

## ส่วนที่ 1

### การประกอบธุรกิจ

#### 1. นโยบายและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

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. พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (“PCW”) บริษัท พี.ซี.เอส. ได คาสติง จำกัด (“PCD”) และบริษัท พี.ซี.เอส. ฟอว์จิง จำกัด (“PCF”) ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ใต้การควบคุมเดียวกันกับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละบริษัทมีรายละเอียดดังนี้

##### **บริษัท พี.ซี.เอส. พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด**

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ความแม่นยำสูง (Machining Products) ประเภทเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และระบบบังคับรถ โดยวัตถุดิบหลักที่ PCW ใช้ในการผลิต ได้แก่ วัตถุดิบประเภทปฏุมภูมิเช่นเหล็กเส้น และวัตถุดิบประเภททุติยภูมิ เช่น เหล็กแปรรูป เหล็กหล่อ และอลูมิเนียมขึ้นรูป

##### **บริษัท พี.ซี.เอส. ได คาสติง จำกัด**

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทอลูมิเนียมขึ้นรูป โดยที่ PCD มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนอลูมิเนียมขนาดใหญ่เนื่องจากเครื่องจักรส่วนมากมีขนาดแรงขีดตั้งแต่ 350 ตัน ถึง 2,500 ตัน ซึ่งสามารถผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่จำพวก Engine Crank Case, Engine Oil Pan, Engine Cover และ Case Housing เป็นต้น

##### **บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอว์จิง จำกัด**

เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทเหล็กแปรรูป (Forging Products) ส่วนใหญ่ขายให้ PCW นำไปใช้ต่อการผลิตสินค้าสำเร็จรูปบางกลุ่มของ PCW โดย PCF มีความชำนาญพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนประเภทเหล็กแปรรูปร้อนจำพวก Micro Alloy Steel ซึ่งเป็นเหล็กที่มีลักษณะพิเศษมีความแข็งแรงสูงหลังจากการผ่านการขึ้นรูปร้อนแล้ว เช่น Common Rail, ชิ้นส่วนปั๊มหัวฉีดดีเซล, Knuckle, Gear และ Drive Shaft เป็นต้น นอกจากนั้น PCF มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตเหล็กแปรรูปร้อนที่มีขนาดใหญ่ มีแรงตีเหล็กสูงตั้งแต่ 750 ตัน ถึง 6,000 ตัน เช่น เพลาค้อนเหวี่ยง, Knuckle และ เพลากลึงกลม เป็นต้น

## 1.1 วิสัยทัศน์ วัตถุประสงค์ และเป้าหมายของบริษัท

### วิสัยทัศน์ของบริษัท (Vision)

“The Manufacturer of Choice for Customers with World Class Quality”

“ผู้ผลิตที่ลูกค้าเลือกด้วยคุณภาพระดับโลก”

บริษัทในกลุ่ม พี.ซี.เอส. แมชชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง มุ่งมั่นที่จะเป็นผู้ผลิตที่ลูกค้าเลือก โดยการสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า และสร้างความเชื่อมั่นไว้วางใจตลอดจนความผูกพันที่ยั่งยืนระหว่างบริษัทกับลูกค้า ด้วยการส่งมอบสินค้าที่มีคุณภาพระดับโลก และบริการที่ลูกค้าประทับใจภายในปี 2562

### พันธกิจของบริษัท (Mission)

เพื่อให้การดำเนินธุรกิจประสบความสำเร็จตามวิสัยทัศน์ บริษัทฯตระหนักถึงพันธกิจที่มีต่อผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ประกอบด้วยพันธกิจด้านต่างๆ ดังนี้

#### Premium Quality

ให้ความสำคัญด้านคุณภาพในทุกขั้นตอนตั้งแต่การออกแบบ การผลิตจนถึงการส่งมอบ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับ **ลูกค้า**

#### Corporate Governance

จัดให้มีการกำกับดูแลที่ดีตามมาตรฐานสากลเพื่อสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนและช่วยเหลือ ส่งเสริมชุมชนรอบข้างและ **สังคม**

#### Shareholder Governance

ส่งเสริมให้เกิดการขยายธุรกิจ และสนับสนุนกิจกรรมการปรับปรุงพัฒนาต่างๆ เพื่อลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง และสร้างผลตอบแทนอย่างสม่ำเสมอให้กับ **ผู้ถือหุ้น**

#### Global Supply

สร้างความไว้วางใจจากลูกค้า สามารถเป็นฐานการผลิตและส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ เจริญเติบโตอย่างมั่นคงพร้อมกับ **คู่ค้า**

#### Happy Workplace

สร้างเสริมบรรยากาศการทำงานที่ดี มีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง เกิดความสมดุลระหว่างชีวิตการทำงานและชีวิตส่วนตัวของ **พนักงาน**

## วัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture)

### Professional

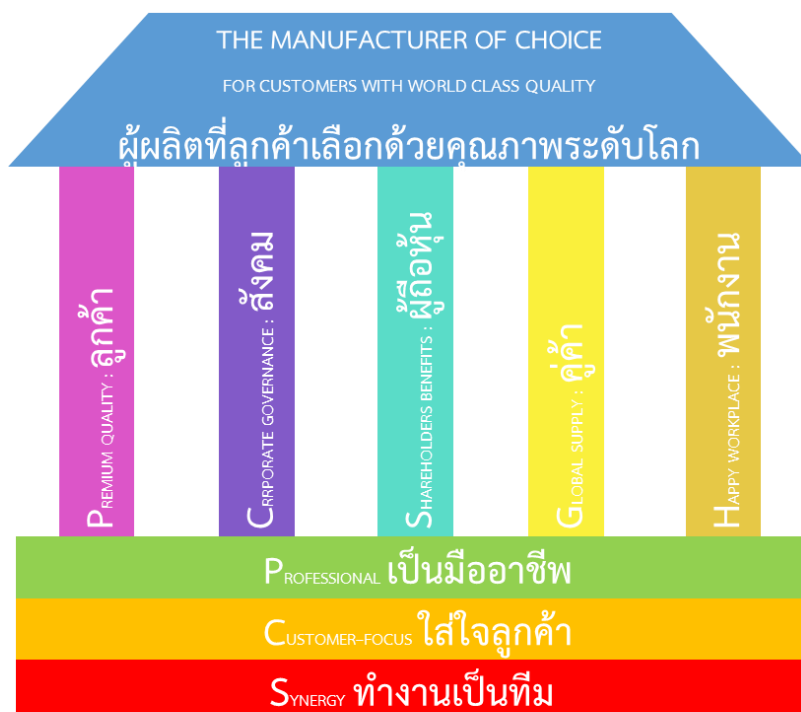
**เป็นมืออาชีพ** ยึดมั่นคุณธรรม มีความมุ่งมั่นทุ่มเท ทำงานเป็นระบบ มีการวางแผนเชิงรุก และติดตามปรับปรุงพัฒนาอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่อง

### Customer – focus

**ใส่ใจลูกค้า** และให้ความสำคัญกับลูกค้า มุ่งสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าทั้งภายนอกและภายในองค์กร

### Synergy

**ทำงานเป็นทีม** มีความสามัคคี ร่วมแรงร่วมใจ มีความสัมพันธ์ที่ดี คำนึงถึงผลประโยชน์ของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นลูกค้า สังคม ผู้ถือหุ้น คู่ค้า และพนักงาน



## 1.2 ความเป็นมาและพัฒนาการที่สำคัญของบริษัทฯ

ปี พ.ศ.	พัฒนาการบริษัทฯ
ก่อนปี 2545	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ เริ่มประกอบธุรกิจจำหน่ายเครื่องจักรกลการเกษตรจำพวกรถไถและรถแมคโคร</li> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศเริ่มประกอบธุรกิจเกี่ยวกับผลิตและจำหน่ายอะไหล่และชิ้นส่วนรถยนต์ของรถที่ใช้ในการเกษตร เช่น รถไถ รถแทรกเตอร์</li> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ ขยายธุรกิจมาครอบคลุมในสายการผลิตของยานยนต์มากขึ้นโดยเริ่มผลิตชิ้นส่วนเกียร์ ฟันเฟือง และชิ้นส่วนในเครื่องยนต์</li> </ul>
ปี 2545	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ จัดทะเบียนจัดตั้ง PCW เพื่อประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์โลหะ ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ระบบส่งกำลัง ระบบเบรค ระบบกันสะเทือน รวมทั้งชิ้นส่วนโลหะสำหรับยานยนต์และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• PCW เริ่มต้นการผลิตชิ้นส่วน Common Rail เพื่อการส่งออกให้ลูกค้าในยุโรป</li> </ul>
ปี 2546	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ จัดทะเบียนจัดตั้ง PCF เพื่อประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนเหล็กทูปและแม่พิมพ์ ตลอดจนแปรรูปหรือแปรสภาพโลหะ</li> </ul>
ปี 2547	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ จัดทะเบียนจัดตั้ง PCD เพื่อประกอบธุรกิจผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนอะลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป ชิ้นส่วนของผลิตภัณฑ์โลหะ รวมทั้งชิ้นส่วนสำหรับยานยนต์และผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์</li> <li>• PCW ได้เริ่มนำเทคโนโลยีการใช้หุ่นยนต์มาใช้ในการบริหารจัดการการผลิต</li> </ul>
ปี 2551	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PCW เน้นการผลิต Balancing Mass Module และ Engine Front Cover Module เพื่อรองรับเครื่องยนต์มาตรฐานไอเสียยูโร 5 (Emission Standard) ที่จะบังคับใช้ในปี 2558</li> </ul>
ปี 2552	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PCW เริ่มต้นการผลิต ชิ้นส่วน Common Rail เพื่อรองรับเครื่องยนต์มาตรฐานไอเสียยูโร 6</li> <li>• PCW จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นในอัตรา 6 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 270 ล้านบาท</li> <li>• PCF พัฒนาและเริ่มผลิตวัตถุดิบจำพวก Micro Alloy ที่จะใช้ผลิตเป็นชิ้นส่วน Common Rail มาตรฐานไอเสียยูโร 6</li> </ul>
ปี 2553	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PCW จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นในอัตรา 16 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 720 ล้านบาท</li> <li>• PCD ได้ปรับสายการผลิตในส่วนการไส กัด เจาะ (Machining) เป็นแบบอัตโนมัติอย่างเต็มรูปแบบ</li> </ul>
ปี 2554	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PCD ได้จัดซื้อเครื่องฉีดอะลูมิเนียมขนาด 2,500 ตันจำนวน 6 เครื่องเพื่อรองรับการผลิตเครื่องยนต์รุ่นใหม่มาตรฐานไอเสียยูโร 5 ขึ้นไป</li> </ul>
ปี 2555	<ul style="list-style-type: none"> <li>• PCW จ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นในอัตรา 10 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 450 ล้านบาท</li> </ul>
ปี 2556	<ul style="list-style-type: none"> <li>• เมื่อวันที่ 3 มกราคม 2556 ผู้ถือหุ้นของ PCW มีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลระหว่างกาลให้กับผู้ถือหุ้นในอัตรา 10 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 450 ล้านบาท โดยเงินปันผลระหว่างกาลดังกล่าวจำนวน 450 ล้านบาท ได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นแล้ว แบ่งเป็น 330 ล้านบาท ในเดือน มกราคม 2556 และ 120 ล้านบาท ในเดือนเมษายน 2556</li> <li>• ครอบครัวยุโรปโรจนาภิทยศ จัดทะเบียนจัดตั้งบริษัทฯ ในรูปบริษัทจำกัด ด้วยทุนจดทะเบียนที่ออกและชำระแล้ว 6 ล้านบาท เมื่อวันที่ 10 เมษายน 2556</li> <li>• เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2556 ผู้ถือหุ้นของ PCW มีมติอนุมัติการจัดสรรกำไรเป็นเงินปันผลระหว่างกาลในอัตรา 66.30 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 2,983.40 ล้านบาท จากกำไรสะสมที่ยังไม่จัดสรรของ PCW ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2556 โดยมีกำหนดจ่ายให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2556 โดยเงินปันผลระหว่างกาลดังกล่าวจำนวน 1,021.5</li> </ul>

ปี พ.ศ.	พัฒนาการบริษัท
	<p>ด้านบาท ได้จ่ายให้ผู้ถือหุ้นในระหว่างงวดเก้าเดือนแรกของปี 2556 และเงินปันผลในส่วนที่เหลือจำนวน 1,961.9 ล้านบาท ที่ยังไม่ได้จ่ายให้กับผู้ถือหุ้นของ PCW ได้มีการจ่ายในระหว่างปี 2556 แล้ว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2556 ผู้ถือหุ้นของ PCD มีมติอนุมัติการจ่ายกำไรเป็นเงินปันผลระหว่างกาลในอัตรา 27.98 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 979.26 ล้านบาท จากกำไรสะสมที่ยังไม่จ่ายของ PCD ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2556 โดยมีกำหนดจ่ายให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2556 โดยในระหว่างปี 2556 ได้มีการจ่ายเงินปันผลจำนวนดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นของ PCD แล้ว</li> <li>● เมื่อวันที่ 17 มิถุนายน 2556 ผู้ถือหุ้นของ PCF มีมติอนุมัติการจ่ายกำไรเป็นเงินปันผลระหว่างกาลในอัตรา 8.37 บาทต่อหุ้น รวมเป็นเงิน 293.08 ล้านบาท จากกำไรสะสมที่ยังไม่จ่ายของ PCF ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2556 โดยมีกำหนดจ่ายให้แล้วเสร็จภายในเดือนธันวาคม 2556 โดยในระหว่างปี 2556 ได้มีการจ่ายเงินปันผลค้างจ่ายให้กับผู้ถือหุ้นของ PCF แล้ว</li> <li>● ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 1/2556 เมื่อวันที่ 20 มิถุนายน 2556 ได้มีมติ เพิ่มทุนจดทะเบียน จำนวน 1,420 ล้านบาท ทำให้ทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นจาก 6 ล้านบาท เป็น 1,426 ล้านบาท เพื่รองรับการแลกหุ้น (share swap) และรองรับการเสนอขายให้แก่ประชาชนเป็นครั้งแรก (Initial Public Offering) โดยเป็นการแลกหุ้นกับผู้ถือหุ้นเดิมของ PCW PCD และ PCF จำนวนไม่เกิน 1,150 ล้านหุ้น และจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนของบริษัทฯ เพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนเป็นการทั่วไปครั้งแรกจำนวนไม่เกิน 270 ล้านหุ้น</li> <li>● บริษัทฯ จัดทะเบียนแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชน และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน กรุ๊ป โฮลดิ้ง จำกัด (มหาชน) เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2556</li> <li>● เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 คณะกรรมการของ PCW มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสุทธิจากผลการดำเนินงานของ PCW ระหว่างวันที่ 1-25 มิถุนายน 2556 และเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 คณะกรรมการของ PCW รับทราบจำนวนเงินปันผลดังกล่าว ซึ่งเท่ากับ 104.43 ล้านบาท โดยในระหว่างปี 2556 ได้มีการจ่ายเงินปันผลจำนวนดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นของ PCW แล้ว</li> <li>● เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 คณะกรรมการของ PCD มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสุทธิจากผลการดำเนินงานของ PCD ระหว่างวันที่ 1-25 มิถุนายน 2556 และเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 คณะกรรมการของ PCD รับทราบจำนวนเงินปันผลดังกล่าว ซึ่งเท่ากับ 20.01 ล้านบาท โดยในระหว่างปี 2556 ได้มีการจ่ายเงินปันผลจำนวนดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นของ PCD แล้ว</li> <li>● เมื่อวันที่ 25 มิถุนายน 2556 คณะกรรมการของ PCF มีมติอนุมัติการจ่ายเงินปันผลระหว่างกาลจากกำไรสุทธิจากผลการดำเนินงานของ PCF ระหว่างวันที่ 1-25 มิถุนายน 2556 และเมื่อวันที่ 4 กันยายน 2556 คณะกรรมการของ PCF รับทราบจำนวนเงินปันผลดังกล่าว ซึ่งเท่ากับ 10.04 ล้านบาท โดยในระหว่างปี 2556 ได้มีการจ่ายเงินปันผลจำนวนดังกล่าวให้กับผู้ถือหุ้นของ PCF แล้ว</li> <li>● บริษัทฯ ออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนเพื่อทำการแลกหุ้น (share swap) กับผู้ถือหุ้นของ PCW PCF และ PCD ซึ่งคือคุณศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย เพื่อเป็นการปรับโครงสร้างของกลุ่มบริษัทให้เหมาะสมและนำกลุ่มบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์เข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย</li> <li>● เมื่อวันที่ 12 ธันวาคม 2556 ที่ประชุมวิสามัญผู้ถือหุ้น ครั้งที่ 3/2556 ได้มีมติลดทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 1,426,000,000 บาท เป็น 1,156,000,000 บาท โดยวิธีการตัดหุ้นที่ยังไม่ได้ออกจำหน่าย จำนวน 270,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และได้มีมติเพิ่มทุนจดทะเบียนของบริษัทฯ จาก 1,156,000,000 บาท เป็น</li> </ul>

ปี พ.ศ.	พัฒนาการบริษัท
	1,545,000,000 บาท โดยการออกหุ้นสามัญเพิ่มทุนจำนวน 389,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 1 บาท และจัดสรรหุ้นสามัญเพิ่มทุนดังกล่าวเพื่อเสนอขายให้แก่ประชาชนเป็นการทั่วไปครั้งแรกจำนวนไม่เกิน 389,000,000 หุ้น
ปี 2557	<ul style="list-style-type: none"> <li>จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2557 ด้วยทุนจดทะเบียน 1,545,000,000 บาท</li> </ul>

### 1.3 โครงสร้างถือหุ้นของกลุ่มบริษัท

#### นโยบายการแบ่งการดำเนินงานของบริษัทในกลุ่ม

- 1.3.1 เพื่อให้บริษัทฯ สามารถควบคุมดูแลการจัดการ และรับผิดชอบการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมได้เสมือนเป็นหน่วยงานหนึ่งของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีกลไกกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วมทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งมีมาตรการในการติดตามการบริหารงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมเพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทฯ โดยให้กรณีดังต่อไปนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี)

#### เรื่องที่ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท

- (ก) การแต่งตั้งหรือเสนอชื่อบุคคลเป็นกรรมการและผู้บริหารในบริษัทย่อยหรือบริษัทร่วมอย่างน้อยตามสัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม โดยให้กรรมการและผู้บริหารที่บริษัทฯ เสนอชื่อหรือแต่งตั้งมีดุลยพินิจในการพิจารณาความเสี่ยงในการประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมในเรื่องที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการทั่วไปและการดำเนินธุรกิจตามปกติของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมได้ตามแต่ที่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมจะเห็นสมควรเพื่อประโยชน์สูงสุดของบริษัทฯ บริษัทย่อยและบริษัทร่วมเว้นแต่เรื่องที่กำหนดไว้ในข้อ 1

ทั้งนี้ กรรมการและผู้บริหารตามวรรคข้างต้นที่ได้รับการเสนอชื่อนั้น ต้องมีคุณสมบัติ บทบาท หน้าที่ และความรับผิดชอบ ตลอดจนไม่มีลักษณะขาดความน่าไว้วางใจตามประกาศคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ว่าด้วยการกำหนดลักษณะขาดความน่าไว้วางใจของกรรมการและผู้บริหารของบริษัท

- (ข) กรณีที่บริษัทย่อยตกลงเข้าทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทย่อย หรือรายการที่เกี่ยวกับการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อย โดยนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยมาบังคับใช้โดยอนุโลม ทั้งนี้ ต้องเป็น

กรณีที่เมื่อคำนวณขนาดของรายการที่บริษัทย่อยเข้าทำรายการเปรียบเทียบกับขนาดของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวแล้วอยู่ในเกณฑ์ต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัทด้วย

- (ค) พิจารณาการจ่ายเงินปันผลประจำปี และเงินปันผลระหว่างกาล (หากมี) ของบริษัทย่อย
- (ง) การแก้ไขข้อบังคับของบริษัทย่อย

รายการตั้งแต่ข้อ (จ) ถึงข้อ (ฎ) นี้เป็นรายการที่ถือว่ามีสาระสำคัญ และหากเข้าทำรายการจะมีผลกระทบต่ออย่างมีนัยสำคัญต่อฐานะการเงินและผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย ก่อนที่จะมีการประชุมคณะกรรมการของบริษัทย่อย กรรมการและผู้บริหารซึ่งบริษัทฯ แต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งในบริษัทย่อยจะออกเสียงในเรื่องดังต่อไปนี้ ต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการบริษัทก่อน ทั้งนี้ ต้องเป็นกรณีที่เมื่อคำนวณขนาดรายการที่บริษัทย่อยเข้าทำรายการเปรียบเทียบกับขนาดของบริษัทฯ โดยนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามประกาศของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินมาบังคับใช้โดยอนุโลม แล้วอยู่ในเกณฑ์ต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท ซึ่งรายการดังต่อไปนี้คือ

- (จ) การโอนหรือสละสิทธิประโยชน์ รวมตลอดถึงการสละสิทธิเรียกร้องที่มีต่อผู้ที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายแก่บริษัทย่อย
- (ฉ) การขายหรือโอนกิจการของบริษัทย่อยทั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญให้แก่บุคคลอื่น
- (ช) การซื้อหรือการรับโอนกิจการของบริษัทอื่นมาเป็นของบริษัทย่อย
- (ฌ) การเข้าทำ แก้ไข หรือเลิกสัญญาเกี่ยวกับการให้เช่ากิจการของบริษัทย่อยทั้งหมดหรือบางส่วนที่สำคัญ การมอบหมายให้บุคคลอื่นเข้าจัดการธุรกิจของบริษัทย่อย หรือการรวมกิจการกับบุคคลอื่นโดยมีวัตถุประสงค์จะแบ่งกำไรขาดทุนกัน
- (ฉ) การเช่า หรือให้เช่าซื้อกิจการหรือทรัพย์สินของบริษัทย่อยทั้งหมดหรือส่วนที่มีสาระสำคัญ
- (ญ) การกู้ยืมเงิน การให้กู้ยืมเงิน การให้สินเชื่อ การค้ำประกัน การทำนิติกรรมผูกพันบริษัทย่อยให้ต้องรับภาระทางการเงินเพิ่มขึ้น ในกรณีที่บุคคลภายนอกขาดสภาพคล่องหรือไม่สามารถปฏิบัติการชำระหนี้ได้ หรือการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินในลักษณะอื่นใดแก่บุคคลอื่น
- (ฎ) การเลิกกิจการของบริษัทย่อย

เรื่องที่ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ด้วยคะแนนเสียงไม่น้อยกว่าสามในสี่ (3/4) ของจำนวนเสียงทั้งหมดของผู้ถือหุ้นซึ่งมาประชุมและมีสิทธิออกเสียงลงคะแนน ก่อนบริษัท ย่อยเข้าทำรายการ

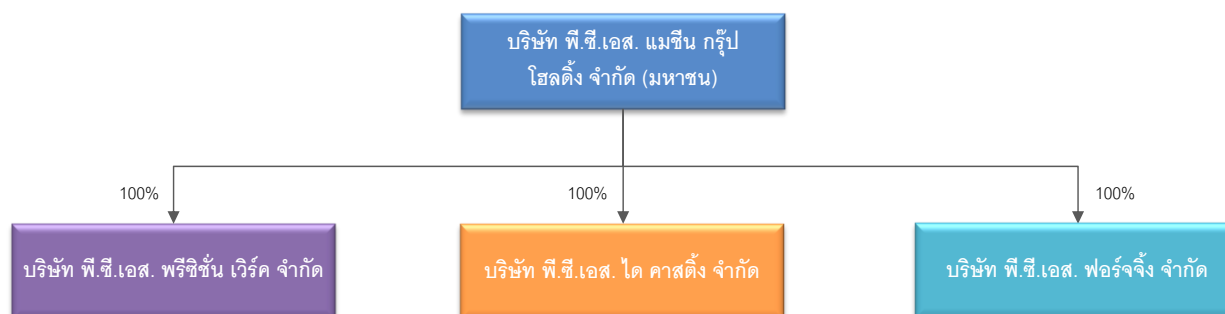
- (ก) กรณีที่บริษัทย่อยตกลงเข้าทำรายการกับบุคคลที่เกี่ยวข้องกันของบริษัทย่อย หรือรายการที่เกี่ยวกับการได้มาหรือ จำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ของบริษัทย่อย โดยนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการ กำกับตลาดทุนและประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) มาบังคับใช้โดยอนุโลม ทั้งนี้ ต้องเป็น กรณีที่เมื่อคำนวณขนาดของรายการที่บริษัทย่อยเข้าทำรายการเปรียบเทียบกับขนาดของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์ ดังกล่าวแล้วอยู่ในเกณฑ์ต้องได้รับความเห็นชอบจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวด้วย
  - (ข) การเพิ่มทุนโดยการออกหุ้นเพิ่มทุนของบริษัทย่อยและการจัดสรรหุ้น รวมทั้งการลดทุนจดทะเบียนซึ่งไม่เป็นไป ตามสัดส่วนการถือหุ้นเดิมของผู้ถือหุ้นอื่นจะเป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมของบริษัทฯ ในบริษัทย่อยไม่ว่าในทอดใด ๆ ลดลงเกินกว่าร้อยละ 10 ของทุนชำระแล้วของบริษัทย่อยนั้นหรือเป็นผลให้ สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัทย่อยไม่ว่าในทอดใด ๆ ลดลงเหลือน้อยกว่าร้อยละ 50 ของทุนชำระแล้วของบริษัทย่อยนั้น
  - (ค) การดำเนินการอื่นใดอันจะเป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของบริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัทย่อยไม่ว่า ในทอดใด ๆ ลดลงเกินกว่าร้อยละ 10 ของทุนชำระแล้วของบริษัทย่อย หรือเป็นผลให้สัดส่วนการถือหุ้นของ บริษัทฯ ทั้งทางตรงและทางอ้อมในบริษัทย่อยไม่ว่าในทอดใด ๆ ลดลงเหลือน้อยกว่าร้อยละ 50 ของทุนชำระแล้ว ของบริษัทย่อยในการเข้าทำรายการอื่นใด ที่มีรายการธุรกิจปกติของบริษัทย่อย
  - (ง) การเลิกกิจการของบริษัทย่อย ทั้งนี้ ต้องเป็นกรณีที่เมื่อคำนวณขนาดของกิจการบริษัทย่อยที่เลิกนั้นเปรียบเทียบกับขนาดของบริษัทฯ โดยนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและคณะกรรมการ ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สินมาบังคับใช้โดยอนุโลม ทั้งนี้ ต้อง เป็นกรณีที่เมื่อคำนวณขนาดของรายการที่บริษัทย่อยเข้าทำรายการเปรียบเทียบกับขนาดของบริษัทฯ แล้วอยู่ใน เกณฑ์ต้องได้รับการพิจารณาอนุมัติจากที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ
  - (จ) รายการอื่นใดที่ไม่ใช่รายการธุรกิจปกติของบริษัทย่อยและเป็นรายการที่จะมีผลกระทบต่อบริษัทย่อยอย่างมี นัยสำคัญ
- 1.3.2 กรรมการของบริษัทฯ จะติดตามผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมให้เป็นไปตามแผนงานและ งบประมาณอย่างต่อเนื่อง และติดตามให้บริษัทย่อยเปิดเผยข้อมูลรายการเกี่ยวโยง และรายการได้มาหรือ จำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ต่อบริษัทฯ ตามประกาศที่เกี่ยวข้องของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและประกาศ คณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์ (แล้วแต่กรณี) มาบังคับใช้โดยอนุโลม อย่างครบถ้วนและถูกต้อง
- 1.3.3 กรรมการของบริษัทฯ ต้องจัดให้บริษัทย่อยที่ประกอบธุรกิจหลัก มีระบบการควบคุมภายในที่เหมาะสมและรัดกุม เพียงพอ เพื่อป้องกันการทุจริตที่อาจเกิดขึ้นกับบริษัทย่อย รวมทั้งควรให้บริษัทย่อยจัดให้มีระบบงานที่ชัดเจน



เพื่อแสดงได้ว่า บริษัทย่อยมีระบบเพียงพอในการเปิดเผยข้อมูล การทำรายการที่มีนัยสำคัญตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดได้อย่างต่อเนื่องและน่าเชื่อถือ และมีช่องทางให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ สามารถได้รับข้อมูลของบริษัทย่อยในการติดตามดูแลผลการดำเนินงานและฐานะการเงิน การทำรายการระหว่างบริษัทย่อยกับกรรมการและผู้บริหารของบริษัทย่อย และการทำรายการที่มีนัยสำคัญของบริษัทย่อยได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ต้องจัดให้บริษัทย่อยมีกลไกในการตรวจสอบระบบงานดังกล่าวในบริษัทย่อย โดยให้ทีมงานผู้ตรวจสอบภายในและกรรมการอิสระของบริษัทฯ สามารถเข้าถึงข้อมูลได้โดยตรง และให้มีการรายงานผลการตรวจสอบระบบงานดังกล่าวให้กรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ เพื่อให้มั่นใจได้ว่า บริษัทย่อยมีการปฏิบัติตามระบบงานที่จัดทำไว้อย่างสม่ำเสมอ

ในปัจจุบันบริษัทฯ ลงทุนในบริษัทย่อย 3 แห่ง ได้แก่ PCW PCD และ PCF โดยมีสัดส่วนการลงทุนในทั้ง 3 บริษัท ร้อยละ 100

## โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่มบริษัท



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

ปัจจุบัน บริษัทฯ ลงทุนในหุ้นของบริษัทย่อยที่เป็นธุรกิจหลักทั้งหมด 3 บริษัท ได้แก่ บริษัท พี.ซี.เอส. พรินซ์ตัน เวิร์ค จำกัด (“PCW”) ซึ่งเป็นบริษัทแกน บริษัท พี.ซี.เอส. ได คาสติง จำกัด (“PCD”) และบริษัท พี.ซี.เอส. ฟอรัจจิง จำกัด (“PCF”) ซึ่งเป็นบริษัทที่อยู่ใต้การควบคุมเดียวกันกับผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ โดยลักษณะการประกอบธุรกิจของแต่ละบริษัท มีรายละเอียดดังนี้

PCSGH's Shares	PCW	PCD	PCF
ปีที่ก่อตั้ง	2545	2547	2546
ทุนจดทะเบียน (บาท)	450,000,000	350,000,000	350,000,000
ขนาดพื้นที่ (ไร่)	72.31	48.92	17.65
จำนวนพนักงาน (ณ วันที่ 1 ม.ค. 58)	1,524	619	232
ยอดขายปี 2557 (ล้านบาท)	3,016.96	1,163.98	485.12
จำนวนพนักงานของทั้ง 3 บริษัทย่อย และ PCSGH ณ วันที่ 1 ม.ค. 58 รวมทั้งสิ้น 2,467 คน			

#### 1.4 ความสัมพันธ์กับกลุ่มธุรกิจของผู้ถือหุ้นใหญ่

ชื่อกิจการ	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท พี.ซี.เอส. เอสเตท จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย
บริษัท พี.ซี.เอส. แมชีน (ไทยแลนด์) จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย
บริษัท พี.ซี.เอส.-นิสชิน จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย
บริษัท เอส ดับบลิว แอนด์ ซันส์ จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย
บริษัท เอสดับบลิวเอส มอเตอร์ส จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณภา เรามานะชัย

ชื่อกิจการ	ลักษณะความสัมพันธ์
บริษัท โคราซ มัตซึซึตะ จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณมา เรามานะชัย
บริษัท พี.ซี.เอส. คาลิเบรชั่น แล็บ จำกัด	เป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกัน มีผู้ถือหุ้นและกรรมการร่วมกันกับบริษัท คือนายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และนางวรรณมา เรามานะชัย

## 2. ลักษณะการประกอบธุรกิจ

### โครงสร้างรายได้

ประเภทรายได้	งบการเงินรวมเพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะ				งบการเงินรวม	
	ปี 2556		ปี 2557		ม.ค.-ธ.ค. 2557	
	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>1/</sup>	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>1/</sup>	ล้านบาท	ร้อยละ <sup>1/</sup>
ผลิตภัณฑ์ Forging (PCF)	635.29	10.47	485.12	10.40	485.12	10.40
ผลิตภัณฑ์ Die Casting (PCD)	1,415.20	23.33	1,163.98	24.95	1,163.98	24.95
ผลิตภัณฑ์ Machining (PCW)	4,015.89	66.20	3,016.96	64.65	3,016.96	64.65
<b>รายได้รวมสามบริษัท</b>	<b>6,066.36</b>	<b>100.00</b>	<b>4,666.07</b>	<b>100.00</b>	<b>4,666.6</b>	<b>100.00</b>
ปรับปรุงตัดรายการซื้อขายสินค้า ระหว่างบริษัทย่อย	941.89		652.11		652.11	
<b>รายได้จากการขายตามงบ การเงินรวมเพื่อวัตถุประสงค์ เฉพาะ และงบการเงินรวม</b>	<b>5,124.49</b>		<b>4,013.95</b>		<b>4,013.95</b>	

หมายเหตุ: <sup>1/</sup>ร้อยละ ของรายได้จากการขายรวม

### 2.1 ภาพรวมลักษณะผลิตภัณฑ์หรือบริการ

#### บริษัท พี.ซี.เอส. พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด

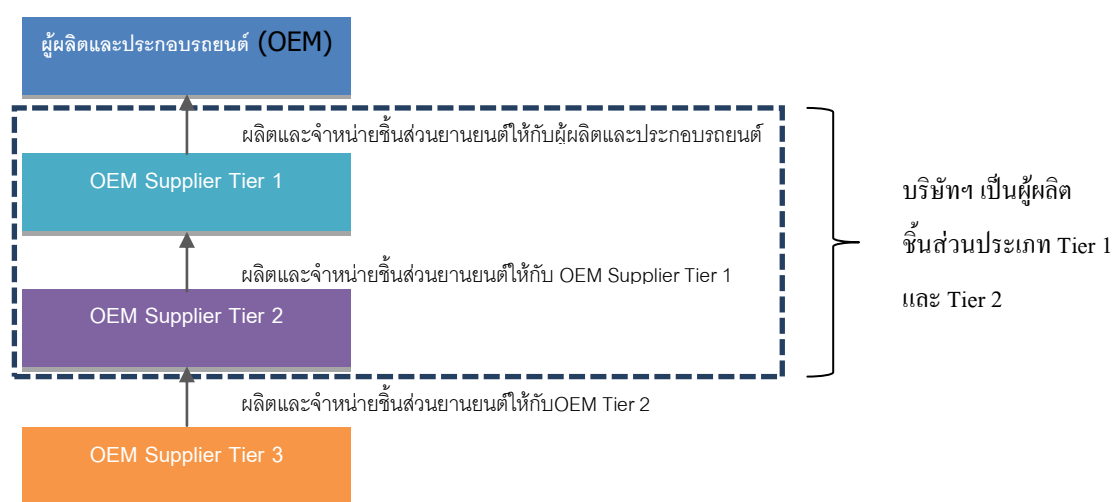
บริษัท พี.ซี.เอส. พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด (“PCW”) จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2545 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 20,000,000 บาท PCW เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทที่ใช้ความแม่นยำสูง (Machining Products) ประเภทเครื่องยนต์ ระบบเกียร์ และระบบบังคับรถ โดยวัตถุดิบหลักที่ PCW ใช้ในการผลิต ได้แก่ วัตถุดิบประเภทปั๊ม ภูมิ เช่น เหล็กเส้น และวัตถุดิบประเภททุติยภูมิ เช่น เหล็กแปรรูป เหล็กหล่อ และอลูมิเนียมขึ้นรูป



กลุ่มลูกค้าของ PCW แบ่งได้เป็นหลักๆ 2 ประเภท คือ

- ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ เช่น GM Group, Isuzu Motors, Toyota Motors, Auto Alliance (Thailand) เป็นต้น ซึ่งในการขายให้ลูกค้าประเภทนี้ PCW จะทำหน้าที่เป็น OEM Supplier Tier 1
- OEM Supplier Tier 1 หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อจำหน่ายให้ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ในข้อ 1 อีกทอดหนึ่ง เช่น Continental Automotive, ZF, Kayaba เป็นต้น ซึ่งในการขายให้ลูกค้าประเภทนี้ PCW ก็จะทำหน้าที่เป็น OEM Supplier Tier 2

โครงสร้างสายการผลิตของผู้ผลิตและประกอบรถยนต์และผู้ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์



ประเภทของสินค้าของ PCW จะแบ่งหลักๆ ได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่

- กลุ่มเครื่องยนต์ เช่น Camshaft, Engine Gear, Common Rail, Balance Mass Module
- กลุ่มระบบเกียร์ (Power Transmission System) เช่น Transmission Shaft, Transmission Coupling
- กลุ่มระบบบังคับรถ เช่น Knuckle, ABS Rotor, Brake Caliper และ Wheel Spindle

นอกจากนี้ สินค้าที่ลูกค้าส่งคำสั่งผลิตมาให้ PCW มีลักษณะเป็น 2 แบบ คือ

- Module Level ซึ่งเป็นการส่งชิ้นส่วนยานยนต์ที่ต้องนำชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละชิ้นมาประกอบกันเป็น Module ขนาดใหญ่ เช่น Camshaft Assembly, Front Case Cover, Balance Mass Module และ Common Rail Assembly เป็นต้น
- Part Level ซึ่งเป็นการส่งชิ้นส่วนยานยนต์เป็นชิ้นๆ ไม่ต้องการนำชิ้นส่วนยานยนต์มาประกอบกันเป็น Module ขนาดใหญ่ เช่น Gear, Shaft และ Knuckle เป็นต้น

เมื่อได้รับคำสั่งซื้อจากลูกค้าแล้ว PCW ก็จะส่งคำสั่งซื้อวัตถุดิบทุติยภูมิ ให้กับทาง PCF และ PCD เป็นหลักก่อน ขึ้นกับประเภทของสินค้าว่าต้องใช้สินค้าจาก PCF หรือ PCD โดยสินค้าประเภทที่ต้องมีการแปรรูปเหล็ก (Forging) เช่น ชิ้นส่วน Common Rail จะต้องส่งคำสั่งซื้อไปที่ PCF และสินค้าประเภทอลูมิเนียม ต้องส่งคำสั่งซื้อไปที่ PCD และหาก PCF และ PCD ไม่รับผลิตทางบริษัท PCW ก็จะไปหาผู้รับจ้างช่วงผลิตวัตถุดิบรายอื่น ปัจจุบัน PCW มีทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว 450,000,000 บาท แบ่งเป็นหุ้นสามัญ 45,000,000 หุ้น มูลค่าที่ตราไว้หุ้นละ 10 บาท โดยมีบริษัทฯ ถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 100 ของทุนจดทะเบียนที่ชำระแล้ว

### บริษัท พี.ซี.เอส. ได คาสติ้ง จำกัด

บริษัท พี.ซี.เอส. ได คาสติ้ง จำกัด (“PCD”) จดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 6 มกราคม 2547 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 200,000,000 บาท โดยประกอบธุรกิจ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป



กลุ่มลูกค้าของ PCD แบ่งได้หลักๆ 2 ประเภท คือ

- ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ เช่น Isuzu Motors, Auto Alliance (Thailand) และ SNC Renault Cleon เป็นต้น ซึ่งในการขายให้ลูกค้าประเภทนี้ PCD ก็จะทำหน้าที่เป็น OEM Supplier Tier 1
- OEM Supplier Tier 1 หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อจำหน่ายให้ผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ในข้อ 1 อีกทอดหนึ่ง เช่น PCW เป็นต้น ซึ่งในการขายให้ลูกค้าประเภทนี้ PCD จะทำหน้าที่เป็น OEM Supplier Tier 2

ผลิตภัณฑ์ของ PCD เป็นชิ้นส่วนประเภทอลูมิเนียมฉีดขึ้นรูป โดยที่ PCD มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนอลูมิเนียมขนาดใหญ่เนื่องจากเครื่องจักรส่วนมากมีขนาดแรงฉีดตั้งแต่ 350 ตัน ถึง 2,500 ตัน ซึ่งสามารถผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่จำพวก Engine Crank Case, Engine Oil Pan, Engine Cover และ Case Housing เป็นต้น

## บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอจจิ้ง จำกัด

บริษัท พี.ซี.เอส. ฟอจจิ้ง จำกัด (“PCF”) จัดทะเบียนจัดตั้งเมื่อวันที่ 21 สิงหาคม 2546 ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 200,000,000 บาท โดยประกอบธุรกิจเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ประเภท OEM Supplier Tier 2 และ OEM Supplier Tier 3 ซึ่งเป็นการผลิตสินค้าจำพวกวัตถุดิบแปรรูปตามคำสั่งของลูกค้า

ปัจจุบัน PCF มีรายได้จาก PCW เป็นสัดส่วนร้อยละ 97.90 ในปี 2557 ทั้งนี้เนื่องจาก PCF จะผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ประเภทเหล็กแปรรูป (Forging Products) เพื่อขายให้ PCW นำไปใช้ต่อไปในการผลิตสินค้าสำเร็จรูปบางกลุ่มของ PCW โดย PCF มีความชำนาญพิเศษในการผลิตชิ้นส่วนประเภทเหล็กแปรรูปร้อนจำพวก Micro Alloy Steel ซึ่งเป็นเหล็กที่มีลักษณะพิเศษมีค่าความแข็งแรงสูงหลังจากการผ่านการขึ้นรูปร้อนแล้ว เช่น Common Rail, ชิ้นส่วนปั๊มหัวฉีดดีเซล, Knuckle, Gear, และ Drive Shaft เป็นต้น นอกจากนี้ PCF มีความชำนาญเป็นพิเศษในการผลิตเหล็ก แปรรูปร้อนที่มีขนาดใหญ่มีแรงตีเหล็กสูง ตั้งแต่ 750 ตัน ถึง 6,000 ตัน เช่น เพลาข้อเหวี่ยง, Knuckle และ เพลาถ่วงสมดุล เป็นต้น



## 2.2 การตลาดและการแข่งขัน

ปี 2557 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังคงได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบต่างๆที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การสิ้นสุดโครงการลดหย่อนภาษีสรรพสามิตสำหรับผู้ซื้อรถยนต์คันแรก ตามนโยบายของรัฐบาล สถานการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในช่วงปลายปี 2556 จนนำไปสู่การทำรัฐประหารในเดือนพฤษภาคม 2557 ภาวะราคาสินค้าเกษตรตกต่ำ หนี้สินภาคครัวเรือนอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศและยอดการผลิตรถยนต์ลดลงอย่างต่อเนื่องทุกไตรมาส นับตั้งแต่ไตรมาสแรกของปี 2556 อ้างอิงข้อมูลจากสถาบันยานยนต์ สมาคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ปี 2557 ยอดการผลิตรถยนต์รวม 1.88 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 23.5 เมื่อเทียบกับปี 2556

### 3. ปัจจัยความเสี่ยง

#### 3.1 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาดัชนีวัตถุดิบ

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) ซึ่งวัตถุดิบของบริษัทฯ มีลักษณะเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ (Commodity) จึงทำให้ราคาของสินค้าเหล่านี้ขึ้นอยู่กับอุปสงค์และอุปทานของวัตถุดิบในตลาดโลกในแต่ละช่วงเวลา และอยู่นอกเหนือการควบคุมของบริษัทฯ ดังนั้น หากราคาวัตถุดิบดังกล่าวมีความผันผวนก็จะทำให้บริษัทฯ กำหนดต้นทุนสินค้าได้ยาก และหากราคาวัตถุดิบปรับตัวสูงขึ้น ก็จะทำให้ต้นทุนของบริษัทฯ สูงขึ้นไปด้วย

ทั้งนี้ บริษัทฯ อาจเจรจาหลักคัณฑ์ต้นทุนด้านวัตถุดิบปฐมภูมิที่สูงขึ้นบางส่วนไปให้ลูกค้าได้ตามรอบการปรับราคาที่ได้ตกลงกับลูกค้าแต่ละราย นอกจากนี้ บริษัทฯ จะดำเนินการกิจกรรมการลดต้นทุนโดยมุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้วัตถุดิบ

#### 3.2 ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

บริษัทฯ มีความเสี่ยงโดยตรงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน โดยบริษัทฯ ซื้อวัตถุดิบปฐมภูมิประเภทเหล็กเส้นจากต่างประเทศทั้งหมด ซึ่งนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่นเป็นหลัก รองลงมาคือ ยุโรป นอกจากนี้บริษัทฯ มีการซื้อเครื่องจักร เป็นจำนวนมากจากต่างประเทศ โดยราคาที่ซื้อจะถูกกำหนดเป็นสกุลเงินต่างประเทศ เช่น เงินเยน และเงินเหรียญสหรัฐ

ทั้งนี้ บริษัทฯ สามารถนำเงินตราต่างประเทศที่รับจากการส่งออกชิ้นส่วนให้กับผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศ มาซื้อวัตถุดิบที่มีการสั่งโดยตรงจากต่างประเทศเพื่อลดความเสี่ยงโดยตรงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนได้เช่นกัน (Natural Hedge) สำหรับส่วนต่างที่เหลืออยู่ บริษัทฯ ได้มีการใช้เครื่องมือเพื่อป้องกันความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยน ในบางส่วน สำหรับวัตถุดิบทุติยภูมินั้น ทางบริษัทฯ ซื้อจากผู้ผลิตภายในประเทศเป็นหลักถึงแม้ว่าผู้ผลิตวัตถุดิบทุติยภูมิจะได้รับผลกระทบจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนบ้างแต่จะมีผลกระทบต่อต้นทุนบริษัทฯ ในสัดส่วนที่น้อยกว่าเมื่อเทียบกับวัตถุดิบปฐมภูมิ

อย่างไรก็ดี แม้ในปีที่ผ่านมาค่าเงินบาทค่อนข้างมีเสถียรภาพ แต่บริษัทฯ ก็ได้มีการเฝ้าติดตามและประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นอย่างใกล้ชิด



### 3.3 ความเสี่ยงจากการถูกบอกเลิกสัญญาหรือไม่ได้สัญญาใหม่จากผู้ผลิตรถยนต์หรือผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ธุรกิจของบริษัทฯ เป็นลักษณะการว่าจ้างผลิตจึงจำเป็นต้องมีการทำสัญญาระหว่างผู้ว่าจ้าง (เช่น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์) และ ผู้ถูกจ้าง (บริษัทฯ) ซึ่งสัญญาดังกล่าวในบางครั้งจะไม่ได้การระบุอายุของสัญญาหรืออาจไม่ได้การระบุจำนวนชิ้นส่วนที่จะสั่งซื้อ และเมื่อครบอายุสัญญาหรือมีการเปลี่ยนรุ่นของรถยนต์หรือเครื่องยนต์ ลูกค้านี้จะมีการคัดเลือกผู้ผลิตรายใหม่ นอกจากนั้น บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยังมีความเสี่ยงที่จะถูกบอกเลิกสัญญาระหว่างอายุสัญญาและมีความเสี่ยงที่จะเสียลูกค้าบางรายหากบริษัทฯ ไม่ได้รับเลือกให้ผลิตชิ้นส่วนให้ลูกค้าในโครงการต่อไป

อย่างไรก็ดี ลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งเป็นผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ มักจะไม่เปลี่ยนผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์จนกว่าจะหมดรุ่นของผลิตภัณฑ์นั้นๆ ซึ่งโดยเฉลี่ยมีระยะเวลาอยู่ที่ประมาณ 5 – 10 ปี เนื่องจากการสรรหาบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพตรงตามความต้องการที่กำหนดจะต้องมีขั้นตอนระยะเวลานานในการอนุมัติและตรวจสอบคุณภาพของชิ้นส่วน และอาจส่งผลให้กระบวนการผลิตของลูกค้าของบริษัทฯ 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 Nissan Renault ตลอดจนเป็น บริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ชั้นที่ 2 (Approved OEM Supplier Tier 2) ให้กับลูกค้า 6 ราย ดังนี้ Continental Automotive, ZF, Hitachi, GKN Driveline, MWM International และ Kayaba Steering

ตามที่บริษัทฯ ได้กำหนดกลยุทธ์ในการขยายธุรกิจเพิ่มเติมไปในกลุ่มชิ้นส่วนที่ไม่ใช่รถกระบะ 1 ตันให้มากขึ้นนั้น บริษัทฯ ได้มีการดำเนินการอย่างเต็มที่จนได้รับความไว้วางใจทั้งจากกลุ่มลูกค้าใหม่และกลุ่มลูกค้าเดิมที่สำคัญๆ ได้แก่

3.3.1) โครงการผลิตชิ้นส่วนเสื้อสูบอูมิเนียม หรือ Crankcase มูลค่าโครงการกว่า 200 ล้านบาท สำหรับลูกค้าใหม่ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจำหน่ายรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่หรือ Big Bike จากยุโรป โดยจะเริ่มการส่งมอบชิ้นส่วนชุดแรกในปลายปี 2558

3.3.2) โครงการผลิตชิ้นส่วนเพลาแหวนหรือ Trunnion Shaft และฝาครอบฝาสูบหรือ Cover Head มูลค่าโครงการกว่า 500 ล้านบาท สำหรับลูกค้าเดิมผู้ผลิตและจำหน่ายรถบรรทุกขนาดใหญ่หรือ Big Truck จากญี่ปุ่น โดยจะเริ่มการส่งมอบชิ้นส่วนชุดแรกในปี 2559

#### 3.4 บริษัทผลิตรถยนต์ที่เป็นลูกค้ารายสำคัญของบริษัทฯ อาจย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นในอาเซียนที่มีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่า หรือมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจที่ดีกว่าประเทศไทย ซึ่งจะกระทบต่อยอดขายของบริษัทฯ

ผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่จากต่างประเทศซึ่งเป็นฐานลูกค้าสำคัญของบริษัทฯ อาจย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศที่มีต้นทุนต่ำสุดและอาจลดการผลิตในประเทศที่มีต้นทุนสูงกว่า โดยในปัจจุบันคู่แข่งที่สำคัญของไทยในภูมิภาคได้แก่ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งผู้ประกอบการจากหลายๆ ประเทศกำลังให้ความสนใจเป็นอย่างมาก โดยจากข้อมูลของ the 24<sup>th</sup> Annual Survey Report on Overseas Business Operations by Japanese Manufacturing Companies ที่จัดทำขึ้นช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2555 พบว่า ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมรถยนต์ของญี่ปุ่นได้จัดให้ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่น่าสนใจลงทุนเป็นอันดับสามรองจาก ประเทศอินเดียและจีน เนื่องจากคาดว่าประเทศอินโดนีเซียจะมีการเติบโตของตลาดที่สูงและมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

หากผู้ผลิตรถยนต์ย้ายฐานการผลิตจากไทยไปยังประเทศอื่นก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อยอดขายของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทย ซึ่งรวมถึงบริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ส่งให้กับบริษัทผลิตรถยนต์โดยตรง (OEM Supplier Tier 1) และบริษัทที่เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขั้นที่ 2 (OEM Supplier Tier 2) แม้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยจะยังสามารถส่งออกชิ้นส่วนไปยังประเทศที่ผู้ผลิตย้ายฐานการผลิตไปก็ตาม แต่ความสามารถในการแข่งขันก็จะด้อยกว่าคู่แข่งที่เป็นผู้ผลิตในประเทศนั้นๆ เนื่องจากอุปสรรคจากการขนส่งสินค้าในระยะทางไกล

อย่างไรก็ตาม จากประสบการณ์การเป็นฐานการผลิตที่ยาวนานกว่า 50 ปีของประเทศไทย ประกอบกับการพัฒนาบุคลากร ที่มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง การมีศูนย์วิจัย พัฒนาและทดสอบยานยนต์และชิ้นส่วน ที่มีความทันสมัย และการส่งเสริมจากภาครัฐและเอกชน ทำให้ในปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยมีคุณภาพในระดับมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ ในอนาคต ทางบริษัทฯ ได้มีการวางแผนระยะกลางในการขยายตลาดเข้าสู่กลุ่มลูกค้าในประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นที่อินโดนีเซีย หรือญี่ปุ่น โดยมีแผนที่จะใช้เทคโนโลยีในการผลิตที่มีอยู่แล้วของบริษัทฯ เป็นตัวกลางในการขยายกิจการ

### 3.5 ผู้ออกแบบและผลิตชิ้นส่วนต่างชาติ ที่มีความพร้อมทั้งในเรื่องของเงินทุนและเทคโนโลยีในการผลิต สามารถเข้ามาแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ง่ายขึ้น อาจทำให้สภาวะการแข่งขันในตลาดรุนแรงขึ้น และมีผลกระทบด้านลบกับรายได้ของบริษัทฯ

หลังจากการก้าวขึ้นเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนอย่างเต็มรูปแบบ จะทำให้คู่แข่งรายใหม่จากต่างชาติสามารถเข้ามาแข่งขันกับบริษัทฯ ได้ง่ายขึ้น ผ่านทางการนำเข้าชิ้นส่วนเข้ามายขาย หรือการตั้งโรงงานผลิตในประเทศ เนื่องจากมีการเคลื่อนย้ายของสินค้า แรงงาน และ เงินทุน อย่างอิสระ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ยังมีปัจจัยหลายอย่างที่ทำให้ได้เปรียบคู่แข่ง เช่น

- บริษัทฯ มีนโยบายการทำธุรกิจที่มุ่งเน้นการผลิตชิ้นส่วนที่ให้อัตรากำไรที่สูง และชิ้นส่วนที่เน้นการผลิตจำนวนมาก โดยชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตนั้นจะเป็นชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิต เช่น ระบบส่งกำลังในเครื่องยนต์ดีเซล ระบบเบรก และชุดเกียร์ เป็นต้น จึงทำให้มีผู้ผลิตน้อยราย
- เมื่อเทียบกับในกลุ่มประเทศอาเซียน ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีมาตรฐานไอเสียที่สูงที่สุดในภูมิภาค รถยนต์และเครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศไทยหลังจากปี 2556 จะต้องผ่านมาตรฐานไอเสียยูโร 4 และจะต้องมีการพัฒนาเข้าสู่มาตรฐานไอเสียยูโร 5 ขึ้นไปภายในปี 2558 ทำให้ชิ้นส่วนที่ผลิตจากประเทศอื่นในภูมิภาค เช่น อินโดนีเซีย ซึ่งใช้มาตรฐานไอเสียที่ต่ำกว่า อาจไม่สามารถแข่งขันกับผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้
- คู่แข่งใหม่ที่ต้องการขยายฐานการผลิตมาไทยจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนสูงและใช้เวลานานในการเตรียมการทั้งทางด้านโรงงาน เครื่องจักร การสร้างบุคลากร และการพัฒนาคุณภาพมาตรฐานการผลิต
- เมื่อผู้ผลิตรถยนต์เลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนแล้วมักจะไม่เปลี่ยนผู้ผลิตรายใหม่จนกว่าที่จะหมดรุ่นของรถยนต์นั้นๆ อย่างไรก็ตาม เมื่อหมดรุ่นของรถยนต์แล้วยังมีความเป็นไปได้สูงที่ผู้ผลิตรถยนต์จะเลือกให้บริษัทฯ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนต่อไปเมื่อเปลี่ยนรุ่นการผลิตใหม่ เนื่องจากบริษัทฯ มีความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้ามาโดยตลอด โดยมุ่งเน้นเรื่องคุณภาพของชิ้นส่วนและการส่งมอบงานให้ทันเวลา และหากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต้องการเปลี่ยนผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นรายใหม่จะต้องผ่านกระบวนการประเมินผู้ผลิตใหม่ทั้งหมด ซึ่งอาจต้องใช้เวลามากและทำให้มีความเสี่ยงในเรื่องคุณภาพของสินค้า นอกจากนี้ ผู้ผลิตรายใหม่ที่ไม่คุ้นเคยกับการผลิตที่ใช้เทคโนโลยีสูง สำหรับรถยนต์มาตรฐานไอเสียสูงกว่า ยูโร 5 ก็จะทำให้ความชำนาญในการผลิตชิ้นส่วนดังกล่าวเพื่อมาแข่งขันกับบริษัทฯ
- เนื่องจากอุปสรรคด้านระยะทางและการขนส่ง หากไม่มีความจำเป็น บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มักเลือกสั่งซื้อชิ้นส่วนจากผู้ผลิตชิ้นส่วน OEM ในประเทศ เพราะสามารถบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานได้ง่ายกว่า

### 3.6 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการใช้ที่ดินในการดำเนินการจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่

ในปัจจุบัน PCW , PCD และ PCF เช่าที่ดินจากบริษัท พี.ซี.เอส.เอส.เตท จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทของ นายศิริพงษ์ รุ่งโรจน์กิตติยศ และ นางวรรณภา เรามานะชัย ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ และเป็นกรรมการผู้มีอำนาจกระทำการของบริษัทฯ เพื่อใช้เป็นที่ตั้งโรงงานทั้งหมด และดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ โดยมีการทำสัญญาเช่าที่ดินขึ้นมาใหม่โดยสัญญาเช่าที่ดินดังกล่าวเริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2557 และในวันที่ 30 กันยายน 2556 PCW PCD และPCF ได้ตกลงทำสัญญาแก้ไขเพิ่มเติมสัญญาเช่าที่ดิน โดยเปลี่ยนอัตราค่าเช่าเป็นราคาตลาดที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระและให้มีผล

ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2556 ถึง 31 ธันวาคม 2557 และสามารถต่อได้อีก 7 คราวๆ ละ 3 ปี ภายใต้เงื่อนไขให้ปรับราคาเช่าตามราคาตลาดที่ประเมินโดยผู้ประเมินราคาอิสระในทุกๆรอบการต่อสัญญา

บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการพึ่งพิงการเช่าที่ดินจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่และมีความเสี่ยงจากราคาเช่าที่อาจปรับเปลี่ยนอย่างมีนัยสำคัญในการต่อสัญญาฉบับใหม่ซึ่งอาจกระทบกับผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ 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.เตท จำกัด ตามสัญญาเช่าปัจจุบันดังกล่าวรวมเท่ากับ 15.7 ล้านบาทต่อปี (คำนวณจากค่าเช่าตารางวาละ 23.5 บาท บนเนื้อที่รวม 138-3-49.0 ไร่ หรือ 55,549.0 ตารางวา) เมื่อเทียบกับรายได้จากการขายของบริษัทฯ ในปี 2557 ที่เท่ากับ 4,013.9 ล้านบาท จะคิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.4 เท่านั้น นอกจากนี้การบริหารจัดการทรัพย์สินด้วยการเช่ายังช่วยให้บริษัทฯ สามารถรักษาสภาพคล่องทางการเงินที่สูงของบริษัทฯ ได้ โดยที่ไม่ต้องนำเงินสดในจำนวนที่สูงมาซื้อที่ดิน และยังส่งผลดีต่อประสิทธิภาพในการดำเนินงานซึ่งสะท้อนจากอัตราส่วนทางการเงิน เช่น อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ และอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์ถาวรที่อยู่ในระดับที่สูง เป็นต้น

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

### 3.7 ความเสี่ยงจากสายการผลิตที่มีข้อจำกัดและไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้

บริษัทฯ ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีลักษณะเฉพาะ โดยแต่ละชิ้นส่วนมีการออกแบบสายการผลิตที่เป็นพิเศษเฉพาะเจาะจงให้สามารถทำงานผลิตให้กับผลิตภัณฑ์เพียงผลิตภัณฑ์เดียวต่อสายการผลิต จึงจำเป็นที่จะต้องมีการสร้างอุปกรณ์ในการผลิตตลอดจนสายการผลิตขึ้นมาเป็นพิเศษ โดยสายการผลิตดังกล่าวจะสามารถใช้ในการผลิตได้เฉพาะชิ้นส่วนที่ได้มีการเจาะจงไว้แล้วเท่านั้น ไม่สามารถปรับเปลี่ยนเพื่อผลิตชิ้นส่วนอื่นภายในระยะเวลาอันสั้น นอกจากนั้นจำนวนการผลิตในแต่ละสายการผลิตได้ถูกกำหนดไว้แล้วตั้งแต่ที่มีการติดตั้งเครื่องจักรทำให้การเพิ่มยอดผลิตสูงกว่ากำลังการผลิตเป็นไปได้ยาก

อย่างไรก็ตาม ในสภาวะปกติ ลูกค้าน่าจะทำการประมาณการความต้องการชิ้นส่วนล่วงหน้าให้กับบริษัทฯ ทุกๆ 3 – 12 เดือน จึงทำให้บริษัทฯ สามารถเตรียมความพร้อมในการผลิตและเตรียมสินค้าคงคลังเพื่อรอส่งให้กับลูกค้าได้ทันในกรณีที่ลูกค้ามีความต้องการชิ้นส่วนมากขึ้นโดยไม่มีการแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทางบริษัทฯ สามารถบริหารสินค้าคงคลังเพื่อสนับสนุนให้กับลูกค้าในกรณีที่มีความต้องการชิ้นส่วนเพิ่มขึ้นในระยะสั้นๆ

ในกรณีที่ลูกค้ามีการเปลี่ยนแปลง หรือ เปลี่ยนลักษณะเฉพาะ (Drawing หรือ Specification) บริษัทฯ จะมีการเจรจากับลูกค้าให้เป็นผู้รับผิดชอบต้นทุนของอุปกรณ์การผลิตที่จัดทำขึ้นเป็นพิเศษดังกล่าวเพิ่มเติม ด้วยการรวมต้นทุนของอุปกรณ์ไว้ในราคาต่อหน่วยของชิ้นงานตามสัญญา และจะมีการลดราคาให้เมื่อมียอดการสั่งซื้อถึงจำนวนที่ได้ตกลงไว้ และลูกค้าจะให้ระยะเวลาที่เหมาะสมในการปรับเปลี่ยนสายการผลิต

### 3.8 ความเสี่ยงจากการจัดหาวัตถุดิบ

การสั่งซื้อวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตจะมีการตกลงร่วมกันระหว่างบริษัท และ ลูกค้าของบริษัท เพื่อกำหนดว่า ผู้ผลิตวัตถุดิบรายใดบ้างจะสามารถเป็นผู้ส่งสินค้าให้กับบริษัท ได้ ซึ่งจะเป็นไปตามมาตรฐานอุตสาหกรรมที่กำหนด เช่น American Iron and Steel Institute (AISI), Japanese Industrial Standards (JIS) หรือ Deutsches Institut für Normung (DIN) นอกจากนั้น บริษัท จะประเมินศักยภาพของผู้ผลิตวัตถุดิบดังกล่าวตามมาตรฐานผู้ผลิตรายอื่น ISO/TS16949 ด้วยกระบวนการดังกล่าว ทำให้บริษัท มีผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบรายใหญ่ 5 รายแรก คิดเป็นร้อยละ 34.55 และ ร้อยละ 44.13 ของ ต้นทุนขายในปี 2557 และปี 2556 ตามลำดับ จึงทำให้บริษัท มีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับวัตถุดิบ หากมีเหตุการณ์ที่ทำให้ผู้จัดจำหน่ายดังกล่าวไม่สามารถผลิตหรือส่งสินค้าได้ เช่น ในช่วงต้นปี 2554 ที่มีเหตุการณ์สึนามิที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่น ผู้ผลิตเหล็กรายใหญ่ๆ ซึ่งเป็นผู้จัดจำหน่ายหลักให้กับบริษัท ไม่สามารถผลิตสินค้าได้ตามปกติ ทำให้บริษัท ขาดแคลนวัตถุดิบที่จะนำมาใช้ผลิต

เพื่อลดผลกระทบจากความเสี่ยงดังกล่าว ในระหว่างขั้นตอนการออกแบบหรือทำสัญญา หรือระหว่างเริ่มการผลิต บริษัท จะมีการนำเสนอวัตถุดิบทดแทนที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงแต่สามารถจัดหาและจัดซื้อได้ง่ายกว่าให้ลูกค้าพิจารณา เพื่อเป็นทางเลือกให้กับลูกค้าและบริษัท จะนำเสนอผู้ผลิตวัตถุดิบเพิ่มเติมอย่างน้อยอีก 1 ราย เพื่อเป็นทางเลือกในกรณีฉุกเฉิน

### 3.9 ความเสี่ยงจากค่าเสียหายเนื่องจากปัญหาด้านคุณภาพของสินค้า

ปัจจุบันประเทศไทยมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัย พ.ศ. 2551 (พ.ร.บ.ความรับผิดชอบ) ซึ่ง พ.ร.บ.ความรับผิดชอบนี้กำหนดให้ผู้ประกอบการทุกคนซึ่งในที่นี้หมายถึง ผู้ผลิต หรือผู้ว่าจ้างให้ผลิต ผู้นำเข้า ผู้ขายสินค้าที่ไม่สามารถระบุตัวผู้ผลิต และผู้นำเข้าได้ ต้องร่วมกันรับผิดชอบต่อผู้เสียหายในความเสียหายที่เกิดจากสินค้าที่ไม่ปลอดภัยที่ได้มีการขายให้แก่ผู้บริโภคแล้ว ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ประกอบการหรือไม่ก็ตาม เพราะฉะนั้น หากรถยนต์ที่ลูกค้าของบริษัท เป็นผู้ผลิต ถูกฟ้องร้องจากผู้บริโภค บริษัท อาจจะต้องร่วมชำระค่าเสียหายด้วย หากความผิดพลาดดังกล่าวเกิดจากความผิดพลาดในชิ้นส่วนที่บริษัท เป็นผู้ผลิต

ในขณะเดียวกันบริษัทผู้ผลิตรายอื่นที่เป็นลูกค้าโดยตรงของบริษัท ก็ยังสามารถเรียกค่าชดเชยจากการชำรุดของผลิตภัณฑ์ได้โดยตรงเช่นกัน ซึ่งปกติระยะเวลาการประกันโดยเฉลี่ยของชิ้นส่วนที่บริษัท ผลิตจะอยู่ที่ 3 ปี หรือ 100,000 กิโลเมตร โดยลูกค้าหลักของบริษัท ที่เป็นบริษัทผู้ผลิตรายอื่นจะให้ความสำคัญเรื่องคุณภาพสินค้าและการส่งมอบให้ตรงเวลาเป็นอย่างมาก เนื่องจากความผิดพลาดของชิ้นส่วนในรถยนต์จะทำให้เกิดความเสียหายในวงกว้างและอาจต้องถึงขั้นเรียกคืนรถยนต์ที่จำหน่ายไปแล้วกลับมา ทำให้เกิดความสูญเสียทั้งในรูปแบบของตัวเงิน และชื่อเสียง และการส่งสินค้าไม่ตรงเวลาจะทำให้การผลิตต้องหยุดชะงักและไม่สามารถผลิตได้ตามเป้าหมาย ดังนั้น บริษัทผู้ผลิตรายอื่นจึงได้กำหนด

กฎเกณฑ์มาตรฐานสำหรับการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อย่างเข้มงวด อาทิ เช่น กำหนดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องได้รับรองมาตรฐานสากล เช่น ISO/TS16949 เป็นต้น และหากไม่สามารถควบคุมมาตรฐานได้ตามที่กำหนด บริษัทฯ อาจถูกลดคำสั่งซื้อและถูกยกเลิกสัญญา ทำให้ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานได้

ทั้งนี้ ชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิต เช่น ชิ้นส่วนสำหรับเครื่องยนต์ดีเซล กลุ่มระบบส่งกำลัง และ กลุ่มระบบเบรก เป็นกลุ่มชิ้นส่วนที่จะได้รับการทดสอบประสิทธิภาพอย่างมากจากผู้ผลิตรถยนต์ก่อนส่งถึงมือลูกค้า ถ้าพบปัญหาก็จะพบได้ตั้งแต่สินค้าของบริษัทฯ ยังอยู่ในสายการผลิตของลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งถ้าเกิดปัญหาเรื่องคุณภาพระหว่างสินค้ายังอยู่ในสายการผลิตของลูกค้า ก็จะมีการชดเชยค่าใช้จ่ายในการคัดแยกงานให้กับทางลูกค้าของบริษัทฯ ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น ปัญหาด้านคุณภาพสินค้าที่จะต้องถูกเรียกคืนกลับจากผู้บริโภคจึงมีความเป็นไปได้ต่ำ

แม้จะยังไม่มีเหตุการณ์ถูกเรียกคืนสินค้าจากผู้บริโภคเกิดขึ้นกับบริษัทฯ การรับผิดชอบจากกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคก็ยังเป็นประเด็นความเสี่ยงสำคัญที่บริษัทฯ ให้ความสำคัญมาโดยตลอด โดยได้กำหนดแนวทางและมาตรการที่มุ่งเน้นไปสู่การป้องกันปัญหาที่ต้นเหตุ โดยปัจจุบันบริษัทฯ มีการพัฒนาคุณภาพการผลิตอย่างต่อเนื่องโดยมีระบบควบคุมคุณภาพที่ได้มาตรฐานสากล และได้รับประกาศนียบัตร ISO9001:2000, ISO14001:2002 และยังได้รับรองคุณภาพมาตรฐานสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ISO/TS16949 อีกด้วย

### 3.10 ความเสี่ยงที่อาจจะสูญเสียรายได้หรือสูญเสียลูกค้าหากเกิดวินาศภัยและภัยธรรมชาติกับโรงงานหรือเครื่องจักรของบริษัทฯ

จากการที่ธุรกิจหลักของบริษัทฯ คือการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ตามที่ได้ตกลงและรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า หากเกิดวินาศภัย หรือภัยธรรมชาติที่สร้างความเสียหายต่อโรงงานและเครื่องจักรของบริษัทฯ และทำให้บริษัทฯ ไม่สามารถทำการผลิตหรือดำเนินธุรกิจได้ บริษัทฯ จะมีโอกาสสูญเสียรายได้ตลอดจนสูญเสียลูกค้าเนื่องจากลูกค้าของบริษัทฯ จะต้องหาผู้ผลิตรายอื่นมาทดแทนเพื่อให้สายการผลิตของลูกค้าดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง และการที่บริษัทฯ จะได้ลูกค้าดังกล่าวกลับคืนมาทั้งหมดอาจจะเป็นไปไม่ได้ต่ำ

ทั้งนี้ บริษัทฯ ตระหนักดีถึงความสำคัญของการทำประกันภัยเพื่อเป็นการบริหารความเสี่ยงต่างๆ เพราะเมื่อเกิดขึ้นแล้วจะสร้างความเสียหายมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งเหตุการณ์ที่ถึงขั้นทำให้ธุรกิจหยุดชะงักเพราะจะทำให้บริษัทฯ ต้องสูญเสียรายได้ในขณะที่ยังมีค่าใช้จ่ายในการบริหารงาน เช่น เงินเดือนพนักงาน ค่าน้ำ ค่าไฟ รวมทั้งดอกเบี้ยที่บริษัทฯ ยังคงต้องจ่ายต่อไป และอาจถึงขั้นทำให้สูญเสียลูกค้าเนื่องจากไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามกำหนด โดยปัจจุบันบริษัทฯ ได้มีการทำสัญญาประกันภัยเพื่อป้องกันความเสี่ยงของเหตุการณ์ที่จะมีผลกระทบรุนแรงต่อบริษัทฯ ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายจากการเกิดอัคคีภัย ภัยธรรมชาติต่างๆ หรือการถูกลักทรัพย์ โดยมีจำนวนเงินเอาประกันภัยครอบคลุมความเสียหายที่จะเกิดกับอาคาร โรงงาน เครื่องจักร สินค้าคงคลัง ฯลฯ กว่า 6,876 ล้านบาท หากพิจารณามูลค่าของสินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ

นอกจากการทำประกันภัยดังที่กล่าวมาแล้วนั้น บริษัทฯ ยังตระหนักถึงความเสี่ยงดังกล่าวที่อาจทำให้บริษัทฯ สูญเสียลูกค้า บริษัทฯ จึงได้มีระบบบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัยตามมาตรฐาน ISO 14001:2004 และได้มีการปฏิบัติตามข้อกำหนดของหน่วยงานของรัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างเคร่งครัดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดกับบุคลากร เครื่องมือ อุปกรณ์ และสถานที่ประกอบการ

### 3.11 ความเสี่ยงจากการที่รัฐบาลไทยสนับสนุนรถยนต์เพื่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น

ในอดีตรัฐบาลไทยมุ่งเน้นให้รถยนต์เพื่อการขนส่งทางการเกษตรเป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product Champion) ซึ่งไทยก็สามารถทำได้ดีโดยสามารถยกระดับตัวเอง ให้เป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (Commercial Vehicles) อันดับ 1 ใน 5 ของโลก อย่างไรก็ดี ในการยกระดับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้สามารถแข่งขันในระดับภูมิภาคและในระดับโลกได้ดียิ่งขึ้น ปัจจัยสำคัญที่รัฐบาลคำนึงถึงคือ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์ในต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่มุ่งเน้นความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การประหยัดพลังงาน และ ความปลอดภัย โดยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หมายถึง การลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ประหยัดพลังงานหมายถึง การเพิ่มประสิทธิภาพและสมรรถนะของเครื่องยนต์ ให้มีอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำ หรือหันไปใช้พลังงานทดแทนอื่น เช่น เอทานอล และ ไบโอดีเซล ตลอดจนการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่ออนาคต เช่น รถยนต์ไฮบริด (Hybrid) ซึ่งเป็นรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิงร่วมกับระบบมอเตอร์ไฟฟ้า และ ปลอดภัย หมายถึง การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยเพื่อลดอุบัติเหตุและป้องกันผู้ขับขี่และผู้โดยสาร (ข้อมูลจากแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ 2555 – 2559) ซึ่งจากเป้าหมายดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าภาครัฐจะมีการสนับสนุนการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Eco Car) มากขึ้น โดยจะผลักดันให้เป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมายที่สอง ประกอบกับการผลักดันมาตรฐานไอเสียของเชื้อเพลิงที่ใช้ให้ดีขึ้น โดยมีแผนจะนำเชื้อเพลิงมาตรฐานไอเสียยูโร 5 มาใช้ในปี 2558 เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ดีเซล หากผู้ผลิตรถยนต์ในไทยหันไปผลิต Eco Car ซึ่งเป็นรถยนต์ขนาดเล็กและใช้เครื่องยนต์เบนซินกันมากขึ้น ก็อาจส่งผลกระทบต่อรายได้ของบริษัทฯ

อย่างไรก็ดี บริษัทฯ ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของตลาดรถยนต์ Eco Car ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมากในอนาคต จึงได้กำหนดนโยบายที่จะขยายฐานลูกค้าไปยังตลาด Eco Car ด้วย

### 3.12 ความเสี่ยงจากการเป็นบริษัทที่ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่นซึ่งผลการดำเนินงานจะขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานของบริษัทย่อย

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

โดย ณ ปัจจุบัน รายได้จากบริษัทย่อยของบริษัทฯ คิดเป็นร้อยละ 100 ของรายได้สุทธิของบริษัทฯ ดังนั้น ผลการดำเนินงานของบริษัทย่อยจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อผลกำไรโดยรวม ซึ่งหากบริษัทย่อยประสบปัญหาในการดำเนินงาน



ก็จะส่งผลกระทบโดยตรงต่อผลการดำเนินงานโดยรวมของบริษัทฯ ด้วย นอกจากนี้ การจ่ายเงินปันผล โดยบริษัทฯ ให้แก่ผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ จะจ่ายจากกำไรสุทธิที่ปรากฏในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ ซึ่งขึ้นอยู่กับความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ เนื่องจากเงินปันผลดังกล่าวถือเป็นรายได้เกือบทั้งหมดในงบการเงินเฉพาะกิจการของบริษัทฯ หากบริษัทฯ ย่อยไม่สามารถจ่ายเงินปันผลให้กับบริษัทฯ ได้ตามนโยบาย การจ่ายเงินปันผลเนื่องมาจากผลประกอบการในระยเวลานั้นไม่มีกำไร หรือเหตุผลทางธุรกิจอื่นใด เช่น การต้องสำรองเงินทุนเพื่อขยายกิจการ หรือเพื่อจ่ายชำระคืนเงินกู้ยืม ฯลฯ ก็จะส่งผลกระทบต่อความสามารถในการจ่ายเงินปันผลของบริษัทฯ ด้วย



## 4. ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจ

### 4.1 สินทรัพย์ถาวร

จากการที่บริษัทฯ ประกอบธุรกิจด้านการลงทุนโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) สินทรัพย์ถาวรของบริษัทฯ จะประกอบด้วยสินทรัพย์ถาวรของ PCW PCD และ PCF ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557 สินทรัพย์ถาวรของบริษัทย่อย ทั้ง 3 บริษัท มีมูลค่าสุทธิตามบัญชีหลังหักค่าเสื่อมราคาสะสมและสำรองการด้อยค่าต่างๆ ตามที่ปรากฏตามข้อมูลการเงินของแต่ละบริษัท มีรายละเอียดดังนี้

#### PCW

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) <sup>1/</sup>	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	395.39	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	11.99	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	1,256.08	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	119.32	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	48.18	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	54.68	ไม่มี
<b>รวม</b>		<b>1,885.63</b>	

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAAE)

#### PCD

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) <sup>1/</sup>	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	173.50	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	2.67	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	801.42	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	162.53	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	0.19	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	77.11	ไม่มี
<b>รวม</b>		<b>1,217.43</b>	

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAAE)

## PCF

รายการ	ลักษณะกรรมสิทธิ์	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ (ล้านบาท) <sup>1</sup>	ภาระผูกพัน
1. อาคารและสิ่งปลูกสร้าง	เจ้าของ	55.66	ไม่มี
2. เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	เจ้าของ	1.15	ไม่มี
3. เครื่องจักรและอุปกรณ์	เจ้าของ	201.81	ไม่มี
4. เครื่องมือและเครื่องใช้โรงงาน	เจ้าของ	6.47	ไม่มี
5. ยานพาหนะ	เจ้าของ	-	ไม่มี
6. สินทรัพย์ระหว่างการก่อสร้างและติดตั้ง	เจ้าของ	0.09	ไม่มี
<b>รวม</b>		<b>265.18</b>	

หมายเหตุ: <sup>1</sup> เป็นข้อมูลจากงบการเงินภายในของ PCW PCD และ PCF ที่จัดทำโดยผู้บริหารตามมาตรฐานการรายงานทางการเงินสำหรับกิจการที่ไม่มีส่วนได้เสียต่อสาธารณะ (NPAE)

## 4.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทและบริษัทร่วม

### 4.2.1 นโยบายการลงทุนของบริษัทฯ

เพื่อให้การลงทุนของบริษัทฯ เป็นไปอย่างมีหลักการที่เหมาะสม บริษัทฯ ได้กำหนดนโยบายการลงทุนเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินงาน ดังต่อไปนี้

- บริษัทฯ จะลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ธุรกิจที่มีศักยภาพ สามารถทำรายได้ และกำไรที่สม่ำเสมอ และผ่านการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการลงทุนแล้ว โดยอาจเป็นธุรกิจที่กำลังดำเนินการแล้ว หรือยังไม่เริ่มดำเนินการก็ได้
- ธุรกิจที่บริษัทฯ จะลงทุนต้องมีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะจ่ายชำระภาระหนี้ และดอกเบี้ยจ่าย
- ธุรกิจที่บริษัทฯ จะลงทุนต้องให้ผลตอบแทนที่เหมาะสมในความเสี่ยงที่ยอมรับได้
- บริษัทฯ จะจัดให้มีผู้บริหารและบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ และประสบการณ์ในการทำธุรกิจ นั้นๆ เข้าไปดูแลการลงทุนดังกล่าวของบริษัทฯ
- บริษัทฯ จะจัดให้มีตัวแทนของบริษัทฯ ไปทำหน้าที่กรรมการและผู้บริหารของบริษัทที่ลงทุนเสมอ ทั้งนี้ให้เป็นไปตามสัดส่วนการลงทุนของบริษัทฯ
- บริษัทฯ จะไม่ลงทุนในธุรกิจที่ผิดกฎหมาย หรือผิดหลักศีลธรรม
- การลงทุนของบริษัทฯ ต้องผ่านการพิจารณาอนุมัติจากคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้นของบริษัทฯ ตามที่ข้อบังคับของบริษัทฯ หรือกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด หรือกฎหมายว่าด้วยหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ หรือข้อบังคับ ประกาศ คำสั่ง หรือข้อกำหนดของคณะกรรมการกำกับตลาดทุนและตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้
- บริษัทฯ จะรายงานผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ที่เข้าไปลงทุนให้คณะกรรมการของบริษัทฯ รับทราบทุกไตรมาส

#### 4.2.2 นโยบายการลงทุนในบริษัทย่อยและบริษัทร่วม

บริษัทฯ มุ่งเน้นการลงทุนในบริษัทย่อย และบริษัทร่วมที่มีศักยภาพในการเติบโต และสร้างผลตอบแทนที่ดีจากการลงทุน ทั้งนี้ การขออนุมัติเกี่ยวกับการลงทุนจะต้องสอดคล้องเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการกำกับตลาดทุน เรื่อง หลักเกณฑ์ในการทำรายการที่มีนัยสำคัญที่เข้าข่ายเป็นการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งทรัพย์สิน และประกาศคณะกรรมการตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ. 2547

การลงทุนในกิจการดังกล่าวข้างต้น บริษัทฯ จะเน้นการลงทุนระยะยาว โดยพิจารณาจากปัจจัยพื้นฐานของธุรกิจที่จะเข้าไปลงทุน รวมถึงแนวโน้มของธุรกิจนั้นๆ เป็นสำคัญ นอกจากนี้ บริษัทฯ มีนโยบายการลงทุนในสัดส่วนที่มากพอเพื่อให้สามารถมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการและกำหนดแนวทางการดำเนินธุรกิจของบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกันนั้นๆ รวมทั้งการส่งเสริมกิจการที่เข้าลงทุนให้มีการเจริญเติบโตอย่างยั่งยืน

บริษัทฯ อาจมีการลงทุนในธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้องในอนาคต ทั้งนี้ การลงทุนจะต้องมีความสอดคล้องเหมาะสมกับสภาพธุรกิจและแผนยุทธศาสตร์ของบริษัทฯ

ในการตัดสินใจลงทุนใดๆ บริษัทฯ จะทำการวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการและพิจารณาถึงศักยภาพ รวมทั้งความเสี่ยงจากการลงทุน และนำเสนอแผนการลงทุนต่อคณะกรรมการบริษัท เพื่อพิจารณา รวมถึงให้คำแนะนำเพื่อลดความเสี่ยงทางการลงทุนที่อาจเกิดขึ้น

#### 4.2.3 นโยบายการบริหารงานในบริษัทย่อย บริษัทร่วม และกิจการที่ควบคุมร่วมกัน

- เพื่อให้บริษัทฯ สามารถควบคุมดูแลการจัดการ และรับผิดชอบการดำเนินงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วมได้เสมือนเป็นหน่วยงานหนึ่งของบริษัทฯ และเพื่อให้บริษัทฯ มีกลไกกำกับดูแลบริษัทย่อยและบริษัทร่วมทั้งทางตรงและทางอ้อม รวมทั้งมีมาตรการในการติดตามการบริหารงานของบริษัทย่อยและบริษัทร่วม เพื่อดูแลรักษาผลประโยชน์ในเงินลงทุนของบริษัทฯ โดยให้กรณีดังต่อไปนี้ต้องได้รับการอนุมัติจากที่ประชุมคณะกรรมการบริษัท หรือที่ประชุมผู้ถือหุ้น (แล้วแต่กรณี)

5. ข้อพิพาททางกฎหมาย

-ไม่มี-

## 6. ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลสำคัญอื่น

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

ประเภทธุรกิจ : ประกอบธุรกิจหลักโดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ที่ประกอบธุรกิจผลิต และจำหน่าย ชิ้นส่วน ยานยนต์

ที่ตั้งสำนักงานใหญ่ : 2/1-4 หมู่ที่ 3 ถนนมิตรภาพ ตำบลโคกกรวด อำเภอเมืองนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา 30280

เลขทะเบียนบริษัท : 0107556000426

โทรศัพท์ : 044-701-300

โทรสาร : 044-701-399

เว็บไซต์ : [www.pcsgroup.com](http://www.pcsgroup.com)

ทุนจดทะเบียนชำระแล้ว : 1,545,000,000 บาท

มูลค่าที่ตราไว้ : 1.00 บาท/หุ้น

ผู้สอบบัญชี : บริษัท เคพีแอมจี ภูมิไทย สอบบัญชี จำกัด (KPMG)