรรทุกมีปริมาณการผลิตรวม 5,717 ตู้ ปรับตัวลดลงจากปี 2560 จำนวน 164 ตู้ หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.79 ของปริมาณการผลิตของปีก่อนหน้า ผู้บริหารบริษัทฯ ประเมินว่าสาเหตุที่ปริมาณการผลิตตู้บรรทุกในปี 2561 ลดลงเนื่องจากปัจจัยด้านของเศรษฐกิจชะลอตัว และกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์มองเห็นโอกาสในการขยายตัวของไทยในการเปิดเส้นทางขนส่งไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ที่มา : ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก รวบรวมโดยบริษัทฯ ที่ http://apps.dlt.go.th/statistics_web/newcar.html

การแข่งขัน

คู่แข่งทางธุรกิจของบริษัทย่อย ประกอบด้วย

| คู่แข่งทางธุรกิจ | ประเทศ | ประเภทผลิตภัณฑ์ |
|--------------------------------------|--------|-----------------------------------|
| 1. บริษัท ลัมเบอเรท์ เอเชีย จำกัด | ไทย | ผลิต และติดตั้งผนังตู้ไฟเบอร์กลาส |
| 2. บริษัท รุกโอฟาร์ จำกัด | ไทย | ผลิต และติดตั้งผนังตู้สแตนเลส |
| 3. บริษัท แครีบอย มาร์เก็ตติ้ง จำกัด | ไทย | ผลิต และติดตั้งผนังตู้ไฟเบอร์กลาส |

2.7 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการของบริษัทย่อย

ด้านการผลิต

บริษัทย่อยรับจ้างผลิตตามคำสั่งซื้อลูกค้า (Made to order) ภายใต้เครื่องหมายการค้าของบริษัทย่อย โดยใช้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยในการผลิตผนังห้องเย็น ด้วยเทคโนโลยีผนังแซนวิชแบบขึ้นรูปเป็นชั้นเดียว (Sandwich GRP) เสริมด้วยโครงสร้างโลหะรวมกับไฟเบอร์กลาส

บริษัทย่อยมีโรงงานตั้งอยู่ที่จังหวัดขอนแก่น บนพื้นที่ในโรงงานเดียวกันกับของบริษัทฯ มีเครื่องจักรในการผลิตที่ทันสมัยและในปี 2556 ได้ทำการขยายกำลังการผลิตอีก 1 สายการผลิต ในขั้นตอนการผลิต จะมีการวางแผนและบริหารการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพ และให้ความสำคัญในการตรวจสอบและควบคุมคุณภาพของผลิตภัณฑ์เช่นเดียวกันกับบริษัทฯ

ในส่วน of ขั้นตอนการจัดหาผลิตภัณฑ์ และขั้นตอนในการผลิต บริษัทย่อยมีแผนผังขั้นตอนเหมือนกับของ บริษัทฯ ทุกประการ

ด้านการจัดซื้อ

บริษัทย่อยได้ว่าจ้างบริษัทฯ ในการบริหารงานจัดซื้อจัดจ้างในประเทศ สำหรับการซื้อต่างประเทศจะมีพนักงานของบริษัทย่อยเอง ซึ่งวัตถุดิบหลักที่ใช้ในการผลิต บริษัทย่อยทำการสั่งซื้อโดยตรงจากผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามบริษัทย่อยไม่มีการพึ่งพิงคู่ค้ารายใดรายหนึ่งอย่างมีนัยสำคัญ

ด้านการจัดจ้าง

ในบางกรณี ลูกค้าสั่งซื้อตู้ไฟเบอร์กลาสจากบริษัทย่อย แต่จะต้องมีการประกอบและติดตั้งตู้ไฟเบอร์กลาสเชื่อมเข้ากับแชสซีของรถบรรทุกหรือรถพ่วง-กึ่งพ่วง ที่ลูกค้าจัดหาเอง หรือขอสั่งซื้อแบบสำเร็จรูปเป็นรถพ่วงตู้ไฟเบอร์กลาส บริษัทย่อยจะทำใบส่งงานมายังบริษัทฯ เพื่อให้เป็นผู้ประกอบและติดตั้งให้

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

บริษัทย่อยให้ความสำคัญกับผลกระทบจากกระบวนการผลิตเป็นอย่างมาก ซึ่งอาจก่อให้เกิดมลภาวะเรื่องกลิ่น, ฝุ่น และกากสารเคมี โดยบริษัทย่อยได้มีขั้นตอนในการป้องกันผลกระทบ ดังนี้

- (ก) มลภาวะเรื่องกลิ่น : บริษัทใช้พัดลมดูดอากาศผ่าน่านสเปรย์น้ำ
- (ข) มลภาวะเรื่องฝุ่น : บริษัทจัดเก็บผ่าน่านสเปรย์น้ำ และส่งให้ผู้รับเหมาดำเนินการทำลาย
- (ค) มลภาวะเรื่องกากสารเคมี : บริษัทจัดเก็บ และส่งให้ผู้รับเหมาดำเนินการทำลาย

2.8 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

จากการที่บริษัทและบริษัทย่อย มีการรับงานตามคำสั่งซื้อของลูกค้า และมีงานที่อยู่ระหว่างผลิต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ของบริษัทและบริษัทย่อย มีมูลค่ารวมประมาณ 3,603.22 ล้านบาท ประกอบด้วย งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบของบริษัทฯ 3,579.85 ล้านบาท และงานของบริษัทย่อย 26.37 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดลูกค้าที่มีมูลค่าตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไปดังนี้

| ลำดับ | คู่สัญญา | โครงการ | วันที่ลงนามในสัญญา | ระยะเวลาส่งมอบตามสัญญา | มูลค่าตามสัญญา | มูลค่าคงเหลือ ณ 31 ธ.ค. 61 |
|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--------------------|--------------------------|----------------|----------------------------|
| งานที่ยังไม่ส่งมอบ-บริษัทฯ | | | | | | |
| 1 | องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) | เช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-Ticket) | 15 มิ.ย.60 | 10 มิ.ย.61 ⁻¹ | 1,556.07 | 1,556.07 |
| 2 | กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO | ซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) พร้อมซ่อมแซมและบำรุงรักษารถโดยสาร | 27 ธ.ค. 60 | 25 มิ.ย.61 ⁻² | 1,557.51 | 601.98 |
| 3 | บมจ. การบินไทย | ขายรถ Catering | 24 ต.ค.60 | 23 ก.พ.62 | 181.44 | 181.44 |
| 4 | กรมสรรพาวุธทหารบก | ซ่อมคืนสภาพปืน | 24 ก.ย. 61 | 12 มี.ค. 64 | 429.61 | 409.61 |
| งานที่ยังไม่ส่งมอบ-บริษัทย่อย | | | | | | |
| 1 | บจ.ลินฟ็อกซ์ ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) | | 18 ต.ค. 61 | 31 ม.ค. 62 | 9.59 | 9.59 |

หมายเหตุ -1 รอแก้ไขสัญญา คาดว่าจะสามารถส่งมอบได้ครบตามสัญญา ภายในปี 2561

-2 อยู่ระหว่างดำเนินการ คาดว่าจะส่งมอบครบถ้วนภายในเดือนมีนาคม 2562

3. ปัจจัยความเสี่ยง

บริษัทตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารความเสี่ยงจากการดำเนินธุรกิจภายใต้การเปลี่ยนแปลงของปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัท โดยถือว่าการบริหารความเสี่ยงเป็นเครื่องมือสำคัญในการบริหารกิจการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยเป็นส่วนที่เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน อีกทั้งยังเป็นปัจจัยสำคัญของการกำกับดูแลกิจการที่ดี (Good Governance) บริษัทจึงได้จัดให้มีการบริหาร ความเสี่ยงอย่างมีระบบ มีการเฝ้าระวัง และการใช้มาตรการต่างๆ เพื่อลดความเสี่ยงอย่างต่อเนื่อง โดยคณะกรรมการ บริษัทได้แต่งตั้งคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ตอบแทนและสรรหา เพื่อพิจารณาความเพียงพอและเหมาะสมในระดับ นโยบาย และฝ่ายบริหารทำหน้าที่ดูแลกระบวนการบริหารความเสี่ยงขององค์กรโดยรวม และปฏิบัติหน้าที่ประจำวัน แทนคณะกรรมการบริหารความเสี่ยง ตอบแทนและสรรหา ในการติดตาม ประเมินผล และจัดทำรายงานผลการบริหาร ความเสี่ยงเพื่อรายงานคณะกรรมการบริษัททราบ นอกจากนี้ ยังกำหนดให้จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงประจำปีไตรมาส และจัดทำคู่มือการบริหารความเสี่ยง เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงาน และมีการติดตาม ประเมินผล ทบทวนความเสี่ยงให้สอดคล้องกับสถานการณ์แวดล้อมทั้งภายในและ ภายนอกที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งมีการจัดทำแผนสำรองฉุกเฉินสำหรับใช้ปฏิบัติเมื่อเกิดเหตุการณ์ ฉุกเฉินในกรณีต่างๆ เพื่อให้สามารถเข้าดำเนินการแก้ไขปัญหาได้ทันทีและประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ ตลอดเวลา โดยปัจจัยความเสี่ยงที่อาจทำให้เกิดผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจของ บริษัท มีดังนี้

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงเนื่องจากการดำเนินธุรกิจโครงการใหม่ภายใต้สัญญากับหน่วยงานภาครัฐและนโยบายของรัฐบาล

โครงการขายและจ้างซ่อมแซมบำรุงรถยนต์โดยสารปรับอากาศ 489 คัน

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาร่วมทำงานในรูปกิจการร่วมค้า (Joint Venture SCN-CHO หรือ “JV”) กับ บริษัท สแกน อินเตอร์ จำกัด (มหาชน) (“SCN”) สำหรับโครงการซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) พร้อมซ่อมบำรุงรักษาโดยสสาร NGV 10 ปี จำนวน 489 คัน มูลค่ารวม 4,261 ล้านบาท ให้กับ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) สัญญาลงวันที่ 27 ธันวาคม 2560 และ ณ วันที่ 26 มีนาคม 2561 กลุ่มร่วมทำงานฯ ได้ส่งมอบรถยนต์โดยสารฯ งวดแรกจำนวน 100 คัน พร้อมการบำรุงรักษา แล้ว ตามสัญญาบริษัทจะส่งมอบครั้งที่ 2 จำนวน 100 คัน ภายในวันที่ 26 เมษายน 2561 ครั้งที่ 3 จำนวน 100 คัน ภายในวันที่ 26 พฤษภาคม 2561 และ ครั้งที่ 4 จำนวน 189 คัน ภายในวันที่ 26 มิถุนายน 2561 รวมเป็นจำนวน 489 คัน

ต่อมาศาลปกครองกลาง มีคำสั่งทุเลาการบังคับให้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการของ ขสมก. ในสัญญาดังกล่าว ทำให้ ขสมก.โดยหนังสือ ที่ ขสมก.564 /2561 ลงวันที่ 20 เมษายน 2561 แจ้งให้กลุ่มร่วมทำงาน SCN-CHO ชะลอการดำเนินการตามสัญญา และเมื่อวันที่ 7 พฤศจิกายน 2561 ศาลฯ ได้ทำการสั่งเพิกถอนคำสั่งดังกล่าว ทำให้บริษัทฯ สามารถดำเนินการส่งมอบรถเมล์ NGV ตามสัญญา โดย ณ ปัจจุบันบริษัทฯ ดำเนินการส่งมอบรถเมล์ NGV แล้วทั้งหมด 300 คัน พร้อมทั้งได้รับการชำระเงินจาก ขสมก. เรียบร้อยแล้ว จำนวน 1,160.40 ล้านบาท บริษัทฯ คาดว่ารถเมล์ NGV ที่เหลืออีกจำนวน 189 คัน มูลค่า 731.05 ล้านบาท จะสามารถทยอยส่งมอบได้ในเดือนมีนาคม 2562

ซึ่งบริษัทฯ ยังมีความเสี่ยงในการส่งมอบรถส่วนที่เหลือ 189 คัน ให้ได้ตามสัญญา และการดำเนินการซ่อมบำรุงรถตามสัญญา 10 ปี นับจากวันที่รถบรรจุเข้าดำเนินการในแต่ละล็อตการส่งมอบ

การบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ ได้ทำการประกอบและขบวนการต่างๆ ในการส่งมอบ อย่างรัดกุมและได้มีการติดตามแผนต่างๆ อย่างใกล้ชิด ทำให้มีความเชื่อมั่นว่าจะสามารถส่งมอบรถได้ตามกำหนด และได้สร้างระบบการบริหารงานซ่อมบำรุงที่ชัดเจน ร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐผู้เป็นเจ้าของโครงการทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกันรวม มีการติดตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ โดยบริษัทฯ จะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศในภาพรวม ซึ่งคาดว่าบริษัทฯ จะไม่มีปัญหาในการส่งมอบรถเมล์ NGV อีก 189 คันที่เหลือ และสามารถดำเนินงานซ่อมในโครงการได้ตามปกติ

โครงการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ (E-ticket) จำนวน 2,600 คัน

บริษัทฯ ได้รับสัญญาโครงการเช่าระบบบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์พร้อมอุปกรณ์ E-Ticket และ Cash-Box โดยดำเนินการธุรกิจภายใต้สัญญาติดตั้งระบบบัตรโดยสารให้กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) มูลค่าโครงการรวม 1,665 ล้านบาท บริษัทฯ ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์ E-Ticket ครบทั้ง 2,600 คัน เรียบร้อยแล้วและอยู่ในระหว่างการทดสอบระบบ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังไม่สามารถส่งมอบอุปกรณ์ดังกล่าวอย่างเป็นทางการ ให้แก่ ขสมก. ได้ เนื่องจากยังไม่ได้ข้อสรุปจากทาง ขสมก. เรื่องการติดตั้ง Cash – Box ว่าจะดำเนินการต่อไปหรือไม่

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ติดตั้งระบบและอุปกรณ์ Cash – Box จำนวนทั้งสิ้น 800 คัน จาก 2,600 คัน เนื่องจากยังไม่ได้รับความชัดเจนด้านนโยบายของหน่วยงาน เรื่องวิธีการทดสอบและวิธีการตรวจรับของคณะกรรมการตรวจรับที่มีเงื่อนไขความประสงค์อื่นๆ ให้บริษัทปฏิบัติที่นอกเหนือจากสัญญา โดยคาดว่าจะสามารถหาข้อสรุปได้ภายในเดือนพฤษภาคม 2562

การบริหารความเสี่ยง

1. บริษัทฯ ประเมินว่าโอกาสที่จะถูกยกเลิกสัญญาทั้ง E-Ticket และ Cash – Box อยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากที่ผ่านมา บริษัทฯ ได้ทำงานร่วมกับทาง ขสมก. มาตลอดในการปรับแก้งานที่ส่งมอบตามความเห็นของผู้ตรวจรับงานของ ขสมก. อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีแผนสำรองด้วยการนำอุปกรณ์ดังกล่าวไปติดตั้งในโครงการบริหารรถขนส่งมวลชน ที่จะดำเนินการในปี 2562 ผ่านบริษัทย่อย คือ บจก. อมรรัตนโกสินทร์ เบื้องต้นบริษัทฯ คาดว่าจะต้องใช้อุปกรณ์ทั้งหมด 3,000 เครื่อง แต่จะทยอยติดตั้งจำนวน 1,500 เครื่องก่อน ซึ่งจะครอบคลุมอุปกรณ์ทั้งหมด ดังนั้นคาดว่าจะการยกเลิกสัญญา E-Ticket และ Cash Box จะกระทบเพียงค่าเสียโอกาสของบริษัทฯ และค่าใช้จ่ายในการถอดอุปกรณ์เพื่อย้ายไปที่ใหม่เท่านั้น

2. บริษัทฯ ได้สร้างระบบการบริหารงานร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐผู้เป็นเจ้าของโครงการทั้งในระดับบริหารและระดับปฏิบัติการ มีการให้ข้อมูลที่เพียงพอซึ่งกันและกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจร่วมกันรวม ทั้งติดตามสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงนโยบายอย่างใกล้ชิดสม่ำเสมอ โดยบริษัทฯ จะทบทวนกลยุทธ์และแผนงานให้เหมาะสมกับสถานการณ์อย่างสมเหตุสมผล และได้รับประโยชน์ร่วมกันในระยะยาว ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาประเทศในภาพรวม

หมายเหตุ โครงการ E Ticket - Cashbox ยังไม่มีการบันทึกเป็นรายได้ ปัจจุบัน บริษัทฯ บันทึกสินทรัพย์ดังกล่าวเป็น “อุปกรณ์” ในกลุ่มที่ดิน อาคารและอุปกรณ์ จึงไม่มีผลกระทบต่อฐานะการเงินของกิจการจนกว่าจะมีการนำไปให้เข้าใช้บริการ

3.1.2 ความเสี่ยงจากความไม่แน่นอนของรายได้

บริษัทดำเนินธุรกิจผลิตและบริการให้ทั้งลูกค้าในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้นรายได้หลักของบริษัทมาจากสินค้ามาตรฐาน สินค้าออกแบบพิเศษ และงานบริหารโครงการ ซึ่งอาจจะถูกกระทบโดยปัจจัยภายในและภายนอกที่บริษัทไม่สามารถ

ควบคุมได้ เช่น การอนุมัติแบบเพื่อการส่งผลิตล่าช้า คู่ค้าส่งมอบอุปกรณ์เพื่อนำมาผลิตล่าช้า เป็นต้น ซึ่งส่งผลต่อการส่งมอบไม่ได้ตามกำหนด ในปี 2561 บริษัทจะมีรายได้จากการพัฒนาศูนย์ซ่อมเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่อาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามภาวะเศรษฐกิจในประเทศเอง การแข่งขันจากคู่แข่งขนาดเล็ก รวมทั้งระยะเวลาในการส่งมอบซึ่งใช้เวลาในการผลิตมากกว่าคู่แข่ง ซึ่งหลายปัจจัยเป็นสิ่งที่บริษัทไม่สามารถควบคุมได้ทั้งหมด ดังนั้นหากรายได้ของบริษัทแตกต่างจากการคาดการณ์ในแผนกลยุทธ์อาจส่งผลกระทบต่อการบริหารสภาพคล่องและความสามารถในการชำระหนี้ตามข้อผูกพันที่มี เช่น ดอกเบี้ยจ่าย การชำระคืนเงินกู้ที่ถึงกำหนด ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามสัญญา รวมถึงโอกาสของงานใหม่ๆ ที่เป็นความถนัดของบริษัทแต่ไม่สามารถดำเนินการรับงานได้ เป็นต้น

การบริหารความเสี่ยง บริษัทได้มอบหมายให้ฝ่ายปฏิบัติการทุกแผนกที่เกี่ยวข้องติดตามผลกระทบที่อาจจะมีผลต่อปัจจัยเบื้องต้นอย่างใกล้ชิด และปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ให้เหมาะสม นอกจากนี้ บริษัทยังสามารถจำกัดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัจจัยเสี่ยง เช่น ต้นทุนการผลิต การกระจายขบวนการผลิตเพื่อให้ผู้รับเหมาช่วงมาดำเนินการแทน การหาแหล่งวัตถุดิบทั้งในและต่างประเทศหลายๆ ร้านค้า การพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตรงความต้องการลูกค้ามากที่สุด มีความหลากหลายและช่วยลดต้นทุน การติดตามงานบริการซ่อมบำรุงกับลูกค้าที่ซื้อรถใหม่เข้าโปรแกรมการบำรุงรักษารถเชิงป้องกันในศูนย์ซ่อมทั้ง 8 แห่ง และศูนย์สับล้อ 24 ชั่วโมง by CHO เป็นต้น รวมทั้งการเน้นงานตามสัญญาระยะยาว เพื่อเพิ่มรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์ และเพิ่มความแน่นอนของรายได้

3.1.3 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงกลุ่มอุตสาหกรรมในวงจำกัด

บริษัทดำเนินธุรกิจออกแบบ สร้างสรรค์ผลิตสินค้า ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ให้กับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเป็นหลัก โดยมีรายได้รวมจากการขายสินค้าในปี 2561 แบ่งออกเป็นรถมาตรฐาน คิดเป็นร้อยละ 5.81 รถออกแบบพิเศษ ร้อยละ 84.75 และบริหารโครงการและบริการ ร้อยละ 9.44 ของรายได้รวม โดยรถออกแบบพิเศษมีกลุ่มลูกค้าในอุตสาหกรรมการบินขนส่งพิเศษ และหน่วยงานเอกชน ราชการต่าง ๆ ในประเทศ

รายได้รวมของบริษัทและบริษัทย่อย

| | | |
|-------------------------------|------------------|----------------|
| รายได้รวมจากสินค้ามาตรฐาน | 131.62 ล้านบาท | คิดเป็น 5.81% |
| รายได้รวมจากสินค้าออกแบบพิเศษ | 1,921.08 ล้านบาท | คิดเป็น 84.75% |
| บริหารโครงการและบริการ | 214.15 ล้านบาท | คิดเป็น 9.44% |

การบริหารความเสี่ยง บริษัทมีการมอบหมายฝ่ายปฏิบัติการทางด้านการตลาด ลงพื้นที่ติดตามงานโครงการต่างๆ รวมถึงงานซ่อมบำรุงของศูนย์ซ่อม ที่เปิดให้บริการ 24 ชั่วโมง ในปี 2561 ซึ่งผลการดำเนินงานมีรายได้ในการขายและบริการ 214.15 ล้านบาท เมื่อเทียบกับปี 2560 เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.84 เห็นได้ว่าลูกค้ามีความเชื่อมั่นในการให้บริการที่เพิ่มจำนวนรถเข้ารับบริการเพิ่มขึ้น คาดว่าในปี 2562 จะยังคงรักษากลุ่มลูกค้าเดิมและเพิ่มลูกค้าผู้ประกอบการขนส่งในภาคตะวันออกให้เพิ่มขึ้น

3.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการบริหารจัดการ

ความเสี่ยงจากการขาดแคลนแรงงานที่มีทักษะ

ในปี 2561 บริษัทฯ ได้มีการส่งมอบรถโดยสารปรับอากาศให้กับหน่วยงานภาครัฐ หลังจากส่งมอบ บริษัทฯ ต้องมีหน้าที่รับผิดชอบในการซ่อมบำรุงเพื่อให้รถโดยสารปรับอากาศ ใช้งานได้อย่างปลอดภัย 10 ปี หลังส่งมอบ บริษัทฯ จำเป็นต้องมีบุคลากรช่างชำนาญงานในการซ่อมบำรุงเพิ่มเติม เพื่อให้สอดคล้องกับงานที่มีในสัญญา การสร้างอบรมช่างจะต้องใช้เวลาเพื่อให้มีทักษะสามารถดำเนินงานตามแผนซ่อมบำรุง ซึ่งมีความเสี่ยงที่จะไม่สามารถหาบุคลากรทดแทนได้ทันเวลาที่

การบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ ได้เปิดการอบรม on the Job training ภายใต้มอบกับวิทยากรที่เป็นเจ้าของเทคโนโลยีจัดทำรถโดยสารตั้งแต่การประกอบเครื่องยนต์ ประกอบโครงสร้างรถ การปรับแต่งเครื่อง ระบบไฟฟ้า ระบบช่วงล่าง เพื่อให้ช่างมีความรู้ความสามารถ ได้อย่างรวดเร็วสามารถประจำศูนย์ที่ทางลูกค้ากำหนดให้ดูแลรักษาตามคู่มือต่างๆ ได้ รวมถึงการให้สวัสดิการเพิ่มเติมต่างๆ เช่น เบี้ยขยัน ค่าอาหารกลางวัน ค่าบำรุงรักษาสำหรับฝ่ายที่ต้องนำรถส่วนตัวออกไปปฏิบัติงานของบริษัท มีการจัดให้ความรู้เสริมสร้างทักษะในโครงการโรงเรียนช่าง ช ทวี ซึ่งส่วนหนึ่งทำให้พนักงานมีความรักองค์กรตามวัฒนธรรมขององค์กรต่อไป

3.3 ความเสี่ยงด้านการเงิน

3.3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

สินค้าส่วนใหญ่มีส่วนประกอบที่สำคัญนำเข้าจากต่างประเทศประมาณร้อยละ 70 การเสนอราคาและการชำระเงินซื้อสินค้าส่วนใหญ่ใช้สกุลเงินยูโร ดอลลาร์สหรัฐ เป็นหลัก โดยประมาณร้อยละ 20 ขายไปยังต่างประเทศ และขายในประเทศไทยประมาณร้อยละ 80 เป็นสกุลเงินบาท ซึ่งเมื่อตกลงราคาขายและค่าบริการกับลูกค้าแล้วไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ เมื่อมีสภาวะค่าเงินต่างประเทศฯ แข็งค่าขึ้น บริษัทฯ ไม่สามารถปรับราคาสินค้าให้สอดคล้องกับต้นทุนสินค้าที่เพิ่มขึ้นได้ทันที ดังนั้น บริษัทฯ อาจได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุน สินค้าและกำไรขั้นต้นของบริษัทฯ ได้

การบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีนโยบายในการลดความเสี่ยงโดยการทำสัญญาซื้อขายเงินตราต่างประเทศล่วงหน้า (Forward Contract) ซึ่งอยู่ในการพิจารณาของผู้บริหารและเป็นไปตามนโยบายที่ได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท นอกจากนี้บริษัทฯ ได้มีการติดตามการเปลี่ยนแปลงของอัตราแลกเปลี่ยนอย่างใกล้ชิดเพื่อประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอัตราแลกเปลี่ยนในการกำหนดราคาขายสินค้าให้สะท้อนกับอัตราแลกเปลี่ยนในแต่ละช่วงเวลา และมีการลดความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนด้วยการวางแผนการสั่งซื้อและส่งมอบให้เหมาะสม รวมถึงการกำหนดราคาขายให้ครอบคลุมความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนในระดับหนึ่ง ทำให้บริษัทฯ ได้รับผลกระทบจากความเสียดังกล่าวในวงจำกัด ทั้งนี้บริษัทฯ และบริษัทย่อยไม่มีนโยบายในการเก็งกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน

3.3.2 ความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ย

เนื่องจากบริษัทฯ ยังมีภาระหนี้สินที่ต้องชำระดอกเบี้ยให้กับผู้ให้กู้ รวมทั้งบริษัทมีแผนการลงทุนในอนาคตอีกหลายโครงการ จึงอาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้จ่ายเงินกู้ยืมระยะยาวจำนวนมาก ดังนั้นดอกเบี้ยจ่าย จึงอาจจะเป็นค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ของบริษัท การเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ที่ปรับสูงขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อดำเนินงานของบริษัท เนื่องจากต้นทุนดอกเบี้ยของสินเชื่อบางส่วนเป็นอัตราลอยตัว ทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากอัตราดอกเบี้ยในกรณีที่อัตราดอกเบี้ยมีความผันผวนหรือปรับตัวสูงขึ้น

การบริหารความเสี่ยง บริษัทฯ จะจัดโครงสร้างของเงินกู้ยืมโดยการแบ่งสัดส่วนออกเป็นเงินกู้อัตราดอกเบี้ยลอยตัว และเงินกู้อัตราดอกเบี้ยคงที่ รวมถึงแผนการเพิ่มทุนจดทะเบียน หรือออกหุ้นกู้ให้เหมาะสมตามสภาพเศรษฐกิจและแผนการใช้เงินของบริษัทโดยคำนึงถึงอัตราดอกเบี้ยในอนาคต

3.3.3 ความเสี่ยงจากการรับชำระเงินลูกหนี้ล่าช้า

บริษัทเป็นผู้ผลิตสินค้าตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Made to Order) และงานบริหารโครงการที่มีสัญญาควบคุม ซึ่งมีการกำหนดส่งมอบสินค้าและรับชำระเงินตามเงื่อนไขที่ตกลงในสัญญา หรือเป็นผู้ให้บริการรับบริหารโครงการซึ่งเป็นงานที่ต้องให้บริการก่อนการเรียกเก็บเงินตามเงื่อนไขที่ตกลง ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงจากการที่ลูกค้าบางรายอาจชำระเงินค่าสินค้าหรือค่าบริการล่าช้า หรืออาจมีปัญหาในการชำระเงิน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทเนื่องจากบริษัทมีค่าใช้จ่ายคงที่ซึ่งเป็นรายจ่ายประจำทุกเดือน ในปี 2561 บริษัทมียอดลูกหนี้ Over Due คิดเป็นมูลค่าประมาณ 535.40 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 28 ของรายได้ทั้งปี โดยยอดลูกหนี้ส่วนใหญ่เกิดจากลูกหนี้โครงการรถโดยสาร NGV489 ซึ่ง ณ ปัจจุบันได้มีการชำระเรียบร้อยแล้ว

การบริหารความเสี่ยง บริษัทและบริษัทย่อย ตระหนักดีถึงความเสี่ยงดังกล่าว บริษัทจึงกำหนดนโยบายประเมินศักยภาพของลูกค้าหรือผู้ว่าจ้างก่อนพิจารณารับคำสั่งซื้อหรือตกลงให้บริการ ลูกค้าเอกชนและลูกค้าที่เป็นหน่วยงานราชการ มีการกำหนดให้ลูกค้าชำระเงินมัดจำล่วงหน้าก่อนส่วนใหญ่ในอัตราร้อยละ 15 ถึง ร้อยละ 30 ของมูลค่าคำสั่งซื้อตามสัญญา ในกรณีสัญญาจ้างผลิตสินค้า และมีการกำหนดให้เจ้าของโครงการชำระค่าบริการเป็นรายเดือนหรือเป็นรายงวดตามความคืบหน้าของงานบริการที่เหมาะสม และมอบหมายให้ฝ่ายการเงินเป็นผู้รับผิดชอบสรุปรายงานการรับชำระเงินของลูกค้า หากมีลูกค้ารายใดเกินกำหนดชำระเงินจะต้องทำการติดตามเรียกชำระเงินหากไม่ชำระตามกำหนด บริษัทขอสงวนสิทธิ์ในการที่จะเรียกเก็บดอกเบี้ยในการชำระล่าช้า โดยแจ้งไว้ในสัญญาซื้อขายหรือใบเสนอราคา และแจ้งให้ทุกฝ่ายงานที่เกี่ยวข้องรวมทั้งผู้บริหารระดับสูงทราบโดยทันทีและให้รายงานข้อมูลในการประชุมคณะกรรมการบริหาร ทุกเดือน โดยมีฝ่ายที่รับผิดชอบดำเนินการติดตาม และการสื่อสารอย่างเป็นระบบ ทางบริษัทมั่นใจว่าจะช่วยลดความเสี่ยงจากการชำระหนี้ล่าช้าจากลูกค้าลงได้

3.3.4 ความเสี่ยงความสามารถในการชำระหนี้

บริษัทฯ ได้ทำการคำนวณและเปิดเผยอัตราส่วนที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

1. อัตราส่วนความสามารถชำระดอกเบี้ยตามเกณฑ์เงินสด คำนวณจากกระแสเงินสดจากการดำเนินงาน + จ่ายภาษีเงินได้ + ดอกเบี้ยจ่ายจากการดำเนินงาน / (ดอกเบี้ยจ่ายจากการดำเนินงาน การลงทุน และการจัดหาเงิน) อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ (6.59) เท่า , (9.08) เท่า และ 17.62 เท่า สำหรับปี 2561 สิ้นปี 2560 และ 2559 ตามลำดับ

2. อัตราส่วนความสามารถชำระภาระผูกพันตามเกณฑ์เงินสด คำนวณจาก กระแสเงินสดจากการดำเนินงาน / (การจ่ายชำระหนี้สิน + ดอกเบี้ยจ่ายจากการดำเนินงานและการลงทุน + รายจ่ายลงทุน+ซื้อสินทรัพย์+เงินปันผลจ่าย) อัตราส่วนดังกล่าวอยู่ที่ (0.03) เท่า , 0.01 เท่า และ 0.00 เท่า สำหรับสิ้นปี 2561 2560 และ 2559 ตามลำดับ

อัตราส่วนดังกล่าวมีรายการติดลบในปี 2560 และ Q3 2561 เนื่องจากบริษัทมีการเซ็นสัญญาในโครงการพิเศษนอกเหนือจากโครงการปกติ สำหรับโครงการซื้อรถโดยสารปรับอากาศ (NGV) จำนวน 489 คัน กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) ต่อมาศาลปกครองกลาง มีคำสั่งชะลอการดำเนินการส่งมอบรถเมล์ NGV ทำให้ไม่สามารถเรียกเก็บเงินจากขสมก. ได้ ซึ่งทางบริษัทมีการบันทึกบัญชีตามสัดส่วนงานที่เสร็จเป็นรายได้ไปแล้ว มูลค่า 1,018 ล้านบาท ส่งผลทำให้บริษัทให้มียอดลูกหนี้การค้างสูง ณ 30 กันยายน 2561 มียอดลูกหนี้จากโครงการรถเมล์ NGV จำนวน 947.69 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ในช่วงไตรมาส 4 บริษัทฯ ดำเนินการส่งมอบรถเมล์ NGV แล้วทั้งหมด 300 คัน พร้อมทั้งได้รับการชำระเงินจาก ขสมก. เรียบร้อยแล้ว จำนวน 1,160.40 ล้านบาท จะส่งผลให้ยอดลูกหนี้การค้างของบริษัทฯ ลดลง และเพิ่มกระแสเงินสดรับจากการดำเนินงาน ทั้งนี้ บริษัทฯ คาดว่ารถเมล์ NGV ที่เหลืออีกจำนวน 189 คัน มูลค่า 731.05 ล้านบาท จะ

สามารถทยอยส่งมอบได้ภายในเดือนมีนาคม 2562 และคาดว่าจะได้รับชำระเงินตามกำหนดภายใน 30 วันหลังจากส่งมอบ จะส่งผลให้ยอดลูกหนี้การค้าของบริษัทลดลงกลับเข้าสู่ระดับปกติ

ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงวงเงินกู้ที่ยังไม่ได้เบิกใช้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 มีวงเงินคงเหลือที่สามารถเบิกใช้ได้อีกประมาณ 385.25 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินค้ำประกัน) ประกอบกับมีสินค้างเหลือที่สามารถขายได้ ประมาณ 200 ล้านบาท และมีที่ดินที่จัดเตรียมไว้สำหรับการลงทุนขยายธุรกิจโดยมีมูลค่าตามราคาทุนเท่ากับ 81.57 ล้านบาท โดยมีราคาประเมินที่ดินจากผู้ประเมิน บริษัท ฟานิก แอปเพรชัล จำกัด เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2561 มีมูลค่าประมาณ 160 ล้านบาท บริษัทฯ คาดว่าจะสามารถขายที่ดินแปลงนี้ได้โดยเร็วสามารถเพิ่มสภาพคล่องให้บริษัทฯ อีกทางหนึ่งและเป็นแหล่งเงินทุนสำรองสำหรับบริษัทฯ และบริษัทย่อย ในการพัฒนาโครงการได้อย่างต่อเนื่อง

การบริหารความเสี่ยง

บริษัทฯ มีนโยบายให้ทุกหน่วยงานในบริษัทฯ ทำการประเมินความเสี่ยงในงานที่เกี่ยวข้องเป็นรายเดือน และมีการรายงานให้ที่ประชุมคณะกรรมการบริหารทราบ รวมทั้งรายงานให้คณะกรรมการบริษัทฯ ทราบอย่างน้อยรายไตรมาส รวมทั้งมีการประเมินความเสี่ยงโดยรวมและมีการรับความเห็นจากคณะกรรมการอิสระเพื่อนำไปดำเนินการแก้ไขปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง มีการปรับประมาณการต่าง ๆ ในสอดคล้องกับเหตุการณ์เป็นรายเดือน ซึ่งทางคณะกรรมการบริษัทฯ และคณะกรรมการบริหาร ได้มีการประเมินว่าเพียงพอและสามารถจัดการได้ตามนโยบายบริษัท

3.3.5 ความเสี่ยงเนื่องจากการที่ต้องดำรงอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกิน 3 ต่อ 1

จากการที่บริษัทมีความเสี่ยงจากการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อส่วนของผู้ถือหุ้นไม่เกิน 3.0:1 ในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา บริษัทได้มีการบริหารจัดการหนี้สิน โดยสามารถดำรงอัตราส่วนดังกล่าว ต่ำกว่า 3.0:1 โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทมีอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นเท่ากับ 1.68:1

ทั้งนี้ สำหรับ “หุ้นกู้ของบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2561 ครบกำหนดไถ่ถอนปี พ.ศ. 2563” มีอัตราส่วนหนี้สินสุทธิต่อส่วนของผู้ถือหุ้นตามที่ระบุไว้ในร่างข้อกำหนดด้วยสิทธิและหน้าที่ของผู้ถือหุ้นกู้โดยผู้ถือหุ้นกู้จะดำรงไว้ซึ่งอัตราส่วนของ “หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย” ต่อ “ส่วนของผู้ถือหุ้น” (Interest Bearing Debt to Equity Ratio) ในอัตราส่วนไม่เกิน 3:1 ณ วันสิ้นงวดบัญชีรายไตรมาสหรือวันสิ้นปีบัญชีของผู้ถือหุ้นกู้

หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ย หมายถึง หนี้สินเฉพาะที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ตามข้อ (1) หักด้วยเงินกู้ยืมที่ใช้ในโครงการรถโดยสาร NGV489 และโครงการ E-Ticket อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น (เท่า) โดยคำนวณจาก หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยจ่าย ซึ่งไม่รวมเงินกู้ยืมสำหรับใช้ในโครงการที่ไม่ได้เกิดขึ้นเป็นประจำ (Non Recurring Project) ที่มีระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดเป็นครั้งคราว หักด้วยส่วนของผู้ถือหุ้น ตามหลักเกณฑ์ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดสิทธิสำหรับหุ้นกู้ของบริษัทในอัตราไม่เกินกว่า 3 ต่อ 1 เท่า

อย่างไรก็ตามบริษัทได้ดำเนินการเพิ่มทุนในช่วงไตรมาสที่ 4 ปี 2561 จำนวน 160 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดดังนี้

| | | |
|--|--|-------------------|
| วันที่ 26 พฤศจิกายน 2561 | จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ Macquarie Bank Limited | จำนวน 17 ล้านบาท |
| วันที่ 13 ธันวาคม 2561 | จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ นายมาร์ติน แซลิ้ม | จำนวน 100 ล้านบาท |
| วันที่ 19 ธันวาคม 2561 | จัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนให้แก่ นายปภินวิช เชิงชวน | จำนวน 43 ล้านบาท |
| บริษัทมีส่วนของผู้ถือหุ้นเพิ่มขึ้นประมาณ 160 ล้านบาท | | |

จากการเพิ่มทุนดังกล่าวส่งผลให้อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้นลดลง โดยประมาณการ ณ สิ้นปี 2561 เท่ากับ 1.29 เท่า และหากครั้งนี้บริษัทสามารถเสนอขายหุ้นกู้ได้ครบเต็มจำนวนจะทำให้หนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มขึ้น

600 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยเพิ่มเปลี่ยนแปลงเป็น 1.94 เท่า ซึ่งยังอยู่ภายใต้ข้อกำหนดคสท.หุ้นกู้ โดยรายละเอียดตามตารางดังนี้

ประมาณการอัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น

| | สิ้นปี 2561 | ไตรมาส 1 ปี 2562 |
|---|---------------|------------------|
| ออกหุ้นกู้ | | 600 ล้านบาท |
| หนี้สินที่มีดอกเบี้ย (ไม่รวมโครงการพิเศษตามข้อกำหนดคสท.หุ้นกู้) | 1,200 ล้านบาท | 1,800 ล้านบาท |
| ส่วนของผู้ถือหุ้น หลังจากเพิ่มทุน | 927 ล้านบาท | 927 ล้านบาท |
| อัตราส่วนหนี้สินที่มีภาระดอกเบี้ยต่อส่วนของผู้ถือหุ้น | 1.29 เท่า | 1.94 เท่า |

บริษัทฯ ได้มีแนวทางป้องกันและแผนการรองรับเพื่อรักษาการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้นให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม

1. บริษัทฯ มีวัตถุประสงค์ สำหรับการออกหุ้นกู้ในครั้งนี้เป็นการออกเพื่อใช้ในการลงทุนศูนย์ซ่อมบริการเพิ่มเติมและเป็นเงินทุนในการดำเนินการโครงการใหญ่ ซึ่งมีการทยอยจ่ายเงิน ดังนั้นในระยะเวลาที่ยังไม่มีการใช้เงินตามแผน บริษัทฯ จะทำการชำระคืนเงินกู้ยืมจากสถาบันการเงิน เพื่อรักษาการดำรงอัตราส่วนหนี้สินต่อผู้ถือหุ้นไม่ให้สูงขึ้นตามแผน
2. บริษัทฯ มีที่ดินที่จัดเตรียมไว้สำหรับการลงทุนขยายธุรกิจโดยมีมูลค่าตามราคาทุนเท่ากับ 81.57 ล้านบาท โดยมีราคาประเมินที่ดินจากผู้ประเมิน บริษัท ฟานิก แอปเพรชัล จำกัด เมื่อวันที่ 17 กรกฎาคม 2561 มีมูลค่าประมาณ 160 ล้านบาท บริษัทฯ สามารถขายที่ดินแปลงนี้เพื่อเพิ่มสภาพคล่องของบริษัทฯ อีกทางหนึ่ง

3.4 ความเสี่ยงจากข้อพิพาททางกฎหมาย

ประเด็นทางกฎหมาย

คดีความที่ทางบริษัทได้ฟ้องร้อง และ/หรือถูกฟ้องร้อง ดำเนินคดีของบริษัทและบริษัทย่อย มีดังนี้

- (1) คดีแพ่งหมายเลขดำที่ พ. 262/2553 48/54 ฟ้องตามตัวเงินค่าจ้างดัดแปลงรถ M1 เป็นรถตู้พยาบาลระหว่าง บริษัทเป็นโจทก์ฟ้อง นายภิญโญ คุชนนท์ (จำเลย) ซึ่งศาลได้พิพากษาจ่ายเงินมูลหนี้ตามสัญญาประนีประนอมยอมความจำนวน 300,000 บาท และได้ตั้งเจ้าพนักงานบังคับคดี เพื่อยึดทรัพย์ลูกหนี้มาชำระหนี้ ขณะนี้อยู่ระหว่างการสืบทรัพย์ของจำเลย
- (2) คดีแพ่งหมายเลขคดีดำที่ 913/2559 ฟ้องลูกหนี้ทางการค้าของบริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัดเป็นจำเลย มูลหนี้มาจากคำสั่งซื้อตู้บรรจุห่อเย็นพร้อมติดตั้ง ได้ฟ้องร้องดำเนินคดีและศาลได้พิพากษาตามสัญญาประนีประนอมยอมความแล้วให้จำเลยชำระเงินให้โจทก์จำนวน 850,000 บาท ขณะนี้จำเลยหรือลูกหนี้ผิดนัดตามสัญญาประนีประนอมยอมความดังกล่าว ฝ่ายกฎหมายจึงได้ดำเนินการยื่นคำร้องต่อศาล ขอให้ศาลมีคำสั่งตั้งเจ้าพนักงานบังคับคดี เพื่อดำเนินการยึดทรัพย์ลูกหนี้ต่อไป

บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากการไม่ได้รับชำระหนี้ตามข้อมูลขั้นต้น ซึ่งกรณี (1), (2) เป็นการลงทุนตามปกติธุรกิจได้มีการสำรองหนี้ไว้ตามนโยบายบัญชีแล้ว

- (3) ผู้ฟ้อง กิจการร่วมค้า เจวีซีซี (เป็นสัญญาร่วมค้าระหว่าง บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) กับบริษัทขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด)

ผู้ถูกฟ้อง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

คดีพิพาททางศาลปกครองระหว่างกิจการร่วมค้า เจวีซีซี กับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในโครงการประกวดราคาซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน มูลค่างาน 1,735.55 ล้านบาทไม่รวมค่าซ่อมบำรุง 10 ปี ที่จะมีการกำหนดราคาเพิ่มเติมต่างหาก โดยใช้ชื่อกิจการร่วมค้า เจวีซีซี เป็นสัญญาร่วมค้าระหว่าง บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) กับบริษัทขอนแก่น ช.ทวี(1993) จำกัด ซึ่งได้รับการคัดเลือก และประกาศให้เป็นผู้ชนะการประมูลและมีหนังสือที่ สกม. 1414/2558 เชิญบริษัทติดต่อนามสัญญา เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2558 ต่อมาเมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2558 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีหนังสือแจ้งยกเลิกการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้กิจการร่วมค้าเจวีซีซี โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสืออุทธรณ์ยื่นไปยังหน่วยงานผู้ออกคำสั่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว แต่ไม่เป็นผล ที่ประชุมคณะกรรมการกิจการร่วมค้าฯ ได้มีมติให้ดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีในชั้นศาลปกครองโดยขอให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เพิกถอนคำสั่ง และเรียกค่าเสียหาย เป็นคดีหมายเลขดำที่ 294/2559 ณ ศาลปกครองกลาง ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2559 ระหว่างกิจการร่วมค้าฯ เป็นผู้ฟ้องคดี ฟ้องเรียกค่าเสียหายต่อ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 คณะกรรมการบริหารกิจการขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 2 ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 3 คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีอิเล็กทรอนิกส์ ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 4 และกระทรวงการคลัง ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 5

ปัจจุบัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 คดีได้ดำเนินการมาถึงขั้นตอน การพิจารณาของตุลาการเจ้าของสำนวนว่า ข้อเท็จจริงตามที่คู่ความทั้งสองฝ่ายส่งมายังศาลตามขบวนการเพียงพอหรือไม่

ถ้าไม่เพียงพอ ตุลาการเจ้าของสำนวน จะสั่งให้มีการแสวงหาข้อเท็จจริงเพิ่มเติม ซึ่งยังไม่มีคำสั่งแจ้งมา

ถ้าเห็นว่าข้อเท็จจริงเพียงพอแล้ว ตุลาการเจ้าของสำนวนจะสรุปสำนวนเสนอองค์คณะ และอธิบดีฯ ส่งสรุปข้อเท็จจริงให้คู่กรณี และกำหนดวันสิ้นสุดแสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อให้ผู้ฟ้องคดี แดงปิดคดี และตัดสินคดี ซึ่งยังไม่มีคำสั่งแจ้งมาเช่นกัน

บริษัทฯ ได้บันทึกความเสี่ยงจากการไม่ได้รับงานในโครงการโดยบันทึกค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานต่าง ๆ เป็นค่าใช้จ่ายไว้แล้ว และกรณีที่ศาลตัดสินยกฟ้อง บริษัทฯ จะไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายใด ๆ หรือ กรณีที่ศาลสั่งให้ ชสมก. ชดใช้ค่าเสียหายให้บริษัทฯ บริษัทฯ จะทำการบันทึกบัญชีเป็นรายได้ของบริษัทฯ

3.5 ความเสี่ยงของตราสาร

3.5.1 ความเสี่ยงด้านเครดิต (Credit Risk)

CHO ผู้ถือหุ้นกู้ไม่ได้รับการจัดอันดับความน่าเชื่อถือ ความเสี่ยงด้านเครดิตหมายถึงความเสี่ยงในกรณีที่ธุรกิจและผลการดำเนินงานของผู้ถือหุ้นกู้ไม่เป็นไปตามที่คาดหมายหรือทรัพย์สินของผู้ถือหุ้นกู้มีไม่เพียงพอต่อการชำระหนี้และผู้ออกตราสารหนี้อาจจะไม่สามารถชำระดอกเบี้ยหรือชำระคืนเงินต้นหุ้นกู้ชุดนี้หรือเกิดเหตุการณ์ชำระและผลของการผิดนัดชำระอื่นๆ ตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดสิทธิ (ข้อ 11) ของหุ้นกู้ ซึ่งหากผู้ถือหุ้นกู้ต้องตกเป็นบุคคลล้มละลายหรือผิดนัดชำระหนี้ ผู้ถือหุ้นกู้จะมีสิทธิในการขอรับชำระหนี้เท่าเทียมกับเจ้าหนี้ไม่ด้อยสิทธิและไม่มีหลักประกันรายอื่นๆ ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ถือหุ้นกู้ไม่ได้ประเมินความเสี่ยงด้านเครดิต ผู้ลงทุนควรพิจารณาฐานะการเงินและความสามารถในการชำระหนี้ของผู้ถือหุ้นกู้จากข้อมูลที่เกี่ยวข้องในหนังสือชี้ชวน และควรติดตามข้อมูลข่าวสารของบริษัทผู้ถือหุ้นกู้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ถือหุ้นกู้เป็นบริษัทมหาชน จำกัด ผู้ลงทุนจึงสามารถติดตามข้อมูลข่าวสารของผู้ถือหุ้นกู้ได้จากเว็บไซต์ของบริษัทโดยตรง (www.cho.co.th) และสำหรับข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับหุ้นกู้ของผู้ถือหุ้นกู้ ผู้ลงทุนสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่สมาคมตลาดตราสารหนี้ไทย

3.5.2 ความเสี่ยงด้านราคา (Price Risk)

ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหุ้นกู้ต้องการขายหุ้นกู้ก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ผู้ถือหุ้นกู้อาจขายได้ต่ำกว่ามูลค่าที่ตราไว้หรือราคาที่ซื้อเข้ามา ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยในตลาด กล่าวคือ หากอัตราดอกเบี้ยในตลาดสูงขึ้นราคาหุ้นกู้จะลดลง ทั้งนี้ โดยทั่วไปราคาของหุ้นกู้ที่มีอายุคงเหลือยาวกว่าจะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยในตลาดมากกว่า

3.5.3 ความเสี่ยงด้านสภาพคล่อง (Liquidity Risk)

ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ถือหุ้นกู้ประสงค์จะขายหุ้นกู้ในตลาดรองก่อนวันครบกำหนดไถ่ถอน ผู้ถือหุ้นกู้อาจไม่สามารถขายหุ้นกู้ได้ทันทีในราคาที่ต้องการ เนื่องจากการซื้อขายเปลี่ยนมือของตราสารในตลาดรองอาจมีไม่มาก ทั้งนี้ ผู้ออกหุ้นกู้ไม่ได้นำหุ้นกู้ไปซื้อขายในตลาดซื้อขายตราสารหนี้ (BEX) หรือตลาดรองใดๆ อย่างไรก็ตาม ผู้ถือหุ้นกู้สามารถซื้อขายหุ้นกู้ในตลาดรองได้กับผู้มีใบอนุญาตค้าตราสารหนี้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นธนาคารพาณิชย์และบริษัทหลักทรัพย์ หากมีผู้ประสงค์จะซื้อหุ้นกู้จากผู้ถือหุ้นกู้ที่ต้องการขายหุ้นกู้ตัวเองผ่านผู้มีใบอนุญาตค้าตราสารหนี้นั้นๆ นอกจากนี้ผู้ถือหุ้นกู้จะไม่สามารถขายหรือโอนหุ้นกู้ให้แก่บุคคลใดๆ โดยทั่วไปได้ แต่จะถูกจำกัดให้ขายหรือโอนหุ้นกู้ได้เฉพาะภายในกลุ่มผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ตามที่ผู้ออกหุ้นกู้ได้จัดข้อจำกัดการโอนไว้กับสำนักงาน ก.ล.ต. ให้จำกัดการโอนหุ้นกู้เฉพาะภายในกลุ่มผู้ลงทุนสถาบัน และ/หรือ ผู้ลงทุนรายใหญ่ ตามความหมายในประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ที่ กจ. 4/2560 เรื่อง การกำหนดบทนิยามผู้ลงทุนสถาบัน ผู้ลงทุนรายใหญ่พิเศษ และผู้ลงทุนรายใหญ่ ฉบับวันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2560 (ตามที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมหรือใช้แทนที่)

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 สินทรัพย์ที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561

| รายการทรัพย์สิน | กรรมสิทธิ์ | การใช้งาน | มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) | ภาระผูกพัน | วงเงินจำนำ / จำนอง (ล้านบาท) |
|---|------------|--|-----------------------------|--|---------------------------------|
| 1. ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน | | | | | |
| 1.1. โฉนดเลขที่ 11622 ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น เนื้อที่ดิน 41-0-92.1 ไร่ | บริษัทฯ | ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน ของบริษัทและบริษัทย่อย | 53.97 | จำนองธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) | 191.63 |
| 1.2. โฉนดเลขที่ 39614, 50100 ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เนื้อที่ดินรวม 7-1-24 ไร่ | บริษัทฯ | ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน ของบริษัทและบริษัทย่อย | 14.00 | จำนองธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 208.00 |
| 1.3. โฉนดเลขที่ 4552 ตำบลพระลับ อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น เนื้อที่ดิน 9-1-8.5 ไร่ | บริษัทฯ | ที่ดินสำหรับโครงการในอนาคต | 61.11 | จำนองธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) | 26.00 |
| 1.4. โฉนดเลขที่ 100646-50, 100659 ตำบลในเมือง อำเภอ เมือง จังหวัดขอนแก่น เนื้อที่ดินรวม 0-1-08.9 ไร่ | บริษัทฯ | ที่ดินบ้านพักสวัสดิการพนักงาน | 5.58 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 1.5. โฉนดเลขที่ 73096 ตำบลโคกสี อำเภอเมือง จังหวัด ขอนแก่น เนื้อที่ดิน 7-1-67 ไร่ | บริษัทย่อย | ที่ดินสำหรับโครงการในอนาคต | 17.13 | จำนองธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 16.00 |
| 1.6. โฉนดเลขที่ 288470, 3504, 8023 ตำบลท่าพระ(ดอน หัน)ท่าพระ อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น รวม 3 แปลง เนื้อที่ดินรวม 262-1-41 ไร่ | บริษัทฯ | ที่ดินสำหรับโครงการในอนาคต | 214.99 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| รวมที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน | | | 366.78 | | |
| 2. อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร | | | | | |
| 2.1. สิ่งปลูกสร้างเลขที่เลขที่ 265 หมู่ 4 ถนนกลางเมือง ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น (ตั้งอยู่บนโฉนดเลขที่ 39614, 50100 และ 11622) | บริษัทฯ | สำนักงานใหญ่และโรงงานของ บริษัทและบริษัทย่อย | 114.07 | จำนองธนาคารทหารไทย จำกัด (มหาชน) จำนองธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) | 714.00 208.00 |

| รายการทรัพย์สิน | กรรมสิทธิ์ | การใช้งาน | มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) | ภาระผูกพัน | วงเงินจำนำ / จำนอง (ล้านบาท) |
|--|-------------------|--|-----------------------------|----------------------------------|---------------------------------|
| 2.2. โรงงาน จ.ชลบุรี เลขที่ 66/5 หมู่ 2 ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี (ตั้งอยู่บนโฉนดเลขที่ 47813 และ 49992 เนื้อที่ดิน 7-0-30 ไร่ ซึ่งบริษัท ทำสัญญาเช่าช่วงที่ดินเช่าต่อจากผู้ถือสิทธิการเช่า) | บริษัท | สำนักงานสาขาจังหวัดชลบุรี | 6.60 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 2.3. บ้านพักเลขที่ 173/51-55,67 ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น | บริษัท | บ้านพักสวัสดิการพนักงาน | 2.45 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 2.4. บ้านเลขที่ 5 (บ้านริมน้ำ) ตำบลโคกสี อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น | บริษัทย่อย | สิ่งปลูกสร้างต่างๆ สำหรับโครงการในอนาคต | 7.65 | จำนองธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) | 16.00 |
| 2.5. อาคารโรงงาน บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด | บริษัทย่อย | อาคารโรงงาน | 30.88 | | -ไม่มี- |
| 2.6. อาคารศูนย์ซ่อม One Stop Service (ตั้งอยู่บนโฉนดเลขที่ 89117 เนื้อที่ดิน 13-2-72 ไร่ ซึ่งบริษัท ทำสัญญาเช่าที่ดินจากผู้ถือสิทธิ) | บริษัท | ศูนย์ซ่อม One Stop Service “สปีด 24 ชั่วโมง by CHO” | 82.32 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 2.7. อาคารศูนย์ซ่อมบางบัวทอง (ตั้งอยู่บนโฉนดเลขที่ 159991 เนื้อที่ดินขนาดหน้ากว้างประมาณ 15 เมตร ยาว 40 เมตร ซึ่งบริษัท ทำสัญญาเช่าที่ดินจากผู้ถือสิทธิ) | บริษัท | ศูนย์ซ่อมบริการ | 2.73 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 2.8. อาคารศูนย์ซ่อม โครงการซ่อมแซมบำรุงรักษารถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) ของ ขสมก. | บริษัท | ศูนย์ซ่อมบริการ | 2.89 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| รวมอาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร | | | 249.59 | | |
| 3. เครื่องจักรและอุปกรณ์/เครื่องมือ | บริษัท&บริษัทย่อย | ใช้ที่สำนักงานและโรงงาน | 51.96 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 4. เครื่องตกแต่ง และเครื่องใช้สำนักงาน | บริษัท&บริษัทย่อย | ใช้ที่สำนักงานและโรงงาน | 8.28 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| 5. ยานพาหนะ | บริษัท&บริษัทย่อย | ใช้ที่สำนักงานและโรงงาน | 59.85 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |

| รายการทรัพย์สิน | กรรมสิทธิ์ | การใช้งาน | มูลค่าตามบัญชี (ล้านบาท) | ภาระผูกพัน | วงเงินจำนำ / จำนอง (ล้านบาท) |
|--|--------------------|-------------------------|-----------------------------|------------|---------------------------------|
| 6. สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง (อาคารโรงงานระหว่างก่อสร้าง เครื่องจักรการผลิตระหว่างติดตั้ง) | บริษัทฯ&บริษัทย่อย | ใช้ที่สำนักงานและโรงงาน | 361.40 | -ไม่มี- | -ไม่มี- |
| รวม | | | 481.49 | | |

4.2 สินทรัพย์ไม่มีตัวตนที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีรายการสินทรัพย์ไม่มีตัวตนสุทธิเท่ากับ 36.69 ล้านบาท ประกอบด้วย ซอฟต์แวร์คอมพิวเตอร์ (โปรแกรมด้านบัญชี การจัดซื้อ การบริหารเอกสาร การออกแบบสินค้า การควบคุมการผลิตสินค้า) ค่าใช้จ่ายรอตตัดบัญชี (ค่าความเชี่ยวชาญ) เครื่องหมายการค้า ค่าสิทธิบัตรระหว่างการจดทะเบียน และค่าคอมพิวเตอร์อยู่ระหว่างติดตั้ง

บริษัทฯ และบริษัทย่อย ได้จดทะเบียนเครื่องหมายการค้าบริษัท (Logo) และเครื่องหมายการค้าสำหรับตราสินค้า (Brand Logo) โดยมีรายละเอียดดังนี้

| ลำดับ | เครื่องหมายการค้า | กรรมสิทธิ์ | รายละเอียด |
|-------|---|------------|---|
| 1 |  | บริษัทฯ | อยู่ระหว่างการขอจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า สำหรับสินค้าที่ผลิตภายใต้แบบสินค้าของบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |
| 2 |  | | เครื่องหมายการค้าสำหรับสินค้าที่ผลิตภายใต้แบบสินค้าของ DOLL หรือแบบสินค้าที่พัฒนาร่วมกันระหว่างบริษัทฯ กับ DOLL |
| 3 |  | | เครื่องหมายการค้าสำหรับสินค้าที่ผลิตภายใต้แบบสินค้าที่บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบและพัฒนาเอง |
| 4 |  | | เครื่องหมายการค้าสำหรับสินค้าที่ผลิตภายใต้แบบสินค้าที่บริษัทฯ เป็นผู้ออกแบบและพัฒนาเอง |
| 5 |  | บริษัทย่อย | เครื่องหมายการค้าสำหรับสินค้าของบริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท |
| 6 |  | | เครื่องหมายการค้าสำหรับสินค้าของบริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของบริษัท |

หมายเหตุ : - ลำดับที่ 1 อยู่ในขั้นตอนการดำเนินการจดทะเบียนเครื่องหมายการค้า

ทรัพย์สินทางปัญญา

ทรัพย์สินทางปัญญาของบริษัทฯ ที่ใช้ประกอบธุรกิจ ในที่นี้คือ อนุสิทธิบัตรการประดิษฐ์ (อนุสิทธิบัตร) มีมูลค่ายุติธรรมเท่ากับ 61,000,000.00 บาท ณ วันที่ประเมินมูลค่า วันที่ 5 มกราคม 2558

ตารางแสดงราคาต้นทุนต่อหน่วยในปีที่ผ่านมาของแต่ละอนุสิทธิบัตรที่ประเมินมูลค่า

| อนุสิทธิบัตรที่ประเมินมูลค่า | ราคาขายต่อหน่วย ในปี 2555-2557 | | |
|--|--------------------------------|------------|------------|
| | 2555 | 2556 | 2557 |
| 1) โครงหลังคาสะพานเทียบเครื่องบินของรถขนส่งเสียงขึ้นเครื่องบิน | 287,398.42 | 264,209.74 | 305,866.52 |
| 2) โครงสร้างขาค้ำยันของรถขนส่งเสียงขึ้นเครื่องบิน | 132,534.29 | 178,547.76 | 146,431.28 |
| 3) ชุดต่อความยาวช่วงท้ายแชสซีส์ | 16,859.41 | 16,426.33 | 17,326.44 |
| 4) บันไดขึ้นลงรถ | 16,500.00 | 16,500.00 | 16,500.00 |
| 5) ชุดบันไดขึ้นหลังตู้ | 2,700.00 | 2,700.00 | 2,700.00 |
| 6) ชุดบันไดลงขึ้นหลังคารถ | 6,000.00 | 6,000.00 | 6,000.00 |
| 7) ชุดเพิ่มความยาวคานขวางแบบปรับได้ | 221,680.20 | - | 295,800.00 |

| | | | |
|---|-----------|-----------|-----------|
| 8) ชุดประกับยึดคานเสริม | 15,000.00 | 15,000.00 | 15,000.00 |
| 9) กลไกการเปิดปิดผนังด้านข้างรถบรรทุก | - | - | - |
| 10) อุปกรณ์ป้องกันด้านข้างรถบรรทุก | 9,000.00 | 9,000.00 | 9,000.00 |
| 11) อุปกรณ์กำหนดตำแหน่งการวางของผู้สินค้า | 6,000.00 | 6,000.00 | 6,000.00 |

ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้จดทะเบียนอนุสิทธิบัตรผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการรับรองจากกรมทรัพย์สินทางปัญญาจำนวน 97 รายการ เพิ่มขึ้นจากปี 2560 จำนวน 5 รายการ ตามรายละเอียดดังนี้

| ลำดับ | ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับสิทธิบัตร/อนุสิทธิบัตร และออกแบบผลิตภัณฑ์ | วันที่ได้รับ | วันหมดอายุ |
|-------|--|---------------|---------------|
| 1 | ชุดกลไกการเปิดปิดผนังด้านข้างรถบรรทุก | 03 ก.ย. 2553 | 24 ส.ค. 2557 |
| 2 | ชุดประกับยึดคานเสริม | 18 ม.ค. 2554 | 07 ก.ค. 2559 |
| 3 | ชุดเพิ่มความยาวคานขวางแบบปรับได้ | 18 ม.ค. 2554 | 19 ก.ค. 2559 |
| 4 | ชุดบันไดขึ้นหลังคาตู้ | 28 มี.ค. 2554 | 19 ก.ค. 2559 |
| 5 | ชุดบันไดลงขึ้นหลังคารถ | 28 มี.ค. 2554 | 19 ก.ค. 2559 |
| 6 | บันไดขึ้นลงรถ | 26 ธ.ค. 2554 | 21 ก.ย. 2560 |
| 7 | อุปกรณ์ป้องกันด้านข้างรถบรรทุก | 12 ก.ย. 2555 | 19 ต.ค. 2560 |
| 8 | โครงหลังคาสะพานเทียบเครื่องบินของรถขนส่งเสบียงขึ้นเครื่องบิน | 04 ม.ค. 2556 | 19 ต.ค. 2560 |
| 9 | โครงสร้างขาค้ำยันของรถขนส่งเสบียงขึ้นเครื่องบิน | 04 ม.ค. 2556 | 19 ต.ค. 2560 |
| 10 | ชุดต่อความยาวช่วงท้ายแชสชีส์ | 04 ม.ค. 2556 | 19 ต.ค. 2560 |
| 11 | อุปกรณ์กำหนดตำแหน่งการวางของผู้สินค้า | 19 ก.ค. 2556 | 19 ต.ค. 2560 |
| 12 | ชุดติดตั้งขาค้ำยันท้ายรถขนส่งเสบียงขึ้นเครื่องบิน | 7 เม.ย. 2558 | 19 ต.ค. 2560 |
| 13 | สลักล็อก | 19 พ.ค. 2558 | 13 มี.ค. 2564 |
| 14 | กระบอกลมแรงเครื่องยนต์ | 19 พ.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |
| 15 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 19 พ.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |
| 16 | ชุดลูกล้อวางเลื่อน | 15 มิ.ย. 2558 | 29 พ.ย. 2564 |
| 17 | สะพานทางลาดท้ายรถบรรทุก | 21 ก.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |
| 18 | รอกบังคับสลิง | 21 ก.ค. 2558 | 06 ก.พ. 2564 |
| 19 | อุปกรณ์ปลดล็อกกระบะบรรทุก | 21 ก.ค. 2558 | 21 ก.ย. 2564 |
| 20 | กรอบบานเลื่อนประตู | 11 มิ.ย. 2558 | 21 ก.ย. 2564 |
| 21 | ชิ้นส่วนประกอบเครื่องอัด | 28 ก.ค. 2558 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 22 | อุปกรณ์ลากรถ | 18 มิ.ย. 2558 | 29 พ.ย. 2564 |
| 23 | ชั้นวางของ | 19 ต.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |
| 24 | ฝาปิดถังเก็บน้ำ | 19 ต.ค. 2558 | 13 มี.ค. 2564 |
| 25 | หน้าต่างโลหะ | 19 ต.ค. 2558 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 26 | หน้าต่างโลหะ | 19 ต.ค. 2558 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 27 | บันไดข้างสำหรับยานพาหนะ | 19 ต.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |

| | | | |
|----|--|---------------|---------------|
| 28 | หน้าตัดโลหะ | 19-ต.ค. 2558 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 29 | ลูกล้อยางเลื่อน | 08 ต.ค. 2558 | 08 ม.ค. 2565 |
| 30 | ลูกล้อยางเลื่อน | 08 ต.ค. 2558 | 08 ม.ค. 2565 |
| 31 | หน้าตัดโลหะ | 06 พ.ย. 2558 | 08 ธ.ค. 2563 |
| 32 | ชุดหน้าตัดโลหะ | 09 ธ.ค. 2558 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 33 | ชิ้นส่วนรถบรรทุก | 09 ธ.ค. 2558 | 10 เม.ย. 2564 |
| 34 | บันได | 09 ธ.ค. 2558 | 13 มี.ค. 2564 |
| 35 | อุปกรณ์กันทางเข้าออก | 08 ม.ค. 2559 | 12 ธ.ค. 2564 |
| 36 | อุปกรณ์ล้อคฝาท้ายกระบะรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 37 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 38 | อุปกรณ์ยกถังขยะ | 14 ม.ค. 2559 | 26 ธ.ค. 2563 |
| 39 | โครงรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 40 | อุปกรณ์ขยายความกว้างสำหรับรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 41 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 42 | โครงรถบรรทุก | 14 ม.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 43 | บันไดสำหรับยานพาหนะ | 14 ม.ค. 2559 | 10 เม.ย. 2564 |
| 44 | อุปกรณ์ยึดยางอะไหล่ | 29 ม.ค. 2559 | 14 ก.ย. 2563 |
| 45 | อุปกรณ์จับชิ้นงาน | 29 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 46 | อุปกรณ์ล้อคฝาท้ายกระบะรถบรรทุก | 29 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 47 | อุปกรณ์ปรับตั้งแรงบิดของสปริง | 29 ม.ค. 2559 | 10 เม.ย. 2564 |
| 48 | อุปกรณ์ปิด-เปิดประตูสำหรับยานพาหนะ | 29 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 49 | อุปกรณ์ล้อคฝาท้ายกระบะรถบรรทุก | 29 ม.ค. 2559 | 14 ก.ย. 2563 |
| 50 | อุปกรณ์ล้อคยางอะไหล่ | 29 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 51 | อุปกรณ์ล้อคฝาข้างกระบะรถบรรทุก | 29 ม.ค. 2559 | 14 ก.ย. 2563 |
| 52 | อุปกรณ์ล้อค | 29 ม.ค. 2559 | 10 พ.ย. 2563 |
| 53 | อุปกรณ์ยึดลูกล้อยางตั้งสายพาน | 30 มี.ค. 2559 | 06 ก.พ. 2564 |
| 54 | อุปกรณ์ล้อคฝาท้ายกระบะรถบรรทุก | 10 มี.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 55 | อุปกรณ์ล้อคฝาท้ายกระบะรถบรรทุก | 10 มี.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 56 | อุปกรณ์หนุนล้อรถยนต์ | 10 มี.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 57 | ชิ้นส่วนอุปกรณ์ยึดเพลาลำสำหรับรถบรรทุก | 10 มี.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 58 | สลักล้อค | 10 มี.ค. 2559 | 26 พ.ย. 2563 |
| 59 | อุปกรณ์หนุนล้อรถยนต์ | 10 มี.ค. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 60 | คานรองรับตู้ของรถบรรทุก | 05 เม.ย. 2559 | 19 ต.ค. 2564 |
| 61 | ชิ้นส่วนเสริมโครงรถบรรทุกตู้สินค้า | 05 เม.ย. 2559 | 19 ต.ค. 2564 |
| 62 | สะพานลำเลียงสัมภาระ | 05 เม.ย. 2559 | 19 ต.ค. 2564 |
| 63 | โครงลื่นชักสำหรับยานพาหนะ | 05 เม.ย. 2559 | 19 ต.ค. 2564 |
| 64 | อุปกรณ์ยึดจับหมอนหนุนล้อยานพาหนะ | 18 เม.ย. 2559 | 19 ต.ค. 2564 |

| | | | |
|----|---|---------------|---------------|
| 65 | ชุดยึดพร้อมกระบอกลิไฮดรอลิกสำหรับรถบรรทุก | 08 พ.ค. 2559 | 07 ธ.ค. 2564 |
| 66 | ชุดรถยนต์ | 03 พ.ค. 2559 | 15 ส.ค. 2563 |
| 67 | ชิ้นส่วนชาค้ายัน | 03 มิ.ย. 2559 | 08 ม.ค. 2565 |
| 68 | ชิ้นส่วนชาค้ายัน | 13 มิ.ย. 2559 | 29 พ.ย. 2564 |
| 69 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 13 มิ.ย. 2559 | 14 ก.ย. 2563 |
| 70 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 09 มิ.ย. 2559 | 26 ก.ย. 2563 |
| 71 | คั่นโยกควบคุมการเปิด-ปิด | 09 มิ.ย. 2559 | 10 เม.ย. 2564 |
| 72 | บันไดข้างสำหรับยานพาหนะ | 09 มิ.ย. 2559 | 10 เม.ย. 2564 |
| 73 | โครงรถพ่วงสำหรับบรรทุก | 09 มิ.ย. 2559 | 21 ก.พ. 2564 |
| 74 | ชิ้นส่วนโครงสร้างลิฟท์ | 09 มิ.ย. 2559 | 09 พ.ย. 2564 |
| 75 | ชิ้นส่วนโครงสร้างลิฟท์ | 09 มิ.ย. 2559 | 09 พ.ย. 2564 |
| 76 | อุปกรณ์สวิทช์ควบคุมของชาค้ายัน | 07 เม.ย. 2559 | 13 มี.ค. 2564 |
| 77 | อุปกรณ์ช่วยรับน้ำหนักสำหรับรถบรรทุก | 27 ก.ย. 2559 | 06 ก.พ. 2564 |
| 78 | อุปกรณ์ช่วยรับน้ำหนักสำหรับรถบรรทุก | 27 ก.ย. 2559 | 06 ก.พ. 2564 |
| 79 | กระบะบรรทุก | 27 ก.ย. 2559 | 06 ก.ย. 2564 |
| 80 | กรอบประตูตู้บรรทุกสินค้า | 27 ก.ย. 2559 | 06 ก.ย. 2564 |
| 81 | ชิ้นส่วนโครงสร้างลิฟท์ | 27 ก.ย. 2559 | 06 ก.ย. 2564 |
| 82 | แท่นยึดกระบอกลิไฮดรอลิก | 27 ก.ย. 2559 | 09 พ.ย. 2564 |
| 83 | โครงรองรับหัวเก๋งรถบรรทุก | 27 ก.ย. 2559 | 09 ธ.ค. 2564 |
| 84 | สะพานสำหรับส่งของเข้าเครื่องบิน | 27 ก.ย. 2559 | 07 ธ.ค. 2564 |
| 85 | อุปกรณ์กลไกพับราวกันตก | 27 ก.ย. 2559 | 07 ธ.ค. 2564 |
| 86 | ชิ้นส่วนตู้บรรทุกสินค้า | 27 ก.ย. 2559 | 07 ธ.ค. 2564 |
| 87 | กันชนสำหรับยานพาหนะ | 11 ส.ค. 2559 | 29 พ.ย. 2564 |
| 88 | อุปกรณ์ช่วยรับน้ำหนักสำหรับรถบรรทุก | 14 ก.ค. 2559 | 06 ก.พ. 2564 |
| 89 | คั่นโยกชุดควบคุมระบบไฮดรอลิก | 24 พ.ย. 2559 | 21 ก.ย. 2564 |
| 90 | แท่นติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมบนยานพาหนะ | 09 ก.ย. 2559 | 13 มี.ค. 2564 |
| 91 | ชิ้นส่วนโครงรถบรรทุก | 01 ส.ค. 2560 | 26 พ.ย. 2568 |
| 92 | บันได สำหรับยานพาหนะ | 07 ส.ค. 2560 | 17 ธ.ค. 2568 |
| 93 | ชั้นวางของ | 16 ม.ค. 2561 | 15 ธ.ค. 2563 |
| 94 | บันไดสำหรับยานพาหนะ | 17 ม.ค. 2561 | 01 มี.ค. 2569 |
| 95 | อุปกรณ์ล้อ | 17 ม.ค. 2561 | 01 มี.ค. 2569 |
| 96 | ฝาครอบท่อเครื่องปรับอากาศ | 24 พ.ค. 2561 | 17 ธ.ค. 2568 |
| 97 | โครงรถบรรทุก | 9 พ.ค. 2561 | 1 มี.ค. 2569 |

หมายเหตุ : ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทอยู่ระหว่างยื่นขอจดทะเบียนอนุสิทธิบัตรและ/หรือสิทธิบัตรอีก 16 รายการ

4.3 สัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สิน

4.3.1 สัญญาเช่าพื้นที่อาคาร

บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเช่าพื้นที่อาคาร จากนางสาวรุ่งทิพา ทวีแสงสกุลไทย (บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้น และกรรมการบริษัท) เพื่อใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานสาขาในกรุงเทพฯ โดยมีรายละเอียดของสัญญาเช่าดังนี้

สัญญาเช่าพื้นที่อาคารสำนักงานหลักสี่

| | |
|-------------|---|
| ที่ตั้ง | : เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210 |
| คู่สัญญา | : นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย ^{/1} |
| พื้นที่เช่า | : 2,894 ตารางเมตร |
| ค่าเช่า | : 100,000 บาท / เดือน (ผู้เช่าจะชำระค่าเช่าให้แก่ผู้เช่าครั้งเดียวในวันครบกำหนดอายุสัญญา) |
| ระยะเวลา | : 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2561 ถึง วันที่ 31 ตุลาคม 2562) |

หมายเหตุ : /1 = นางสาวอัศนา ทวีแสงสกุลไทย เป็นผู้จัดการมรดกแทนนางสาวรุ่งทิพา ทวีแสงสกุลไทย

4.3.2 สัญญาเช่าที่ดิน

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าช่วงที่ดิน จากนายต่อศักดิ์ โสฬไพศาลภุช (ผู้ถือสิทธิการเช่าระยะเวลา 10 ปี จากเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน) เพื่อใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานสาขาจังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดสัญญา ดังนี้

สัญญาเช่าช่วงที่ดิน จังหวัดชลบุรี

| | |
|-------------|---|
| ที่ตั้ง | : โฉนดเลขที่ 49992 เลขที่ดิน 77 ต.โป่ง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี 20150 โฉนดเลขที่ 47813 เลขที่ดิน 1 ต.โป่ง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี 20150 |
| คู่สัญญา | : นายโสภณ ทิมเที่ยง |
| เนื้อที่ดิน | : 7-0-30 ไร่ |
| ค่าเช่า | : 300,000 บาท / ปี |
| ระยะเวลา | : 3 ปี (ตั้งแต่วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2561 ถึง วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2563) ยังไม่ต่อสัญญาฉบับใหม่ โดยอยู่ระหว่างพิจารณาต่อสัญญา และสามารถต่ออายุได้คราวละ 3 ปี |

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จากนางสาวพิน บุญช่วย เพื่อใช้เป็นที่ตั้งศูนย์ซ่อมหมั่นกรบรทุก โดยมีรายละเอียดสัญญา ดังนี้

สัญญาเช่าช่วงที่ดิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

| | |
|-------------|---|
| ที่ตั้ง | : โฉนดเลขที่ 16586 เลขที่ดิน 166 ต.ลำไทร อ.วังน้อย(พระราชวัง) จ.พระนครศรีอยุธยา 13170 |
| คู่สัญญา | : นางสาวพิน บุญช่วย |
| เนื้อที่ดิน | : 8 ไร่ |
| ค่าเช่า | : 250,000 บาท / เดือน |
| ระยะเวลา | : 2 ปี (ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม 2560 ถึง วันที่ 14 ธันวาคม 2562) |

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง จากนายมานิชญ์ ตั้งจิตกุล เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยของพนักงานขับรถบรรทุก โดยมีรายละเอียดสัญญา ดังนี้

| สัญญาเช่าช่วงที่ดิน จังหวัดนนทบุรี | |
|------------------------------------|---|
| ที่ตั้ง | : โฉนดเลขที่ 159991 เลขที่ดิน 102 ต.ละหาร อ.บางบัวทอง จ.นนทบุรี 11110 |
| คู่สัญญา | : นายมานิชญ์ ตั้งจิตกุล |
| เนื้อที่ดิน | : กว้าง 15 เมตร ยาว 40 เมตร |
| ค่าเช่า | : 20,000 บาท / เดือน |
| ระยะเวลา | : 10 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2559 ถึง วันที่ 30 พฤศจิกายน 2569) |

บริษัทฯ ทำสัญญาเช่าที่ดิน จากนายสมชาย สุรทัศน์วัฒนาพร เพื่อใช้เป็นที่พักอาศัยของพนักงานขับรถบรรทุก โดยมีรายละเอียดสัญญา ดังนี้

| สัญญาเช่าช่วงที่ดิน แหยมฉบง | |
|-----------------------------|--|
| ที่ตั้ง | : โฉนดเลขที่ 89117 เลขที่ดิน 567 ต.หนองขาม อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 20110 |
| คู่สัญญา | : นายสมชาย สุรทัศน์วัฒนาพร |
| เนื้อที่ดิน | : 13-2-72 ไร่ |
| ค่าเช่า | : 1,700,000 บาท / ปี |
| ระยะเวลา | : 15 ปี (ตั้งแต่วันที่ 21 พฤศจิกายน 2559 ถึง วันที่ 20 พฤศจิกายน 2574) |

4.3.3 สัญญาให้เช่าอาคาร

บริษัทฯ ทำสัญญาให้เช่าพื้นที่อาคารแก่ บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด (บริษัทย่อย) ประกอบด้วย พื้นที่อาคารและโรงงาน เพื่อใช้เป็นที่ตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทย่อย และพื้นที่อาคารสำนักงานสาขาในกรุงเทพฯ ชั้น 2 เพื่อใช้เป็นสำนักงานสาขาของบริษัทย่อย รวมทั้งทำสัญญาให้เช่าพื้นที่อาคารแก่ บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด (บริษัทที่มีความเกี่ยวข้องกับผู้ถือหุ้น และกรรมการบริษัท) ประกอบด้วย พื้นที่อาคารสำนักงานใหญ่ เพื่อใช้เป็นสำนักงานใหญ่ของบริษัทดังกล่าว โดยมีรายละเอียดสัญญาทั้ง 3 ฉบับ ดังนี้

| สัญญาให้เช่าอาคารโรงงาน | |
|-------------------------|--|
| ที่ตั้ง | : ที่ดินโฉนดที่ 11622 เลขที่ดิน 39 หน้าสำรวจ 4968 ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| คู่สัญญา | : บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด |
| พื้นที่เช่า | : บางส่วนของโฉนดด้านทิศตะวันออก พื้นที่เช่า 720 ตารางเมตร (กว้าง 15 เมตร x ยาว 28 เมตร) |
| ค่าเช่า | : 200,000 บาท / เดือน |
| ระยะเวลา | : 3 ปี (ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2560 ถึง วันที่ 31 ตุลาคม 2563) |

| สัญญาให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงานชั้น 2 | |
|--|--|
| ที่ตั้ง | : เลขที่ 96/25 หมู่ที่ 3 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ 10210 |
| คู่สัญญา | : บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด |

| | |
|----------|---|
| ค่าเช่า | : 20,000 บาท / เดือน |
| ระยะเวลา | : 3 ปี (ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2562 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2565) |

สัญญาให้เช่าพื้นที่อาคารสำนักงาน

| | |
|----------|--|
| ที่ตั้ง | : เลขที่ 265 หมู่ที่ 4 ถนนกลางเมือง ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| คู่สัญญา | : บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี (1993) จำกัด |
| ค่าเช่า | : 30,000 บาท / เดือน (ชำระค่าเช่าครั้งเดียวภายในเดือนที่ครบกำหนดอายุสัญญาเช่า) |
| ระยะเวลา | : 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 2 มกราคม 2562 ถึง วันที่ 31 ธันวาคม 2562) |

4.3.4 กรรมกรรม

| | |
|-------------------------|--|
| คู่สัญญา | : บริษัท แอลเอ็มจีประกันภัย จำกัด (มหาชน) |
| กรรมกรรมเลขที่ | : 10-SAB-0000457-2017-04 |
| ประเภทกรรมกรรม | : ความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน |
| ทรัพย์สินเอาประกัน | : เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร รหัสไปรษณีย์ 10210 |
| ระยะเวลา | : 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2561 ถึง วันที่ 4 เมษายน 2562) |
| จำนวนเงินเอาประกัน | : 6,630,000 บาท (หกล้านหกแสนสามหมื่นบาทถ้วน) |
| ผู้รับประกันตามกรรมกรรม | : บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |

| | |
|-------------------------|---|
| คู่สัญญา | : บริษัท กรุงเทพ ประกันภัย จำกัด (มหาชน) |
| กรรมกรรมเลขที่ | : 14016-004-170000140 |
| ประเภทกรรมกรรม | : ความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน |
| ทรัพย์สินเอาประกัน | : 265 หมู่ 4 ถนนกลางเมือง ตำบลในเมือง อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| ระยะเวลา | : 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม 2561 ถึง วันที่ 4 กรกฎาคม 2562) |
| จำนวนเงินเอาประกัน | : 135,300,000 บาท (หนึ่งร้อยสามสิบล้านสามแสนบาทถ้วน) |
| ผู้รับประกันตามกรรมกรรม | : บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |

| | |
|-------------------------|---|
| คู่สัญญา | : บริษัท แอลเอ็มจีประกันภัย จำกัด (มหาชน) |
| กรรมกรรมเลขที่ | : 10-SAU-0000253-2017-04 |
| ประเภทกรรมกรรม | : ความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน |
| ทรัพย์สินเอาประกัน | : 62 หมู่ 2 ตำบลลำไทร อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170 |
| ระยะเวลา | : 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2561 ถึง วันที่ 4 เมษายน 2562) |
| จำนวนเงินเอาประกัน | : 149,950,000 บาท (หนึ่งร้อยสี่สิบล้านเก้าแสนห้าหมื่นบาทถ้วน) |
| ผู้รับประกันตามกรรมกรรม | : บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |

| | |
|--------------------|---|
| คู่สัญญา | : บริษัท แอลเอ็มจีประกันภัย จำกัด (มหาชน) |
| กรรมกรรมเลขที่ | : 10-SAB-0000456-2017-04 |
| ประเภทกรรมกรรม | : ความเสี่ยงภัยทรัพย์สิน |
| ทรัพย์สินเอาประกัน | : เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210 |

| | | |
|---------------------------------|---|---|
| ระยะเวลา | : | 1 ปี (ตั้งแต่วันที่ 4 เมษายน 2561 ถึง วันที่ 4 เมษายน 2562) |
| จำนวนเงินเอาประกัน | : | 1,000,000 บาท (หนึ่งล้านบาทถ้วน) |
| ผู้รับประกันผลประโยชน์ตามกฎหมาย | : | บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |

4.4 เงินลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทที่เกี่ยวข้อง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 บริษัทฯ มีมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทย่อย โดยวิธีราคาทุนรวมทั้งสิ้น 22.60 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.00 ของสินทรัพย์รวมตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

| บริษัท | ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท) | สัดส่วนการลงทุน (%) | มูลค่าเงินลงทุน (ล้านบาท) |
|--------------------|--------------------------|------------------------|------------------------------|
| CTV-TMT | 20.00 | 99.99% | 22.60 |
| รวมมูลค่าเงินลงทุน | | | 22.60 |

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 จากงบการเงินรวม บริษัทฯ มีมูลค่าเงินลงทุนในบริษัทร่วม โดยวิธีส่วนได้เสียรวมทั้งสิ้น 9.80 ล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.11 ของสินทรัพย์รวมตามงบการเงินรวมของบริษัท โดยมีรายละเอียดดังนี้

| บริษัท | ทุนชำระแล้ว (ล้านบาท) | สัดส่วนการลงทุน (%) | มูลค่าเงินลงทุน (ล้านบาท) |
|--------------------------|--------------------------|------------------------|------------------------------|
| บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด | 20.00 | 49.00% | 9.80 |
| รวมมูลค่าเงินลงทุน | | | 9.80 |

นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย

นโยบายการลงทุนของบริษัทฯ คือ พิจารณาขยายธุรกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพในการรับงาน โดยลงทุนร่วมกับพันธมิตรทางธุรกิจที่รู้จักกันมานานหรือบริษัทที่มีชื่อเสียง เพื่อจัดตั้งกิจการร่วมค้า (Joint Venture) หรือกิจการร่วม (Consortium) สำหรับการเข้ารับงานหรือเข้าร่วมประมูลงานโครงการที่มีขนาดใหญ่ โดยบริษัทฯ จะคำนึงถึงความพร้อมของบุคลากรและทีมงาน อัตราการทำกำไรต้องเป็นไปตามนโยบายที่กำหนดไว้ ควบคู่ไปกับการพิจารณาคัดเลือกพันธมิตรทางธุรกิจที่น่าเชื่อถือ ทั้งในเรื่องคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ฐานะทางการเงิน ความน่าเชื่อถือของผู้บริหาร เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการร่วมงานกันในอนาคต

สำหรับนโยบายการลงทุนในบริษัทย่อย บริษัทฯ จะคำนึงถึงผลตอบแทนจากการลงทุน ความเสี่ยง และสภาพคล่องทางการเงินของบริษัทอย่างรอบคอบ โดยจะพิจารณาลงทุนในบริษัทย่อยที่มีศักยภาพที่จะเกื้อหนุนและเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ เป็นสำคัญ และโครงการลงทุนแต่ละครั้งจะต้องผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการบริษัท และที่ประชุมผู้ถือหุ้นตามขอบเขตอำนาจการอนุมัติที่กำหนดไว้ ซึ่งบริษัทฯ มีนโยบายส่งกรรมการ และ/หรือผู้บริหารของบริษัทฯ เข้าไปเป็นกรรมการส่วนใหญ่ในบริษัทย่อย เพื่อควบคุมทิศทาง และนโยบายการบริหารงานที่สำคัญของบริษัทย่อยดังกล่าวให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯ

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) และบริษัทย่อย ได้ดำเนินกิจกรรมทางการค้าผ่านกิจการร่วมค้า และ/หรือสัญญา Consortium ต่างๆ ได้มีคดีความและข้อพิพาททางกฎหมาย ที่อาจส่งผลกระทบต่อด้านลบต่อการเงินหรือสินทรัพย์ของบริษัทฯ ตามงบการเงินสำหรับรอบระยะเวลาบัญชี สิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2561 ดังนี้

คดีพิพาททางศาลปกครองคดีหมายเลขดำที่ 294/2559 ลงวันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2559 ณ ศาลปกครองกลาง ระหว่าง

- **ผู้ฟ้องคดี** กิจการร่วมค้า เจวีซีซี (เป็นสัญญาร่วมค้าระหว่าง บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) กับบริษัท ขอนแก่น ช.ทวี(1993) จำกัด)
- **ผู้ถูกฟ้อง** องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ 1
คณะกรรมการบริหารกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ 2
ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ที่ 3
คณะกรรมการว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่ 4
กระทรวงการคลัง ที่ 5

โครงการประกวดราคาซื้อขายและซ่อมแซมบำรุงรักษารถยนต์โดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ(NGV) จำนวน 489 คัน โดยองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ประกาศให้กิจการร่วมค้า เจวีซีซี เป็นผู้ชนะการเสนอราคาซื้อขาย มูลค่า 1,735,550,000 บาท และมูลค่าในส่วนการจ้างซ่อมแซมและบำรุงรักษารถยนต์โดยสารฯ พร้อมอะไหล่ ดังกล่าวเป็นเวลา 10 ปี มูลค่า 2,286,312,531.75 บาท พร้อมกับหนังสือเชิญลงนามสัญญา ที่ สกม. 1414/2558 ลงวันที่ 12 มิถุนายน 2558 ต่อมา เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2558 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้มีหนังสือแจ้งยกเลิกการทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น ทั้งนี้กิจการร่วมค้าเจวีซีซี โดยบริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) ได้มีหนังสืออุทธรณ์ยื่นไปยังหน่วยงานผู้ออกคำสั่ง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว แต่ไม่เป็นผล ที่ประชุมคณะกรรมการกิจการร่วมค้าฯ ได้มีมติให้ดำเนินการฟ้องร้องดำเนินคดีไปยังศาลปกครองกลางโดยขอให้ศาลสั่งให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งห้าร่วมกันหรือแทนกัน เพิกถอนคำสั่ง และชดเชยค่าเสียหายทางการเงินและค่าใช้จ่ายต่างๆ แก่ผู้ฟ้องคดีเป็นเงินจำนวน 841,519,965 บาท และคำรถยนต์โดยสารซึ่งผลิตแล้วเตรียมส่งมอบอีกจำนวน 250 คัน เป็นเงินจำนวน 121,520,000 หยวน (CHY)(คิดเป็นเงินบาท ณ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2559 เป็นเงิน 668,360,000 บาท) พร้อมด้วยดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับถัดจากวันฟ้องเป็นต้นไป จนกว่าผู้ถูกฟ้องคดีทั้งห้าจะชำระให้แก่ผู้ฟ้องคดีจนเสร็จสิ้น

ปัจจุบัน ณ วันที่ 10 กันยายน 2561 คดีได้ดำเนินการมาถึงขั้นตอน การพิจารณาของตุลาการเจ้าของสำนวนว่า ข้อเท็จจริงตามที่คู่ความทั้งสองฝ่ายส่งมายังศาลตามขบวนการเพียงพอหรือไม่

ถ้าไม่เพียงพอ ตุลาการเจ้าของสำนวน จะสั่งให้มีการแสวงหาข้อเท็จจริงเพิ่มเติม ซึ่งยังไม่มีคำสั่งแจ้งมา

ถ้าเห็นว่าข้อเท็จจริงเพียงพอแล้ว ตุลาการเจ้าของสำนวนจะสรุปสำนวนเสนอองค์คณะ และอธิบดีฯ ส่งสรุปข้อเท็จจริงให้คู่กรณี และกำหนดวันสิ้นสุดแสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อให้ผู้ฟ้องคดี แกลงปิดคดี และตัดสินคดี ซึ่งยังไม่มีคำสั่งแจ้งมาเช่นกัน

6. ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลสำคัญอื่น

6.1 ข้อมูลทั่วไป ณ 31 ธันวาคม 2561

| | | |
|--|---|--|
| บริษัทที่ออกหลักทรัพย์ | : | บริษัท ช ทวี จำกัด (มหาชน) |
| ชื่อย่อหลักทรัพย์ | : | CHO (จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ เอ็ม เอ ไอ) |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0107556000027 |
| ประเภทธุรกิจ | : | ออกแบบ สร้างสรรค์ ผลิตภัณฑ์ถึง ติดตั้งระบบวิศวกรรมทางยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ ให้บริการเทคโนโลยีระบบราง รวมทั้งผลิตและให้บริการเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ สินค้าและบริการของบริษัทฯ เช่น รถบรรทุก รถพ่วง รถบัส รถลำเลียงอาหารสำหรับเครื่องบิน รถไฟ รถดับเพลิง รถกู้ภัย รถหุ้มเกราะ รถลำเลียงพล บริหารโครงการสร้างเรือรบหลวง เป็นต้น |
| ทุนจดทะเบียน (ณ 31 ธันวาคม 2561) | : | 460,279,620.25 บาท (สี่ร้อยหกสิบล้านสองแสนเจ็ดหมื่นเก้าพันหกร้อยยี่สิบบาทยี่สิบห้าสตางค์) |
| ทุนชำระแล้ว (ณ 31 ธันวาคม 2561) | : | 327,221,629.25 บาท (สามร้อยยี่สิบเจ็ดล้านสองแสนสองหมื่นหนึ่งพันหกร้อยยี่สิบเก้าบาทยี่สิบห้าสตางค์) |
| มูลค่าที่ตราไว้ต่อหุ้น | : | หุ้นสามัญ 0.25 บาท (ยี่สิบห้าสตางค์) |
| หุ้นบุริมสิทธิ | : | ไม่มี |
| โทรศัพท์ | : | 043-043-880-90 |
| โทรสาร | : | 043-043-899 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา 1 (กรุงเทพฯ) | : | เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร 10210 โทรศัพท์ 0-2973-4382-4 โทรสาร 0-2973-4385 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา 2 (ชลบุรี) | : | เลขที่ 66/5 หมู่ 2 ตำบลโป่ง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี 20150 โทรศัพท์ 038-227-378 โทรสาร 038-227-378 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา 3 (พระนครศรีอยุธยา) | : | เลขที่ 62 หมู่ 2 ตำบลลำไทร อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา 13170 โทรศัพท์ 035-257-085 โทรสาร 035-257-086 |
| ที่ตั้งสำนักงานสาขา 4 (แหลมฉบัง ชลบุรี) | : | 37/30 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองขาม อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230 โทรศัพท์ 033-005-131 โทรสาร 033-005-132 |
| เว็บไซต์ (URL) | : | www.cho.co.th |
| บริษัทย่อย | : | 1. บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0405548000302 |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : | ผู้ออกแบบ ผลิต ประกอบและติดตั้งตู้บรรจุไฟเบอร์กลาส น้ำหนักเบา |

| | | |
|------------------------------|---|---|
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน | : | เลขที่ 265 หมู่ 4 ถนนกลางเมือง ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| โทรศัพท์ | : | 043-043-880-90 |
| โทรสาร | : | 043-043-899 |
| บริษัทย่อย | : | 2.บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด (KLRT) |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0405560004886 |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : | ขนส่งสินค้าและกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน | : | เลขที่ 555/56 หมู่ที่ 13 ถนนกสิกรรมทุ่งสร้าง ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น 40000 |
| โทรศัพท์ | : | 061-8230318 |
| บริษัทย่อย | : | 3.บริษัท อมรรัตนโกสินทร์ จำกัด (ARK) |
| เลขทะเบียนบริษัท | : | 0105561186808 |
| ลักษณะการประกอบธุรกิจ | : | บริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง อัจฉริยะ (SMART BUS) |
| ที่ตั้งสำนักงานใหญ่และโรงงาน | : | เลขที่ 96/25 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงตลาดบางเขน เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร |
| โทรศัพท์ | : | 0-2973-4382-84 / 0-2973-4385 |
| ฝ่ายนักลงทุนสัมพันธ์ | : | |
| โทรศัพท์ | : | 043-043-888 ต่อ 1120 |
| โทรสาร | : | 043-043-899 |
| อีเมล | : | ir@cho.co.th |
| นายทะเบียนหลักทรัพย์ | : | บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด |
| ที่ตั้งสำนักงาน | : | เลขที่ 93 ถนนรัชดาภิเษก แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพฯ 10400 |
| โทรศัพท์ | : | 0-2-009-9999 |
| โทรสาร | : | 0-2-009-9476 |
| เว็บไซต์ (URL) | : | www.tsd.co.th |
| บริษัทผู้สอบบัญชี | : | บริษัท ไพร์ซวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส เอพีเอส จำกัด |
| ผู้สอบบัญชี – บริษัทฯ | : | นายสุตวิณ ปัญญาวงศ์ขันธ์ ทะเบียนเลขที่ 3534 |
| และบริษัทย่อย | : | นางอนุทัย ภูมิสุรกุล ทะเบียนเลขที่ 3873 |
| | : | นายวิเชียร กิ่งมนตรี ทะเบียนเลขที่ 3977 |
| ที่ตั้งสำนักงาน | : | 179/74-80 อาคารบางกอกกิตติ์ทาวเวอร์ ชั้น 15 ถนนสาทรใต้ แขวงทุ่งมหาเมฆ เขตสาทร กรุงเทพฯ 10120 |
| โทรศัพท์ | : | 0-2-344-1000, 0-2-824-5000 |
| โทรสาร | : | 0-2-286-5050 |
| เว็บไซต์ (URL) | : | www.pwc.com/th |

6.2 ข้อมูลสำคัญอื่น

6.2.1 การวิจัยและพัฒนา

บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนา (Research and Development : R&D) โดยตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาเทคโนโลยี และคุณภาพของผลิตภัณฑ์ ให้มีความหลากหลาย มีรูปแบบที่ทันสมัย เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าอย่างสมบูรณ์ ควบคู่กับการพัฒนากระบวนการผลิตให้มีความรวดเร็ว มีความแม่นยำยิ่งขึ้น โดยให้ความสำคัญกับการใช้ระบบคอมพิวเตอร์และระบบไอที (IT) ในการทำงานตามแผนงานที่วางไว้ในแต่ละขั้นตอน ตั้งแต่เริ่มร่างชิ้นงานจนกระทั่งส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า รวมไปถึงการให้คำแนะนำ และบำรุงรักษาด้วยระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมทางไกล (Remote service) ดังนั้นถึงแม้สินค้าของบริษัทฯ จะถูกนำไปใช้งานยังต่างประเทศก็สามารถได้รับการบำรุงรักษาโดยทีมงานผู้เชี่ยวชาญของบริษัทได้โดยตรง

การวิจัยและพัฒนาด้านผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ จะเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์ด้านการออกแบบตัวถังรูปแบบต่างๆ ให้เหมาะสมกับประเภทงานขนส่งเฉพาะ ตามความต้องการของลูกค้าและเหมาะสมกับแชสซีรถบรรทุก รถพ่วง-กึ่งพ่วงที่ลูกค้าเลือกใช้ รวมทั้งพัฒนาด้านเทคโนโลยีและงานระบบวิศวกรรมต่างๆ เพื่อให้สินค้าสามารถใช้งานได้สะดวกมากยิ่งขึ้น มีความแข็งแกร่งทนทานในขณะที่ยังสามารถรับน้ำหนักได้มากที่สุด ง่ายต่อการบังคับควบคุมเพื่อความคล่องแคล่วในการขนส่งทุกสภาพถนน มีความเหมาะสมและทนต่อทุกสภาพอากาศในประเทศที่ลูกค้านำสินค้าไปใช้งาน

บริษัทฯ ไม่หยุดยั้งในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์หรืองานระบบวิศวกรรมต่างๆ โดยทีมวิจัยและพัฒนาของบริษัทฯ ได้ออกแบบนวัตกรรมสินค้ารูปแบบใหม่ และพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ อย่างต่อเนื่อง โดยทุกผลิตภัณฑ์ที่บริษัทฯ ออกแบบหรือเป็นผู้คิดค้นนวัตกรรมดังกล่าว จะดำเนินการขอขึ้นทะเบียนกับกรมทรัพย์สินทางปัญญา โดยได้รับอนุสิทธิบัตรมาแล้ว 97 รายการ นอกจากนี้ยังมีนวัตกรรมผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ 17 รายการ ที่อยู่ระหว่างขึ้นทะเบียนขอรับอนุสิทธิบัตร หรือสิทธิบัตรการประดิษฐ์/สิทธิบัตรการออกแบบผลิตภัณฑ์ จากกรมทรัพย์สินทางปัญญา

นอกจากนี้ บริษัทฯ โดยความร่วมมือและการสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาจากสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (องค์การมหาชน) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สำหรับการวิจัยและพัฒนาการออกแบบโครงสร้างแบบ Fabricate X-Frame โดยใช้วัสดุ High-Tensile Grade ที่มีความแข็งแรงและมีน้ำหนักเบา ทำให้สามารถปรับระดับความสูงของโครงสร้างได้สูงสุด 9 เมตร และได้มีการประยุกต์ใช้ระบบควบคุมอัตโนมัติสำหรับควบคุมเสถียรภาพและทิศทางการส่งอาหารแบบ 6 ทิศทาง เพื่อช่วยเพิ่มความสะดวกและลดเวลาในการปฏิบัติงาน

บริษัทฯ มีการพัฒนากระบวนการผลิตให้มีความรวดเร็วขึ้น ทำให้ลดระยะเวลาในการผลิตลง ซึ่งเกิดจากการที่ทีมงานฝ่ายวิศวกรรม ฝ่ายผลิตและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ศึกษาวิจัยในโครงการ Routine to Research (R2R) เริ่มตั้งแต่ปี 2557 เป็นต้นมา โดยการส่งเสริมให้พนักงานคิดค้นวิธีการ เครื่องมือ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ในการช่วยทำงานให้สะดวก รวดเร็ว และประหยัดทั้งต้นทุนและเวลา เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานเป็นการฝึกการวางแผน จัดเตรียม กำหนดขั้นตอน ได้อย่างเป็นระบบมากขึ้น รวมถึงมีการสลับปรับเปลี่ยนขั้นตอนการผลิตให้เหมาะสมและช่วยลดระยะเวลาในกระบวนการผลิตโดยรวมได้ ในขณะที่ยังคงรักษามาตรฐานการผลิต การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพได้ตามเกณฑ์กำหนดมาตรฐานสากลต่างๆ ที่บริษัทฯ ได้รับการรับรอง ไม่ว่าจะเป็น ISO 9001, CE Mark, IATA เป็นต้น

นอกจากจะให้ความสำคัญกับการวิจัยและพัฒนาด้านผลิตภัณฑ์และด้านกระบวนการผลิตแล้ว บริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากร เพื่อเพิ่มศักยภาพและประสิทธิภาพในการทำงานของบุคลากรทุกฝ่ายงาน โดยจัดให้มีการอบรมบุคลากรทั้งการอบรมภายในบริษัท โดยบุคลากรของบริษัทฯเอง ซึ่งมีประสบการณ์การทำงานมานาน เชี่ยวชาญ และปรับปรุงพัฒนางาน รวมทั้งการรวบรวมองค์ความรู้ในด้านต่างๆ ฝึกสอนและปรับให้เป็นครูช่างของบริษัทฯ เพื่อเพิ่มคุณภาพฝีมือในงานอาชีพมากขึ้น และการอบรมจากผู้เชี่ยวชาญหรือสถาบันชั้นนำภายนอกอย่างสม่ำเสมอเพื่อเป็นการเพิ่มพูนความรู้ วิทยาการใหม่ๆ ที่ทันสมัยให้กับบุคลากรของบริษัท

ตารางแสดงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการวิจัยและพัฒนา ปี 2559-2561

(หน่วย : ล้านบาท)

| รายการ | ปี 2559 | ปี 2560 | ปี 2561 |
|----------------------------|-------------|--------------|-------------|
| ค่าใช้จ่ายการวิจัยและพัฒนา | 3.05 | 0.018 | 0.59 |
| รวม | 3.05 | 0.018 | 0.59 |

6.2.2 โครงการในอนาคต

บริษัทฯ มีโครงการในอนาคตเพื่อรองรับแผนขยายรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้เติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังนี้

| โครงการ | เงินลงทุน (ตัวเลขประมาณ) | ระยะเวลาโครงการ |
|---|-----------------------------|-----------------|
| โครงการในอนาคตของบริษัทฯ | | |
| 1.) โครงการวิจัยและพัฒนาระบบอัตโนมัติ | | |
| - หุ่นยนต์ช่วยงานในโรงงานอุตสาหกรรม | 15.00-20.00 ล้านบาท | ปี 2555-2562 |
| 2.) โครงการขยายศูนย์ซ่อม “สปีลล์ 24 ชั่วโมง by CHO” ทั่วประเทศรวม 8 ศูนย์ (ต้นปี 2560 เปิดดำเนินงานแล้ว 1 ศูนย์) | 480 ล้านบาท | ปี 2560-2564 |
| 3) โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น | 600 ล้านบาท | ปี 2561-2564 |
| 4) โครงการบริหารระบบขนส่งอัจฉริยะ (Smart Bus) | 600 ล้านบาท | ปี 2562-2565 |
| โครงการในอนาคตของบริษัทย่อย | | |
| 1) โรงงานใกล้กรุงเทพฯ | 50.00 ล้านบาท | ปี 2561-2562 |
| 2) โครงการสร้างโรงผลิตฉนวนโฟม (PU Foam) | 20.00 ล้านบาท | ปี 2562-2563 |

โครงการในอนาคตของบริษัทฯ

บริษัทฯ มีโครงการในอนาคตเพื่อรองรับแผนขยายรายได้ของบริษัทฯ และบริษัทย่อยให้เติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต ดังนี้

1. โครงการวิจัยและพัฒนาระบบอัตโนมัติ

หุ่นยนต์ช่วยงานในโรงงานอุตสาหกรรม : ได้ดำเนินการเซ็นสัญญาจ้างที่ปรึกษาโครงการวิจัยและพัฒนาหุ่นยนต์ต้นแบบแล้วเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2555 ใช้เวลาในการดำเนินงาน 5 ปี ซึ่งจะได้ต้นแบบหุ่นยนต์ จากนั้นทำการทดสอบ และทดลองใช้งานในสายการผลิตของบริษัทอีก ประมาณ 5 ปี จนสามารถผลิตเป็นสินค้าออกจำหน่ายเชิงพาณิชย์ได้ คาดการณ์ว่าจะเริ่มผลิตเพื่อจำหน่ายในเชิงพาณิชย์ได้ในปี 2566 วัตถุประสงค์หลักของการพัฒนาหุ่นยนต์ช่วยงานในโรงงานอุตสาหกรรม ก็เพื่อร่วมพัฒนาระบบการผลิตสินค้าให้เข้าถึงการใช้เทคโนโลยีที่ล้ำสมัยในต้นทุนแบบประหยัด ทำให้กำลังการผลิตสูงขึ้น และเพิ่มมูลค่าให้กับสินค้าของลูกค้า โดยบริษัทฯ จะออกแบบหุ่นยนต์ช่วยงานในโรงงานอุตสาหกรรมให้สั่งการใช้งานได้ง่าย เน้นกลุ่มลูกค้าโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

2. โครงการขยายศูนย์ซ่อม ลีบล้อ 24 ชั่วโมง by CHO ทั่วประเทศ



บริษัทฯ ลงทุนเปิดศูนย์บริการรถบรรทุกแบบ One Stop Service ในชื่อ "ลีบล้อ 24 ชั่วโมง by CHO" โดยได้ดำเนินการเปิดศูนย์แรกที่จังหวัด ชลบุรี และจะเปิดเพิ่มอีก 7 แห่ง ทั่วประเทศภายในปี 2563 ใช้เงินลงทุนประมาณ 480 ล้านบาท เพื่อให้บริการซ่อมแซม บำรุงรักษา เครื่องยนต์ ตัวถัง ระบบไฟฟ้า แบบเต็มระบบ โดยต่อยอดมาจากศูนย์ซ่อมบริการเดิมของบริษัทฯ ซึ่งได้เปิดดำเนินการตั้งแต่วันที่ 2554 เป็นต้นมา ซึ่งมีผลการดำเนินการเป็นที่น่าพอใจ และผลการสำรวจความต้องการของธุรกิจลอจิสติกส์ ในประเทศว่ามีความต้องการในธุรกิจนี้ บริษัทฯ วางแผนเพิ่มบริการจดทะเบียน ต่อภาษี ประกันภัยพร้อมจำหน่ายอะไหล่อุปกรณ์ตกแต่ง โดยมีทีมช่างมืออาชีพ เครื่องมือที่ทันสมัย พร้อมทั้งระบบการบันทึกข้อมูล ประวัติการซ่อมแซมที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลประวัติการซ่อมของรถแต่ละคันได้ทุกศูนย์บริการ

3. โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น

บริษัทฯ ดำเนินการยื่นเสนอราคาโครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น จำนวน 2 โครงการ

- 3.1 โครงการพัฒนาเมืองขอนแก่น โดย บริษัท ขอนแก่น ทราเวลลิ่ง จำกัด เป็นเจ้าของโครงการ (วิสาหกิจของ 5 เทศบาลจังหวัดขอนแก่น) ในส่วนงานจ้างเหมา ออกแบบและก่อสร้างงานโยธาและโครงสร้างพร้อมทั้งการผลิต และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารรางเบาประเภท TRAM และการพัฒนาเมือง โครงการขอนแก่น Smart City (ระยะ 1) ระยะเวลาสัญญา 3 ปี หรือตามแผนงาน โดยกิจการร่วมค้า ซีเคเคเอ็ม (Joint Venture Agreement CKKM)

| ชื่อ | กิจการร่วมค้า ซีเคเคเอ็ม (Joint Venture Agreement CKKM) |
|---|--|
| คู่สัญญา/อัตรการร่วมทุน | <p>สัดส่วนกิจการร่วมค้า ณ. วันที่เสนอราคา 22 ธันวาคม 2560</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 49 2. บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี(1993) จำกัด ร้อยละ 45 - (โดยมี กลุ่ม ทวีแสงสกุลไทย เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 97 3. บริษัท เคเทค บิลดิ้ง คอนแทรกเตอร์ จำกัด ร้อยละ 6 (โดยมีบริษัท เคเทค คอนสตรัคชั่น จำกัด(มหาชน) เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 99.99) 4. MCC OVERSEAS LIMITED -ยังไม่ลงทุน- (โดยมี China Metallurgical Corporation (บริษัทของรัฐบาลของประเทศจีน) เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด) <p>โดยจะปรับเปลี่ยนอัตรการร่วมทุนหลังจากชนะการเสนอราคาในโครงการฯ ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. บริษัท ช ทวี จำกัด(มหาชน) ร้อยละ 25 2. บริษัท ขอนแก่น ช.ทวี(1993) จำกัด ร้อยละ 23 3.บริษัท เคเทค บิลดิ้ง คอนแทรกเตอร์ จำกัด ร้อยละ 3 4. MCC OVERSEAS LIMITED ร้อยละ 49 |
| วัน เดือน ปี ที่จัดตั้งกิจการร่วมค้า | 19 ธันวาคม 2560 |

3.2 โครงการงานจ้างเหมาปฏิบัติการเดินทางรถ โครงการการบำรุงรักษา และการบริหารจัดการพื้นที่สถานีและส่วนเกี่ยวเนื่อง (Operation, Maintenance, Service) ระบบขนส่งผู้โดยสารรางเบา (Light Rail Transit) ประเภท TRAM และการพัฒนาเมือง (Transit Oriented Development) โครงการขอนแก่น Smart City (ระยะที่ 1) ระยะเวลาสัญญา 30 ปี "เป็นการบริหารโครงการโดยไม่ได้สิทธิในทรัพย์สิน และแบ่งรายได้ กับเจ้าของโครงการ" โดยนิติบุคคลร่วมทำงาน KLRTT (KLRTT Consortium)

| ชื่อผู้ยื่นเสนอ | นิติบุคคลร่วมทำงาน KLRTT (KLRTT Consortium) |
|---|--|
| คู่สัญญา/อัตรการร่วมทุน | 1. บริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด เป็นบริษัทหลักในการจัดการ รับผิดชอบงานบริหารโครงการระบบขนส่งผู้โดยสารรางเบาในสัดส่วน ร้อยละ 60 ของมูลค่าโครงการ (CHO ร่วมลงทุนในบริษัท เคแอลอาร์ที จำกัด ร้อยละ 49) 2. บริษัท เทพนคร ขอนแก่นเดินรถ จำกัด ร้อยละ 40 ของมูลค่าโครงการ (โดยมี บริษัท เคเคทีที โฮลดิ้ง จำกัด เป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ร้อยละ 96) |
| วัน เดือน ปี ที่จัดตั้งกิจการร่วมค้า | 11 ธันวาคม 2560 |

4. โครงการบริหารระบบขนส่งอัจฉริยะ (Smart Bus)

CHO มีแผนลงทุนในการบริหารระบบขนส่งอัจฉริยะผ่านการลงทุนในบริษัท อมรรัตนโกสินทร์ จำกัด (ARK) โดยมีแผนถือหุ้นในสัดส่วนประมาณ 51% หรือมากกว่า 50% มูลค่าที่ CHO ลงทุนประมาณ 600 ล้านบาท โดย ARK มีแผนบริหารรถเมล์ขนส่งมวลชนผ่านกลุ่มบริษัทเอกชนร่วมบริการ ขสมก. (องค์การขนส่งมวลชน) เดิมในการปรับปรุงรถเดิมเป็นรถที่มีระบบอัจฉริยะ (Smart Bus) และมีแผนเปลี่ยนรถใหม่ทั้งหมดภายในปีที่ 2-4 รวม 3 ปี ในการลงทุนครั้งนี้จะมีผู้ถือหุ้นหลัก 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

1. CHO
2. กลุ่มบริษัทเอกชนร่วมบริการ ขสมก.
3. นักลงทุนสถาบัน หรือนักลงทุนที่มีประสบการณ์ เสริมสร้างศักยภาพของ ARK

ในการลงทุนครั้งนี้คาดว่า ARK จะสามารถรับรู้รายได้ทันที เนื่องจากเป็นการลงทุนในกิจการที่ดำเนินการอยู่แล้ว และคาดว่า CHO จะมีรายได้โดยตรงจากการพัฒนาระบบอุปกรณ์อัจฉริยะ และการซ่อมบำรุงในโครงการ ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการได้ในไตรมาสที่ 3 หรือ 4 ปี 2562

โครงการในอนาคตของบริษัทย่อย

- 1) โครงการสร้างโรงงานผลิตใกล้กับพื้นที่กรุงเทพฯ เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง และสามารถให้ลูกค้าเข้าตรวจสอบสินค้าได้สะดวก เนื่องจากลูกค้าส่วนใหญ่อยู่ในกรุงเทพฯ และพื้นที่ปริมณฑล บริษัทฯ จึงมีนโยบายแสวงหาและศึกษาข้อมูลในการสร้างโรงงานผลิตเพิ่มในพื้นที่อื่น ซึ่งผลจากการศึกษาและเพื่อสนองตอบความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว จึงมีนโยบายในการหาพื้นที่บริเวณกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพื่อพิจารณาต่อไป
- 2) โครงการสร้างโรงผลิตฉนวนโฟมโพลียูรีเทนโฟม (PU Foam) ตามแผนการพัฒนาและปรับโครงสร้างต้นทุน บริษัท ช.ทวี เทอร์โมเทค จำกัด (TMT) ซึ่งเป็นบริษัทย่อย มีแผนการลงทุนในโรงงานผลิตโฟม โดยตั้งงบประมาณในการลงทุน 20 ล้านบาท จากงบประมาณเดิม 30 ล้านบาท เนื่องจากโฟมมีสัดส่วนในต้นทุนค่อนข้างสูง และถ้า TMT ลงทุนผลิตโฟม

ได้เองจะทำให้ต้นทุนลดลง ควบคุมเวลาและแผนการใช้โคมในการผลิตได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งสามารถพัฒนาโคมให้มีคุณภาพหลากหลายเหมาะกับผลิตภัณฑ์ของ TMT และลดต้นทุนได้มากขึ้นจากการวางแผนการผลิตแบบ Just In Time ซึ่งคาดว่าจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างในไตรมาส 2/2562 และดำเนินการผลิตโคมได้ในไตรมาส 3/2562 เป็นต้นไป