

ส่วนที่ 1

การประกอบธุรกิจ

1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (“บริษัทฯ” หรือ “PCSGH”) จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2556 ในรูปแบบบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียน 6,000,000 บาท เพื่อวัตถุประสงค์ในการลงทุนหุ้นของ บริษัท พี.ซี.เอส. พรินซ์ เวิร์ก จำกัด (“PCW”) บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คาสติง จำกัด (“PCD”) และบริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด (“PCF”) ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ใต้การควบคุมเดียวกันกับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ ได้แปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัด และเพิ่มทุนจดทะเบียนอีก 1,420,000,000 บาท เป็น 1,426,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 1,420,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และต่อมาในวันที่ 26 มิถุนายน 2556 บริษัทฯ รับชำระค่าหุ้นสามัญจำนวน 1,150,000,000 หุ้น โดยการรับชำระเป็นเงินสดและโดยการแลกหุ้นกับหุ้นสามัญของ สามบริษัท ได้แก่ บริษัท พี.ซี.เอส. พรินซ์ เวิร์ก จำกัด บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คาสติง จำกัด และ บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด ที่ราคาตามมูลค่าที่ตราไว้(par value)จากผู้ถือหุ้นเดิมของทั้ง 3 บริษัท ซึ่งคือครอบครัวรุ่งโรจน์กิตยศ ส่งผลให้บริษัทฯ มีการลงทุนในบริษัทย่อย สาม บริษัท ได้แก่ บริษัท พี.ซี.เอส. พรินซ์ เวิร์ก จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คาสติง จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 และ บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด ในสัดส่วนร้อยละ 100 ต่อมาในที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้นครั้งที่ 3/2556 เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 ได้มีมติให้ลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 1,426,000,000 บาท เป็น 1,156,000,000 บาท โดยวิธีการตัดหุ้นจดทะเบียนที่ยังไม่ได้ออกจำหน่ายจำนวน 270,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และได้มีมติให้เพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 1,156,000,000 บาท เป็น 1,545,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 389,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท สำหรับ ลักษณะการประกอบธุรกิจของ PCW PCD และ PCF (“บริษัทย่อย”)เป็นดังนี้

1. บริษัท พี.ซี.เอส. พรินซ์ เวิร์ก จำกัด

ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ความแม่นยำสูง (Machining Products) ประเภทเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และระบบ บังคับรถโดยวัตถุดิบหลักที่ PCW ใช้ในการผลิต ได้แก่ วัตถุดิบประเภทปั๊มสูบเช่นเหล็กเส้น และวัตถุดิบประเภท ทูติงกูมิ เช่น เหล็กแปรรูป และ อลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป

2. บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คาสติง จำกัด

ผลิตชิ้นส่วนประเภทอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป โดยที่ PCD มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนอลูมิเนียมขนาดใหญ่ เนื่องจากเครื่องจักรส่วนมากมีขนาดแรงฉีดตั้งแต่ 900 ตัน ถึง 2,500 ตัน ซึ่งสามารถผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่จำพวก Engine Crank Case, Engine Oil Pan, Engine Cover, และ Transmission Case Housing เป็นต้น

3. บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด

ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทเหล็กแปรรูป (Forging Products) เพื่อขายให้ PCW นำไปใช้ต่อไปในการผลิตสินค้าสำเร็จรูป บางกลุ่มของ PCW โดย PCF มีความชำนาญพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนประเภทเหล็กแปรรูปร้อนจำพวก Micro Alloy Steel ซึ่งเป็นเหล็กที่มีลักษณะพิเศษมีค่าความแข็งแรงสูงหลังจากการผ่านการขึ้นรูปร้อนแล้ว เช่น Common Rail, ชิ้นส่วน ปุ่มหัวฉีดดีเซล, Knuckle, Gear, และ Drive Shaft เป็นต้น นอกจากนั้น PCF มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตเหล็ก แปรรูปร้อนที่มีขนาดใหญ่มีแรงตีเหล็กสูงตั้งแต่ 1,600 ตัน ถึง 6,000 ตัน เช่น เพลาข้อเหวี่ยง, Knuckle, และ เพลาถ่วง สมดุล เป็นต้น

นโยบายการลงทุนของบริษัทฯ:

เพื่อให้การลงทุนของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพที่เหมาะสม บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการลงทุนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ธุรกิจที่มีศักยภาพ สามารถทำรายได้ และกำไรที่สม่ำเสมอ และผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนแล้ว โดยอาจเป็นธุรกิจที่กำลังดำเนินการแล้ว หรือยังไม่เริ่มดำเนินการก็ได้
- ธุรกิจที่บริษัทฯ จะลงทุนต้องมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ยจ่าย
- ธุรกิจที่บริษัทฯ จะลงทุนต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้
- บริษัทฯ จะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการทำธุรกิจนั้นๆ เข้าไปดูแลการลงทุนดังกล่าวของบริษัทฯ
- บริษัทฯ จะจัดให้มีตัวแทนของบริษัทฯ ไปทำหน้าที่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทที่ลงทุนเสมอ ทั้งนี้ ให้เป็นไปตามสัดส่วนการลงทุนของบริษัทฯ
- บริษัทฯ จะไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมาย หรือผิดหลักศีลธรรม
- การลงทุนของบริษัทฯ ต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามที่ข้อบังคับของบริษัทฯ หรือกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด หรือกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์หรือข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
- บริษัทฯ จะรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่เข้าไปลงทุนให้คณะกรรมการของบริษัทฯ รับทราบทุกไตรมาส

ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ:

รายชื่อผู้ถือหุ้น	ภายหลังการเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชน	
	จำนวนหุ้น	ร้อยละ
1. นายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ	578,000,000	37.41
2. นางวรรณภา เรามานะชัย	577,999,990	37.41
3. นายพลเอก รุ่งโรจน์กิตติยศ	10	0.00
4. ประชาชน	389,000,000	25.18
รวม	1,545,000,000	100.00

2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) (“บริษัทฯ” หรือ “PCSGH”) ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น(Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนั้นบริษัทฯ จึงมีรายได้หลักมาจากเงินปันผลที่ได้รับจากการลงทุนในบริษัทย่อย

ปัจจุบัน บริษัทฯ ลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นธุรกิจหลักทั้งหมด 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท พี.ซี.เอส. 프리ชั๊น เวิร์ค จำกัด (“PCW”) บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คลาสติ่ง จำกัด (“PCD”) และบริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด (“PCF”) ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ใต้การควบคุมเดียวกันกับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละบริษัทมีรายละเอียดดังนี้

1. บริษัท พี.ซี.เอส. 프리ชั๊น เวิร์ค จำกัด

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ความแม่นยำสูง (Machining Products) ประเภทเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และระบบบังคับรถ โดยวัตถุดิบหลักที่ PCW ใช้ในการผลิต ได้แก่ วัตถุดิบประเภทปฐมภูมิเช่นเหล็กเส้น และวัตถุดิบประเภททุติยภูมิ เช่น เหล็กแปรรูป และ อลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป

2. บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คลาสติ่ง จำกัด

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป โดยที่ PCD มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนอลูมิเนียมขนาดใหญ่ เนื่องจากเครื่องจักรส่วนมากมีขนาดแรงฉีดตั้งแต่ 900 ตัน ถึง 2,500 ตัน ซึ่งสามารถผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่จำพวก Engine Crank Case, Engine Oil Pan, Engine Cover, และ Transmission Case Housing เป็นต้น

3. บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทเหล็กแปรรูป (Forging Products) เพื่อขายให้ PCW นำไปใช้ต่อในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปบางกลุ่มของ PCW โดย PCF มีความชำนาญพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนประเภทเหล็กแปรรูปร้อนจำพวก Micro Alloy Steel ซึ่งเป็นเหล็กที่มีลักษณะพิเศษมีความแข็งแรงสูงหลังจากการผ่านการขึ้นรูปร้อนแล้ว เช่น Common Rail, ชิ้นส่วนปั๊มหัวฉีดดีเซล, Knuckle, Gear, และ Drive Shaft เป็นต้น นอกจากนั้น PCF มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตเหล็กแปรรูปร้อนที่มีขนาดใหญ่มีแรงตีเหล็กสูงตั้งแต่ 1,600 ตัน ถึง 6,000 ตัน เช่น เพลาข้อเหวี่ยง, Knuckle, และ เพลาถ่วงสมดุล เป็นต้น

ชื่อบริษัท : บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ : ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 2/1-4 หมู่ที่ 3 ถนนมิตรภาพ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

เลขทะเบียนบริษัท : 0107556000426

โทรศัพท์ : 044-701-300

โทรสาร : 044-701-399

เว็บไซต์ : www.pcsholding.com

สัดส่วนรายได้

	งบการเงินรวมเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ						งบการเงินรวม			
	ปี 2553		ปี 2554		ปี 2555		งวดเก้าเดือน สิ้นสุด 30 ก.ย. 2556		ปี 2556	
	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ	ล้านบาท	ร้อยละ
ผลิตภัณฑ์ Machining (PCW)	2,502.4	80.6	2,745.6	76.0	4,258.7	67.6	3,105.8	65.5	4,015.9	66.2
ผลิตภัณฑ์ Die Casting (PCD)	350.3	11.3	495.3	13.7	1,367.0	21.7	1,163.6	24.0	1,415.2	23.3
ผลิตภัณฑ์ Forging (PCF)	250.8	8.1	371.3	10.3	677.9	10.8	506.9	10.5	635.3	10.5
รายได้รวม สามบริษัท	3,103.5	100.0	3,612.2	100.0	6,303.6	100.0	4,776.2	100.0	6,066.4	100.0
ปรับปรุงตัดรายการ ซื้อขายสินค้าระหว่าง บริษัทย่อย	(312.9)		(438.0)		(1,009.9)		(740.5)		(941.9)	
รายได้จากการขายตาม งบการเงินรวมเพื่อ วัตถุประสงค์เฉพาะและ งบการเงินรวม	2,790.5		3,174.2		5,293.7		4,035.7)		5,124.5	

3. ปัจจัยความเสี่ยง

3.1 ความเสี่ยงในการประกอบธุรกิจ

3.1.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาค้นทุนวัตถุดิบ

วัตถุดิบหลักที่บริษัทฯ ใช้ในการผลิต แบ่งเป็นสองกลุ่มหลักๆ คือ กลุ่มวัตถุดิบปฐมภูมิ (Primary Material) จำพวกเหล็กเส้นและอลูมิเนียมแท่ง เพื่อป้อนเข้าสู่สายการผลิตและแปลงสภาพให้เป็นวัตถุดิบกึ่งสำเร็จรูป หรือกลุ่มวัตถุดิบทุติยภูมิ (Secondary Material) ซึ่งวัตถุดิบทุติยภูมินี้จะได้รับการแปรสภาพเป็นสินค้าเพื่อส่งมอบให้ลูกค้าต่อไป เช่น ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูปร้อน (Hot Forging) ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูปเย็น (Cold Forging) ผลิตภัณฑ์อลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป (Die Casting) และ ผลิตภัณฑ์เหล็กผงอัดขึ้นรูป (Sintering) โดยจากงบการเงินรวมเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะของบริษัทฯ สำหรับปี 2555 และงบการเงินรวมของบริษัทฯ ในงวดเก้าเดือนแรก ปี 2556 บริษัทฯ มีต้นทุนวัตถุดิบคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 58.2 และร้อยละ 58.3 ของต้นทุนขายรวมก่อนตัดรายการระหว่างกัน ตามลำดับ ซึ่งวัตถุดิบของบริษัทฯ มีลักษณะเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) จึงทำให้ราคาของสินค้าเหล่านี้ขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของวัตถุดิบในตลาดโลกในแต่ละช่วงเวลา และอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น หากราคาวัตถุดิบดังกล่าวมีความผันผวนก็จะทำให้บริษัทฯ กำหนดต้นทุนสินค้าได้ยากและหากราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้นก็จะทำให้ต้นทุนของบริษัทฯ สูงขึ้นไปด้วย และหากบริษัทฯ ไม่สามารถผลักดันต้นทุนที่เพิ่มขึ้นไปให้ลูกค้าได้เต็มที่ จะทำให้ความสามารถในการทำกำไรของบริษัทฯ ลดลง

โดยราคาของเหล็กที่ใช้ในการผลิตของบริษัทฯ เป็นเหล็กที่ส่งมาจากประเทศญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งราคาตั้งแต่ต้นปี 2556 แกว่งตัวอยู่ระหว่าง 100 เยนต่อกิโลกรัม ถึง 120 เยนต่อกิโลกรัม ในส่วนของราคาอลูมิเนียมนั้นจะมีการซื้อจากผู้ผลิตในประเทศโดยมีการแกว่งตัวเล็กน้อยอยู่ในช่วง 65 บาทต่อกิโลกรัม ถึง 75 บาทต่อกิโลกรัม ทั้งนี้ ในกรณีที่วัตถุดิบปฐมภูมิมีการแกว่งตัวที่รุนแรง บริษัทฯ จะเจรจากับลูกค้าเพื่อหาวิธีการรับมือเหตุการณ์ดังกล่าว โดยในกรณีที่ราคาวัตถุดิบเพิ่มสูงมาก บริษัทฯ อาจจะสามารถเจรจาผลักดันต้นทุนด้านวัตถุดิบปฐมภูมิที่สูงบางส่วนไปให้ลูกค้าได้นอกจากนี้ บริษัทฯ ทำการตกลงราคาจัดซื้อล่วงหน้าสำหรับวัตถุดิบจำพวกเหล็กเป็นระยะเวลาประมาณ 3 - 6 เดือน ซึ่งจะช่วยควบคุมต้นทุนไม่ให้แกว่งตัวในช่วงระยะเวลาดังกล่าว สำหรับวัตถุดิบจำพวกทุติยภูมิทางบริษัทฯ ได้ทำการตกลงราคาล่วงหน้าไว้กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบไว้ตามระยะเวลาที่กำหนด จึงทำให้บริษัทฯ สามารถรู้ต้นทุนวัตถุดิบและสามารถควบคุมต้นทุนวัตถุดิบได้ในระยะเวลาดังกล่าว

3.1.2 ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีความเสี่ยงโดยตรงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยบริษัทฯ ซื้อวัตถุดิบปฐมภูมิประเภทเหล็กเส้นจากต่างประเทศทั้งหมด ซึ่งนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก รองลงมาคือ ยุโรป โดยสัดส่วนวัตถุดิบที่ส่งโดยตรงจากต่างประเทศคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15.4 และ ร้อยละ 10.1 ของต้นทุนทั้งหมดในปี 2555 และ งวดเก้าเดือนแรก ปี 2556 ตามลำดับ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีการซื้อเครื่องจักร เป็นจำนวนมากจากต่างประเทศ โดยราคาที่ซื้อจะถูกกำหนดเป็นสกุลเงินต่างประเทศ เช่น เงินเยน และ เงินเหรียญสหรัฐฯ

ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถนำเงินตราต่างประเทศที่ได้รับจากการส่งออกชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตรายอื่นต่างประเทศมาซื้อวัตถุดิบที่มีการส่งโดยตรงจากต่างประเทศเพื่อลดความเสี่ยงโดยตรงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้เช่นกัน (Natural Hedge) โดยในปี 2553 ปี 2554 และ ปี 2555 รายได้ที่บริษัทฯ ได้รับในรูปเงินตราต่างประเทศมีมูลค่า 14.8 ล้านบาท 41.8 ล้านบาท และ 345.9 ล้านบาท ตามลำดับ และ บริษัทฯ มีรายจ่ายในรูปเงินตราต่างประเทศ มีมูลค่า 832.8 ล้านบาท 993.5 ล้านบาท และ 1,038.3 ล้านบาท ตามลำดับ หรือคิดเป็นสัดส่วนรายได้ในรูป

เงินตราต่างประเทศต่อรายจ่ายในรูปเงินตราต่างประเทศร้อยละ 1.8 ร้อยละ 4.2 และร้อยละ 33.3 สำหรับปี 2553 ถึงปี 2555 ตามลำดับ สำหรับส่วนต่างที่เหลืออยู่ บริษัทฯ ได้มีการใช้เครื่องมือเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนในบางส่วน ทั้งนี้บริษัทฯ ไม่มีสัดส่วนการสั่งซื้อวัตถุดิบกับลูกค้ารายใดรายหนึ่งที่สูงกว่าร้อยละ 10 ของยอดการสั่งซื้อทั้งหมดในปี 2555 สำหรับวัตถุดิบทุติยภูมินั้น ทางบริษัทฯ ซื้อจากผู้ผลิตภายในประเทศเป็นหลักถึงแม้ว่าผู้ผลิตวัตถุดิบทุติยภูมิจะได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนบ้างแต่จะมีผลกระทบต่อต้นทุนบริษัทฯ ในสัดส่วนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับวัตถุดิบปฐมภูมิ

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ยังคงต้องเผชิญกับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน และผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันโดยเฉพาะกรณีที่เงินบาทแข็งค่าขึ้น ซึ่งแม้ว่าจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถซื้อวัตถุดิบจากต่างประเทศได้ถูกลง แต่ในแง่ของการแข่งขันกับผู้ผลิตต่างชาติ บริษัทฯ อาจเสียเปรียบในการแข่งขันเสนอราคา โดยทุกครั้งก่อนที่ลูกค้าของบริษัทฯ จะเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างๆ นั้น จะมีการให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนแต่ละรายที่เป็น Approved Vendor List ทำการส่งใบเสนอราคา ซึ่งหากเกิดในช่วงเวลาที่เงินบาทแข็งค่าขึ้น ราคาที่ผู้ผลิตต่างชาติเสนอเมื่อเทียบเป็นเงินบาทแล้วจะถูก

3.1.3 ความเสี่ยงจากการถูกบอกเลิกสัญญาหรือไม่ได้สัญญาใหม่จากผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ธุรกิจของบริษัทฯ เป็นลักษณะการว่าจ้างผลิตจึงจำเป็นต้องมีการทำสัญญาระหว่างผู้ว่าจ้าง (เช่น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์) และผู้ถูกจ้าง (บริษัทฯ) ซึ่งสัญญาดังกล่าวในบางครั้งจะไม่มีภาระอายุของสัญญาหรืออาจไม่มีภาระอายุจำนวนชิ้นส่วนที่จะสั่งซื้อ และเมื่อครบอายุสัญญาหรือมีการเปลี่ยนรุ่นของรถยนต์หรือเครื่องยนต์ ลูกค้าจะมีการคัดเลือกผู้ผลิตรายใหม่ นอกจากนั้นบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยังมีความเสี่ยงที่จะถูกบอกเลิกสัญญาระหว่างอายุสัญญาและมีความเสี่ยงที่จะเสียลูกค้าบางรายหากบริษัทฯ ไม่ได้รับเลือกให้ผลิตชิ้นส่วนให้ลูกค้าในโครงการต่อไป

อย่างไรก็ดี ลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ มักจะไม่เปลี่ยนผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์จนกว่าจะหมดรุ่นของผลิตภัณฑ์นั้นๆ ซึ่งโดยเฉลี่ยมีระยะเวลาอยู่ที่ประมาณ 5 – 10 ปี เนื่องจากการสรรหาบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการที่กำหนดจะต้องมีขั้นตอนระยะเวลานานในการอนุมัติและตรวจสอบคุณภาพของชิ้นส่วนและอาจส่งผลให้กระบวนการผลิตของลูกค้าของบริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะต้องหยุดชะงักเนื่องจากมีอุปกรณ์ชิ้นส่วนไม่เพียงพอ อีกทั้งยังทำให้มีความเสี่ยงเรื่องคุณภาพของสินค้า โดยระยะเวลาการคัดเลือกและวางแผนก่อนการผลิตจริงอาจใช้เวลาตั้งแต่ 3 เดือนไปจนถึง 36 เดือน ขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของชิ้นส่วนและอุปกรณ์

สำหรับบริษัทฯ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ได้มาตรฐานในเรื่องของคุณภาพและระยะเวลาในการผลิตที่ทันตามความต้องการของลูกค้า และได้รับการรับรองด้วยระบบควบคุมคุณภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มาตรฐานสากล ISO/TS16949 โดยแต่ละครั้งก่อนทำสัญญากับลูกค้า นอกจากการคัดเลือกด้านราคาของชิ้นส่วนแล้ว บริษัทฯ จะต้องถูกประเมินคุณภาพและศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนด้วย ทั้งในด้านความสามารถในการควบคุมบุคลากรในการผลิต การบริหารจัดการวัตถุดิบ ศักยภาพของเครื่องจักรที่นำมาใช้ในการผลิต และประสิทธิภาพของกรรมวิธีที่ใช้ในการผลิต เมื่อทำการประเมินจนมั่นใจแล้วจึงจะว่าจ้างให้บริษัทฯ เป็นผู้ผลิต ดังนั้น สัญญาที่บริษัทฯ ทำกับลูกค้าส่วนใหญ่จึงเป็นสัญญาระยะยาวจนกว่าจะหมดรุ่นของผลิตภัณฑ์นั้นๆ และมีแนวโน้มที่จะให้บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ผลิตและจัดหาชิ้นส่วนให้แก่ลูกค้าต่อไป โดยปัจจุบัน บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกเป็น บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ส่งให้กับบริษัทผลิตรถยนต์โดยตรง (Approved OEM Supplier Tier 1) จากผู้ผลิตรถยนต์ 7 ราย ดังนี้ General Motors, Isuzu Motors, Mitsubishi Motors, Toyota Motors, Ford , Mazda, และ Suzuki Motors ตลอดจนเป็นบริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ขั้นที่ 2 (Approved OEM Supplier Tier 2) ให้กับลูกค้า 3 ราย ดังนี้ Continental Automotive, ZF และ Kayaba Steering และในปี 2556 บริษัทฯ ได้ทำสัญญาเพิ่มเติมกับลูกค้าปัจจุบันหลายรายเพื่อผลิตชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์หรือเครื่องยนต์

รุ่นใหม่ ๆ เช่น การเป็น Approved OEM Supplier Tier 1 ให้กับบริษัท Renault ที่จะเริ่มผลิตในปี 2557 ให้กับบริษัท Mitsubishi Motors Thailand ที่เป็นการขยายสัญญาการผลิตถึง ปี 2564 ให้กับบริษัท Triumph ที่จะเริ่มผลิตในปี 2557 และ ให้กับบริษัท Volvo ซึ่งกำลังอยู่ในช่วงทดสอบผลิตภัณฑ์ต้นแบบ (Prototype) และ ได้รับคัดเลือกเป็น Approved OEM Supplier Tier 2 ให้กับบริษัท GKN (ประเทศไทย) ที่เป็น OEM Supplier Tier 1 และจะเริ่มผลิตในปี 2558 เป็นต้น

3.1.4 ความเสี่ยงจากการก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบของไทยในปี 2558 (AEC 2015)

การก้าวสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบในปี 2558 (AEC 2015) จะทำให้ผู้ประกอบการในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หรือแม้กระทั่งผู้ออกแบบและผลิตเครื่องจักร รวมทั้งทางบริษัทฯ เองมีโอกาสในตลาดนอกประเทศมากขึ้น แต่ก็อาจทำให้ผู้ประกอบการดังกล่าวได้รับผลกระทบจากการเปิดเสรีทางการค้าได้เช่นกัน ในกรณีดังต่อไปนี้

- บริษัทผลิตรถยนต์ที่เป็นลูกค้ารายสำคัญของบริษัทฯ อาจย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นในอาเซียนที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า หรือมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีกว่าประเทศไทย ซึ่งจะกระทบต่อยอดขายของบริษัทฯ

ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่จากต่างประเทศซึ่งเป็นฐานลูกค้าสำคัญของบริษัทฯ อาจจะย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีต้นทุนต่ำสุดและอาจลดการผลิตในประเทศที่มีต้นทุนสูงกว่าโดยในปัจจุบันคู่แข่งที่สำคัญของไทยในภูมิภาคได้แก่ประเทศอินโดนีเซียซึ่งผู้ประกอบการจากหลายๆประเทศกำลังให้ความสนใจเป็นอย่างมาก โดยจากข้อมูลของ the 24th Annual Survey Report on Overseas Business Operations by Japanese Manufacturing Companies ที่จัดทำขึ้นช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2555 พบว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นได้จัดให้ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่น่าสนใจลงทุนเป็นอันดับสามรองจากประเทศอินเดียและจีนเนื่องจากคาดว่าประเทศอินโดนีเซียจะมีการเติบโตของตลาดที่สูงและมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

หากผู้ผลิตรถยนต์ย้ายฐานการผลิตออกจากไทยไปยังประเทศอื่นก็จะส่งผลกระทบต่อโดยตรงต่อยอดขายของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ซึ่งรวมถึงบริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ส่งให้กับบริษัทผลิตรถยนต์โดยตรง (OEM Supplier Tier 1) และบริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขั้นที่ 2 (OEM Supplier Tier 2) แม้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยจะยังสามารถส่งออกชิ้นส่วนไปยังประเทศที่ผู้ผลิตย้ายฐานการผลิตไปก็ตามแต่ความสามารถในการแข่งขันก็จะน้อยกว่าคู่แข่งที่เป็นผู้ผลิตในประเทศนั้นๆ เนื่องจากอุปสรรคจากการขนส่งสินค้าในระยะทางไกล

อย่างไรก็ตาม จากประสบการณ์การเป็นฐานการผลิตที่ยาวนานกว่า 50 ปีของประเทศไทย ประกอบกับการพัฒนาบุคลากรที่มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง การมีศูนย์วิจัย พัฒนาและทดสอบยานยนต์และชิ้นส่วน ที่มีความทันสมัย และการส่งเสริมจากภาครัฐและเอกชน ทำให้ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศมีคุณภาพในระดับมาตรฐานสากลโดยรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อสนับสนุนไทยให้เป็นฐานการผลิตที่สำคัญของเอเชียทั้งในด้านการลดหย่อนภาษีจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน การก่อสร้างสาธารณูปโภคให้มีความพร้อมสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์นโยบายรถยนต์คันแรก นโยบายการไม่มีรถยนต์แห่งชาติ และการส่งเสริมการลงทุนอย่างเสรีโดยสร้างความเท่าเทียมในการแข่งขันให้กับผู้ลงทุนในประเทศส่งผลให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาลงทุนในไทยอย่างมากในช่วงปีที่ผ่านมา โดยจากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทยมูลค่าเงินลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ

(Foreign Direct Investment) ในภาคอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์โดยเฉลี่ย ระหว่างปี 2551 – 2555 อยู่ที่ 25,353 ล้านบาท ต่อปี หรือ ร้อยละ 10 จากมูลค่าเงินลงทุน โดยตรงจากต่างประเทศทั้งหมดซึ่งสูงที่สุดในธุรกิจภาคอุตสาหกรรมการผลิตทั้งหมด

● **ผู้ออกแบบและผลิตชิ้นส่วนต่างชาติ ที่มีความพร้อมทั้งในเรื่องของเงินทุนและเทคโนโลยีในการผลิต สามารถเข้ามาแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ง่ายขึ้น อาจทำให้สถานะการแข่งขันในตลาดรุนแรงขึ้น และมีผลกระทบด้านลบกับรายได้ของบริษัทฯ**

ที่ผ่านมาในอดีต ผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ของประเทศไทยมีจำนวนหลายรายและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ และผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศ จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์ที่ทำการสำรวจเมื่อปี 2554 พบว่า OEM Supplier Tier 1 และ OEM Supplier Tier 2 มีจำนวนรวมมากกว่า 2,300 ราย เพิ่มขึ้นจากปี 2545 ซึ่งมี OEM Supplier Tier 1 และ OEM Supplier Tier 2 เพียง 1,800 ราย แต่ หากพิจารณาเพียงสัดส่วนของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท OEM Supplier Tier 1 จะเห็นว่ามีจำนวนลดลง จาก 709 ราย เหลือเพียง 615 ราย และสัดส่วนของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ถือหุ้นหลักโดยชาวต่างชาติก็ลดลงจากร้อยละ 58 เป็น ร้อยละ 50 จาก OEM Supplier Tier 1 ทั้งหมดหลังจากการก้าวขึ้นเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบจะทำให้คู่แข่งรายใหม่จากต่างชาติสามารถเข้ามาแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ง่ายขึ้นผ่านทาง การนำเข้าชิ้นส่วนเข้ามาขายหรือการตั้งโรงงานผลิตในประเทศ เนื่องจากมีการเคลื่อนย้ายของสินค้าแรงงาน และ เงินทุน อย่างอิสระ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังมีปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้ได้เปรียบคู่แข่ง เช่น

(1) บริษัทฯ มีนโยบายการทำธุรกิจที่มุ่งเน้นการผลิตชิ้นส่วนที่ให้อัตรากำไรที่สูง และชิ้นส่วนที่เน้นการผลิตจำนวนมาก โดยชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตนั้นจะเป็นชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต เช่น ระบบส่งกำลังในเครื่องยนต์ดีเซล ระบบเบรก และชุดเกียร์ เป็นต้น จึงทำให้มีผู้ผลิตรายอื่น

(2) เมื่อเทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีมาตรฐานไอเสียที่สูงที่สุดในภูมิภาครถยนต์และเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยหลังจากปี 2556 จะต้องผ่านมาตรฐานไอเสียยูโร 4 และจะต้องมีการพัฒนาเข้าสู่มาตรฐานไอเสียยูโร 5 ขึ้นไปภายในปี 2558 ทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตจากประเทศอื่นในภูมิภาค เช่น อินโดนีเซีย ซึ่งใช้มาตรฐานไอเสียที่ต่ำกว่า อาจไม่สามารถแข่งขันกับผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้

(3) คู่แข่งใหม่ที่ต้องการขยายฐานการผลิตมาไทยจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูงและใช้เวลานานในการเตรียมการทั้งทางด้านโรงงาน เครื่องจักร การสร้างบุคลากร และการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานการผลิต

(4) เมื่อผู้ผลิตรายหนึ่งเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนแล้วมักจะไม่เปลี่ยนผู้ผลิตรายใหม่จนกว่าที่จะหมดรุ่นของรถยนต์นั้นๆ อย่างไรก็ตาม เมื่อหมดรุ่นของรถยนต์แล้วก็ยังมีความเป็นไปได้สูงที่ผู้ผลิตรายหนึ่งจะเลือกให้บริษัทฯ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนต่อไปเมื่อเปลี่ยนรุ่นการผลิตใหม่ เนื่องจากบริษัทฯ มีความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้ามาโดยตลอด โดยมุ่งเน้นเรื่องคุณภาพของชิ้นส่วนและการส่งมอบงานให้ทันเวลา และหากบริษัทผู้ผลิตรายหนึ่งต้องการเปลี่ยนผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นรายใหม่จะต้องผ่านกระบวนการประเมินผู้ผลิตใหม่ทั้งหมด ซึ่งอาจต้องใช้เวลาและทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องคุณภาพของสินค้าออกจากรุ่นนั้น ผู้ผลิตรายใหม่ที่ไม่คุ้นเคยกับการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีสูง สำหรับรถยนต์มาตรฐานไอเสียสูงกว่ายูโร 5 ก็จะขาดความชำนาญในการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวเพื่อมาแข่งขันกับบริษัทฯ

(5) เนื่องจากอุปสรรคด้านระยะทางและการขนส่ง หากไม่มีความจำเป็น บริษัทผู้ผลิตรายหนึ่งมักจะเลือกส่งชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM ในประเทศ เพราะสามารถบริหารจัดการห่วงโซ่การผลิตได้ง่ายกว่า

3.1.5 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

ในปี 2555 และงวดเก้าเดือนแรก ปี 2556 ลูกค้ารายใหญ่ 5 รายแรก มีสัดส่วนรายได้สูงถึงร้อยละ 84.1 และร้อยละ 84.3 ของรายได้จากการขายทั้งหมดตามลำดับ ซึ่งหากบริษัทฯ สูญเสียรายได้จากลูกค้ารายใหญ่จะส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ โดยในงวดเก้าเดือนแรก ปี 2556 บริษัทฯ มีลูกค้าหนึ่งรายที่มีสัดส่วนการจำหน่ายต่อรายได้ทั้งหมดที่สูงกว่าร้อยละ 30 ของยอดขายรวมของบริษัทฯ

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้มีการรักษาความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าทุกรายอย่างต่อเนื่อง โดยบริษัทฯ มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับลูกค้าหลักเฉลี่ยเกิน 10 ปี โดยในการผลิตชิ้นส่วนแต่ละชนิดนั้นทางบริษัทฯ จะมีส่วนร่วมในการพัฒนา ออกแบบ รวมไปถึงการออกความเห็นเกี่ยวกับวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตของชิ้นส่วนต่างๆ ร่วมกับลูกค้า ซึ่งกระบวนการดังกล่าวอาจใช้เวลาระหว่าง 3 – 36 เดือนขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของผลิตภัณฑ์ ประกอบกับชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ผลิตนั้นมักจะเป็นชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนเป็นพิเศษ ทำให้บริษัทที่สามารถผลิตได้มีน้อยราย เหตุผลดังกล่าวจึงทำให้บริษัทฯ เป็นที่ไว้วางใจของ

ลูกค้าซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก โดยจะเห็นได้จากการที่บริษัทฯ ได้รับการคัดเลือกให้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน ให้กับรถยนต์รุ่นใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ โดยทั่วไปแล้วการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการจำหน่ายตรงแบบ OEM Supplier Tier 1 ของบริษัทฯ เป็นการผลิตตามแบบที่มีลักษณะเฉพาะ (Specification) และมักจะเลือกลูกค้าเฉพาะกลุ่มทำให้มีฐานลูกค้าจำนวนน้อยรายเพื่อผลิตสินค้าที่บริษัทฯ มีความชำนาญเป็นพิเศษและสามารถรักษาคุณภาพการผลิตให้ได้มาตรฐาน ประกอบกับ การผลิตชิ้นส่วนทั้งหมดของบริษัทฯ เป็นลักษณะอิงตามรุ่นของรถยนต์นั้นๆ หรือเป็นโครงการ บริษัทฯ จึงสามารถผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนได้ตลอดอายุของรถยนต์รุ่นนั้นๆ ซึ่งโดยเฉลี่ยแล้วมีอายุ 5-10 ปี และยังไม่รวมการผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งให้ตลาดอะไหล่ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับซ่อมบำรุง และไม่ได้ป้อนเข้าสู่สายการผลิต (After Market)

นอกจากนี้ เนื่องจากผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศไทยมีเพียง 12 ราย การที่บริษัทฯ เป็น OEM Supplier Tier 1 ซึ่งผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศเป็นหลัก จึงเป็นปกติที่บริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้จากลูกค้าหลัก 5 รายแรกในสัดส่วนที่สูง

3.1.6 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการใช้ที่ดินในการดำเนินการจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่

ในปัจจุบัน PCW PCD และ PCF เช่าที่ดินจากบริษัท พี.ซี.เอส.เอส.เตช จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติศ และนางวรรณ เรามานะชัย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และเป็นกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นที่ตั้งโรงงานทั้งหมดและดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีการทำสัญญาเช่าที่ดินขึ้นมาใหม่โดยสัญญาเช่าที่ดินดังกล่าวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2557 และในวันที่ 30 กันยายน 2556 PCW PCD และ PCF ได้ตกลงทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเช่าที่ดิน โดยเปลี่ยนอัตราค่าเช่าเป็นราคาตลาดที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระ และให้มีผลตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2557 และสามารถต่อได้อีก 7 คราวๆ ละ 3 ปี ภายใต้เงื่อนไขให้ปรับราคาค่าเช่าตามราคาตลาดที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระในทุกๆ รอบการต่อสัญญา

บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการใช้ที่ดินจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่และมีความเสี่ยงจากราคาค่าเช่าที่อาจปรับเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญในการต่อสัญญารอบใหม่ซึ่งอาจกระทบกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตามบริษัทฯ เป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการเลือกต่อสัญญาเช่าได้อีก 7 คราวๆ ละ 3 ปี รวมมีอายุการเช่าทั้งหมดประมาณ 22 ปี 6 เดือน นับแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2578 โดยค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าเช่าที่บริษัทฯ ต้องจ่ายให้กับบริษัท พี.ซี.เอส.เอส.เตช จำกัด ตามสัญญาเช่าปัจจุบันดังกล่าวรวมเท่ากับ 15.7 ล้านบาทต่อปี (คำนวณจากค่าเช่าตารางวาละ 23.5 บาท บนเนื้อที่รวม 138-3-49.0 ไร่หรือ 55,549.0 ตารางวา) เมื่อเทียบกับรายได้จากการขายของบริษัทฯ ในปี

2555 ที่เท่ากับ 5,293.7 ล้านบาท จะคิดเป็นสัดส่วนเพียงแค่ร้อยละ 0.3 เท่านั้น นอกจากนี้การบริหารจัดการทรัพย์สินด้วยการเช่า ยังช่วยให้บริษัทฯ สามารถรักษาสภาพคล่องทางการเงินที่สูงของบริษัทฯ ได้ โดยที่ไม่ต้องนำเงินสดในจำนวนที่สูงมาซื้อที่ดิน และยังส่งผลดีต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งสะท้อนจากอัตราส่วนทางการเงิน เช่น อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวรที่อยู่ในระดับที่สูง เป็นต้น

ทั้งนี้ ภายหลังจากสิ้นสุดสัญญาดังกล่าว หรือนับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2579 เป็นต้นไป บริษัทฯ ต้องมีการตกลงทำสัญญาเช่าที่ดินใหม่กับผู้ให้เช่า ในกรณีที่ไม่สามารถตกลงทำสัญญาเช่าที่ดินฉบับใหม่ได้ บริษัทฯ จะมีภาระในการพิจารณาหาพื้นที่ตั้งโรงงานใหม่ ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อการทำงานของบริษัทฯ

3.1.7 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ

บริษัทฯ และบริษัทย่อย เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนแบบ Original Equipment Manufacturer (OEM) ซึ่งเป็นการผลิตชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ โดยรายได้ประมาณร้อยละ 94.2 ของรายได้รวมในปี 2555 และ ร้อยละ 93.8 ของรายได้รวมในงวดเก้าเดือนแรก ปี 2556 มาจากการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เพื่อจำหน่ายให้แก่ลูกค้าอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมีสัดส่วนรายได้ในประเทศ เท่ากับร้อยละ 86.2 จากยอดขายชิ้นส่วนทั้งหมดในปี 2555 และ ร้อยละ 91.1 จากยอดขายชิ้นส่วนทั้งหมดในงวดเก้าเดือนแรก ของปี 2556 ตามลำดับ ผลประกอบการของบริษัทฯ จึงขึ้นอยู่กับสถานะของอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งมีความผันผวนตามสถานะเศรษฐกิจ ดังนั้น หากในอนาคตการขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์เกิดการชะลอตัวหรือประสบภาวะถดถอยอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจโดยรวม หรือการลดมาตรการสนับสนุนจากภาครัฐ หรือปัจจัยอื่นๆ อาจส่งผลกระทบต่ออัตราการใช้ประโยชน์ของรายได้และผลประกอบการของบริษัทฯ ด้วย เช่น ในช่วงปลายปี 2554 ที่เกิดเหตุอุทกภัย โรงงานผู้ผลิตรถยนต์หลายโรงที่เป็นลูกค้าของบริษัทฯ ได้เกิดความเสียหายรุนแรงถึงขั้นต้องหยุดการผลิต

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยยังมีความแข็งแกร่ง โดยในปีที่ผ่านมาเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับหนึ่งของประเทศ โดยมีปัจจัยเกื้อหนุนจากนโยบายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมของรัฐบาล เช่น นโยบายรถคันแรก และนโยบายการยกเว้น ลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับบริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์ และการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในเอเชีย หรือ “Detroit of Asia” ประกอบกับการที่บริษัทรถยนต์ต่างๆ มีแผนที่จะใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตสำหรับภูมิภาคอาเซียนต่อไป และในปี 2555 ประเทศไทยมียอดขายการผลิตรถยนต์สูงถึง 2.5 ล้านคัน เติบโตจากปี 2554 ที่มีการผลิตรถยนต์เพียง 1.5 ล้านคัน หรือ คิดเป็นอัตราเติบโตสูงถึงร้อยละ 68.3 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากนโยบายรถคันแรกของรัฐบาล และจากข้อมูลของแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งจัดทำโดยสถาบันยานยนต์ คาดว่าในอนาคตจะมีการเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ของประเทศต่อไปโดยตั้งเป้าจำนวนการผลิตรถยนต์ภายในประเทศสูงถึง 3 ล้านคันภายในปี 2560

นอกจากนี้ ธุรกิจการจำหน่ายยานยนต์ในไทยมีการแข่งขันที่สูง ซึ่งทำให้กลุ่มผู้ผลิตและจำหน่ายยานยนต์เพิ่มความถี่ในการผลักดันยานยนต์รุ่นใหม่มากขึ้น หรือการปรับโฉมรถยนต์รุ่นเดิมเข้าสู่ตลาดมากขึ้น ทำให้บริษัทฯ มีโอกาสที่จะได้ผลิตชิ้นงานใหม่ๆ และมีรายได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการเฝ้าติดตามสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์และธุรกิจการจำหน่ายยานยนต์อยู่เสมอ เพื่อเตรียมพร้อมรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากผลกระทบของการชะลอตัวในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

3.1.8 ความเสี่ยงจากภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ต่างประเทศเนื่องจากลูกค้าของบริษัทฯ ที่เป็นผู้ผลิตรายอื่น ต่างชาติมียอดการส่งออกทางอ้อม (Indirect Export) ไปยังต่างประเทศสูง

บริษัทฯ มีสัดส่วนรายได้จากต่างประเทศ ในสัดส่วนร้อยละ 13.8 จากยอดขายทั้งหมดในปี 2555 และ ร้อยละ 8.9 จากยอดขายทั้งหมดในงวดเก้าเดือนแรกปี 2556 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่ารายได้ดังกล่าวคิดเป็นสัดส่วนที่ต่ำเมื่อเทียบกับยอดขายทั้งหมด แต่การส่งออกทางอ้อม (Indirect Export) ผ่านลูกค้าของบริษัทฯ ที่เป็นผู้ผลิตรายอื่นในเมืองไทยถือว่ามีความสูง โดยในปี 2555 และ เก้าเดือนแรกปี 2556 ประเทศไทยมี สัดส่วนรถยนต์ที่ขายในประเทศเพียงร้อยละ 58.5 และร้อยละ 53.6 ของการผลิตทั้งหมดตามลำดับ ดังนั้น รายได้ของบริษัทฯ ส่วนหนึ่งจึงขึ้นอยู่กับสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ต่างประเทศด้วย หากอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศประสบภาวะถดถอยก็จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เช่นกัน

ยกตัวอย่างเช่น ระหว่างปี 2551 และ ปี 2552 ที่เกิดภาวะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลกจากปัญหานี้ด้อยคุณภาพ (Sub-prime Crisis) ในสหรัฐฯ ซึ่งทำให้ยอดขายรถยนต์ทั่วโลกในปี 2552 ลดลงกว่า 9 ล้านคัน หรือ คิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ 12 และทำให้ยอดขายการผลิตในไทย ลดลงกว่า 4 แสนคัน ในปี 2552 หรือคิดเป็นอัตราลดลงร้อยละ 28 จากการผลิตในปี 2551 ซึ่งในช่วงระยะเวลาดังกล่าวรายได้ของ PCW PCD และ PCF ลดลงจากปี 2551 ถึงร้อยละ 36.5 ร้อยละ 34.2 และ ร้อยละ 31.8 ตามลำดับ

3.1.9 ความเสี่ยงจากสายการผลิตที่มีข้อจำกัดและไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้

บริษัทฯ ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีลักษณะเฉพาะ โดยแต่ละชิ้นส่วนมีการออกแบบสายการผลิตที่เป็นพิเศษเฉพาะเจาะจงให้สามารถทำงานให้กับผลิตภัณฑ์เพียงผลิตภัณฑ์เดียวต่อสายการผลิต จึงจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างอุปกรณ์ในการผลิตตลอดจนสายการผลิตขึ้นมาเป็นพิเศษ โดยสายการผลิตดังกล่าวจะสามารถใช้ในการผลิตได้เฉพาะชิ้นส่วนที่ได้มีการเจาะจงไว้แล้วเท่านั้น ไม่สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อผลิตชิ้นส่วนอื่นภายในระยะเวลาอันสั้น นอกจากนี้จำนวนการผลิตในแต่ละสายการผลิตได้ถูกกำหนดไว้แล้วตั้งแต่มีการติดตั้งเครื่องจักรทำให้การเพิ่มยอดผลิตสูงกว่ากำลังการผลิตเป็นไปได้ยาก เช่น ในช่วงปี 2555 ถึงไตรมาสแรกของปี 2556 บริษัทผู้ผลิตรายอื่นหลายรายต้องการเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อรองรับอุปสงค์จากนโยบายรถยนต์คันแรกและยอดการผลิตคงค้างจากอุทกภัยครั้งใหญ่ในประเทศ แต่บริษัทฯ ไม่สามารถเพิ่มกำลังการผลิตเพื่อรองรับความต้องการจากลูกค้าได้ทัน ทำให้บริษัทฯ ต้องสูญเสียโอกาสในการเพิ่มรายได้ อย่างไรก็ตาม ในสภาวะปกติลูกค้าจะทำการประมาณการความต้องการชิ้นส่วนล่วงหน้าให้กับบริษัทฯ ทุกๆ 3 – 12 เดือน จึงทำให้บริษัทฯ สามารถเตรียมความพร้อมในการผลิตและเตรียมสินค้าคงคลังเพื่อส่งให้กับลูกค้าได้ทันในกรณีที่ลูกค้ามีความต้องการชิ้นส่วนมากขึ้นโดยไม่มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทางบริษัทฯ สามารถบริหารสินค้าคงคลังเพื่อสนับสนุนให้กับลูกค้าในกรณีที่มีความต้องการชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นในระยะสั้นๆ ในกรณีที่ลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลงหรือ เปลี่ยนลักษณะเฉพาะ (Drawing หรือ Specification) บริษัทฯ จะมีการเจรจากับลูกค้าให้เป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนของอุปกรณ์การผลิตที่จัดทำขึ้นเป็นพิเศษดังกล่าวเพิ่มเติม ด้วยการรวมต้นทุนของอุปกรณ์ไว้ในราคาต่อหน่วยของชิ้นงานตามสัญญา และจะมีการลดราคาให้เมื่อมียอดการสั่งซื้อถึงจำนวนที่ได้ตกลงไว้ และลูกค้าจะให้ระยะเวลาที่เหมาะสมในการปรับเปลี่ยนสายการผลิต

3.1.10 ความเสี่ยงจากการจัดหาวัตถุดิบ

การสั่งซื้อวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตจะมีการตกลงร่วมกันระหว่างบริษัทฯ และ ลูกค้าของบริษัทฯ เพื่อกำหนดว่าผู้ผลิตวัตถุดิบรายใดบ้างจะสามารถเป็นผู้ส่งสินค้าให้กับบริษัทฯ ได้ ซึ่งจะเป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรมที่กำหนด เช่น American Iron and Steel Institute (AISI), Japanese Industrial Standards (JIS) หรือ Deutsches Institut für

Normung (DIN) นอกจากนั้นบริษัทฯ จะประเมินศักยภาพของผู้ผลิตวัตถุดิบดังกล่าวตามมาตรฐานผู้ผลิตรถยนต์ ISO/TS16949 ด้วยกระบวนการดังกล่าวทำให้บริษัทฯ มีผู้จำหน่ายวัตถุดิบรายใหญ่ 5 รายแรก คิดเป็นร้อยละ 28.3 และ ร้อยละ 23.5 ของ ต้นทุนขายในปี 2555 และงวดเก้าเดือนแรกปี 2556 ตามลำดับ จึงทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับวัตถุดิบหากมีเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้จำหน่ายดังกล่าวไม่สามารถผลิตหรือส่งสินค้าได้ เช่น ในช่วงต้นปี 2554 ที่มีเหตุการณ์สึนามิที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่น ผู้ผลิตหลักรายใหญ่ฯ ซึ่งเป็นผู้จำหน่ายหลักให้กับบริษัทฯ ไม่สามารถผลิตสินค้าได้ตามปกติ ทำให้บริษัทฯ ขาดแคลนวัตถุดิบที่จะนำมาใช้ผลิต

เพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงดังกล่าว ในระหว่างขั้นตอนการออกแบบหรือทำสัญญา หรือระหว่างเริ่มการผลิต บริษัทฯ จะมีการนำเสนอวัตถุดิบทดแทนที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงแต่สามารถจัดหาและจัดซื้อได้ง่ายกว่าให้ลูกค้าพิจารณาเพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าและบริษัทฯ จะนำเสนอผู้ผลิตวัตถุดิบเพิ่มเติมอย่างน้อยอีก 1 ราย เพื่อเป็นทางเลือกในกรณีฉุกเฉิน

3.1.11 ความเสี่ยงจากค่าเสียหายเนื่องจากปัญหาด้านคุณภาพของสินค้า

ปัจจุบันประเทศไทยมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 (พ.ร.บ.ความรับผิดชอบต่อ) ซึ่ง พ.ร.บ.ความรับผิดชอบต่อนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกคนซึ่งในที่นี้หมายถึง ผู้ผลิต หรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต และผู้นำเข้าได้ ต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยที่ได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม เพราะฉะนั้น หากรถยนต์ที่ลูกค้าของ บริษัทฯ เป็นผู้ผลิต ถูกฟ้องร้องจากผู้บริโภค บริษัทฯ อาจจะต้องร่วมชำระค่าเสียหายด้วย หากความผิดพลาดดังกล่าวเกิดจากความผิดพลาดในชิ้นส่วนที่บริษัทฯ เป็นผู้ผลิต

ในขณะที่เดียวกันบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ที่เป็นลูกค้าโดยตรงของบริษัทฯ ก็ยังสามารถเรียกค่าชดเชยจากการชำรุดของผลิตภัณฑ์ได้โดยตรงเช่นกัน ซึ่งปกติระยะเวลาการประกันโดยเฉลี่ยของชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตจะอยู่ที่ 3 ปี หรือ 100,000 กิโลเมตร โดยลูกค้าหลักของบริษัทฯ ที่เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำจะให้ความสำคัญเรื่องคุณภาพสินค้าและการส่งมอบให้ตรงเวลาเป็นอย่างมากเนื่องจากความผิดพลาดของชิ้นส่วนในรถยนต์จะทำให้เกิดความเสียหายในวงกว้างและอาจต้องถึงขั้นเรียกคืนรถยนต์ที่จำหน่ายไปแล้วกลับมา ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งในรูปแบบของตัวเงิน และชื่อเสียง และการส่งสินค้าไม่ตรงเวลาจะทำให้การผลิตต้องหยุดชะงักและไม่สามารถผลิตได้ตามเป้าหมาย ดังนั้น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์จึงได้กำหนดกฎเกณฑ์มาตรฐานสำหรับการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อย่างเข้มงวด อาทิเช่น กำหนดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องได้รับรองมาตรฐานสากลเช่น ISO/TS16949 เป็นต้น และหากไม่สามารถควบคุมมาตรฐานได้ตามที่กำหนดบริษัทฯ อาจถูกลดคำสั่งซื้อ และถูกยกเลิกสัญญา ทำให้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานได้

ทั้งนี้ ชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตเช่น ชิ้นส่วนสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล กลุ่มระบบส่งกำลัง และ กลุ่มระบบเบรก เป็นกลุ่มชิ้นส่วนที่จะได้รับการทดสอบประสิทธิภาพอย่างมากจากผู้ผลิตรถยนต์ก่อนส่งถึงมือลูกค้า ถ้าพบปัญหาที่จะพบได้ตั้งแต่สินค้าของบริษัทฯ ยังอยู่ในสายการผลิตของลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งถ้าเกิดปัญหาเรื่องคุณภาพระหว่างสินค้ายังอยู่ในสายการผลิตของลูกค้าก็จะมีารชดเชยค่าใช้จ่ายในการคัดแยกงานให้กับทางลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น ปัญหาด้านคุณภาพสินค้าที่จะต้องถูกเรียกคืนกลับจากผู้บริโภคจึงมีความเป็นไปได้แต่แม้จะยังไม่มีเหตุการณ์ถูกเรียกคืนสินค้าจากผู้บริโภคเกิดขึ้นกับบริษัทฯ การรับผิดชอบจากกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคก็ยังเป็นประเด็นความเสี่ยงสำคัญที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญมาโดยตลอด โดยได้กำหนดแนวทางและมาตรการที่มุ่งเน้นไปสู่การป้องกันปัญหาที่ต้นเหตุ โดยปัจจุบันบริษัทฯ มีการพัฒนาคุณภาพการผลิตอย่างต่อเนื่องโดยมีระบบควบคุมคุณภาพที่ได้

มาตรฐานสากล และได้รับประกาศนียบัตร ISO9001:2000, ISO14001:2002 และยังได้รับรองคุณภาพมาตรฐานสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ISO/TS16949 อีกด้วย

3.1.12 ความเสี่ยงที่อาจจะสูญเสียรายได้หรือสูญเสียลูกค้าหากเกิดวินาศภัยและภัยธรรมชาติกับโรงงานหรือเครื่องจักรของบริษัทฯ

จากการที่ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ตามที่ได้ตกลงและรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า หากเกิดวินาศภัย หรือภัยธรรมชาติที่สร้างความเสียหายต่อโรงงานและเครื่องจักรของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำการผลิตหรือดำเนินธุรกิจได้ บริษัทฯ จะมีโอกาสสูญเสียรายได้ตลอดจนสูญเสียลูกค้าเนื่องจากลูกค้าของบริษัทฯ จะต้องหาผู้ผลิตรายอื่นมาทดแทนเพื่อให้สายการผลิตของลูกค้าดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและการที่บริษัทฯ จะได้ลูกค้าดังกล่าวกลับคืนมาทั้งหมดอาจจะเป็นไปไม่ได้

ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความสำคัญของการทำประกันภัยเพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงต่างๆ เพราะเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะสร้างความเสียหายมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหตุการณ์ที่ถึงขั้นทำให้ธุรกิจหยุดชะงักเพราะจะทำให้บริษัทฯ ต้องสูญเสียรายได้ในขณะที่ยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน เช่น เงินเดือนพนักงาน ค่าน้ำ ค่าไฟ รวมทั้งดอกเบี้ยจ่ายที่บริษัทฯ ยังคงต้องจ่ายต่อไปและอาจถึงขั้นทำให้สูญเสียลูกค้าเนื่องจากไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามกำหนด โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้มีการทำสัญญาประกันภัยเพื่อป้องกันความเสี่ยงของเหตุการณ์ที่จะมีผลกระทบรุนแรงต่อบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายจากการเกิดอัคคีภัย ภัยธรรมชาติต่างๆ หรือการถูกลักทรัพย์ โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายที่จะเกิดกับอาคาร โรงงานเครื่องจักร สินค้าคงคลัง ฯลฯ กว่า 6,600 ล้านบาท หากพิจารณามูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ จากงบการเงินรวมงวดเก้าเดือน สิ้นสุดวันที่ 30 กันยายน 2556 บริษัทฯ มีสินค้าคงเหลือและอาคารและอุปกรณ์ในโรงงานคิดเป็นมูลค่า 4,568.1 ล้านบาท (คำนวณจากสินค้าคงเหลือและอาคารและอุปกรณ์ของบริษัทฯ ในงบการเงินรวม) จึงเห็นได้ว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ที่บริษัทฯ ได้ทำไว้นั้น ครอบคลุมถึงกว่าร้อยละ 144.5 ของมูลค่าสินค้าคงเหลือและอาคารและอุปกรณ์ในโรงงานของบริษัทฯ นอกจากการทำประกันภัยดังที่กล่าวมาแล้วนั้น บริษัทฯ ยังตระหนักดีถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่อาจทำให้บริษัทฯ สูญเสียลูกค้าบริษัทฯ จึงได้มีระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 และได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานของรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดกับบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ และสถานที่ประกอบการ

3.1.13 ความเสี่ยงจากการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญ

จากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว เห็นได้จากยอดการผลิตที่เพิ่มขึ้นจาก 1.46 ล้านคัน ในปี 2554 เป็น 2.45 ล้านคันในปี 2555 และมีเป้าหมายที่จะเพิ่มเป็น 3 ล้านคันในปี 2560 ทำให้ตลาดแรงงานเกิดภาวะตึงตัวโดยเฉพาะแรงงานที่มีความชำนาญ โดยจากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติและการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค อัตราการว่างงานของประเทศไทยในปี 2555 และ หกเดือนแรกของปี 2556 อยู่ที่ ร้อยละ 0.7 ทำให้บริษัทฯ อาจไม่สามารถหาแรงงานที่มีความชำนาญมารองรับการผลิตที่เพิ่มขึ้นในอนาคต โดย ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 บริษัทฯ มีจำนวนพนักงานทั้งสิ้น 2,566 คน และมีวิศวกรทั้งสิ้น 140 คน

อย่างไรก็ดี ธุรกิจของบริษัทฯ ซึ่งเป็นการผลิตชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีและความแม่นยำสูง ได้มีการเปลี่ยนระบบการผลิตเป็นเครื่องจักรอัตโนมัติที่มีความทันสมัยและสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นมา ประกอบกับการที่บริษัทฯ มีการพัฒนาประสิทธิภาพและผลผลิตอยู่เสมอ และจัดให้มีการพัฒนานวัตกรรมให้

มีความชำนาญกับเครื่องจักรระบบอัตโนมัติมากขึ้น พร้อมทั้งบริษัทฯ ได้ว่าจ้างเจ้าหน้าที่ที่มีวุฒิการศึกษาสูงขึ้นให้สอดคล้องกับเครื่องจักรที่มีความทันสมัยมากขึ้นจึงทำให้บริษัทฯ สามารถรักษาความสามารถในการผลิตเพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าที่เพิ่มขึ้นได้

3.1.14 ความเสี่ยงจากการยกเลิกการสนับสนุนราคาน้ำมันดีเซลจากรัฐบาล

บริษัทฯ ขายชิ้นส่วนที่ใช้ในเครื่องยนต์ดีเซลเป็นหลัก ดังนั้น อุปสงค์ของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลจึงมีความสำคัญต่อผลการดำเนินงานของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก โดยอุปสงค์บางส่วนของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลนั้นถูกกำหนดจากราคาของน้ำมันดีเซลซึ่งเป็นสินค้าที่ใช้ร่วมกันกับเครื่องยนต์ (Complementary Goods) น้ำมันดีเซลหรือน้ำมันดีเซลหมุนเร็วถือว่าเป็นน้ำมันเศรษฐกิจของประเทศไทย เพราะทั้งภาคการค้า ขนส่งและการเกษตรต้องพึ่งพาน้ำมันชนิดนี้อย่างมาก โดยจากข้อมูลของกระทรวงพาณิชย์ น้ำมันดีเซลมีปริมาณความต้องการใช้มากถึงร้อยละ 74 ของน้ำมันทั้งหมด ทำให้น้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันที่ทางภาครัฐเก็บภาษีในอัตราที่ต่ำที่สุดรองจากน้ำมันแก๊สโซฮอล์ E 85 โดยเก็บไม่ถึง 2 บาทต่อลิตร และเป็นน้ำมันที่รัฐพยายามควบคุมราคาขายปลีก ปัจจุบันให้ไม่เกิน 30 บาทต่อลิตร อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันดีเซลในตลาดโลกนั้นมีราคาแพงกว่าน้ำมันเบนซินเพราะเป็นน้ำมันที่มีอุปสงค์มากที่สุดและต้นทุนการกลั่นแพงกว่าเบนซิน ยกตัวอย่างเช่น จากข้อมูล ณ วันที่ 8 กรกฎาคม 2556 ราคาน้ำมันดีเซลในสหรัฐฯ มีราคาประมาณ 3.8 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อแกลลอน หรือประมาณ 31 บาทต่อลิตร ในขณะที่เบนซินมีราคาต่ำกว่าที่ประมาณ 3.5 เหรียญดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อแกลลอนหรือประมาณ 28 บาทต่อลิตร เพราะฉะนั้น สำหรับประเทศไทยแล้วการที่น้ำมันดีเซลมีราคาถูกกว่าน้ำมันชนิดอื่นนั้น ทำให้อาจเกิดอุปสงค์ของรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่มากกว่าความเป็นจริง

ในอนาคต หากราคาน้ำมันดิบปรับตัวสูงขึ้นจะทำให้ต้นทุนของน้ำมันดีเซลสูงขึ้นตามไปด้วย และอาจทำให้รัฐบาลไม่สามารถตรึงราคาน้ำมันดีเซลไว้เท่าเดิมได้ หรืออาจถึงขั้นต้องยกเลิกการสนับสนุนราคาน้ำมันดีเซล ซึ่งหากราคาน้ำมันดีเซลสูงขึ้นก็จะส่งผลกระทบต่อความต้องการรถยนต์ที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซล และมีความเสี่ยงที่รายได้ของบริษัทฯ จะลดลงอย่างไรก็ดี ลูกค้าส่วนใหญ่ของบริษัทฯ เป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ เช่น รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และ รถบรรทุก จากผู้ผลิตรถยนต์ที่มีฐานการผลิตในประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งรถยนต์ประเภทนี้มีจุดประสงค์หลักคือใช้บรรทุกสินค้า จึงจำเป็นต้องใช้กำลังของเครื่องยนต์ดีเซลเพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากได้ จึงมีความยืดหยุ่นของอุปสงค์สูง (High Elasticity of Demand) ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันดีเซลจึงจะไม่กระทบต่อความต้องการรถยนต์ประเภทนี้มากนัก

3.1.15 ความเสี่ยงจากการที่รัฐบาลไทยสนับสนุนรถยนต์เพื่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ในอดีตรัฐบาลไทยมุ่งเน้นให้รถยนต์เพื่อการขนส่งทางการเกษตรเป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product Champion) ซึ่งไทยก็สามารถทำได้ดีโดยสามารถยกระดับตัวเองให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Vehicles) อันดับ 1 ใน 5 ของโลก อย่างไรก็ตาม ในการยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้สามารถแข่งขันในระดับภูมิภาคและในระดับโลกได้ดียิ่งขึ้นปัจจัยสำคัญที่รัฐบาลคำนึงถึงคือ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่มุ่งเน้นความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงาน และ ความปลอดภัย โดยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หมายถึง การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ประหยัดพลังงานหมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพและสมรรถนะของเครื่องยนต์ให้มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ หรือหันไปใช้พลังงานทดแทนอื่น เช่น เอทานอล และ ไบโอดีเซล ตลอดจนการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออนาคต เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid) ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงร่วมกับระบบ

มอเตอร์ไฟฟ้า และปลอดภัย หมายถึง การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุและป้องกันผู้ขับขี่และผู้ใช้รถใช้ถนน (ข้อมูลจากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2555 – 2559) ซึ่งจากเป้าหมายดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าภาครัฐจะมีการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Eco Car) มากขึ้น โดยจะผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมายที่สอง ประกอบกับการผลักดันมาตรฐานไอเสียของเชื้อเพลิงที่ใช้ให้ดีขึ้น โดยมีแผนจะนำเชื้อเพลิงมาตรฐานไอเสียยูโร 5 มาใช้ในปี 2558 เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนของรถยนต์ดีเซล หากผู้ผลิตรถยนต์ในไทยหันไปผลิต Eco Car ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กและใช้เครื่องยนต์เบนซินกันมากขึ้น ก็อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี ผลกระทบดังกล่าวต่อบริษัทฯ อาจ ไม่มากนักเนื่องจากรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่เป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมายจำเป็นต้องใช้กำลังของเครื่องยนต์ดีเซลเพื่อให้สามารถบรรทุกสินค้าจำนวนมากได้ การที่รถเพื่อการพาณิชย์จะเปลี่ยนไปใช้เครื่องยนต์เบนซินหรือเครื่องยนต์ประหยัดพลังงานที่มีกำลังส่งน้อยนั้นเป็นไปได้ยาก และสำหรับการนำมาตรฐานไอเสียยูโร 5 มาใช้ ทางบริษัทฯ ได้มีการเตรียมการผลิตเพื่อรองรับตั้งแต่ปี 2551 และได้เริ่มต้นการผลิตชิ้นส่วนบางชนิดที่รองรับมาตรฐานดังกล่าวตั้งแต่ปี 2552

3.2 ความเสี่ยงด้านการบริหาร การจัดการ

3.2.1 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ มีผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นรวมกันมากกว่าร้อยละ 50

ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ คือ นายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และ นางวรรณมาณะชัย ซึ่งถือหุ้นทั้งหมดในบริษัทฯ จำนวน 1,156 ล้านหุ้นหรือคิดเป็นร้อยละ 100 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ แม้ว่าภายหลังจากการเพิ่มทุนและเสนอขายหุ้นต่อประชาชนในครั้งนี้จะทำให้ผู้ถือหุ้นหลักดังกล่าวมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ ลดลงเหลือประมาณร้อยละ 75 ของจำนวนหุ้นที่จำหน่ายได้แล้วทั้งหมดของบริษัทฯ ก็ตามแต่ก็เพียงพอที่จะทำให้ผู้ถือหุ้นหลักดังกล่าว มีอำนาจในการควบคุมบริษัทและสามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งกรรมการหรือการขอมติในเรื่องอื่นที่ต้องใช้เสียงส่วนใหญ่หรือมติพิเศษที่ต้องใช้เสียง 3 ใน 4 ของที่ประชุมผู้ถือหุ้น ดังนั้น ผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงในการไม่สามารถรวบรวมคะแนนเสียงเพื่อถ่วงดุลเรื่องของผู้ถือหุ้นใหญ่เสนอให้ที่ประชุมผู้ถือหุ้นพิจารณา

อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการจัดการของบริษัทฯ ประกอบด้วยคณะกรรมการ 2 ชุด ได้แก่ คณะกรรมการบริษัท และคณะกรรมการตรวจสอบ โดยคณะกรรมการบริษัทประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 9 ท่าน ในจำนวนนี้มีกรรมการที่เป็นกรรมการอิสระจำนวน 3 ท่าน เพื่อทำหน้าที่ตรวจสอบ ถ่วงดุลการตัดสินใจ และพิจารณาอนุมัติรายการต่างๆ ก่อนนำเสนอต่อที่ประชุมผู้ถือหุ้น นอกจากนี้ในกรณีที่เข้าทราขายการที่เกี่ยวข้องกับกรรมการ ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ผู้มีอำนาจควบคุมกิจการ กิจการที่เกี่ยวข้อง รวมถึงบุคคลที่อาจมีความขัดแย้ง บุคคลดังกล่าวจะไม่มีสิทธิออกเสียงในการอนุมัติรายการดังกล่าว และในการอนุมัติรายการจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ของสำนักงาน ก.ล.ด. และตลาดหลักทรัพย์ฯ

3.2.2 ความเสี่ยงจากการเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งผลการดำเนินงานจะขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

เนื่องจากบริษัทฯ มีลักษณะการประกอบธุรกิจแบบบริษัทโฮลดิ้ง (Holding Company) คือเป็นบริษัทที่มีรายได้จากการถือหุ้นในบริษัทอื่นเป็นหลัก และไม่มีการดำเนินธุรกิจของตัวเองที่ก่อให้เกิดรายได้อย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ผลประกอบการของบริษัทฯ จึงขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย ดังนั้น ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจึงเป็นความเสี่ยงจากการประกอบธุรกิจ ตลอดจนความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

โดย ณ ปัจจุบัน รายได้จากบริษัทย่อยของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 100 ของรายได้สุทธิของบริษัทฯ ดังนั้น ผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อผลกำไรโดยรวม ซึ่งหากบริษัทย่อยประสบปัญหาในการดำเนินงานก็จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานโดยรวมของบริษัทฯ ด้วย นอกจากนี้ การจ่ายเงินปันผลโดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จะจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อยเนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หากบริษัทย่อยไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้กับบริษัทฯ ได้ตามนโยบายการจ่ายเงินปันผลเนื่องมาจากผลประกอบการในระยเวลานั้น ไม่มีกำไรหรือเหตุผลทางธุรกิจอื่นใด เช่น การต้องสำรองเงินทุนเพื่อขยายกิจการ หรือเพื่อชำระหนี้สินเงินกู้ยืม ฯลฯ ก็จะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ด้วย

ทั้งนี้ ในอดีตผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยทั้งสามบริษัท (PCW PCD และ PCF) มีความมั่นคง มีกำไรต่อเนื่อง และไม่เคยมีขาดทุนสะสม โดยอัตราการเติบโตเฉลี่ย (CAGR) ระหว่างปี 2553 – 2555 ของรายได้รวมของสามบริษัทเท่ากับร้อยละ 37.78 และมีอัตรากำไรสุทธิเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 24.2 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 24.8 ในปี 2554 และเพิ่มเป็น ร้อยละ 32.2 ในปี 2555 ดังนั้นบริษัทฯ จึงคาดว่าบริษัทย่อยของบริษัทฯ มีความสามารถในการจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทย่อยซึ่งรวมถึงบริษัทฯ ได้อย่างต่อเนื่องตามนโยบายการจ่ายเงินปันผล ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ สามารถจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นทั้งหมดของบริษัทฯ ได้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ดี เพื่อให้มีนโยบายและแนวทางที่ชัดเจนในการเข้าไปลงทุนของบริษัทฯ บริษัทฯ ได้กำหนดให้มีนโยบายการลงทุนของบริษัทฯ นโยบายการบริหารงานในบริษัทที่เข้าไปลงทุนดังกล่าว ตลอดจนมีกลไกการกำกับดูแลบริษัทย่อย และ/หรือบริษัทร่วมโดยการแต่งตั้งบุคคลเข้าไปดำรงตำแหน่งกรรมการหรือผู้บริหารในบริษัทเหล่านั้น และกำหนดขอบเขตหน้าที่และความรับผิดชอบของกรรมการหรือผู้บริหารที่ได้รับการแต่งตั้ง

3.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับการนำหุ้นสามัญของบริษัทฯ เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย

ความเสี่ยงจากกรณีที่บริษัทฯ อยู่ระหว่างการยื่นคำขออนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ

บริษัทฯ มีความประสงค์จะเสนอขายหุ้นสามัญต่อประชาชนในครั้งนี้อย่างที่จะได้รับทราบผลการพิจารณาของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“ตลาดหลักทรัพย์ฯ”) โดยบริษัทฯ ได้ดำเนินการยื่นขออนุญาตนำหลักทรัพย์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ แล้ว เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2556 และ บริษัทหลักทรัพย์ บัวหลวง จำกัด (มหาชน) ในฐานะที่ปรึกษาทางการเงินได้พิจารณาคุณสมบัติของบริษัทฯ ในเบื้องต้นแล้วเห็นว่า บริษัทฯ มีคุณสมบัติครบถ้วนที่สามารถจดทะเบียนในกระดานหลักของตลาดหลักทรัพย์ฯ ได้ ด้วยเกณฑ์กำไรสุทธิ (Profit Test) และด้วยเกณฑ์บริษัทที่ดำเนินธุรกิจโดยการถือหุ้นในกิจการอื่น (Holding Company) และมีบริษัทแกนที่ดำเนินธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยบริษัทแกนมีผลการดำเนินงานเป็นไปตามเกณฑ์ที่กำหนด อย่างไรก็ตามเพื่อให้สอดคล้องกับคุณสมบัติเรื่องการกระจายการถือหุ้นให้แก่นักลงทุนรายย่อยบริษัทฯ จะต้องให้ผู้ถือหุ้นสามัญรายย่อยไม่น้อยกว่า 1,000 ราย และจะต้องถือหุ้นรวมกันไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ของทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ซึ่งขึ้นอยู่กับผลของการเสนอขายหุ้นต่อประชาชน บริษัทฯ จึง ยังคงมีความไม่แน่นอนที่จะได้รับอนุญาตจากตลาดหลักทรัพย์ฯ ให้เป็นหลักทรัพย์จดทะเบียน ดังนั้น ผู้ลงทุนจึงอาจมีความเสี่ยงเกี่ยวกับสภาพคล่องในการซื้อขายหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ในตลาดรอง และอาจไม่ได้รับผลตอบแทนจากการขายหุ้นได้ตามที่คาดการณ์ไว้ หากหลักทรัพย์ของบริษัทฯ ไม่สามารถเข้าจดทะเบียนได้

4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

4.1 เงินลงทุน

บริษัทฯ ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจ หลอม อัด บด โลหะและการผสมโลหะ ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป ชิ้นส่วนของผลิตภัณฑ์โลหะ ชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์ และการผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์โลหะ ชิ้นส่วนรถยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบเบรก ระบบกันสะเทือน ฯลฯ โดยบริษัทฯ ทำการถือหุ้นใหม่เพื่อแลกหุ้นกับผู้ถือหุ้นเดิมทั้งหมดของ 3 บริษัท ซึ่งจะทำให้บริษัทฯ ถือหุ้นในทั้ง 3 บริษัทในสัดส่วนร้อยละ 100 ภายหลังการแลกหุ้นแล้วเสร็จ บริษัทฯ ทำการแลกหุ้นดังกล่าวเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน 2556 ดังนั้นสินทรัพย์หลักที่สำคัญของบริษัทฯ จึงเป็นเงินลงทุนในบริษัทย่อยจำนวนรวม 3 บริษัท ได้แก่

1. บริษัท พี.ซี.เอส พรินซ์ เวิร์ค จำกัด (“PCW”)
2. บริษัท พี.ซี.เอส. ไค คาสติง จำกัด (“PCD”)
3. บริษัท พี.ซี.เอส.ฟอร์จิง จำกัด (“PCF”)

ทั้งนี้ บริษัทฯ มีเงินลงทุนในบริษัทย่อยดังกล่าว ตามงบการเงินเฉพาะของบริษัท ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

เงินลงทุนในบริษัท	มูลค่าตามบัญชีของเงินลงทุนตามวิธีราคาทุน (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุนในแต่ละบริษัท (ร้อยละ)	สัดส่วนการลงทุนต่อสินทรัพย์รวมของบริษัท (ร้อยละ)	ลักษณะการประกอบธุรกิจ
PCW	450.00	100	38.81	เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ความแม่นยำสูง (Machining Products) ประเภทเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และระบบบังคับรถ
PCD	350.00	100	30.18	เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป
PCF	350.00	100	30.18	ประกอบธุรกิจเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภท OEM Supplier Tier 2 และ OEM Supplier Tier 3 ซึ่งเป็นการผลิตสินค้าจำพวกวัตถุดิบแปรรูปตามคำสั่งของลูกค้า
รวม	1,150.00			

หมายเหตุ: สินทรัพย์ตามงบการเงินเฉพาะของบริษัทฯ ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 เท่ากับ 1,159.54 ล้านบาท

4.2 สินทรัพย์ถาวร

จากการที่บริษัทฯ ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ จะประกอบด้วยสินทรัพย์ถาวรของ PCW PCD และ PCF ตามงบการเงินรวมของบริษัทฯ ภายหลังจากการแลกหุ้นแล้วเสร็จ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงมูลค่าสินทรัพย์ถาวรของ PCW PCD และ PCF ในเบื้องต้น ณ วันที่ 30 กันยายน 2556 สินทรัพย์ถาวรของบริษัทย่อยทั้ง 3 บริษัทมีมูลค่าสุทธิตามบัญชีหักค่าเสื่อมราคาสะสมและสำรอง

การคํอขายค่าต่างๆ ตามที่ปรากฏตามข้อมูลการเงินของแต่ละบริษัทมีรายละเอียดดังนี้

PCW

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	428.2	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	13.0	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	1,288.9	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	143.0	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	58.6	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	223.1	ไม่มี
รวม		2,154.8	

หมายเหตุ: เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW,PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAE)

PCD

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	141.2	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	3.4	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	699.3	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	168.2	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	0.4	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	288.1	ไม่มี
รวม		1,300.5	

หมายเหตุ: เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW,PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAE)

PCF

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท)	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	60.8	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	1.1	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	232.6	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	8.7	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	0.2	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	13.4	ไม่มี
รวม		316.8	

หมายเหตุ: เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW,PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAE)

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

- ไม่มี -

6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

ชื่อบริษัท : บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน)

ประเภทธุรกิจ : ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 2/1-4 หมู่ที่ 3 ถนนมิตรภาพ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา

เลขทะเบียนบริษัท : 0107556000426

โทรศัพท์ : 044-701-300

โทรสาร : 044-701-399

เว็บไซต์ : www.pcsholding.com

