1. ปัจจัยความเสี่ยง

ก่อนตัดสินใจลงทุนในหุ้นสามัญของบริษัทฯ นักลงทุนควรใช้วิจารณญาณอย่างรอบคอบในการพิจารณาปัจจัยความเสี่ยงในข้อนี้ รวมทั้งข้อมูลอื่นๆ ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ นอกจากนี้ ปัจจัยความเสี่ยงที่ระบุไว้ในข้อนี้ เป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญบางประการอันอาจมีผลในทางลบต่อบริษัทฯ และมูลค่าหุ้นของบริษัทฯ ทั้งนี้ ปัจจัยความเสี่ยงดังกล่าวไม่ได้เป็นปัจจัยความเสี่ยงทั้งหมดที่มีอยู่ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อหุ้นสามัญของบริษัทฯ ดังนั้น ปัจจัยความเสี่ยงอื่นๆ ที่บริษัทฯ ยังไม่ทราบในขณะนี้ หรือที่บริษัทฯ คาดว่าจะเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่ไม่มีสาระสำคัญในปัจจุบันอาจเป็นปัจจัยความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อธุรกิจ รายได้ ผลกำไร สินทรัพย์ สภาพคล่อง แหล่งเงินทุน หรือการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต นอกจากนี้ ข้อความในลักษณะการคาดการณ์ในอนาคต (Forward-Looking Statement) ที่ปรากฏในเอกสารฉบับนี้ เช่นการใช้ถ้อยคำว่า “เชื่อว่า” “คาดการณ์ว่า” “คาดหมายว่า” “มีแผนจะ” “ตั้งใจ” หรือ “ประมาณ” เป็นต้น หรือ การคาดการณ์เกี่ยวกับผลประกอบการธุรกิจ แผนการของธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการประกอบธุรกิจของบริษัทฯ นโยบายของรัฐและอื่นๆ ซึ่งเป็นการคาดการณ์ถึงเหตุการณ์ในอนาคต และผลที่จะเกิดขึ้นจริงอาจมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญจากการคาดการณ์หรือการคาดคะเนได้

1.1 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงผู้ถือหุ้นรายใหญ่

<u>1.1.1 การพึ่งพิงเทคโนโลยีการผลิตสายควบคุมและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์แบบใช้สายควบคุม จากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ (Nippon Cable System Inc.)</u>

บริษัทฯ ใช้เทคโนโลยีในการผลิตสายควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ รวมถึงชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์แบบใช้สายควบคุมของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ (Nippon Cable System Inc.) ซึ่งเป็นทั้งผู้ถือหุ้นและคู่ค้ารายใหญ่ (Supplier) ของบริษัทฯ การที่บริษัทฯ ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการผลิตมาจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตสายควบคุมและชิ้นส่วนรถยนต์ชั้นนำของญี่ปุ่นและมีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับจากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วโลกนั้น ได้ส่งผลให้บริษัทฯ มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ และบริษัทฯ มีภาพลักษณ์ที่ดี เปรียบเสมือนเป็นการรับประกันถึงคุณภาพของผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ และได้สร้างความมั่นใจแก่ผู้ซื้อ จึงสามารถกล่าวได้ว่าการใช้เทคโนโลยีการผลิตของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ นั้น มีความสำคัญต่อการประกอบกิจการของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก

ปัจจุบันบริษัทฯ ได้ทำสัญญารับความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคในการผลิตสายควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคสำหรับการผลิตชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์แบบใช้สายเคเบิลควบคุมทั้งหมดมาจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ เป็นลายลักษณ์อักษร โดยการผลิตสายควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์แบบใช้สายเคเบิลควบคุมทั้งหมดของบริษัทฯ นั้น เป็นการผลิตโดยใช้ลิขสิทธิ์ที่ได้รับจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ตามสัญญารับความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคดังกล่าว และในปี 2547 บริษัทฯ มียอดขายผลิตภัณฑ์ทั้งหมดที่ผลิตโดยใช้ลิขสิทธิ์ที่ได้รับจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ คิดเป็นสัดส่วนถึงร้อยละ 91.50 ของยอดขายรวม ซึ่งสัญญารับความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคดังกล่าวจะหมดอายุลงในปี 2549 และ 2551 ตามลำดับ บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการไม่ได้รับต่อสัญญาจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ คาดว่าโอกาสที่บริษัทฯ จะไม่ได้รับการต่ออายุสัญญากับ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ นั้น มีความเป็นไปได้น้อยมาก เนื่องจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ นั้น มีอีกสถานะคือเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทฯ โดยถือหุ้นในอัตราร้อยละ 34.74 ของทุนที่จดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ (ก่อนการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนใน

ครั้งนี้) และจะถือหุ้นในอัตราร้อยละ 26.94 ภายหลังการเสนอขายหุ้น และได้ให้คำมั่นสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรแก่บริษัทฯ ว่าจะดำเนินการต่อสัญญาให้อีก 5 ปี ภายหลังจากที่สัญญาฉบับปัจจุบันแต่ละฉบับหมดอายุลง (ตามนโยบายในการต่อสัญญาของ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ที่ใช้กับบริษัทในเครือทุกบริษัท) และจากการที่ได้ร่วมลงทุนในบริษัทมาเป็นเวลานานกว่า 24 ปี จึงทำให้มีความมั่นใจว่านิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ จะร่วมเป็นผู้ถือหุ้นและมีเจตนารมณ์ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่องต่อไป ด้วยเหตุนี้ความเสี่ยงจากการไม่ได้รับการต่อสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ถือหุ้นใหญ่จึงค่อนข้างต่ำ

1.1.2 การพึ่งพิงการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์

เนื่องจากอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีความจำเป็นที่จะต้องใช้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงและมีคุณสมบัติตรงกับความต้องการ (Specification) ของลูกค้า บริษัทฯ จึงมีนโยบายจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากผู้ผลิตที่ได้มาตรฐานและเป็นที่ไว้ใจได้ของบริษัทฯ และเป็นที่ยอมรับของลูกค้า โดยในปี 2545 – 2547 บริษัทฯ ได้สั่งซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ เป็นจำนวน 159.72 ล้านบาท 213.10 ล้านบาท และ 266.42 ล้านบาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 27.54 ร้อยละ 24.69 และร้อยละ 23.24 ของมูลค่าการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบรวมทั้งหมดของบริษัทฯ ตามลำดับ ทั้งนี้ ในปี 2547 วัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบที่บริษัทฯ สั่งซื้อจากนิปปอนเคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ได้แก่ ยาง ส่วนประกอบสำเร็จรูป (เช่น Bolt Joint, Boot Assembly, Bracket Assembly, Cap Assembly, Carrier Plate และ Casing Cap ที่ใช้ในการผลิตสายควบคุมและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์) เหล็ก และเม็ดพลาสติก เป็นต้น (ดูส่วนที่ 2 ข้อ 3.3.3 เรื่องการจัดหาวัตถุดิบ) เนื่องจากวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบต่างๆ ดังกล่าวไม่สามารถผลิตได้ในประเทศหรือปริมาณการผลิตไม่คุ้มที่จะผลิตเองหรือไม่สามารถจัดหาวัตถุดิบภายในประเทศได้ บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงจากการพึ่งพาการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่เคยประสบปัญหาการสั่งซื้อวัตถุดิบจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ดังนั้นบริษัทฯ เชื่อว่าความเสี่ยงจากการสูญเสียคู่ค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบรายใหญ่ ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ ด้วย มีน้อยมาก รวมถึงบริษัทฯ ก็ได้มีนโยบายในการจัดหาคู่ค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบรายอื่นๆ สำรองไว้ โดยบริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถจัดซื้อจากบริษัทฯ อื่นในประเทศญี่ปุ่นเพื่อทดแทนการสั่งซื้อจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ได้ทันที แต่ในกรณีดังกล่าวอาจทำให้บริษัทฯ มีค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้น นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้มีความพยายามอย่างต่อเนื่องในการจัดหาคู่ค้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบในประเทศเพื่อทดแทนการจัดซื้อจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งที่ผ่านมา บริษัทฯ ก็ได้มีการเปลี่ยนมาจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบบางประเภทจากคู่ค้าในประเทศแทน ซึ่งนอกจากจะช่วยลดความเสี่ยงจากการพึ่งพาการซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ แล้ว ยังจะช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งต้นทุนค่าขนส่งและภาษีนำเข้า

อนึ่ง บริษัทฯ ไม่ได้มีการทำสัญญาใด ๆ ที่กำหนดบังคับให้บริษัทฯ ต้องจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ แต่อย่างใด

1.1.3 การพึ่งพิงเครื่องหมายการค้าและชื่อเสียงของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์

ในปี 2524 บริษัทฯ ได้ร่วมลงทุนกับนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตสายควบคุมยานยนต์ชั้นนำของประเทศญี่ปุ่น เพื่อร่วมพัฒนาสายควบคุมและและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์ ทั้งนี้ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม

อิงค์ จะถือหุ้นในบริษัทฯ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 26.94 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ ภายหลังการเสนอขายหุ้น โดยชื่อเสียงและเครื่องหมายการค้าของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ได้แก่ "TSK", และ "HI-LEX" ซึ่งเป็นที่ยอมรับของผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วโลก เป็นปัจจัยเสริมที่ช่วยให้บริษัทฯ สามารถเริ่มขายผลิตภัณฑ์ในตลาดใหม่และรักษาฐานลูกค้าได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดต่างประเทศที่ไม่มีเครือข่ายของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ตั้งอยู่ นอกจากนี้ การที่ผลิตภัณฑ์ที่ใช้เครื่องหมายการค้า ของบริษัทฯ ได้รับการยอมรับจากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์นั้น ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากชื่อเสียงของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ด้วยเช่นกัน เนื่องจากเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตโดยใช้เทคโนโลยีที่ได้รับจากนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งได้รับการยอมรับจากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั่วโลก ดังนั้นหากขาดความช่วยเหลือทางด้านชื่อเสียงและเครื่องหมายการค้าดังกล่าวของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ บริษัทฯ อาจประสบปัญหาในการรักษาลูกค้ารายเดิม หรือหาลูกค้ารายใหม่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ มีความเชื่อว่าจากความสัมพันธ์อันดีระหว่างบริษัทฯ และนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ กว่า 24 ปี และสัดส่วนการถือหุ้นที่สูง ทำให้นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ มีแรงจูงใจในการร่วมพัฒนาบริษัทฯ และมีความเป็นไปได้น้อยที่นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ จะยกเลิกการเป็นพันธมิตรกับบริษัทฯ

1.2 ความเสี่ยงจากการแข่งขันจากต่างประเทศ

<u>1.2.1 การที่นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ จะใช้ฐานการผลิตอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อผลิตและส่งผลิตภัณฑ์เข้ามาแข่งขันในประเทศไทย</u>

เนื่องจากตามข้อตกลงในสนธิสัญญาเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) สมาชิกประเทศในกลุ่มอาเซียน 10 ประเทศมีเป้าหมายที่จะลดอัตราอากรสินค้าให้เหลือร้อยละ 0 ภายในปี 2558 ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะมีผลทำให้วัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์นำเข้าจากต่างประเทศมีราคาถูกลงเนื่องจากไม่ต้องเสียค่าอากรสินค้าขาเข้า ทำให้มีความเป็นไปได้ที่นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ จะลงทุนเพิ่มฐานกำลังการผลิตใหม่ และ/หรือ ขยายฐานการผลิตที่มีอยู่แล้วในอินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม เพื่อใช้ในการผลิตสายควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์และขายตรงให้แก่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ทำให้อาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคตได้ อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าความเสี่ยงจากการแข่งขันกันเองของบริษัทในเครือ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ อยู่ในระดับต่ำเนื่องจากบริษัทฯ มีต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ที่สามารถแข่งขันได้ โดยเฉพาะความได้เปรียบทางด้านต้นทุนค่าขนส่งผลิตภัณฑ์ และการให้บริการหลังการขายและการตอบสนองความต้องการของลูกค้าที่บริษัทฯ สามารถดำเนินการได้ดีกว่าจากการที่มีสำนักงานและโรงงานผลิตตั้งอยู่ในประเทศไทย ตลอดจนการที่บริษัทฯ มีความสัมพันธ์ทางธุรกิจกับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมาเป็นระยะเวลายาวนาน

นอกจากนี้ในสัญญารับความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคที่บริษัทในเครือต่างๆ ได้ทำไว้กับ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ได้กำหนดเงื่อนไขเอาไว้ว่าหากบริษัทในกลุ่มของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ รายใดต้องการจะส่งผลิตภัณฑ์ไปจำหน่ายนอกประเทศของตนจะต้องได้รับความยินยอมจาก นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ประเทศญี่ปุ่นเสียก่อน ซึ่งเป็นเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นการป้องกันการแข่งขันกับเองของบริษัทในเครือ ตลอดจนการที่ นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ได้ร่วมลงทุนกับบริษัทฯ มาเป็นระยะเวลากว่า 24 ปีทำให้บริษัทฯ เชื่อว่าความเสี่ยงจากการที่นิปปอน เคเบิล ซิส

เต็ม อิงค์ จะใช้ฐานการผลิตอื่นในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อผลิตและส่งผลิตภัณฑ์เข้ามาแข่งขันกับผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ในประเทศไทยอยู่ในระดับที่ต่ำ

1.2.2 การเข้ามาแข่งขันของผู้ผลิตจากต่างประเทศ (นอกจากบริษัทในกลุ่มของนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์)

จากนโยบายของภาครัฐที่มุ่งเน้นทางด้านการทำข้อตกลงเขตการค้าเสรีกับต่างประเทศ โดยมีการกำหนดข้อตกลงในการลดอัตราอากรขาเข้าเพื่อเป็นการกระตุ้นการค้าขายระหว่างประเทศนั้น ทำให้มีความเป็นไปได้ในอนาคตที่จะมีผู้ผลิตจากต่างประเทศส่งผลิตภัณฑ์ประเภทสายควบคุมและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์เข้ามาแข่งขันในประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการแข่งขันจากบริษัทที่อยู่ในประเทศในเขตการค้าเสรีอาเซียน หรือบริษัทที่อยู่ในประเทศนอกเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศจีน ซึ่งการเข้ามาแข่งขันของบริษัทฯ ต่าง ๆ จากต่างประเทศเหล่านี้อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทฯ ในอนาคต

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ จะยังสามารถแข่งขันกับผู้ผลิตจากต่างประเทศได้ เนื่องจากต้นทุนในการผลิตผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพตรงกับความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของบริษัทฯ อยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำกว่าหรือใกล้เคียงกับต้นทุนในการผลิตของประเทศอื่น รวมถึงประเทศจีน นอกจากนี้ การที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีฐานการผลิตอยู่ในประเทศไทย ทำให้บริษัทฯ มีข้อได้เปรียบผู้ผลิตจากต่างประเทศ ทั้งในเรื่องของต้นทุนค่าขนส่ง และการให้บริการลูกค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีนโยบายในการจัดเก็บสินค้าคงคลังให้น้อยลง ทำให้การสั่งซื้อผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดเก็บสินค้าคงคลังไว้ในระดับหนึ่งเพื่อรองรับกรณีที่ผลิตภัณฑ์ขาดนั้นไม่สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าว

นอกจากนี้ การที่บริษัทฯ ได้รับสิทธิและความช่วยเหลือทางเทคนิคจาก นิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งมีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับในระดับโลกในการผลิตสายควบคุมซึ่งเป็นเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย และการที่บริษัทฯ มีการดำเนินธุรกิจกับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมาเป็นเวลายาวนานกว่า 26 ปีทำให้ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ได้รับการยอมรับในด้านคุณภาพจากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์มายาวนาน ซึ่งปัจจัยดังกล่าวจะช่วยเสริมให้ความเสี่ยงของบริษัทฯ จากการเข้ามาแข่งขันของผู้ผลิตจากต่างประเทศอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ

1.3 ความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัตถุดิบ

วัตถุดิบหลักของบริษัทฯ ได้แก่ ลวดโลหะ เม็ดพลาสติก และยาง โดยมีมูลค่ารวมกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบที่บริษัทฯ จัดซื้อในปี 2547 ซึ่งราคาวัตถุดิบเหล่านี้ได้รับผลกระทบจากความผันผวนของราคาซื้อขายอันเนื่องมาจากสภาวะอุปสงค์และอุปทานของเหล็ก เม็ดพลาสติก และยางในตลาดโลก ซึ่งปัจจัยดังกล่าวเป็นปัจจัยที่อยู่เหนือความควบคุมของบริษัทฯ และหากราคาของวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบหลักของบริษัทฯ เพิ่มขึ้นเหตุการณ์ดังกล่าวอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคต

อย่างไรก็ตาม แม้บริษัทฯ จะมีความเสี่ยงจากความผันผวนของราคาวัตถุดิบ หากราคาวัตถุดิบมีการผันผวนอย่างมีนัยสำคัญ บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถที่จะปรับราคาผลิตภัณฑ์ให้สอดคล้องกับต้นทุนวัตถุดิบที่มีความผันผวนได้ ซึ่งตามข้อตกลงในสัญญาซื้อขายชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ทำกับลูกค้านั้น ได้กำหนดให้ทางบริษัทฯ และลูกค้าสามารถพิจารณาปรับราคาได้เป็นครั้งคราว เช่น ทุก ๆ 6 เดือน หรือทุก ๆ ครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงของราคาวัตถุดิบตั้งแต่ร้อยละ 3 ขึ้นไป เป็นต้น โดยในการปรับราคาแต่ละครั้งคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายจะทำการตกลงร่วมกัน โดยในบางครั้งลูกค้าจะ

ยินยอมให้มีการปรับราคาย้อนหลังด้วย ซึ่งการปรับราคาได้ดังกล่าวจะช่วยทำให้ผลกระทบจากความผันผวนของราคาวัตถุดิบลดลง

1.4 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ

การจัดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบของบริษัทฯ บางส่วนเป็นการนำเข้าจากต่างประเทศ โดยในปี 2547 ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีการนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบประมาณร้อยละ 31 ของยอดซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบทั้งหมด โดยบริษัทฯ มียอดการสั่งซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วนประกอบทั้งหมดที่เป็นสกุลเงินตราต่างประเทศตลอดทั้งปีเทียบเท่าเงินบาทจำนวนประมาณ 351.20 ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยยอดซื้อที่เป็นสกุลเงินเยนญี่ปุ่นและดอลล่าห์สหรัฐในอัตราส่วนประมาณ 4 ต่อ 1 โดยมียอดหนี้คงค้างที่ถึงกำหนดชำระรวมสูงสุดเฉลี่ย ณ ขณะใดขณะหนึ่งประมาณไม่เกิน 130 ล้านบาท ซึ่งทำให้บริษัทฯ มีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศในกรณีที่อัตราแลกเปลี่ยนมีการปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจสถานะทางการเงิน และผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคต

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้รับอนุมัติวงเงินในการซื้อเงินตราต่างประเทศล่วงหน้าจากสถาบันการเงินแห่งหนึ่งเป็นจำนวนเงินเทียบเท่าเงินบาททั้งสิ้น 130 ล้านบาท ซึ่งการมีวงเงินดังกล่าวจะช่วยให้บริษัทฯ สามารถลดความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศได้ แต่ในปัจจุบันบริษัทฯ ยังไม่ได้มีการใช้วงเงินดังกล่าวเนื่องจากเห็นว่าอัตราแลกเปลี่ยนยังไม่มีความผันผวนเกิดขึ้นมากนัก จึงทำให้บริษัทฯ ยังคงมีความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนอยู่ อย่างไรก็ตาม หากบริษัทฯ เห็นว่าอัตราแลกเปลี่ยนอาจเกิดความผันผวนที่มีนัยสำคัญ บริษัทฯ ก็สามารถใช้วงเงินดังกล่าวได้ทันทีตามความจำเป็น โดยในช่วง 3 ปีที่ผ่านมาบริษัทฯ มีขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนจำนวน 2.82 ล้านบาท และ 1.54 ล้านบาทในปี 2545 และปี 2546 ตามลำดับ และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนในปี 2547 จำนวน 0.37 ล้านบาท

1.5 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่

ปัจจุบันบริษัทฯ มีลูกค้ารายใหญ่ประมาณ 4 ราย อันประกอบไปด้วย บริษัทผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ 3 รายและผู้ผลิตรถจักรยานยนต์รายใหญ่ 1 ราย โดยรายได้รวมจากการขายผลิตภัณฑ์ให้แก่บริษัทเหล่านี้คิดเป็นประมาณร้อยละ 71 และ ร้อยละ 68 ของรายได้รวมของบริษัทฯ ในปี 2546 และ ปี 2547 ตามลำดับ ดังนั้น บริษัทฯ จึงอาจมีความเสี่ยงทางด้านรายได้หากผู้ผลิตรายใดรายหนึ่งลดปริมาณการผลิตหรือเลิกการสั่งซื้อผลิตภัณฑ์จากบริษัทฯ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริษัทฯ เป็นผู้ผลิตสายควบคุมสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์และชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์รายใหญ่ของประเทศ (ดูส่วนที่ 2 ข้อ 3.2.4.2 ประกอบ) และดำเนินธุรกิจมากว่า 26 ปี โดยมีการพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตจนทำให้บริษัทฯ มีชื่อเสียง มีเทคโนโลยีการผลิตที่มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพที่เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง มีต้นทุนการผลิตผลิตภัณฑ์ที่แข่งขันได้ มีการทำธุรกิจกับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์รายใหญ่มาเป็นเวลานาน อีกทั้งมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่คือนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตสายควบคุมชั้นนำของประเทศญี่ปุ่นตลอดจนการเป็นบริษัทในกลุ่มของ ซัมมิท โอโต กรุ๊ป ซึ่งเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์รายใหญ่ของประเทศไทย ที่มีประสบการณ์ในธุรกิจมานาน เป็นผู้ผลิตที่มีความน่าเชื่อถือในเรื่องของคุณภาพผลิตภัณฑ์ โดยผลิตภัณฑ์ของบริษัทในกลุ่มครอบคลุมถึงอุปกรณ์และชิ้นส่วนเกือบทุกชนิดในรถยนต์และรถจักรยานยนต์ อาทิ ตัวถัง เบาะที่นั่ง ผนังประตูข้าง ฯลฯ ซึ่งจากความน่าเชื่อถือเหล่านี้ทำให้บริษัทฯ เชื่อว่ามีความเป็นไปได้ค่อนข้างต่ำที่

บริษัทผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์เหล่านี้จะเปลี่ยนไปสั่งซื้อจากคู่แข่งของบริษัทฯ อนึ่ง บริษัทฯ ได้มีนโยบายกระจายความเสี่ยงโดยมีแผนการจะเพิ่มการส่งออกไปยังต่างประเทศมากขึ้นเพื่อเป็นการลดความเสี่ยงจากการพึ่งพิงลูกค้ารายใหญ่อีกทางหนึ่งด้วย

1.6 ความเสี่ยงจากการการพึ่งพิงผู้บริหารหลัก ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ของบริษัทฯ

บริษัทฯ ก่อตั้งโดยผู้ร่วมก่อตั้งหลัก 2 ท่าน คือคุณสรรเสริญ จุฬางกูร และคุณชูทอง พัฒนะเมลือง ซึ่งเป็นผู้มีประสบการณ์ในวงการธุรกิจยานยนต์และมีความสัมพันธ์อันดีกับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งในและต่างประเทศ ทั้ง 2 ท่านได้ร่วมกันบริหารงานบริษัทฯ มาเป็นเวลากว่า 26 ปี โดยมีบทบาทสำคัญในการบริหารบริษัทฯ และหาลูกค้าให้แก่บริษัทฯ ดังนั้น หากขาดผู้บริหารทั้ง 2 ท่านนี้แล้ว บริษัทฯ อาจประสบปัญหาในการรักษาลูกค้ารายเดิม หรือหาลูกค้ารายใหม่ ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยกลุ่มจุฬางกูร และกลุ่มพัฒนะเมลืองมีสัดส่วนการถือหุ้นในบริษัทฯ รวมกันประมาณร้อยละ 43.42 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ ภายหลังการเสนอขายหุ้น ซึ่งนับว่าเป็นสัดส่วนที่สูง จึงมีแรงจูงใจในการบริหารงานให้บริษัทฯ เจริญเติบโตต่อไป อีกทั้งทายาทรุ่นต่อมาของทั้ง 2 ตระกูลได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในการบริหารงานของบริษัทฯ บริษัทฯ มีความเห็นว่ามีความเป็นไปได้น้อยมาก ที่กลุ่มผู้ถือหุ้นทั้ง 2 ตระกูลจะออกจากการเป็นกรรมการและผู้บริหารของบริษัทฯ นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้มีการว่าจ้างบุคลากรมืออาชีพจากภายนอกเพื่อเข้ามาบริหารองค์กร ไม่ว่าจะเป็นการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจการผลิตสายควบคุมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ และชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์จากประเทศญี่ปุ่น มาเป็นผู้จัดการทั่วไปอาวุโส (โรงงาน) หรือการว่าจ้างบุคคลอื่นที่ไม่ใช่บุคคลจาก 2 ตระกูลดังกล่าวเข้ามาทำหน้าที่เป็นผู้จัดการทั่วไป (โรงงาน) ผู้จัดการโรงงาน และผู้จัดการทั่วไป (สำนักงาน) เป็นต้น ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงการพัฒนาประสิทธิภาพและศักยภาพขององค์กรเป็นหลักอีกด้วย

1.7 ความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ มีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ถือหุ้นรวมกันเกินกว่าร้อยละ 50 และการมีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัท และผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายใหญ่อาจมีความขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ

ปัจจุบัน บริษัทฯ มีกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ 3 กลุ่ม คือตระกูลจุฬางกูร ตระกูลพัฒนะเมลือง และนิปปอน เคเบิล ซิสเต็ม อิงค์ ถือหุ้นรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 90.72 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ โดยภายหลังการเสนอขายหุ้นต่อประชาชนครั้งนี้จะทำให้กลุ่มผู้ถือหุ้นดังกล่าวถือหุ้นรวมกันในสัดส่วนร้อยละ 70.36 ของทุนจดทะเบียนและชำระแล้วของบริษัทฯ ทำให้สามารถควบคุมมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นได้เกือบทั้งหมด ยกเว้นมติที่กฎหมายหรือข้อบังคับกำหนดให้ต้องได้รับเสียง 3 ใน 4 ของ ที่ประชุมผู้ถือหุ้น ทำให้ผู้ถือหุ้นรายอื่นอาจไม่สามารถรวมคะแนนเพื่อตรวจสอบและถ่วงดุลเรื่องที่ผู้ถือหุ้นรายใหญ่เสนอได้ รวมถึงในบางกรณีผลประโยชน์ของกลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่อาจขัดแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ หรือผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายอื่นของบริษัทฯ

นอกจากนี้กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่ยังเป็นผู้มีอำนาจในการบริหารจัดการบริษัทฯ โดยมีตำแหน่งเป็นกรรมการบริษัทฯ จำนวน 7 ท่าน จากกรรมการบริษัทฯ ทั้งหมด 10 ท่าน และคณะกรรมการบริหารทั้งหมดมาจากกลุ่มผู้ถือหุ้นใหญ่ จึงมีความเสี่ยงจากการที่กลุ่มผู้ถือหุ้นรายใหญ่มีอำนาจบริหารจัดการอย่างเบ็ดเสร็จ และใช้อำนาจในการบริหารจัดการดังกล่าวไปในทางที่ขัดหรือแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้นรายย่อย ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่าจากการที่ได้มีการแต่งตั้งกรรมการที่เป็นบุคคลภายนอกและมีความเป็นอิสระเข้ามาเพิ่มเติมอีก 3 ท่านเพื่อทำหน้าที่ในการ

ตรวจสอบการดำเนินงานของผู้บริหารและดูแลผลประโยชน์ของผู้ถือหุ้นรายย่อย โดยมีกฎข้อบังคับของบริษัทฯ ที่กำหนดให้กรรมการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะไม่มีสิทธิออกเสียงในรายการที่ขัดหรือแย้งกับผลประโยชน์ของบริษัทฯ และ/หรือผู้ถือหุ้นรายย่อยดังกล่าว อีกทั้งยังได้ทำการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญอิสระ เพื่อมาตรวจสอบการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ อาทิ การจัดจ้างบริษัท ดีลอยท์ ทู้ช โธมัทสุ ไชยยศ จำกัด เพื่อเข้ามาประเมินระบบการควบคุมภายในของบริษัทฯ เพื่อนำไปพัฒนาระบบควบคุมภายให้มีความเหมาะสมตามหลักบรรษัทภิบาลที่ดี มีขั้นตอนการดำเนินงานที่โปร่งใส และสามารถตรวจสอบการบริหารงานได้ ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้น้อยที่จะเกิดความเสี่ยงดังกล่าวขึ้น

1.8 ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้ตรงตามความต้องการของลูกค้า

คุณภาพของผลิตภัณฑ์เป็นปัจจัยที่สำคัญที่สุดปัจจัยหนึ่งสำหรับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ เนื่องจากคุณภาพของชิ้นส่วนแต่ละชิ้นที่ใช้ในการผลิตจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อคุณภาพของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีความเสี่ยงที่อาจจะถูกลดปริมาณการสั่งซื้อหรือยกเลิกสัญญา ในกรณีที่ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์ตรวจพบว่าผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ มีข้อบกพร่อง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต ทั้งนี้ในปี 2547 บริษัทฯ มียอดผลิตภัณฑ์ชำรุดอันเนื่องมาจากขั้นตอนการผลิต (In Process Defect) โดยเฉลี่ยเดือนละ 2,817 ชิ้นจาก 1 ล้านชิ้น (2,817 PPM) แบ่งเป็นสายควบคุมรถยนต์ 1,587 PPM สายควบคุมรถจักรยานยนต์ 957 PPM และชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์ 273 PPM ซึ่งเท่าที่ผ่านมาบริษัทฯ ไม่เคยถูกปรับหรือถูกบอกเลิกสัญญาอันเนื่องมาจากปัญหาด้านคุณภาพไม่ตรงตามที่ลูกค้ากำหนด อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ได้ทราบถึงความเสี่ยงดังกล่าวจึงได้มีการวางระบบการควบคุมคุณภาพของผลิตภัณฑ์อย่างเข้มงวด โดยมีการตั้งเป้าหมายทั้งทางด้านการผลิต ด้านต้นทุนการผลิต ด้านคุณภาพ ด้านการจัดส่งและด้านความปลอดภัย เช่น ตั้งเป้าหมายลดผลิตภัณฑ์ชำรุดอันเนื่องมาจากขั้นตอนการผลิตลงร้อยละ 10 ลดค่าใช้จ่ายสิ้นเปลืองลงร้อยละ 10 เพิ่มผลิตผลและประสิทธิภาพในการทำงานขึ้นร้อยละ 10 และการตั้งเป้าไม่ให้มีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากการทำงานตลอดทั้งปี เป็นต้น ตลอดจนมีการติดตามผลการปฏิบัติงานจริงและศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากประสบการณ์ของบริษัทฯ กว่า 26 ปีที่ผ่านมานั้น บริษัทฯ เชื่อว่าบริษัทฯ สามารถสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ลูกค้าด้วยการรักษาคุณภาพการให้บริการและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพได้อย่างต่อเนื่องจนกระทั่งได้รับประกาศนียบัตรรับรองตามมาตรฐานสากล ISO 9002:1994 QS 9000 ISO 14001 และ ISO/TS 16949 และลดความเสี่ยงในการที่ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ จะมีคุณภาพไม่ได้ตามมาตรฐานของลูกค้า ซึ่งส่งผลให้ความเสี่ยงจากความผิดพลาดในการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้ตรงตามความต้องการของลูกค้าลดลง

1.9 ความเสี่ยงจากการชดใช้ค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ (Warranty Claim)

ตามที่บริษัทฯ มีหน้าที่ในการรับประกันคุณภาพของผลิตภัณฑ์และต้องรับผิดชอบต่อลูกค้าของบริษัทฯ ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ โดยสัญญาซื้อขายชิ้นส่วนระบุให้บริษัทฯ ต้องชำระค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ (Warranty Claim) นั้น หากผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์เรียกร้องให้บริษัทฯ ชำระค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ (Warranty Claim) ในจำนวนเท่ากับหรือมากกว่ายอดขายของบริษัท และศาลมีคำสั่งเป็นที่สุดให้บริษัทฯ ชำระเงินจำนวนดังกล่าว บริษัทฯ จึงอาจได้รับผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงินและผลประกอบการของบริษัทฯ ในอนาคต โดยสาเหตุที่บริษัทฯ อาจถูกเรียกร้องให้ชดใช้ค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ในจำนวนที่เกินกว่ายอดขายของบริษัทฯ เป็นเพราะสัญญาซื้อขายชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ทำกับผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์นั้น เป็นสัญญาประเภท Back-to-back กล่าวคือ เมื่อมีผู้บริโภคเรียกร้องให้ผู้ผลิตรถยนต์และ

รถจักรยานยนต์ชำระค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ และหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นมาจากความบกพร่องในผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ บริษัทฯ จะต้องร่วมรับผิดชอบในการชำระค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ด้วย ซึ่งตามสัญญาไม่ได้มีการจำกัดวงเงินสูงสุดที่บริษัทฯ ต้องรับผิดชอบไว้ ทั้งนี้ ค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ดังกล่าวยังรวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ เช่น ค่าใช้จ่ายในการแก้ไขซ่อมแซมซึ่งรวมถึงค่าแรงในการซ่อมแซมด้วย เป็นต้น

อย่างไรก็ดี ในปี 2547 ที่ผ่านมาบริษัทฯ มียอดการเรียกร้องจากลูกค้าให้ชดเชยค่าเสียหายจำนวน 560,699 บาท คิดเป็นร้อยละ 0.03 ของยอดขายรวมของปี 2547 อย่างไรก็ตาม การเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายดังกล่าวเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับยอดขายรวม และเป็นปกติของการดำเนินธุรกิจ และไม่ใช่ปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจสั่งซื้อผลิตภัณฑ์ของลูกค้า และเท่าที่ผ่านมาไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการดำเนินงานปกติของบริษัทฯ แต่ประการใด นอกจากนี้ บริษัทฯ ได้ตระหนักถึงความสำคัญในเรื่องคุณภาพของผลิตภัณฑ์ก่อนส่งให้ลูกค้า บริษัทฯ จึงมีมาตรการในการตรวจสอบคุณภาพของผลิตภัณฑ์อย่างถี่ถ้วน และยังได้มีการทำสรุปยอดการเรียกร้องให้ชดเชยค่าเสียหายทุก ๆ ครึ่งปี เพื่อนำผลลัพธ์ไปวางแผนการตรวจสอบและพัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ต่อไปอีกด้วย ซึ่งบริษัทฯ เชื่อว่าจะช่วยลดความเสี่ยงในกรณีที่บริษัทฯ ต้องชำระค่าเสียหายจากผลิตภัณฑ์ (Warranty Claim) ได้

1.10 ความเสี่ยงจากการพึ่งพิงอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการเปลี่ยนแปลงสอดคล้องไปกับอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งหากอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์อยู่ในภาวะถดถอยหรือภาวะชะงักงัน บริษัทฯ ซึ่งอยู่ในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ก็อาจได้รับผลกระทบในการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการในอนาคตได้ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทางภาครัฐได้ประกาศอย่างชัดเจนถึงนโยบายในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมรถยนต์ของภูมิภาคเอเชีย (Detroit of Asia) ตลอดจนการนำเสนอแผนหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทย (Thailand Automotive Master Plan) ของกระทรวงอุตสาหกรรม ซึ่งมีเป้าหมายในการเพิ่มยอดการผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์จากจำนวน 742,000 คัน และ 2,424,678 คัน ในปี 2546 เป็นจำนวน 1,800,000 คัน และ 3,000,000 คัน ในปี 2553 ตามลำดับ โดยมีมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มจาก 114,352 ล้านบาท ในปี 2546 เป็น 400,000 ล้านบาท ในปี 2553 (ที่มา: สถาบันยานยนต์) ทำให้ความเสี่ยงจากการที่อุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะเข้าสู่ภาวะถดถอยหรือชะงักงันในอนาคตอันใกล้มีน้อย ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงจากการที่บริษัทฯ จะได้รับผลกระทบจากการที่ธุรกิจของบริษัทฯ ต้องพึ่งพิงอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ลง

1.11 ความเสี่ยงจากการแข่งขันในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง เนื่องจากมีจำนวนผู้ผลิตทั้งในและต่างประเทศเป็นจำนวนมาก จึงมีความเสี่ยงที่บริษัทฯ อาจสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดให้แก่บริษัทคู่แข่ง ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจ สถานะทางการเงิน และผลการดำเนินการของบริษัทฯ ในอนาคต อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เชื่อว่า เนื่องจากชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์เป็นผลิตภัณฑ์ที่จะต้องใช้ขั้นตอนการผลิตที่มีประสิทธิภาพ เที่ยงตรง เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูงตรงกับความต้องการของผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์แต่ละราย ซึ่งหากชิ้นส่วนเหล่านี้ผลิตโดยผู้ผลิตที่ไม่มีคุณภาพ จะส่งผลต่อคุณภาพและชื่อเสียงของรถยนต์และรถจักรยานยนต์โดยตรง นอกจากนี้ในการสั่งซื้อชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์แต่ละรุ่นนั้น บริษัทผู้ผลิต

รถยนต์และรถจักรยานยนต์จะทำการคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนในช่วงก่อนการผลิตจริง โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ผ่านการคัดเลือกแล้วจะได้รับการสั่งซื้อผลิตภัณฑ์จากบริษัทผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์อย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลาการประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์รุ่นนั้น ๆ ซึ่งมีวงจรอายุเฉลี่ยประมาณ 4-8 ปี และประมาณ 2-3 ปี ตามลำดับ อีกทั้งการเปลี่ยนแปลงรุ่นของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไม่มีผลในการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในการผลิตสายควบคุมและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์มากนัก โดยเฉพาะอย่างยิ่งรถจักรยานยนต์ ที่แม้ว่าจะเปลี่ยนรุ่นไปก็มักจะใช้สายควบคุมคล้ายเดิม ดังนั้น ผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะสั่งซื้อจากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีคุณภาพเป็นที่ยอมรับ มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจมายาวนานและมีประวัติการซื้อขายกันมาอย่างต่อเนื่องเป็นหลัก บริษัทฯ ในฐานะที่เป็นผู้ผลิตสายควบคุมสำหรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์และชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์ ดำเนินธุรกิจมายาวนาน เป็นผู้ผลิตรายใหญ่รายหนึ่งของประเทศ และมีผลงานและชื่อเสียงที่เป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในกลุ่มผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์มาเป็นเวลานาน จึงทำให้บริษัทฯ มีความได้เปรียบบริษัทคู่แข่งอื่นในการผลิตสายควบคุมและชุดควบคุมรางกระจกหน้าต่างรถยนต์ สำหรับการประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศ