3. การประกอบธุรกิจ

3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์

1. ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ

ผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ ได้แก่ ท่อไอเสีย (Exhaust), ขาคันเร่ง ขาเบรค ขาคลัช (Accel, Brake and Clutch Pedal; ABC) และชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะอื่น (Press Part) อาทิ แฟรมรถยนต์ กระเช้าแบตเตอรี่ บานพับประตูรถยนต์ และหม้อกรองอากาศรถยนต์ โดยกลุ่มบริษัทฯ รับคำสั่งซื้อทั้งในลักษณะ OEM (Original Equipment Manufacturing) จากผู้ผลิตรถยนต์โดยตรงซึ่งโดยปกติจะเป็นการสั่งซื้ออย่างต่อเนื่องตลอด OEM Part Life (4-7 ปี) และรับคำสั่งซื้อในลักษณะครั้งต่อครั้ง(ไม่มีสัญญาระยะยาว) REM (Replacement Equipment Manufacturing) จากตัวกลางศูนย์บริการอะไหล่ของค่ายรถยนต์ต่างๆและร้านค้า อะไหล่ กว่า 400 ราย ทั่วประเทศ ทั้งนี้ กลุ่มบริษัทจะเริ่มทำการผลิตในลักษณะ REM หลังจากรถยนต์รุ่นนั้นหมด OEM Part Life แล้ว โดยกลุ่มบริษัทได้ทำข้อตกลงกับบริษัทผลิตรถยนต์ของค่ายต่างๆ ว่าจะทำการจัดเก็บเครื่องมือที่ใช้ในการผลิต (Tooling) ไปอีก 10 ปี เพื่อผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ให้กับศูนย์อะไหล่ของค่ายรถยนต์ต่างๆ

โดยสามารถจำแนกผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะได้ดังนี้

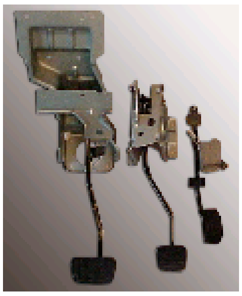
<u>ชิ้นส่วนท่อไอเสีย (Exhaust)</u>

บริษัทฯ ผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสีย แบบแยกชิ้น และแบบทั้งชุด สำหรับรถยนต์นั่ง และ รถบรรทุกขนาด 1 ตัน (รถกะบะ) จำหน่ายให้แก่ค่ายรถโตโยต้า และค่ายรถจีเอ็ม / อีซูซุ นอกจากนั้น ยังเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียสำหรับรถบรรทุกขนาดใหญ่จำหน่ายให้แก่ค่ายรถ ฮีโน่ และนิสสัน แต่เพียงผู้เดียว ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้แก่ค่ายโตโยต้ามาเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี และยังมีความสัมพันธ์อันดีมาโดยตลอด ซึ่งบริษัทฯ ได้รับคำสั่งซื้อชิ้นส่วนท่อไอเสียของรถโตโยต้าทุกรุ่น อีกทั้งบริษัทฯ ยังได้รับความไว้วางใจจาก ค่ายรถโตโยต้า และค่ายรถจีเอ็ม / อีซูซุ เนื่องจากมีการทำสัญญาความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistant) กับบริษัท ซังโกะ จำกัด (ประเทศญี่ปุ่น) และ บริษัทเทนเนโก ออโตโมทีฟ จำกัด (ประเทศอเมริกา) ทำให้วิศวกรมีความเชี่ยวชาญในการผลิตชุดท่อไอเสีย และยังมีส่วนร่วมในการออกแบบปรับเปลี่ยนรูปแบบผลิตภัณฑ์ ให้เหมาะสมกับการใช้งานในภูมิภาคเอเชีย

นอกเหนือจากการจำหน่ายชิ้นส่วนท่อไอเสียให้แก่ค่ายรถแล้วนั้น กลุ่มบริษัทฯยังเป็นผู้นำทางด้านการผลิต ท่อไอเสียประเภทชิ้นส่วนเพื่อใช้ทดแทน (REM Parts) จำหน่ายให้กับตัวกลางศูนย์บริการอะไหล่ ของค่าย รถยนต์ ต่างๆ และร้านค้าอะไหล่ทั่วประเทศอีกด้วย

บริษัทที่ดำเนินธุรกิจผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียรายอื่น ได้แก่ บริษัทซัมมิท ออโต้บอดี้ อินดัสตรี จำกัด (ผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียให้ค่ายรถฮอนด้า และค่ายรถมิตซูบิชิ) บริษัทเออร์วิน เอ็กซอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (ผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียให้ค่ายรถฟอร์ด / มาสด้า) และ บริษัท สยามคาร์โซนิค จำกัด (ผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียให้ค่ายรถนิสสัน) เป็นต้น

ชุดขาคันเร่ง ขาเบรค ขาคลัช (Accel, Brake, Clutch Pedal; ABC)



ชุดขาคันเร่ง ขาเบรค ขาคลัช จัดเป็นชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของรถยนต์ (Safety Part) ซึ่งผู้ผลิตรถยนต์จะให้ความสำคัญเป็นพิเศษ และสั่งซื้อชุด ABC จากต่างประเทศในลักษณะ CKD Part (Complete Knock Down Part) หรือสั่งซื้อเป็นชิ้นส่วนแยกชิ้นเพื่อนำมาประกอบเอง ในอดีต บริษัทฯ ได้รับคำสั่งซื้อชิ้นส่วน ABC แบบแยกส่วน ต่อมามีการทำสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคกับบริษัทโชนัน ยูนิเทค จำกัด (ประเทศญี่ปุ่น) (Shonan Unitech Co.,Ltd. ,SUT) ซึ่งเป็นผู้ออกแบบและพัฒนาชุด ABC ให้กับค่ายรถอีซูซุ ทำให้บริษัทฯ มีความรู้และความเชี่ยวชาญในการผลิตชุด ABC มากขึ้น และสามารถผลิตชุด ABC แบบทั้งชุดตั้งแต่ปี2545 ปัจจุบันบริษัทฯ เป็นผู้ผลิตรายเดียวในประเทศไทยที่จำหน่ายชุด ABC ให้กับค่ายรถยนต์ Isuzu นอกจากนั้น ยังได้นำเทคนิคการผลิตชุด ABC ที่ได้จากการทำสัญญารับความช่วยเหลือจาก Shonan Unitec มาพัฒนาเพิ่มเติมจนสามารถผลิตชุด ABC จำหน่ายให้ค่ายรถ Toyota ทุกรุ่นแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทย

ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะอื่น (Press Part)

บริษัทฯ มีผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะอื่นจำหน่ายตรงให้กับค่ายรถโตโยต้า (TOYOTA) จีเอ็ม / อีซูซุ (GM/ISUZU) ฮอนด้า (HONDA) นิสสัน (NISSAN) มิตซูบิชิ (MISUBISHI) ฟอร์ด (FORD) และมาสด้า (MAZDA) โดยสามารถแบ่งเป็นกลุ่มผลิตภัณฑ์ได้ดังนี้

- ชิ้นส่วนตัวถังรถยนต์ (Body Part) เช่น บานพับประตู คานขวางกันกระแทก แผ่นกันความร้อน
- ชิ้นส่วนระบบส่งกำลัง (Power Train Part) เช่น Seat Spring U-Bolt
- ชิ้นส่วนโครงรถยนต์ (Chassis Parts Group) เช่น คานขวางแฟรม (Cross member frame)
- ชิ้นส่วนประกอบเครื่องยนต์ (Engine Parts) เช่น ก้านปรับสายพาน ฝักดูดน้ำมัน (Strainer oil) ฐานแท่นเครื่องยนต์ (Bracket Engine)

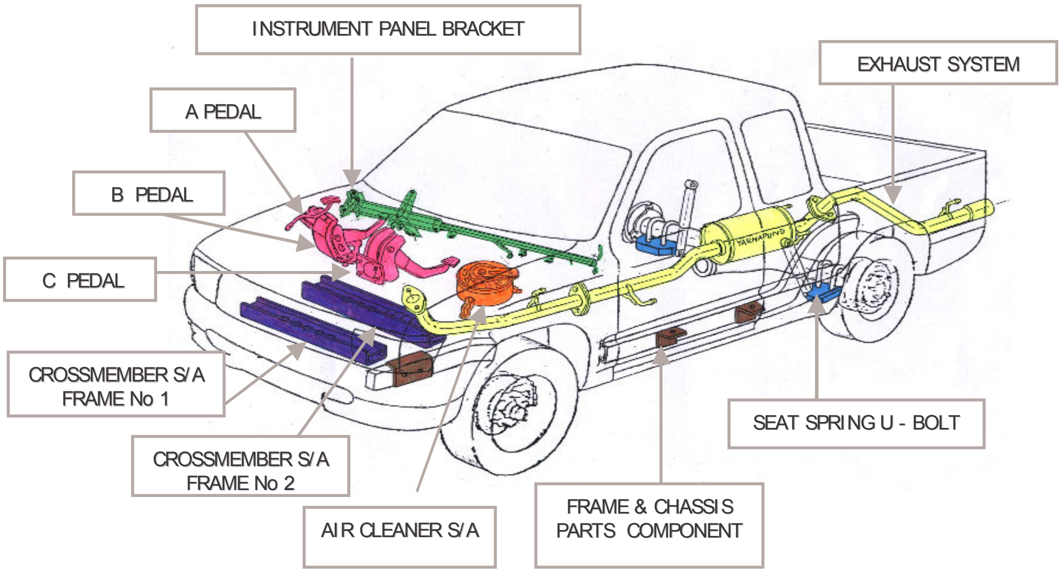
นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมีการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะสำหรับ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกลการเกษตร และเครื่องใช้ไฟฟ้าเพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายของบริษัทฯในการขยายสายการผลิตไปสู่อุตสาหกรรมอื่น ลดความเสี่ยง จากการพึ่งพิง อุตสาหกรรมรถยนต์เพียงอุตสาหกรรมเดียว โดยลูกค้าส่วนนี้ ได้แก่ ผู้ผลิตรถจักรยานยนต์ฮอนด้า ผู้ผลิตคอมเพรสเซอร์คอร์ปแลนด์ และผู้ผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรรุ่งเพชร

ชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์

ชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า

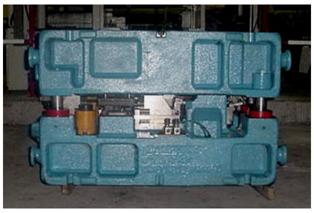
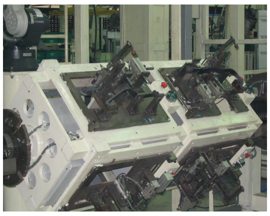
ชิ้นส่วนเครื่องจักรกลการเกษตร

ตัวอย่างผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนรถยนต์ของกลุ่มยานภัณฑ์



2. **เครื่องมือที่ใช้ในการผลิต** (Tooling)

บริษัทย่อย YNPE มีธุรกิจออกแบบและผลิต เครื่องมือที่ใช้ในการผลิต (Tooling) เพื่อนำมาใช้ในขบวนการผลิตงานขึ้นรูปโลหะสำหรับรถยนต์ รถจักรยานยนต์ เครื่องจักรกลการเกษตร และเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งประกอบด้วยผลิตภัณฑ์ดังนี้

แม่พิมพ์ (DIE)	**ตัวจับยึด** (JIG)	**เครื่องตรวจเช็คคุณภาพ** (C/F)	**อุปกรณ์การผลิต** (Equipment)
เป็นอุปกรณ์หลักที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ โดยแบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ Single Die และ Progressive Die ขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของชิ้นงานและความต้องการของลูกค้า	เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการจับยึดแม่พิมพ์เพื่อทำการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ หรือใช้ในการจับยึดชิ้นส่วนขึ้นรูปเพื่อเชื่อมประกอบชิ้นงาน	เป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในกระบวนการตรวจเช็คคุณภาพมาตรฐานของชิ้นงานก่อนส่งมอบให้กับลูกค้า	เป็นอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกในการผลิตสำหรับชิ้นงานที่ต้องการความละเอียดเที่ยงตรงและแม่นยำ

โดยปกติ YNPE จะเริ่มทำการออกแบบ Tooling หลังจากบริษัทแม่ YNP ได้รับคัดเลือกให้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนจากบริษัทผลิตรถยนต์แล้ว ซึ่งจะเริ่มก่อนการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งโรงงานประกอบประมาณ 6 เดือน – 2 ปี (ดูรายละเอียดเรื่องขั้นตอนการผลิต Tooling หน้า 32)

ปัจจุบันบริษัท YNPE มีการผลิตแม่พิมพ์ขนาดกลางถึงขนาดเล็ก (C-E Class) เพื่อใช้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีขนาดกลางไปจนถึงขนาดเล็ก ตัวอย่างของผลิตภัณฑ์ตามรูปชิ้นส่วนรถยนต์ของกลุ่มยานภัณฑ์ข้างต้น และกำลังเร่งพัฒนาศักยภาพสู่การผลิตแม่พิมพ์ขนาดใหญ่ (A - B Class) เพื่อนำมาใช้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีขนาดใหญ่ อาทิเช่น บานประตูรถยนต์ หลังคารถยนต์ ฝากระโปรงรถยนต์ กันชน เป็นต้น บริษัทอื่นที่ดำเนินธุรกิจผลิตแม่พิมพ์ ได้แก่ บริษัทโคราชไซซังจำกัด บริษัทลาดกระบังสตีลจำกัด บริษัทโอกิฮาระ (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัทไทยอินเตอร์เนชั่นเนล ไดร์เมคกิ้ง จำกัด (TID) เป็นต้น

3. <u>การรับจ้างชุบสีด้วยระบบกระแสไฟฟ้า (Electron Deposit Painting)</u>

บริษัทร่วมทุน YDT มีธุรกิจรับจ้างชุบสีชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะด้วยกระแสไฟฟ้า ซึ่งเป็นการดำเนินธุรกิจเพื่อรองรับนโยบายการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปรถยนต์แบบครบวงจรของกลุ่มยานภัณฑ์ โดยโรงงานชุบสีด้วยกระแสไฟฟ้าของ YDT เป็นเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เรียกว่า Electron Deposit Painting: EDP เป็นการชุบโดยใช้กระแสไฟฟ้า ซึ่งทำให้คุณภาพการชุบสีชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะดียิ่งขึ้น นอกจากนั้นยังส่งผลให้กลุ่มยานภัณฑ์สามารถควบคุมคุณภาพชิ้นงาน ลดอัตราของเสีย และสามารถวางแผนการผลิตให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น อย่างไรก็ตาม YDT ยังไม่เริ่มเปิดดำเนินการเชิงพาณิชย์ โดยขณะนี้กำลังอยู่ระหว่างการสร้างโรงงาน และคาดว่าจะเริ่มดำเนินการเชิงพาณิชย์ภายในกลางปี 2548 (ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนที่ 2.6 โครงการในอนาคต)

3.2 การตลาดและภาวะอุตสาหกรรม

1. กลยุทธ์ทางการตลาด

<u>การควบคุมคุณภาพ</u>

บริษัทฯ และบริษัทย่อยให้ความสำคัญมากในการผลิตสินค้าที่มีคุณภาพ หากผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ มีข้อผิดพลาด อาจทำให้เกิดความเสียหายกับลูกค้าในวงกว้าง ทั้งในรูปตัวเงินและชื่อเสียง ดังนั้น บริษัทฯ จึงมีการพัฒนาการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพวัตถุดิบ และกระบวนการผลิต (Quality Control) โดยมีการตรวจสอบคุณภาพชิ้นงานทั้งในระหว่างกระบวนการผลิต และการตรวจสอบผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป บริษัทฯ ได้รับประกาศนียบัตร รับรองคุณภาพมาตรฐานสากล ISO 9002: 1994 และ QS 9000 :1998 สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งเป็นมาตรฐานที่บริษัทค่ายรถยนต์ให้การยอมรับโดยทั่วไป นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังได้รับรางวัลจากผู้ผลิตรถยนต์ในด้านต่างๆ อาทิ รางวัล Outstanding Performance Supplier จากค่ายรถโตโยต้า รางวัลกลุ่มคิวซี ชนะเลิศ จากค่ายรถฮีโน่ และรางวัล Quality Plus Supplier จาก Copeland เป็นต้น

สำหรับ YNPE มีการพัฒนาบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญในการออกแบบ และมีการลงทุนพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต Tooling ที่ทันสมัยอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถผลิต Tooling ที่ได้คุณภาพมาตรฐานระดับสากล โดย YNPE ได้รับประกาศนียบัตร ISO 9001: 2000 ซึ่งเป็นการยืนยันและเสริมสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้าเดิม และเป็นการดึงดูดลูกค้าผู้ผลิตรถยนต์รายใหม่ๆ อีกด้วย

<u>การส่งมอบ</u>

นอกจากการมุ่งเน้นที่คุณภาพสินค้าแล้ว กลุ่มบริษัทฯ ยังให้ความสำคัญกับการบริการที่ดีต่อลูกค้าโดยมุ่งเน้นการส่งมอบสินค้าตรงต่อเวลา ทั้งนี้ บริษัทฯ มีการบริหารการผลิตภายใต้ระบบ Just-In-Time : JIT ทำให้บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีระบบการผลิตที่มีประสิทธิภาพ สามารถส่งมอบชิ้นงานให้ถึงมือลูกค้าได้ภายในระยะเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ บริษัทฯ

ได้รับรางวัลด้านการบริหารการผลิตภายใต้ระบบ Just-In-Time : JIT อาทิ Delivery Performance Award จากค่ายโตโยต้า เป็นต้น

ศักยภาพในการผลิตที่ครบวงจร

กลุ่มบริษัทฯ มีศักยภาพในการผลิตที่ครบวงจร ตั้งแต่การออกแบบและผลิต Tooling จนถึงการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ โดย กลุ่มบริษัท ฯ มีเครื่องมือเครื่องจักรและเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย มีเครื่องปั๊ม (Press Machine) ขนาดตั้งแต่ 35 ถึง 1,700 ตัน รวมกว่า 120 เครื่อง เครื่องเชื่อม (Welding Machine) เครื่องดัดท่อระบบคอมพิวเตอร์ (CNC Bending) เครื่องขึ้นรูปชิ้นงาน (Forming Machine) และอื่นๆ รวมกว่า 350 เครื่อง ทำให้บริษัทฯ สามารถรองรับการผลิตชิ้นงานได้หลากหลายในปริมาณมาก นอกจากนั้น YNPE ยังมีวิศวกรออกแบบที่มีความเชี่ยวชาญ และเครื่องมือการผลิตที่ทันสมัย โดยมี CAD (Computer Aided Design) / CAM (Computer Aided Manufacturing) จำนวน 12 เครื่อง และเครื่อง CNC (Computer Numerical Control) จำนวน 9 เครื่อง สามารถออกแบบและผลิต Tooling ได้อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

การรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับค่ายรถยนต์ต่างๆ

บริษัทฯ ดำเนินนโยบายรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับค่ายรถยนต์ต่างๆ มาโดยตลอด เห็นได้จาการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนให้ค่ายรถโตโยต้า และฮีโน่มาเป็นระยะเวลากว่า 30 ปี และเริ่มเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนให้กับค่ายรถอีซูซุ ตั้งแต่ปี 2542

การรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนของค่ายรถต่างๆ (Developer)

นอกจากค่ายรถยนต์แล้ว บริษัทฯ ยังสร้างความสัมพันธ์อันดีกับ Developer ซึ่งเป็นเจ้าของลิขสิทธิ์ชิ้นงานของค่ายรถต่างๆ ซึ่งสรุปความสัมพันธ์และสาระสำคัญของสัญญา ได้ดังต่อไปนี้

- ทำสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคและร่วมลงทุนกับ บริษัท ซังโกะ (SANGO) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ออกแบบชิ้นส่วนท่อไอเสียของค่ายรถโตโยต้า จัดตั้งบริษัท YSP ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์และท่อไอเสีย ให้กับค่ายรถโตโยต้า

วันที่ทำสัญญา	29 มิถุนายน 2538
สัญญาให้ความช่วยเหลือในการผลิต	Mufflers, Exhaust pipes, Pedal, Instrument panel, Door Impact beams สำหรับค่ายรถ โตโยต้า
ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา	28 มิถุนายน 2548
ค่าตอบแทน	10 ล้านเยน ต่อปี

- ทำสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคและร่วมลงทุนกับบริษัท เทนเนโก ออโตโมทีฟ (TENNECO AUTOMOTIVE) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ออกแบบชิ้นส่วนท่อไอเสียให้กับค่ายรถ จีเอ็ม / อีซูซุ จัดตั้งบริษัท WETCO ดำเนินการประกอบและจำหน่ายชิ้นส่วนท่อไอเสียให้กับค่ายรถ จีเอ็ม / อีซูซุ โดยสั่งซื้อชิ้นส่วนจาก YNP

วันที่ทำสัญญา	15 กรกฎาคม 2542
สัญญาให้ความช่วยเหลือในการผลิต	ชุดท่อไอเสียสำหรับค่ายรถ จี เอ็ม / อีซูซุ
ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา	ต่ออายุสัญญาเป็นรายปี
ค่าตอบแทน	ค่าสิทธิในอัตราร้อยละ 4 ของราคาขายสุทธิ

- ทำสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคกับบริษัท อินเตอร์ เซโกะ (Inter seiko) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับค่ายรถฮอนด้า

วันที่ทำสัญญา	8 ตุลาคม 2544
สัญญาให้ความช่วยเหลือในการผลิต	ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะเพื่อขายให้กับบริษัท Y-TEC (ผลิตรถยนต์ HONDA)
ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา	มีผลจนกว่าบริษัทฯ จะเลิกผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ที่ได้รับอนุญาต
ค่าตอบแทน	ค่าสิทธิในอัตราร้อยละ 4 ของราคาขายสุทธิ

- ทำสัญญารับความช่วยเหลือทางเทคนิคกับบริษัทโชนัน ยูนิเทค (Shonan Unitec) จำกัด ซึ่งเป็นผู้ออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วน ABC และชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับค่ายรถอีซูซุ ทำให้บริษัทฯ มีความเชี่ยวชาญและได้รับความไว้วางใจในการร่วมมือออกแบบชุด ABC ของรถยนต์หลายรุ่น

วันที่ทำสัญญา	26 เมษายน 2543
สัญญาให้ความช่วยเหลือในการผลิต	ชิ้นส่วนบานพับ, ชิ้นส่วนขาคันเร่ง ขาเบรก ขาคลัช
ระยะเวลาสิ้นสุดสัญญา	25 เมษายน 2550
ค่าตอบแทน	- ค่าสิทธิทั้งสิ้น 40 ล้านเยน (ทยอยจ่าย 12 ล้านเยน วันที่ 30 กันยายน 2543, 16 ล้านเยน วันที่ 30 กันยายน 2546 และ 12 ล้านเยน วันที่ 30 กันยายน 2545) - ค่าสิทธิ จำนวน 4.3 ล้านเยน / ผลิตภัณฑ์ กำหนดจ่ายทุก 6 เดือน

หมายเหตุ: บริษัทฯ ไม่มีภาระจ่ายค่าสิทธิสำหรับชุด ABC ที่จำหน่ายให้ค่ายรถ Toyota

กลยุทธ์การตลาดที่กล่าวมานี้ช่วยให้กลุ่มบริษัทฯได้รับความไว้วางใจ ทั้งในด้าน Know-how และคุณภาพสินค้าจากผู้ผลิตรถยนต์และทำให้บริษัท ฯ ได้รับคำสั่งซื้ออย่างต่อเนื่อง

2. กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย

กลุ่มลูกค้าชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ

ลูกค้าส่วนใหญ่เป็นลูกค้าที่ติดต่อซื้อขายกันมาต่อเนื่องเป็นระยะเวลานาน ซึ่งบริษัทฯ มีความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าเหล่านี้มาโดยตลอด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังเน้นการขยายฐานการผลิตไปยังชิ้นส่วนอื่นๆ ของลูกค้าปัจจุบัน ควบคู่ไปกับการติดต่อลูกค้ารายใหม่ๆ ลูกค้าส่วนใหญ่ของกลุ่มบริษัทฯ ได้แก่

กลุ่มผู้ประกอบการรถยนต์ : Toyota Group, Isuzu /GM Group, Honda Group, Ford & Mazda Group, Mitsubishi Group, Nissan Group, Hino Motor

กลุ่มผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ : Honda Group

กลุ่มผู้ผลิตเครื่องใช้ไฟฟ้า : Emerson (Copeland)

กลุ่มผู้ผลิตเครื่องจักรกลการเกษตร : Rungpetch Engineering

ทั้งนี้ ในระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา บริษัทฯ ผลิตและออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ ดังนี้

ค่ายรถยนต์	รุ่นที่ผลิต	รุ่นที่ร่วมมือออกแบบ
TOYOTA	CAMRY COROLLA ALTIS SOLUNA VIOS SPORT RIDER HILUX TIGER HILUX IMV / VIGO HIACE	CAMRY COROLLA ALTIS SOLUNA VIOS SPORT RIDER HILUX TIGER HILUX IMV / VIGO
ISUZU	D-MAX	D-MAX
GM	CHEVROLET ZAFIRA CHEVROLET OPTRA	CHEVROLET ZAFIRA
HONDA	ACCORD CITY CIVIC CRV JAZZ	CITY
HINO	TRUCK	-
NISSAN	CEFIRO SUNNY UD TRUCK	-
MITSUBISHI	CEDIA	-
FORD	FORD RANGER	-
MAZDA	MAZDA FIGHTER	
DAIMLER CHRYSLER	GRAND CHEROKEE	-
VOLVO	VOLVO S80/70/60	-

นอกจากนั้น บริษัทฯ ยังมีการผลิตชิ้นส่วนสำหรับอุตสาหกรรมอื่นๆ อาทิเช่น

ธุรกิจ	ชื่อบริษัท	รุ่นที่ผลิต
รถจักรยานยนต์	บริษัท ไทยฮอนด้า แมนูแฟคเจอริ่ง จำกัด บริษัท สยามโกชิ จำกัด	HONDA DREAM
เครื่องจักรกลการเกษตร	บ. รุ่งเพชร เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด	SINGH-SIAM RUNGPETCH
เครื่องใช้ไฟฟ้า	บริษัท อิเมอร์สันอิเล็คทริค (ประเทศไทย) จำกัด	COPELAND DIGITAL, QUANTUM, QUEST, SUMMIT, TENDEM

ลูกค้าเครื่องมือที่ใช้การผลิต (Tooling)

ลูกค้า Tooling แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่ ลูกค้าชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะของ YNP และลูกค้าภายนอก โดยกลุ่มบริษัทฯ มีสัดส่วนการขายแก่ลูกค้าทั้ง 2 ประเภท ในอัตราส่วนร้อยละ 77 : 23 ยอดขาย Tooling ปี 2546 และ 79 : 21 ของยอดขาย Tooling ในช่วง 9 เดือน ปี 2547 ทั้งนี้ บริษัทฯ จะรับคำสั่งซื้อจากลูกค้าภายนอกต่อเมื่อมีกำลังการผลิตเหลือ

บริษัทฯ มีรายได้จากการขายชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ และ Tooling คิดจากงบการเงินเสมือนรวม โดยจำแนกตามกลุ่มลูกค้าได้ดังนี้

ค่ายรถยนต์	ปี 2545 ร้อยละต่อยอดขาย	ปี 2546 ร้อยละต่อยอดขาย	ช่วง 9 เดือน ปี 2547 ร้อยละต่อยอดขาย
TOYOTA	49.2	43.3	49.3
GM / ISUZU	8.6	18.1	17.3
HONDA	6.3	3.6	4.5
HINO	2.6	1.5	2.6
ผู้ผลิต / จำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์และผู้ประกอบรถยนต์รายอื่นๆ	29.0	30.4	23.2
เครื่องใช้ไฟฟ้า	2.8	2.0	1.9
เครื่องจักรกลการเกษตร	1.3	0.9	1.1
รถจักรยานยนต์	0.2	0.2	0.1

3. **การจัดจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย**

ช่องทางการจัดจำหน่าย ของกลุ่มบริษัทฯ มีดังนี้

- การจำหน่ายชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะส่วนใหญ่เป็นการจำหน่ายแก่ผู้ผลิตรถยนต์โดยตรง (First Tier) และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งสั่งซื้อชิ้นส่วนเพื่อนำไปผลิตเพิ่มเติม และประกอบจำหน่ายแก่ผู้ผลิตรถยนต์ต่างๆ (Second Tier) ในลักษณะ OEM ซึ่งเป็นการผลิตตามคำสั่งซื้อและส่งมอบชิ้นงานในระยะเวลาที่กำหนด โดยมีการกำหนดจำนวนคำสั่งซื้อใน เบื้องต้นล่วงหน้า และมีการยืนยันเป็นรายเดือน
- การจำหน่ายชิ้นส่วน REM เป็นการจำหน่ายแบบครั้งต่อครั้ง (ไม่มีสัญญาระยะยาว) ให้กับตัวกลางศูนย์บริการอะไหล่ของค่ายรถยนต์ต่างๆ และผู้ค้าส่งรายใหญ่ของแต่ละภูมิภาคกว่า 400 ราย ทั่วประเทศ โดยผู้สั่งซื้อดังกล่าวจะทำการกระจายสินค้าให้กับศูนย์บริการย่อยของค่ายรถยนต์และผู้ค้าปลีก อีกทอดหนึ่ง
- การจำหน่าย Tooling เป็นแบบครั้งต่อครั้งและไม่มีสัญญาระยะยาว ให้กับบริษัทผลิตรถยนต์ ซึ่งสั่งซื้อ Tooling ล่วงหน้าก่อนการผลิตรถยนต์รุ่นใหม่

ทั้งนี้ การกำหนดราคาขายชิ้นงานของบริษัทฯ ทั้งในกรณีที่บริษัทฯ เป็นผู้ผลิตแบบ First Tier และ Second Tier เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยจะใช้วิธีต้นทุนบวกกำไร (Cost – Plus Pricing) ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ ต้นทุนของชิ้นงาน ซึ่งรวมถึงต้นทุนวัตถุดิบ ต้นทุนแรงงาน ต้นทุนเครื่องจักรและเครื่องมือเครื่องใช้ (Process Cost) และต้นทุนโซหุ้ย (Overhead) จะถูกนำไปบวกกับอัตรากำไรที่บริษัทฯ ต้องการเพื่อเป็นราคาขายเสนอแก่ลูกค้า

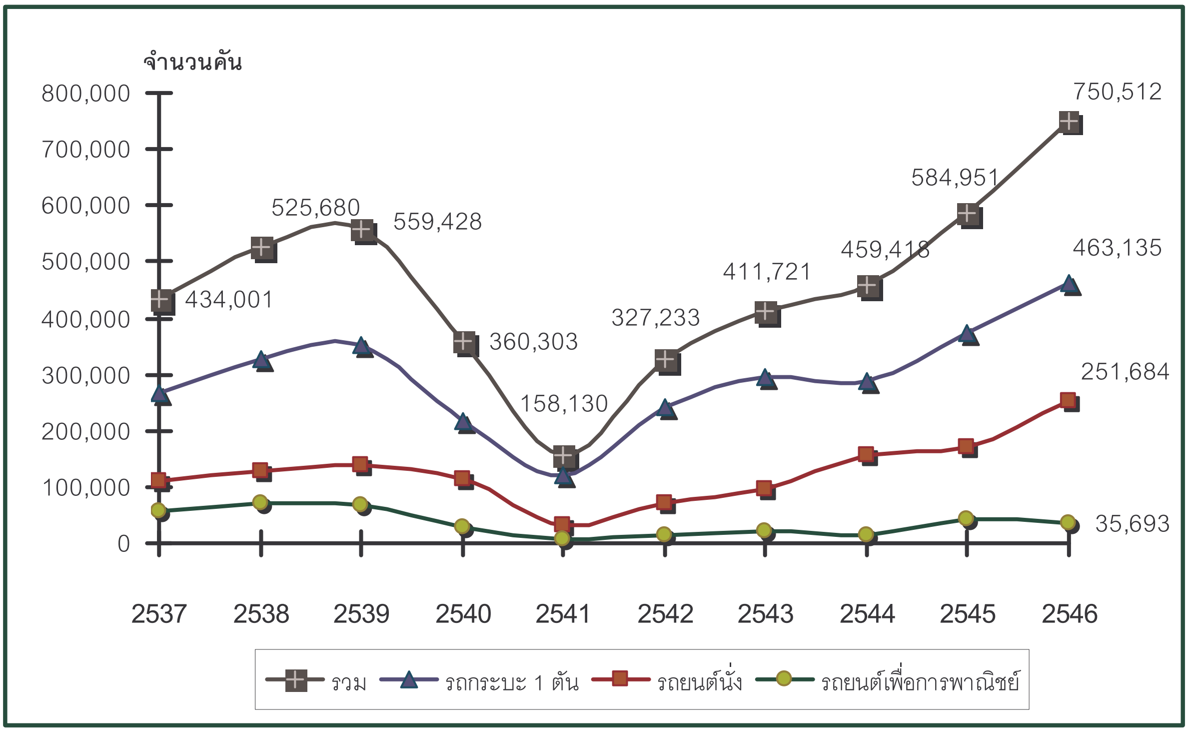
4. ภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยเฉพาะในด้านการส่งออกและด้านการจ้างแรงงาน และยังเป็นอุตสาหกรรมที่ดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ

ภายหลังวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 – 2541 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเป็นอุตสาหกรรมเดียวที่มีการฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน และในปัจจุบันประเทศไทยได้ก้าวสู่การเป็นฐานการผลิตยานยนต์คุณภาพชั้นนำระดับโลกในภูมิภาคอาเซี่ยน โดยมีปัจจัยความสำเร็จ คือ การที่รัฐบาลไทยได้สนับสนุนให้ประเทศไทยให้เป็น “Detroit of Asia” โดยมีการวางระบบโครงสร้างการพัฒนาพื้นฐานไว้เป็นอย่างดี บวกกับความแข็งแกร่งของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยที่เติบโตด้วยคุณภาพสอดรับกับอุปสงค์ของตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออกที่เพิ่มขึ้น และที่เหนืออื่นใด คือ การผนึกกำลังความร่วมมือระหว่างชาติต่าง ๆ ในระดับภูมิภาคอาเซียนที่เป็นรูปธรรมชัดเจนขึ้น ซึ่งส่งผลให้สินค้าในอาเซี่ยนมีประสิทธิภาพและการแข่งขันเพิ่มขึ้นในตลาดโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากสนธิสัญญา AFTA (ASEAN Free Trade Area) และ AICO (ASEAN Industrial Cooperation) ซึ่งภายในปี 2547 นี้ ตามข้อตกลงในสนธิสัญญา AFTA นั้น สมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ ไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ บรูไน และ สิงคโปร์ จะต้องเร่งลดภาษีนำเข้าสินค้าให้เหลือ 0-5% ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ผู้ประกอบรถยนต์หลายค่ายตัดสินใจเลือกใช้ไทยเป็นฐานการผลิต อาทิ

- โครงการย้ายฐานการผลิตของโตโยต้าซึ่งใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ 1 ตัน และ รถยนต์อเนกประสงค์ตลอดจนเครื่องยนต์ดีเซลและชิ้นส่วน OEM เพื่อการส่งออกไปยังทั่วโลก โดยมีเป้าขยายการผลิตที่โรงงานสำโรงจาก 140,000 คัน เป็น 200,000 คันภายในปี2547 ในเป้าหมายนี้จำนวน 100,000คัน จะเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศกว่า 80 ประเทศทั่วโลก และอีก 100,000 คันจะเป็นการจำหน่ายในไทย โดยวางแผนลงทุนในพื้นที่ 2,000 ไร่โดยมีการสร้างศูนย์วิจัยในไทย ซึ่งใช้งบประมาณกว่า 30,000 ล้านบาทเพื่อพัฒนาฐานการผลิต
- แผนการย้ายฐานการผลิตรถยนต์ (โดยเฉพาะรถกระบะ 1 ตัน) เข้ามาในไทยของมิตซูบิชิ หลังการควบกิจการของ Daimler Chrysler เพื่อที่จะจำหน่ายไปยังประเทศญี่ปุ่น และส่งออกไปยัง 141 ประเทศทั่วโลก
- โครงการใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่ง Accord ของฮอนด้า ซึ่งขณะนี้ส่งออกไปยังประเทศอินโดนีเซียเป็นหลัก และโครงการลงทุนสร้างโรงงานผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก (Global Small Platform) เพื่อที่จะส่งออกไปยังประเทศญี่ปุ่น
- นโยบายการใช้ไทยเป็นฐานการผลิตรถกระบะ 1 ตันเพื่อส่งออกของกลุ่มอีซูซุ และ จีเอ็ม โดยมีจีเอ็มเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ ภายใต้ยี่ห้อ Chevrolet นอกจากนี้จีเอ็ม มีแผนที่จะใช้รถยนต์นั่งแดวูมาทำตลาดในไทย โดยใช้โรงงานประกอบในไทย และมีแผนจะใช้ไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกรถยนต์นั่งขนาดเล็กทั่วเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ปัจจุบันจีเอ็มใช้โรงงานจีเอ็มที่ระยองประกอบรถยนต์นั่งอเนกประสงค์รุ่น เซฟิร่า เพื่อจำหน่ายในไทยและส่งออกทั่วโลกรวมทั้งญี่ปุ่น และประกอบรถยนต์ Alfa 156 เพื่อจำหน่ายในไทยและส่งออกทั่วอาเซียน และวางแผนจะส่งออก อีซูซุ ดีแมคซ์ ทั่วโลก

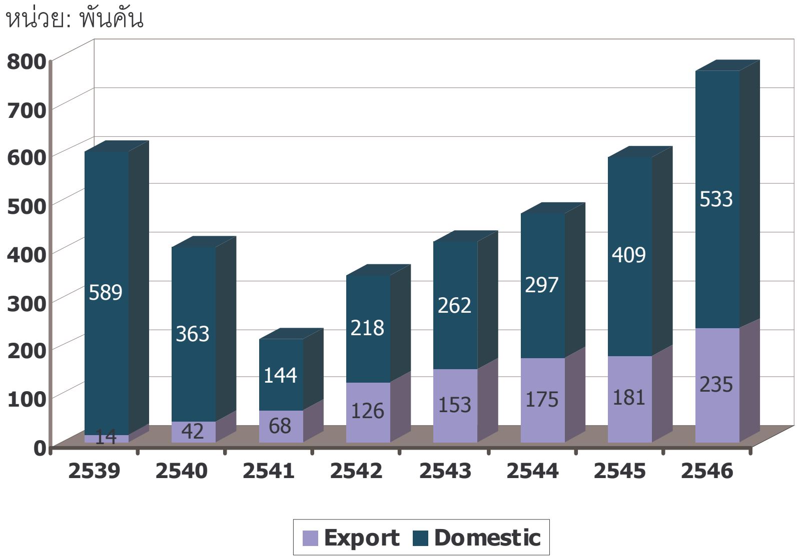
ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทยตั้งแต่ปี พ.ศ.2539-2546 (แยกตามประเภทรถ)



Source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

หลังจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2541 การผลิตรถยนต์โดยรวมของไทย มีปริมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปี 2545 ประเทศไทยมีการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 584,951 คัน โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่ง 169,321 คัน รถกระบะ 1 ตันจำนวน 374,407 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆจำนวน 41,223 คัน และในปี 2546 ยังคงมียอดผลิตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมียอดผลิตรวมทั้งสิ้น 750,512 คัน โดยเป็นรถยนต์นั่ง 251,684 คัน รถกระบะ 1 ตัน 463,135 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นจำนวน 35,693 คัน การผลิตรถยนต์เมื่อเทียบกับปี 2545 มีการผลิตรถยนต์โดยรวมเพิ่มขึ้น 165,561 คัน คิดเป็นอัตราการเติบโตร้อยละ 28 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 49 (82,363 คัน) รองลงมาคือ รถกระบะ 1 ตัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 24 (88,728 คัน) ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลให้การผลิตรถยนต์เพิ่มขึ้น ได้แก่ อัตราดอกเบี้ยในตลาดที่ยังอยู่ในระดับต่ำซึ่งส่งผลต่อกำลังซื้อที่เพิ่มขึ้น นโยบายเชิงรุกของสถาบันการเงินในการปล่อยกู้ไฟแนนซ์รถยนต์ และการที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มีการส่งเสริมการขายในประเทศเพิ่มขึ้น เช่นการให้ผ่อนชำระด้วยอัตราดอกเบี้ย 0 เปอร์เซ็นต์ ประกอบกับอุปสงค์ในการซื้อรถยนต์เพื่อทดแทนรถรุ่นเก่าที่ทยอยหมดอายุ ปัจจัยดังกล่าวยังส่งผลให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2542 – 2546

ยอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศ และยอดส่งออกรถยนต์ตั้งแต่ปี 2539 – 2546



Source: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

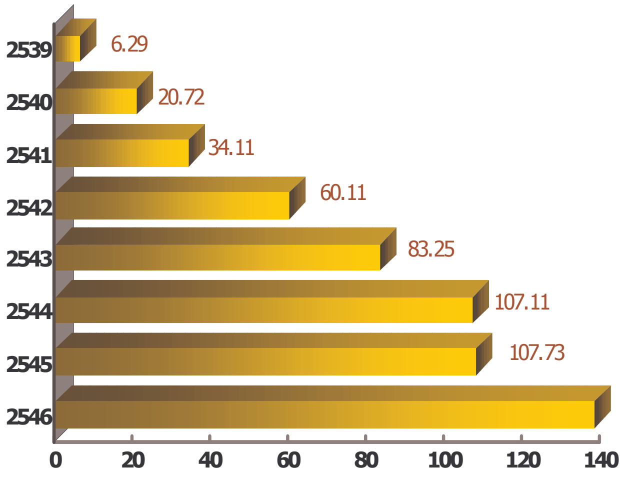
ในปี 2546 ประเทศไทยมียอดขายรถยนต์ในประเทศรวมทั้งสิ้น 533,176 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเจริญเติบโตร้อยละ 30 เมื่อเทียบกับปี 2545 โดยยี่ห้อที่สามารถขายได้เป็นอันดับ 1 คือ โตโยต้า ขายได้จำนวน 188,748 คัน มีส่วนแบ่งในตลาด ร้อยละ 35.4 อันดับ 2 ได้แก่ อีซูซุ มียอดขายทั้งสิ้น 131,422 คัน มีส่วนแบ่งในตลาด ร้อยละ 24.6 และ อันดับ 3 ได้แก่ ฮอนด้า มียอดขายทั้งสิ้น 69,069 คัน มีส่วนแบ่งในตลาด ร้อยละ 12.9

บริษัทฯ คาดว่าในปี 2547 ประเทศไทยจะมียอดจำหน่ายรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีการแข่งขันเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ของค่ายต่างๆ เพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดมากขึ้น บวกกับแรงกระตุ้นการซื้อขายภายในประเทศจากงาน Bangkok Motor Show ปี 2547

ส่วนการส่งออกรถยนต์ของไทยนั้น มีมูลค่าเพิ่มมากขึ้นมาโดยตลอด และยังมีศักยภาพในการขยายตัวในระยะยาว เนื่องจากรัฐบาลไทยได้สนับสนุนบริษัทรถยนต์รายใหญ่ เช่น GM โตโยต้า อีซูซุ ฟอร์ด มาสด้า และฮอนด้า ในการเลือกประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกที่สำคัญของเอเชีย โดยในปี 2546 มีการส่งออกรถยนต์ จำนวน 235,022 คัน เพิ่มขึ้นจากปี 2545 คิดเป็นอัตราร้อยละ 30 (54,468 คัน)

นอกจากนั้น มูลค่าการส่งออกรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์ ในรูปแบบเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่ อุปกรณ์จับยึดและแม่พิมพ์ รวมถึงชิ้นส่วนสำหรับโรงงานประกอบ (OEM Parts) ยังมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปี 2539 ซึ่งมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 6.29 ล้านบาท เป็นมูลค่าเท่ากับ 138.16 ล้านบาทในปี 2546 ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) เท่ากับร้อยละ55

มูลค่าการส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ตั้งแต่ปี 2539 – 2546



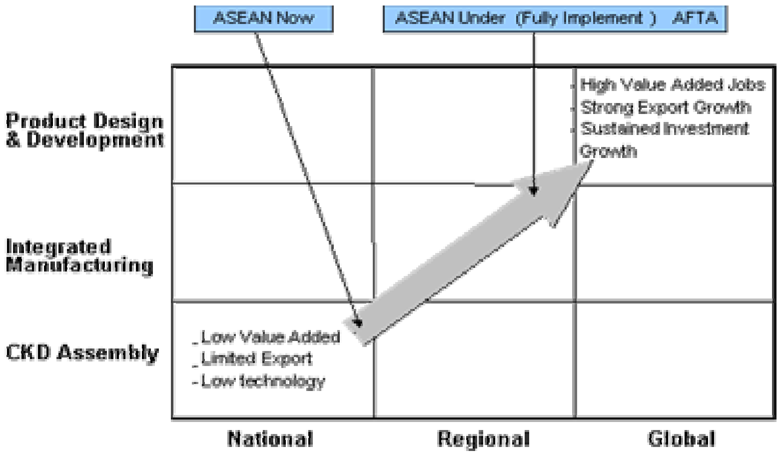
Source: *สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย*

การเปิดการค้าเสรีในอาเซียน และสนธิสัญญา AFTA

ในปี 2535 รัฐบาลไทยได้มีการตกลงกับประเทศในกลุ่มอาเซียนทั้ง 5 ประเทศคือ บรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ ในการเปิดเสรีทางการค้าภายใต้สนธิสัญญา AFTA ต่อมามีสมาชิกใหม่เพิ่มขึ้นอีก 4 ประเทศ คือ เวียดนาม ลาว พม่า และ กัมพูชา วัตถุประสงค์หลักของสนธิสัญญา AFTA คือ

1. ขยายการค้าภายในภูมิภาค
2. ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศ
3. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการแข่งขันในระยะยาว ให้สินค้าอาเซียนในตลาดโลก
4. เอื้อประโยชน์ต่อผู้บริโภคของอาเซียน โดยมีโอกาสเลือกสินค้าหลากหลาย และคุณภาพดีกว่า

ภายใต้อัตราภาษีที่เท่ากันในเขตการค้าเสรีอาเซียน (Cept) ภาษีศุลกากรระหว่างประเทศ ASEAN6 จะได้รับการลดหย่อนเหลือร้อยละ 0 – 5 ภายในปี 2547 สำหรับประเทศไทย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย สิงคโปร์ และบรูไน (ยกเว้นมาเลเซีย ซึ่งลดภาษีแค่บางรายการเท่านั้น) สำหรับประเทศสมาชิกใหม่ จะพยายามลดภาษีศุลกากรระหว่างประเทศลงให้มากที่สุดเหลือร้อยละ 0 – 5 ภายในปี 2548 สำหรับเวียดนาม ปี 2549 สำหรับพม่าและลาว และปี 2553 สำหรับกัมพูชา



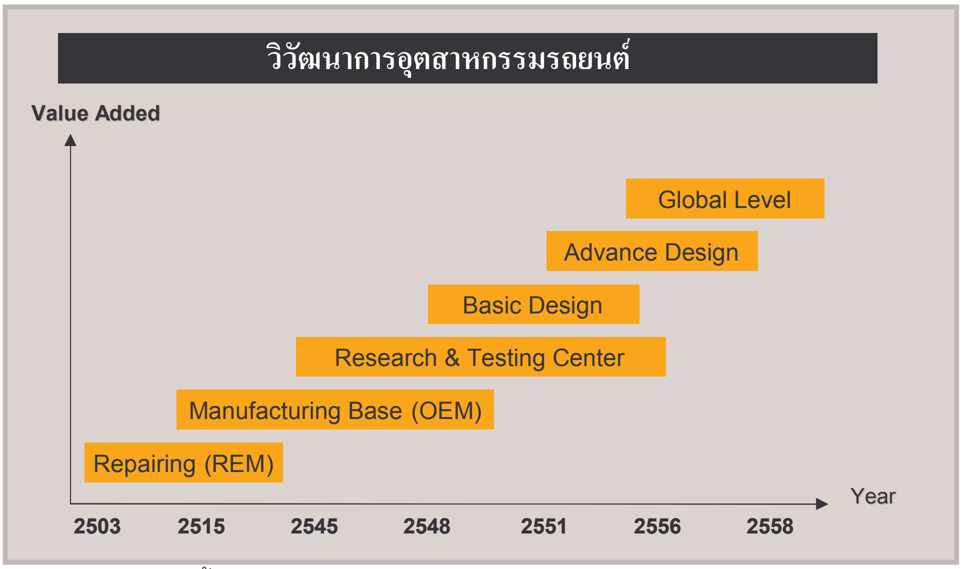
Source: *บริษัท ไทยรุ่ง ยูเนี่ยน คาร์ จำกัด (มหาชน)*

สินค้าในอุตสาหกรรมยานยนต์ก็ได้รับสิทธิทางภาษีเช่นเดียวกับสินค้าประเภทอื่น ๆ และยังได้มีการยกเลิกข้อบังคับในการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศในกลุ่มอาเซี่ยน ตั้งแต่ วันที่ 1 ม.ค. 2543 (ยกเว้นมาเลเซียซึ่งขอยืดเวลา) การเปิดการค้าเสรีในภูมิภาคอาเซียนนี้ทำให้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ต่างประเทศหันมาลงทุนในอาเซี่ยนมากขึ้น เช่น การย้ายฐานการผลิตมาอยู่ในประเทศไทยของค่ายรถยนต์ต่างๆดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และมีแนวโน้มที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ดังกล่าวจะใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตในอาเซี่ยนมากขึ้น เนื่องจากมีภาษีที่ต่ำกว่าชิ้นส่วนที่ผลิตนอกอาเซี่ยน และยังทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศอาเซียนมีข้อได้เปรียบในเชิง Economy of Scale เพิ่มขึ้น และสามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์จากระดับประเทศไปสู่ภูมิภาค และระดับโลกได้ในอนาคต

แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต

แนวโน้มการแข่งขันของอุตสาหกรรมรถยนต์ในอนาคต ขึ้นอยู่กับสภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ และเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ทางบริษัทฯ คาดว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยยังน่าจะเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยมีปัจจัยจากเศรษฐกิจภายในประเทศที่กำลังทยอยฟื้นตัวขึ้น ประกอบกับที่กล่าวมาแล้วคือรัฐบาลไทยได้มีการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ในเอเซีย (Detroit of Asia) ซึ่งปัจจุบันสามารถดึงดูดผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ทั้งในญี่ปุ่นและอเมริกาให้มาตั้งฐานการผลิตในประเทศเพื่อเป็นฐานส่งออกสู่ตลาดโลกได้ และบริษัทฯ ยังเชื่อว่าผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่เหล่านี้จะเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น เนื่องจากเป็นการประหยัดต้นทุนค่าขนส่ง และต้นทุนอื่นๆ แต่ทั้งนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จะต้องพัฒนาการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้ได้คุณภาพมาตรฐานเป็นที่ยอมรับของโลก

ปัจจุบันภาครัฐได้มีการพัฒนาโครงการหลายโครงการเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยประกอบด้วยโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน (Supplier Development Program, SDP) ซึ่งเป็นโครงการภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมด้วยความร่วมมือระหว่างกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม โดยสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน และสถาบันยานยนต์ โครงการพัฒนาขีดความสามารถในการออกแบบและผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ระยะที่ 2 ของกระทรวงอุตสาหกรรม โครงการถ่ายทอดเทคโนโลยียานยนต์จากประเทศญี่ปุ่น ผ่านสถาบันยานยนต์ ซึ่งได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลญี่ปุ่นผ่าน 4 องค์การใหญ่ คือ Japan External Trade Organization (JETRO), Japan International Cooperation Agency (JICA), Japan Overseas Development Corporation (JODC), และ New Energy and Industrial Technology Development Organization (NEDO) และ โครงการจัดทำข้อมูลอุตสาหกรรมเชิงเปรียบเทียบเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (Competitive Benchmarking)ของอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและการบริหารการจัดการ



Source: สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

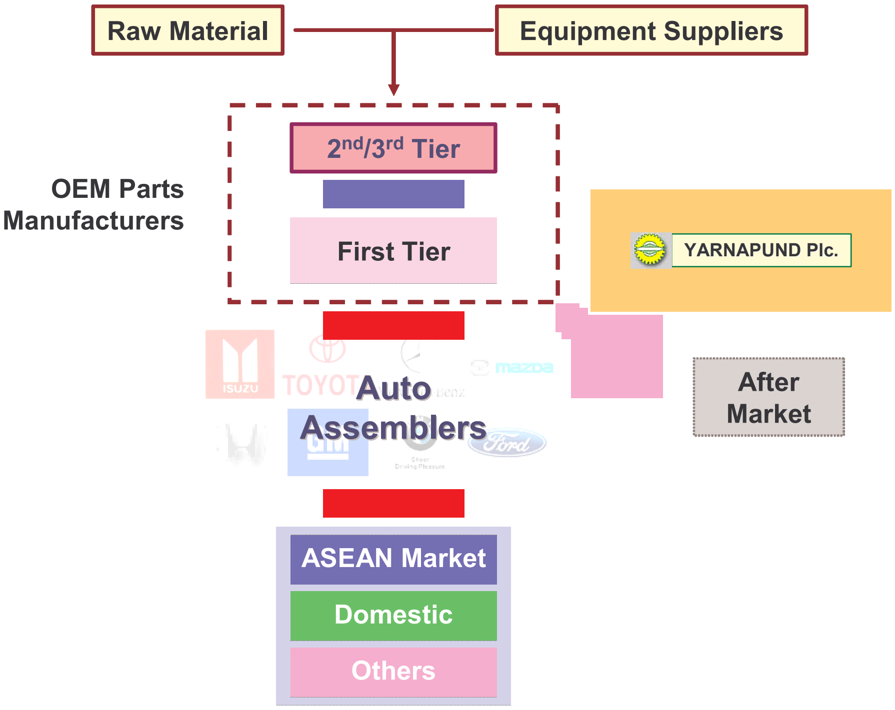
โครงการของภาครัฐดังกล่าวจะส่งเสริมให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศไทย สามารถพัฒนาชิ้นส่วนภายในประเทศ จากชิ้นส่วนที่มีมูลค่าต่ำ (Low value added) เช่น ชิ้นส่วนเล็กๆ ประเภท press part ไปสู่ชิ้นส่วนที่มีมูลค่าสูงขึ้น (Higher value added) เช่น การดีไซน์อะไหล่รถยนต์เองได้ในอนาคต โดยทางสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยตั้งเป้าหมายว่า ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยจะสามารถพัฒนาสู่มาตรฐานระดับโลกได้ ภายในปี 2558

จากการที่ประเทศไทยได้ก้าวสู่การเป็น Detroit of Asia ประกอบกับอุปสงค์ของตลาดทั้งภายในและภายนอกประเทศที่เพิ่มขึ้น และความร่วมมือในประเทศภูมิภาคอาเซียนที่ชัดเจนขึ้น บริษัทฯ เชื่อว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังคงสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่องในระยะยาว โดยทางสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยตั้งเป้าหมายว่าประเทศไทยจะสามารถขยายการผลิตรถยนต์ไปสู่ 1 ล้านคันได้ภายในปี 2549

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น จะเติบโตควบคู่ไปกับอุตสาหกรรมรถยนต์ ซึ่งจะได้รับอานิสงส์มาจากนโยบายสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจของภาครัฐ นโยบายทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ อาทิ AFTA (ASEAN Free Trade Area) และ FTA (Free Trade Agreement) ระหว่างประเทศไทย กับประเทศออสเตรเลีย ประเทศจีน และประเทศอินเดีย อีกทั้งการที่ค่ายรถยนต์ต่างๆ ได้ย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตในการส่งออก โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในทุกระดับ จะได้รับผลประโยชน์จากการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วน First Tier และ Second Tier จะได้รับผลประโยชน์มากที่สุด หากผู้ผลิตดังกล่าวมีศักยภาพและมาตรฐานตามที่ค่ายรถยนต์ต่างๆ กำหนด อีกทั้งจะต้องมีกำลังการผลิตเพียงพอ ผู้ผลิต First Tier จะได้รับคำสั่งซื้อมากขึ้น และผู้ผลิต Second Tier มีโอกาสที่จะพัฒนาขึ้นสู่การเป็นผู้ผลิต First Tier

แผนภาพลักษณะการดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์



ในธุรกิจผลิตชิ้นส่วน OEM สำหรับรถยนต์นั้น จะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนหลายระดับ (Tier) โดยผู้ผลิต First Tier จะได้รับคำสั่งซื้อโดยตรงจากค่ายรถยนต์ต่างๆ และมีหน้าที่ส่งมอบชิ้นส่วนตามเวลาที่กำหนด ทั้งนี้ผู้ผลิต First Tier สามารถตัดสินใจว่าจ้างผู้ผลิต Second Tier ผลิตต่ออีกทอดหนึ่งได้ แต่ผู้ผลิต First Tier จะต้องรับผิดชอบในด้านคุณภาพ ระยะเวลาส่งมอบ รวมทั้งราคาให้ได้ตามที่ตกลงไว้กับค่ายรถต่างๆ

กลุ่มยานภัณฑ์ เป็นทั้งผู้ผลิตในลักษณะ First Tier และ Second Tier ยกตัวอย่างเช่น YNP เป็นผู้ผลิต First Tier สำหรับท่อไอเสียของรถยนต์รุ่น Corolla โดยรับคำสั่งซื้อตรงจากค่ายรถ Toyota และเป็นผู้ผลิต Second Tier สำหรับท่อไอเสียของรถยนต์รุ่น Camry ซึ่งได้รับคำสั่งซื้อจากบริษัทร่วมทุน YSP ซึ่งในกรณีนี้เป็นผู้ผลิต First Tier

3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์และบริการ

3.3.1 การผลิต

ปัจจุบัน บริษัทฯและบริษัทย่อยมีโรงงานผลิตทั้งหมด 3 โรงงาน สามารถแบ่งพื้นที่ใช้สอย ได้ดังนี้

	โรงงาน YNP 1 (โรงงานเดิม)	โรงงาน YNP 2 (โรงงานใหม่)	โรงงงาน YNPE	โรงงาน YNPI	คลังสินค้า
ที่ตั้ง	บางนาตราด กม 11.5	บางนาตราด กม 11.5	บางนาตราด กม11.5	ซอยสุขุมวิท 81	บางนาตราด กม11.5
เนื้อที่รวม	17 ไร่	28.5 ไร่	9 ไร่	3 ไร่	4 ไร่
กรรมสิทธิ์ที่ดิน	เจ้าของ / เช่า	เจ้าของ	เจ้าของ / สิทธิการเช่า	เจ้าของ	สิทธิการเช่า
พื้นที่ผลิต (ตารางเมตร)					
พื้นที่ปั๊มงานขึ้นรูปโลหะ (Press Shop)	6,520	6,285	1,400	533	-
พื้นที่ผลิตและประกอบชุดท่อไอเสีย	5,630	3,125	-	920	-
พื้นที่ผลิตและประกอบชุด ABC	480	3,125	-	-	-
พื้นที่ผลิต Tooling	-	-	4,170	252	-
พื้นที่เก็บสินค้า	-	3,500	1,800	1,705	6,400
พื้นที่ให้ WETCO เช่า	1,950	-	-	-	-
พื้นที่ให้ YSP เช่า	**-**	**35**	**-**	**-**	**-**
พื้นที่ใช้สอยรวม	**14,580**	**16,070**	**7,370**	**3,410**	**6,400**

- บริษัทฯ เช่าคลังสินค้ากันตารัต เนื้อที่ 2,720 ตารางเมตร ใช้เป็นที่เก็บวัตถุดิบและสินค้าสำเร็จรูป
- บริษัทร่วม YSP มีโรงงานตั้งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมเวลโกรว์ อำเภอบางประกง จังหวัดฉะเชิงเทรา บนพื้นที่ประมาณ 34 ไร่
- บริษัทร่วม WETCO ได้เช่าพื้นที่ของบริษัทฯ ที่โรงงาน YNP 1 (โรงงานเดิม) เนื้อที่ 1,950 ตารางเมตร โดยเป็นพื้นที่สำหรับสำนักงานและสายการประกอบชุดท่อไอเสียเพื่อส่งขายให้กับค่ายรถยนต์ ISUZU ทั้งหมด

3.3.2 ขั้นตอนการผลิต

บริษัทฯ และบริษัทย่อย มีขั้นตอนการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ และ Tooling ดังนี้

<u>ขั้นตอนการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ</u>

<u>ขั้นตอนการผลิต Tooling</u>

ขั้นตอนการผลิต \ ช่วงเวลา	ปีที่ 1				ปีที่ 2			
	1 - 3	4 – 6	7 - 9	10 - 12	13 - 15	16 - 18	19 - 21	22 -24
1. รับข้อมูลชิ้นงาน (Drawing)	■							
2. ออกแบบ โดยใช้เครื่อง CAD และ CAM	■							
3. ส่งข้อมูลเข้าเครื่องกัดเหล็ก (CNC)	■							
4. กัดเหล็กด้วยเครื่อง CNC		■						
5. ประกอบแม่พิมพ์		■						
6. ทดลองผลิตชิ้นงาน (Try Out)		■						
7. ติดตั้งตัวจับยึด (JIG) และ อุปกรณ์การผลิต (Equipment) ให้ลูกค้า		■	■					
8. ทดลองประกอบรถยนต์ (ดำเนินการโดยผู้สั่งซื้อ / ผู้ประกอบรถยนต์)			▨	▨	▨	▨		
9. ส่งมอบ Tooling							■	

ทั้งนี้ YNPE จะมีระยะเวลาผลิต Tooling จนถึงการส่งมอบให้แก่ผู้สั่งซื้อเพื่อเข้ากระบวนการผลิตชิ้นส่วนเต็มรูปแบบ (Mass Production) ไม่เกิน 2 ปี ขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของชิ้นงาน และระยะเวลาทดลองประกอบรถยนต์ของลูกค้า (Try Out Period)

3.3.3 การจัดหาวัตถุดิบ

<u>ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ</u>

วัตถุดิบที่สำคัญในการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะสำหรับรถยนต์ และชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะอื่น ได้แก่ เหล็กท่อ (Pipe) เหล็กแผ่น (Sheet) เหล็กม้วน (Coil) เหล็กแท่งตัน (Bar) โดยลูกค้า (ผู้ผลิตรถยนต์) จะเป็นคนกำหนดลักษณะเฉพาะและคุณภาพของเหล็กที่ต้องการ จากนั้น ฝ่ายจัดซื้อของบริษัทฯ จะทำการเลือกซื้อวัตถุดิบโดยคำนึงถึงราคาและเงื่อนไขทางการค้าที่เหมาะสมและเป็นประโยชน์สูงสุดสำหรับบริษัทฯ แล้วส่งตัวอย่างวัตถุดิบให้ลูกค้าตรวจสอบคุณลักษณะว่าได้ตามมาตรฐานของลูกค้าหรือไม่ บริษัทฯ ไม่มีนโยบายที่จะผูกขาดการซื้อวัตถุดิบแต่ละชนิดจากผู้จัดจำหน่ายกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเพื่อความยืดหยุ่นในการเลือกแหล่งวัตถุดิบ

อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่ บริษัทฯ จะสั่งซื้อเหล็กจากตัวแทนจำหน่ายวัตถุดิบของค่ายรถต่างๆ ในประเทศไทย เนื่องจากได้ราคาและเงื่อนไขทางการค้าที่เหมาะสม รวมทั้งลดความเสี่ยงของการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน นอกจากนี้ยังเป็นการประหยัดเวลาในการตรวจสอบคุณลักษณะและคุณภาพของวัตถุดิบ บริษัทฯ สามารถปรับราคาชิ้นงานเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงของราคาวัตถุดิบตามเงื่อนไขข้อตกลงกับลูกค้าแต่ละราย ปัจจุบันบริษัทฯ มีการสั่งซื้อวัตถุดิบเหล็กจาก 2 ผู้จัดจำหน่ายหลัก ได้แก่ บริษัท โตโยต้า ทูโช (ประเทศไทย) จำกัด ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 50 ของต้นทุนเหล็ก บริษัท วาย เอส ภัณฑ์ จำกัด ในสัดส่วนประมาณร้อยละ 25 ของต้นทุนเหล็กทั้งหมด นอกนั้นบริษัทฯ ยังมีการจัดซื้อจากบริษัทอื่น ได้แก่ บริษัทกิจกังวาน จำกัด บริษัท โชนัน ยูนิเทค (ประเทศไทย) จำกัด และ บริษัทไทยปิยะค้าเหล็ก จำกัด เป็นต้น

ตามข้อตกลงอย่างไม่เป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างบริษัทฯกับผู้จัดจำหน่าย ปกติราคาวัตถุดิบจะถูกปรับเปลี่ยนทุกๆ 3 เดือน ตามสภาวะอุปสงค์ – อุปทานของภูมิภาคและในตลาดโลก และบริษัทฯจะสามารถปรับราคาขายของชิ้นงานทุกๆ 6 - 8 เดือน และขอรับค่าชดเชยย้อนหลัง หากราคาต้นทุนเหล็กปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงกว่าต้นทุนที่บริษัทฯเสนอ ณ วันที่ทำการกำหนดราคาขายในครั้งก่อน

<u>Tooling</u>

สำหรับวัตถุดิบหลักที่ใช้ในการผลิต Tooling ได้แก่ เหล็กเหนียว และ เหล็กหล่อ ซึ่งฝ่ายจัดซื้อของ YNPE จะทำการวิเคราะห์เลือกวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต โดยคำนึงถึง คุณภาพ ปริมาณการผลิต และอายุการใช้งานของ Tooling นั้นๆ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วยต้นทุนที่เหมาะสม

YNPE มีรายชื่อผู้จำหน่ายวัตถุดิบ (Vendor List) ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นบริษัทนำเข้าเหล็กจากต่างประเทศเพื่อจำหน่าย (Trading) และผ่านการคัดเลือกตามเกณฑ์มาตรฐาน ISO 9001:2000 โดย YNPE มีการส่งคำสั่งซื้อกระจายให้กับผู้จำหน่ายหลายราย เพื่อเป็นการรักษาความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้จัดจำหน่ายดังกล่าว ปัจจุบัน บริษัทฯ ซื้อเหล็กเพื่อใช้ในการผลิต Tooling จาก บริษัท ชูวัง จำกัด บริษัท งามธนวงษ์ จำกัด และ บริษัท ยูไนเต็ด แมชชีนเซล จำกัด เป็นหลัก

3.3.4 **เครื่องจักรและกำลังการผลิต**

<u>ชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ</u>

รายละเอียดเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ มีดังนี้

เครื่องจักร (จำนวนเครื่อง)	ณ ปัจจุบัน	โรงงาน YNP 2	รวม
เครื่องปั๊ม (Press Machine)			
- ขนาด A Class (> 1,000 ตัน)	-	1	1
- ขนาด B Class (601-1,000 ตัน)	-	2	2
- ขนาด C Class (351-600 ตัน)	7	13	20
- ขนาด D Class (151-350 ตัน)	64	58	122
- ขนาด E Class (< 150 ตัน)	52	1	53
รวม	123	75	198
เครื่องเชื่อม (Welding Machine)	164	34	198
เครื่องขึ้นรูป (Forming Machine)	36	9	45
เครื่องเจาะ (Drilling Machine)	42	2	44
เครื่องตัด (Cutting Machine)	35	4	39

บริษัทฯ และบริษัทย่อยมีศักยภาพในการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะขนาดกลางถึงเล็ก (C – E Class) มีกำลังการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะสูงสุด 277,889,000 Stroke/ปี (ตามคุณสมบัติของเครื่องจักร) โดยในปี 2546 มีอัตราการใช้กำลังการผลิตที่ร้อยละ 91 ของกำลังการผลิตสูงสุด โดยมีการผลิตชิ้นส่วนท่อไอเสียจำนวน 35.6 ล้านชิ้น ชิ้นส่วน ABC จำนวน 3.3 ล้านชิ้น และชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะอื่นๆ จำนวน 36.4 ล้านชิ้น อย่างไรก็ตาม โรงงานได้ดำเนินการผลิตตลอด 24 ชั่วโมง อีกทั้งยังมีการใช้กำลังการผลิตในส่วนของแรงงานคนและพื้นที่ใช้สอยอย่างเต็มประสิทธิภาพแล้ว จึงกล่าวได้ว่า อัตราการผลิตดังกล่าวอยู่ในระดับสูงสุด ณ ปัจจุบัน บริษัทฯ กำลังดำเนินการสร้างโรงงานใหม่ซึ่งจะสามารถผลิตชิ้นงานได้ทุกขนาด (A – E Class) ทั้งนี้ บริษัทฯ จะมีกำลังการผลิตเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 170 ล้าน Stroke/ปี

<u>เครื่องมือที่ใช้ในการผลิต (Tooling)</u>

รายละเอียดเครื่องจักรที่ใช้ในการออกแบบผลิต Tooling มีดังนี้

เครื่องจักร	ณ ปัจจุบัน
CAD (Computer Aided Design)	7
CAM (Computer Aided Manufacturing)	5
CNC (Computer Numerical Control)	9
Lathe Machine	6
Milling Machine	6

บริษัท YNPE มีการ ผลิต Tooling ที่มีคุณลักษณะแตกต่างกันตามความต้องการของลูกค้า จึงเป็นการยากที่จะวัดกำลังการผลิต ทั้งนี้ ในปี 2546 กลุ่มบริษัทฯ มีการผลิต Tooling ทั้งหมดจำนวน 1,712 ชุด

3.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

โรงงานของบริษัทฯ มีกระบวนการผลิตที่ทันสมัยและมีมาตรการการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้มาตรฐาน ซึ่งดำเนินงานอยู่ภายใต้การควบคุมของ สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ โดยของเสียจากกระบวนการผลิตชิ้นส่วนขึ้นรูปโลหะ และ Tooling ได้แก่ น้ำเสีย และกากของเสีย ซึ่งบริษัทฯ มีการว่าจ้าง บริษัท เอ็น เทคโนโลยี คอนสเตนซ์ จำกัด (N-Technology Constance) ให้ทำการขนกากของเสียที่เกิดจากการผลิตไปกำจัด ทั้งนี้ บริษัทฯ ได้รับการรับรองเกี่ยวกับระบบจัดการสิ่งแวดล้อม (Environment Friendly) ภายใต้มาตรฐาน ISO 14001:1996 โดยมีการดำเนินกิจกรรมเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อม อาทิ การวางระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก และการมีกระบวนการกรองฝุ่นละอองที่เกิดจากการพ่นสีภายในโรงงาน เป็นต้น

บริษัทฯ มีความมุ่งมั่นที่จะลดและป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นทุกวิถีทาง โดยในเบื้องต้น ได้กำหนดนโยบาย แนวทางปฏิบัติ และวิธีการจัดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง โดยมีหลักปฏิบัติดังต่อไปนี้

1. ป้องกันควบคุม และลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม อันเนื่องจากการดำเนินกิจกรรมของบริษัทฯ
2. ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อกำหนด และข้อตกลงต่างๆ ที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด
3. ทำให้พนักงานทุกระดับมีความรู้ ความเข้าใจ สร้างจิตสำนึก และส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมกิจกรรมรักษาสิ่งแวดล้อม
4. ใช้พลังงานและทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ทุกหน่วยงาน พร้อมทั้งส่งเสริมการนำกลับมาใช้ใหม่
5. รักษามาตรฐานการจัดการสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ระบบการจัดการมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ
6. เผยแพร่นโยบายสิ่งแวดล้อมให้พนักงาน และเปิดเผยต่อสาธารณชน ตลอดจนจัดระบบสื่อสารระหว่างบริษัทฯ
7. ทบทวนกิจกรรมการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างสม่ำเสมอ และปรับปรุงให้ดีอย่างต่อเนื่อง
8. หาทางป้องกันปัญหาที่อาจส่งผลกระทบรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อม

โดยนโยบายฉบับนี้ได้ประกาศและทำความเข้าใจกับพนักงานเพื่อตระหนักถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมร่วมกันตั้งแต่ปี 2545

3.5 งานที่ยังไม่ได้ส่งมอบ

ไม่มี