

3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

3.1 ลักษณะผลิตภัณฑ์

ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ สามารถแบ่งตามประเภทของผลิตภัณฑ์ได้เป็น 3 ลักษณะ ได้แก่ ชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กสำหรับผู้ผลิตสินค้าต้นแบบ (“OEM”) ของรถยนต์และรถจักรยานยนต์, ชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กสำหรับศูนย์อะไหล่ อู่ซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ (“REM”) และชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กประเภทอื่นๆ โดยมีรายละเอียดตามด้านล่าง การผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กแบบ OEM และ REM เป็นการผลิตเพื่อขายให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือศูนย์บริการอะไหล่ของรถยนต์ ยี่ห้อต่างๆ ดังนี้ นิสสัน ฟอรัค มาสด้า มิตซูบิชิ ไทยรุ่งยูเนี่ยนคาร์ อีซูซุตรีเพอร์ ยามาฮ่า และซูซูกิ รวมถึงการผลิตเพื่อขายให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ได้แก่ บริษัท สยามคายาบา โดยส่วนใหญ่การผลิตให้ผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ นั้น ผู้ว่าจ้างให้ผลิตจะเป็นผู้กำหนดแบบของผลิตภัณฑ์และให้บริษัทฯ ทำการออกแบบแม่พิมพ์ โดยผู้สั่งให้ผลิตจะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายของการทำแม่พิมพ์ดังกล่าวด้วย ดังนั้นกรรมสิทธิ์ของแม่พิมพ์จึงเป็นของผู้ว่าจ้างให้ผลิต การจ้างให้ผลิตจะเป็นการว่าจ้างเป็นรายครั้งที่มีระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ 1 ปี และอาจจะมีการพิจารณาจ้างให้ผลิตต่อหากไม่ได้มีปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพของสินค้าหรือระยะเวลาการจัดส่ง ยกเว้นกรณีของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่บริษัท มีเทคโนโลยีการผลิตแต่เพียงผู้เดียวในประเทศไทยจาก KG สำหรับชิ้นส่วนยางบางชิ้นที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนของรถ (มีชิ้นส่วนยางบางชิ้นเท่านั้นที่จะต้องมียุทธศาสตร์การผลิตจาก KG) จึงทำให้บริษัทฯ สามารถเป็นผู้ผลิตรายเดียวที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามข้อกำหนดของสยามนิสสัน จึงสามารถเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กเพื่อขายให้กับโรงงานประกอบรถยนต์และศูนย์อะไหล่ของนิสสัน ไปตลอดอายุการใช้งานของรถหรือประมาณ 8-10 ปี

3.1.1 ชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กสำหรับผู้ผลิตสินค้าต้นแบบ (“OEM”): ประกอบไปด้วยการผลิตชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กและจำหน่ายชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กในลักษณะ OEM ให้กับบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งประกอบไปด้วยชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กประเภท ยางแท่นเครื่อง, ยางแท่นเกียร์, ยางกันกระแทก, และยางกันสะเทือน เป็นต้น

การผลิตชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กในลักษณะ OEM เป็นการผลิตชิ้นส่วนยางโดยตรงจากบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยทางบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะเป็นผู้กำหนดรูปแบบ คุณสมบัติ ขนาด และน้ำหนัก ของชิ้นส่วนยางแต่ละชิ้นที่กำหนดให้ผลิต รวมถึงจะเป็นผู้กำหนดจำนวนของชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กที่จะทำการว่าจ้างให้บริษัทฯ เป็นผู้ผลิต และการกำหนดระยะเวลาที่จะต้องทำการผลิต และจัดส่งให้กับบริษัทผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ บริษัทฯ จะต้องจ่ายค่าเทคโนโลยีให้แก่ KG สำหรับยางล้อและยางติดเหล็กบางชิ้นที่ผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กที่เป็นส่วนสำคัญต่อการขับเคลื่อนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ โดยจำนวนของชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กที่บริษัทผู้ประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์จะทำการว่าจ้างให้ผลิตจะขึ้นอยู่กับปริมาณการขายรถยนต์ใหม่และรถจักรยานยนต์ใหม่ภายในประเทศและปริมาณการส่งออกรถยนต์ใหม่และรถจักรยานยนต์ใหม่ของประเทศไทย

นอกจากนี้แล้ว บริษัทฯ ยังผลิตชิ้นส่วนยางสำหรับใช้ประกอบกับชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ชนิดอื่นที่มีวัสดุประเภทอื่นๆ เช่น เหล็กเป็นส่วนประกอบหลักและมียางเป็นส่วนประกอบย่อย โดยเป็นการผลิตให้กับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์อีกทอดหนึ่ง หรือที่เรียกว่า Second-Tier บริษัทฯ จะต้องทำการผลิตให้ได้รูปแบบ ขนาดและคุณสมบัติตามสเปกที่กำหนด ซึ่งบริษัทฯ จะเป็นผู้กำหนดส่วนผสมของยางเองได้เพื่อให้ได้คุณสมบัติที่เหมาะสม

3.1.2 ชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กเพื่อใช้สำหรับการทดแทนอะไหล่ที่เสียหรือสึกหรอ (“REM”): ประกอบด้วยการผลิตชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กประเภทยางแท่นเครื่อง, ยางแท่นเกียร์, ยางกันกระแทก, และยางกันสะเทือน เป็นต้น ซึ่งเป็นชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กประเภทเดียวกันกับการผลิตประเภท OEM แต่เป็นการผลิตเพื่อส่งให้กับศูนย์ซ่อมของรถยนต์ยี่ห้อต่างๆ เช่น นิสสัน อีซูซุตรีเพชร และร้านขายอะไหล่รถยนต์ทั่วไป โดยบริษัทไม่ต้องจ่ายค่าเทคโนโลยีการผลิตสำหรับการผลิตในส่วนนี้ และปริมาณของชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กที่ทำการว่าจ้างให้ผลิตของศูนย์ซ่อมรถยนต์จะขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้รถภายในประเทศเป็นหลัก

3.1.3 ชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กสำหรับวัตถุประสงค์อื่นๆ: คือ การผลิตชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กให้กับผู้ผลิตสินค้าประเภทอื่นๆ ที่ไม่เข้าข่ายการผลิตทั้ง OEM และ REM และเป็นการผลิตชิ้นส่วนยางสำหรับการใช้งานประเภทอื่นที่ไม่ได้ใช้สำหรับเป็นชิ้นส่วนประกอบรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วยการผลิตชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กประเภท ยางกันเสียดสี, ยางร้อยสายไฟ, และยางหุ้มสายเบรค เป็นต้น โดยทางบริษัท จะเป็นผู้นำกำหนดรูปแบบ คุณสมบัติ ขนาด และน้ำหนักของชิ้นส่วนยางที่ใช้ด้วยตนเอง

3.2 การตลาดและการแข่งขัน

สภาวะตลาดโดยรวม

โครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย สามารถแบ่งตามลักษณะของตลาดได้ 2 ประเภท คือ ชิ้นส่วนที่ผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ (OEM) ซึ่งเป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ผลิตเองหรือว่าจ้างผู้ผลิตรายอื่นๆ ทำการผลิต ชิ้นส่วนประเภทนี้จะมีคุณภาพสูงกว่ามาตรฐานทั่วไป และชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการใช้ทดแทน ซึ่งผลิตภัณฑ์ในกลุ่มนี้จะมีทั้งที่เป็นผลิตภัณฑ์อะไหล่แท้ อะไหล่เทียม และอะไหล่ปลอม โดยกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง (Original Equipment Manufacturers: OEM) จะเรียกว่า Tier-1 Suppliers และกลุ่มที่เรียกว่า Tier-2 Suppliers ส่วนใหญ่คือกลุ่มที่ผลิตและป้อนชิ้นส่วนให้ร้านจำหน่ายอะไหล่ ศูนย์บริการและอู่ซ่อมรถยนต์ (Replacement Equipment Manufacturers: REM) หรือผลิตป้อนให้กลุ่มแรกอีกทอดหนึ่ง

กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในลักษณะ OEM หรือกลุ่ม Tier-1 Suppliers ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่มีการลงทุนจากต่างประเทศ และมีการนำเทคโนโลยีเข้ามาดำเนินการผลิตตามมาตรฐานของรถยนต์แต่ละรุ่นที่บริษัทแม่จะเป็นผู้กำหนด โดยลักษณะโครงสร้างทางธุรกิจจะเป็นระบบเครือข่ายเพื่อป้อนผลิตภัณฑ์ให้กัน ซึ่งเป็นความร่วมมือและการพึ่งพาซึ่งกันและกัน (Interdependence) ระหว่างโรงงานประกอบรถยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระดับที่สูงมาก จนทำให้เกิดโครงสร้างการรวมกลุ่มที่เรียกว่า Cluster หรือระบบผูกขาดระหว่างโรงงานประกอบรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง โดยกลุ่ม Tier-1 Suppliers สามารถที่จะผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์เพื่อส่งให้กับโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง หรือว่าจ้างต่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่เป็นผู้ผลิตคนไทยที่ยังไม่มีเทคโนโลยีในการผลิตที่ทันสมัยมากนัก หรือที่เรียกว่ากลุ่ม Tier-2 Suppliers หรือ หรือกลุ่ม Tier-3 Suppliers ทำการผลิตและส่งต่อให้กลุ่มแรกอีกทอดหนึ่งก็ได้ ทำให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจึงมีการเจริญเติบโตไปพร้อมๆ กันในลักษณะเป็นกลุ่มสำหรับปีที่ผ่านมา

กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ประเภทที่เรียกว่า Replacement Equipment Manufacturers หรือ REM ซึ่งคือกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนที่เสียหรือสึกหรอ เพื่อป้อนร้านจำหน่ายอะไหล่ ศูนย์บริการและอู่ซ่อมรถยนต์ โดยผู้ผลิตในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตสำหรับตลาด OEM ระดับ Tier-2 Suppliers หรือระดับ Tier-3 Suppliers ด้วย ตลาดอะไหล่รถยนต์เป็นตลาดที่จำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อเป็นอะไหล่ทดแทนชิ้นส่วนที่เสื่อมสภาพหรือหมดอายุ ความต้องการชิ้นส่วนและอะไหล่ประเภทนี้จึงขึ้นอยู่กับจำนวนการใช้รถยนต์เป็นหลัก ซึ่งจากตัวเลขสถิติจากสำนักงาน

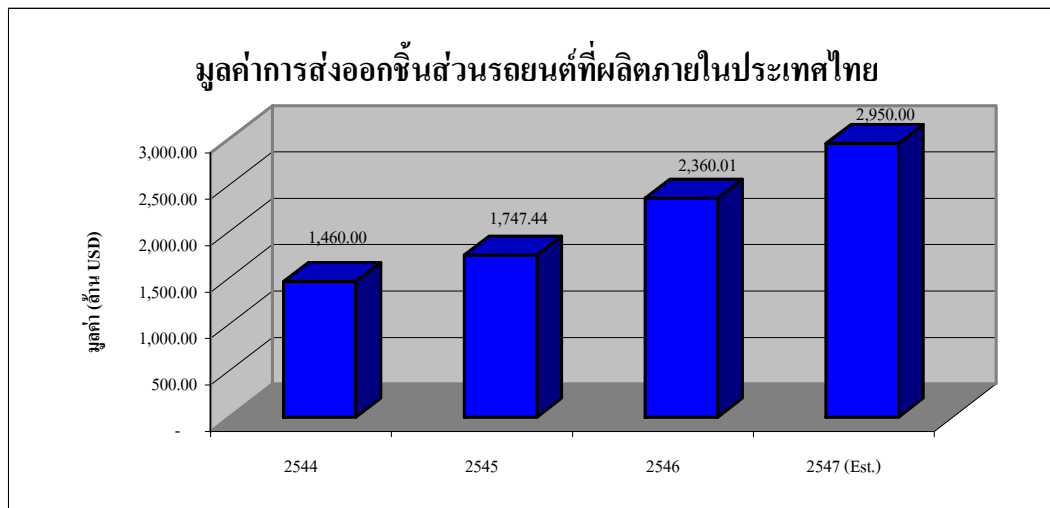
การขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบกพบว่าอัตราการเพิ่มขึ้นของรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากจำนวน 6.52 ล้านคันในปี 2544 เป็นจำนวน 7.09 ล้านคันในปี 2545 และ 7.33 ล้านคันในปี 2546 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 8.74 และร้อยละ 3.39 ตามลำดับ และอัตราการเพิ่มขึ้นของรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้นจากจำนวน 15.24 ล้านคันในปี 2544 เป็นจำนวน 16.58 ล้านคันในปี 2545 และ 18.21 ล้านคันในปี 2546 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 8.79 และร้อยละ 9.83 ตามลำดับ ซึ่งตัวเลขดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงอัตราการขยายตัวของรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีการขยายตัวค่อนข้างสูง

นอกจากนี้รัฐบาลไทยยังมีนโยบายส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์มีการเจริญเติบโต ซึ่งอาจจะนำไปสู่การเป็น Detroit of Asia โดยนอกจากผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์จะผลิตให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศแล้ว ยังมีการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศอีกด้วย ดังมีรายละเอียดตามตารางด้านล่างนี้

ตารางแสดงมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตภายในประเทศไทย

	2544	2545	2546	2547 (Est.)
มูลค่า (ล้าน USD)	1,460.00	1,747.44	2,360.01	2,950.00
อัตราการเติบโต (%)		9.69	35.06	25.00

ที่มา: สำนักบริการส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก



ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

โดยการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยปี 2547 (ม.ค.-ก.ค.) มูลค่าทั้งสิ้น 27,263.98 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2546 ร้อยละ 26 (7,089.37 ล้านบาท) ชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการส่งออกมาที่สุดคือ OEM Parts มีมูลค่าการส่งออกทั้งสิ้น 22,470.5 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ เครื่องยนต์ มูลค่า 2,297.22 ล้านบาท และ Spare Parts มีมูลค่าการส่งออก 1,587.25 ล้านบาท

ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยตั้งแต่ปี 2538-2547

	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547 (ม.ค. - ก.ค.)
เครื่องยนต์ (Engine)	361.68	802.00	2,023.89	1,536.77	3,731.81	7,106.22	8,309.80	6,094.10	5,376.36	2,297.22
ชิ้นส่วนรถยนต์ (Spare parts)	0.00	215.44	505.28	495.29	883.42	1,245.65	1,758.56	1,789.59	2,152.55	1,587.25
ตัวจับยึด & แม่พิมพ์ (Jig&Die)	0.00	43.66	56.34	63.70	141.35	119.96	141.19	145.26	312.44	276.38
ชิ้นส่วน OEM (OEM parts)	41.34	975.78	1,882.76	3,488.55	5,103.26	11,087.62	13,736.85	17,076.05	27,554.80	22,470.50
อื่นๆ (Others)	427.94	5.33	27.58	25.89	58.18	336.68	96.70	150.06	604.07	632.63
รวม	830.96	2,042.21	4,495.85	5,610.20	9,918.02	19,896.13	24,043.10	25,255.06	36,000.22	27,263.98

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย

แต่อย่างไรก็ตาม การยกเลิกมาตรการบังคับให้ผู้ผลิตรถยนต์ในไทยต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ ซึ่งมีผลบังคับใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ประกอบกับนโยบายเปิดเสรีการค้าภายใต้กฎเกณฑ์ของ WTO และเขตการค้าเสรีอาเซียนหรือ AFTA นั้น ได้ส่งผลกระทบต่อสถานะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ของไทยอย่างมาก ทั้งนี้ในแง่ของผู้ผลิตรถยนต์นั้น การเปลี่ยนแปลงครั้งนี้ได้ส่งผลกระทบต่อบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ที่สามารถเลือกซื้อชิ้นส่วนในระบบ Global Sourcing เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพด้วยต้นทุนที่เหมาะสมที่สุด ทว่าในขณะเดียวกัน ก็ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศที่จะต้องแข่งขันกันเพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้ดีขึ้นในภาวะที่ต้องประสบกับการแข่งขันที่สูงขึ้น ซึ่งในปัจจุบันบริษัทรถยนต์ได้ตั้งมาตรฐานการผลิตชิ้นส่วนไว้ค่อนข้างสูง ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนต้องมีการพัฒนาเพื่อยกระดับตัวเอง เช่น ต้องได้รับรองมาตรฐาน ISO 9000, QS 9000, ISO 14000 ทั้งนี้เพื่อการยอมรับจากบริษัทรถยนต์

ในกรณีของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหญ่ๆ ที่เป็นการลงทุนหรือร่วมลงทุนจากต่างชาติและมีเทคโนโลยีสูง จะมีผลกระทบค่อนข้างน้อย เนื่องจากผู้ผลิตเหล่านี้หรือผู้ผลิตที่เป็น Tier-1 Suppliers เป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนให้กับโรงงานหรือบริษัทรถยนต์โดยตรงตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้ ด้วยมาตรฐานคุณภาพของผลิตภัณฑ์อันเป็นที่ยอมรับ ในขณะที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับรองลงมาหรือ Tier-2 Suppliers และ Tier-3 Suppliers และผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่รถยนต์ทดแทนหรือผู้ผลิตประเภท REM จะได้รับผลกระทบจากนโยบายการเปิดเสรีการค้าหรือการจัดซื้อชิ้นส่วนในระบบ Global Sourcing ของบริษัทรถยนต์ค่อนข้างมาก

ปัจจุบันการที่บริษัทรถยนต์และผู้ประกอบรถยนต์หลายแห่งได้นำเอาระบบ Global และ Regional Sourcing มาใช้เพิ่มมากขึ้นถือเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญของระบบการรวมกลุ่มที่เรียกว่า Cluster แม้แต่ผู้ประกอบรถยนต์ในประเทศไทยก็จะเริ่มมีการสั่งซื้อชิ้นส่วนประกอบรถยนต์จาก Suppliers นอกกลุ่ม Cluster ตนเอง หรืออาจมีการสั่งซื้อชิ้นส่วนรถยนต์บางรายการจากบริษัทผู้ผลิตในเครือข่ายที่มีโรงงานซึ่งตั้งอยู่ในต่างประเทศโดยเฉพาะในภูมิภาคอาเซียน AICS (Asian Industrial Cooperation Scheme) และเมื่อข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียนในการยกเว้นภาษีนำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนเริ่มมีผลบังคับใช้ในปี 2546 (ยกเว้นมาเลเซียที่จะเข้าร่วมในปี 2548) ทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยวิธี Regional Sourcing ยิ่งเพิ่มขึ้น ในขณะเดียวกันท่ามกลางกระแสการเปิดเสรีทางการค้าของโลก ผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ทดแทนหรือ REM นั้นก็มีแนวโน้มว่าจะเผชิญกับการแข่งขันของชิ้นส่วนยานยนต์จากไต้หวัน จีน และอินเดียเพิ่มมากขึ้น ทั้งในแง่ของการแข่งขันด้านราคาและคุณภาพของสินค้าที่นำเข้าจากประเทศเหล่านี้

จากการที่บริษัทฯ เป็นผู้ผลิตสินค้า OEM สำหรับชิ้นส่วนยางล้อและยางติดเหล็กที่เป็นส่วนประกอบในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ดังนั้นภาวะอุตสาหกรรมของบริษัทฯ จึงมีความสัมพันธ์อย่างมากกับภาวะอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์

สาหรณการผลิตและส่งออกชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ และจากข้อมูลด้านบนสรุปได้ว่าแนวโน้มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบยานยนต์จะเติบโตในระดับที่สูงและต่อเนื่องในช่วง 2-3 ปีข้างหน้าทั้งตลาดในประเทศและตลาดต่างประเทศ และจากปัจจัยสนับสนุนของภาวะเศรษฐกิจของประเทศไทยและเศรษฐกิจโลกที่มีทิศทางที่ปรับตัวดีขึ้นตามลำดับ ประกอบกับการย้ายฐานการผลิตของผู้ผลิตรถยนต์และรถจักรยานยนต์รายใหญ่ของโลกมาสู่ประเทศไทยและใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก เป็นแรงผลักดันที่ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยได้รับผลบวกโดยตรง ซึ่งคาดว่าจะทำให้ความสามารถในการทำกำไรของบริษัท ขยายตัวในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ที่กำลังจะขยายตัวเพิ่มขึ้น นอกจากนี้นโยบายของรัฐมีเป้าหมายทำให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออก ดังนั้นอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน OEM สำหรับป้อนโรงงานรถยนต์ในต่างประเทศก็ย่อมจะเติบโตเป็นอุตสาหกรรมส่งออกเคียงคู่ไปด้วย และในขณะเดียวกันการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทอะไหล่ทดแทนหรือ REM ก็ย่อมจะมีโอกาสที่จะขยายตลาดในต่างประเทศตามไปด้วย

คู่แข่งและภาวะการแข่งขัน

คู่แข่ง

ปัจจุบันในประเทศไทยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กที่เป็น OEM และเป็นระดับ Tier-1 Suppliers จำนวนประมาณ 12-13 ราย ทั้งนี้ผู้ผลิตรายใหญ่ๆในกลุ่มนี้จะเป็นการลงทุนจากต่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากญี่ปุ่น และเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กระดับ Tier-2 Suppliers และ Tier-3 Suppliers และอื่นๆ จำนวนประมาณ 30 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อมของคนไทย นอกจากนี้ ผู้ผลิต OEM ระดับ Tier-2 Suppliers และ Tier-3 Suppliers ยังเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในรูปแบบที่เรียกว่า Replacement Equipment Manufacturers หรือ REM ซึ่งผลิตชิ้นส่วนอะไหล่เพื่อการทดแทนชิ้นส่วนที่เสียหรือสึกหรอ เพื่อป้อนร้านจำหน่ายอะไหล่ ศูนย์บริการและอู่ซ่อมรถยนต์อีกด้วย

ภาวะการแข่งขัน

ภาวะการแข่งขันของตลาดต่างประเทศมีแนวโน้มแข่งขันกันสูงขึ้นเนื่องจากการเปลี่ยนมาใช้ระบบ Global Sourcing ของผู้ประกอบการญี่ปุ่น ส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในประเทศที่มีต้นทุนค่าแรงงานต่ำ เช่น ผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในจีนหรืออินเดีย สามารถที่จะเจาะเข้าไปในตลาดที่เป็นของบริษัทฯ เพิ่มมากขึ้น เช่น ตลาดในประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ เองก็จะมีโอกาสในการเจาะเข้าไปในค่ายรถยนต์ยี่ห้ออื่นๆ หรือโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศอื่นเช่นกัน คู่แข่งของบริษัทฯ จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กทั่วโลก แต่เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กสำหรับใช้เป็นชิ้นส่วนประกอบรถยนต์นั้นจำเป็นต้องมีคุณสมบัติและคุณลักษณะเฉพาะตัวเพื่อให้สอดคล้องกับการทำงานของรถยนต์ ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กจำเป็นต้องมี Know-how สำหรับชิ้นส่วนดังกล่าว บริษัทฯ จึงมีกลยุทธ์ที่จะรับเป็นผู้ผลิตที่เป็น Tier-2 Suppliers ให้กับ KG ในการทำการตลาดสำหรับค่ายรถยนต์ค่ายอื่นๆ นอกเหนือจากนิสสัน

สำหรับภาวะการแข่งขันภายในประเทศมีแนวโน้มปรับตัวสูงขึ้นอันเนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ เช่น การสนับสนุนจากภาครัฐบาลเพื่อพยายามผลักดันแผนการให้ประเทศไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย อาทิเช่น นโยบายทางด้านภาษี ซึ่งรัฐบาลได้ทำข้อตกลงภาษีจากข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ตามข้อกำหนด CEPT (Common Effective Preferential Tariff Scheme) ให้มีการลดกำแพงภาษีของประเทศคู่ค้าในอาเซียนให้เหลือประมาณ 5% จากข้อกำหนดดังกล่าวทำให้มีคู่แข่งจากต่างประเทศเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยางและยางติดเหล็กในประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ อย่างไรก็ตามการที่บริษัทฯ ได้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีก็นำให้บริษัทฯ สามารถส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังประเทศคู่ค้า ASEAN ได้มากขึ้นเช่นกัน

สำหรับการแข่งขันภายในประเทศ การแข่งขันจะเป็นการแข่งขันของบรรดาผู้ผลิตที่เป็นระดับ Tier-1 Suppliers แต่ละราย ตัวอย่างเช่น IRC, Tokai และ Bridgestone เป็นต้น ซึ่งบริษัทเหล่านี้ต่างก็เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยางคุณภาพสูง จำหน่ายให้กับบริษัทประกอบรถยนต์แต่ละยี่ห้อเป็นหลัก โดยบริษัทฯ ถือเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในระดับ Tier-1 Suppliers เป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนป้อนโรงงานประกอบรถยนต์หรือ OEMs ที่ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากญี่ปุ่น ทำให้บริษัทฯ มีความได้เปรียบกว่าคู่แข่งสำหรับค่าย Nissan และมีความได้เปรียบกว่าคู่แข่งระดับ Tier-2 Suppliers และ Tier-3 Suppliers รายอื่นๆ ในด้านคุณภาพ

3.3 การจัดหาผลิตภัณฑ์

3.3.1 การผลิต

ปัจจุบันบริษัทฯ มีโรงงานตั้งอยู่เลขที่ 78 หมู่ 2 ถนนพหลโยธิน ตำบลสนับทึบ อำเภอบางบาล จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำนวน 4 โรงงาน (โรงงานที่ 5 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) บริษัทฯ ได้ให้บริษัท คินุงาวา (ประเทศไทย) จำกัด เข้าเพื่อดำเนินการผลิตจำนวน 1 โรงงาน ในปี 2547 บริษัทฯ คาดว่ากำลังการผลิตเต็มที่ในส่วนของการ Mixing เท่ากับ 4,368 ตันต่อปี และมีกำลังการผลิตจริงเท่ากับ 1,185 ตัน และในส่วนของการ Moulding ดังมีรายละเอียดด้านล่าง

ตารางแสดงอัตราการผลิต ในปี 2545 – 2547

ปี	กำลังการผลิตเต็มที่ (ล้านชิ้น/ปี)	กำลังการผลิตจริง (ล้านชิ้น/ปี)	อัตราส่วนของกำลัง การผลิตที่เกิดขึ้นจริง (%)
2545	27.31	21.34	78.14
2546	31.32	24.09	76.92
2547	42.73	32.05	75.00

รายละเอียดเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2547 ดังต่อไปนี้

ประเภทเครื่องจักร	จำนวน (เครื่อง)
1. เครื่องผสมยาง	4
2. เครื่องรีดยางและเครื่องนวดยาง	7
3. เครื่องปั๊มยาง	23
4. เครื่องฉีดยาง	31
รวม	65

3.3.2 วัตถุดิบ

วัตถุดิบสำคัญที่ใช้ในการผลิตของบริษัทฯ ได้แก่ ยางธรรมชาติ, ยางสังเคราะห์, เหล็กขึ้นรูป, เหล็กท่อ, น้ำมัน, ผงคาร์บอน และสารเคมีที่ใช้ในการปรับปรุงสภาพยางตามสูตรยาง โดยปกติบริษัทฯ ซื้อวัตถุดิบจากผู้จัดจำหน่ายหลักของบริษัทฯ หรือผู้นำเข้าวัตถุดิบชนิดต่างๆ ได้แก่ บริษัท ไทยบารุงเคมีเคิล จำกัด, บริษัท โคซัน (ประเทศไทย) จำกัด, บริษัท ล็อกซเลย์ จำกัด (มหาชน), บริษัท โกโอฟาร์ท สแตนดาร์ด จำกัด และบริษัท เมททัลไฟฟ์ จำกัด สำหรับวัตถุดิบประเภทท่อเหล็กที่บริษัทฯ มีการนำเข้าโดยตรงจากต่างประเทศ บริษัทฯ ไม่ได้มีการสั่งซื้อวัตถุดิบจากผู้จัดจำหน่ายเจ้าใดเจ้าหนึ่งในลักษณะฟุ้งฟ้างแต่อย่างใด และบริษัทฯ ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ กับผู้จัดจำหน่ายวัตถุดิบ ยกเว้นในเรื่องการติดต่อทางธุรกิจปกติ

รายละเอียดการใช้วัตถุดิบของบริษัทฯ สำหรับปี 2546 และปี 2547 มีมูลค่าดังตารางดังนี้

วัตถุดิบ	ปี 2546 (ล้านบาท)	%	ปี 2547 (ล้านบาท)	%
ยางธรรมชาติและยางสังเคราะห์	30.10	34.02	37.08	34.76
เหล็ก-สำเร็จรูปและเหล็กท่อ	38.17	43.15	47.55	44.58
อื่นๆ (น้ำมันและสารเคมี)	20.20	22.84	22.03	20.66
รวมมูลค่าวัตถุดิบ	88.47	100.00	106.66	100.00

3.3.3 กระบวนการผลิต

กระบวนการผลิตชิ้นส่วนยาง (Rubber Parts)

ขั้นตอนการเตรียมการผลิต

เมื่อบริษัทฯ ได้รับความติดต่อให้ผลิตชิ้นส่วนยางให้แก่ลูกค้า บริษัทฯ จะเริ่มต้นจากการผลิตแม่พิมพ์ตามแบบที่กำหนดโดยลูกค้า โดยจะผลิตจำนวนแม่พิมพ์เพื่อให้สามารถผลิตชิ้นส่วนยางให้เสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังจะต้องศึกษาสูตรส่วนผสมยางตามที่กำหนดโดยลูกค้าและทดลองผลิตชิ้นส่วนยางตามสูตรเพื่อนำมาทดสอบว่าเมื่อผลิตตามสูตรที่ได้รับมาแล้วจะได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณสมบัติและคุณลักษณะ เช่น ความแข็ง, ความคงทนต่อแรงดึงและแรงบิด, ความทนต่อความร้อน, ความยืดหยุ่น และความทนทาน เป็นต้น ให้ตรงตามแบบที่กำหนด และบริษัทฯ จะส่งสินค้าทดลองไปให้ลูกค้าทดสอบที่ห้อง Lab ของลูกค้าอีกครั้งหนึ่ง และเมื่อลูกค้าพอใจกับคุณสมบัติของชิ้นส่วนยางนั้นๆ บริษัทฯ จึงจะเริ่มกระบวนการผลิตชิ้นส่วนยางให้ครบตามจำนวนที่ได้รับการสั่งซื้อในแต่ละครั้ง

ขั้นตอนการผลิต (การผลิตชิ้นส่วนยาง)

บริษัทฯ จะเริ่มจากการจัดเตรียมวัตถุดิบให้เพียงพอต่อการผลิตตามจำนวนที่ได้รับคำสั่งซื้อ มา โดยขั้นตอนการจัดหาวัตถุดิบที่สำคัญจะดำเนินการไปพร้อมๆ กับการออกแบบแม่พิมพ์ที่กล่าวข้างต้นเพื่อให้แน่ใจได้ว่าบริษัทฯ มีวัตถุดิบเพียงพอต่อการผลิตและการเปลี่ยนแปลงของราคาราวัตถุดิบจะไม่กระทบต่อกำไรของบริษัทฯ โดยก่อนเริ่มดำเนินการผลิต บริษัทฯ จะต้องตรวจสอบวัตถุดิบว่าวัตถุดิบนั้นมีคุณภาพดี และสามารถนำไปผลิตสินค้าของบริษัทฯ ได้เพื่อเป็นการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในขั้นตอนการผลิตและเป็นการควบคุมคุณภาพของการผลิตชิ้นส่วนยาง

บริษัทฯ เริ่มต้นจัดเตรียมวัตถุดิบที่เป็นองค์ประกอบของยาง ได้แก่ ยางธรรมชาติ, ยางสังเคราะห์, น้ำมัน, ผงคาร์บอน และสารเคมีอื่นๆ ตามสัดส่วนของสูตรยางที่ผ่านการทดสอบแล้ว แล้วก็จะเริ่มด้วยการนำวัตถุดิบไปผสมกันในเครื่องผสมยาง (Mixer) โดยกำหนดเวลาและอุณหภูมิในการผสมอย่างเหมาะสม หลังจากนั้นยางออกจากเครื่องผสมแล้วก็จะนำมาเข้าเครื่องนวดยาง ซึ่งจะใส่สารเคมีต่างๆ ตามสูตรการผสมลงไปเพื่อเป็นการปรับสภาพยางให้มีคุณสมบัติและคุณลักษณะตามที่ต้องการ เมื่อผสมยางตามสูตรเรียบร้อยแล้วก็จะรีดให้ยางเป็นแผ่นยาว และทำให้ยางเย็นลงโดยใช้น้ำและพัดลมเป่า เมื่อยางเย็นลงแล้วก็จะตัดให้ยางมีขนาดเล็กลงโดยบริษัทฯ จะเตรียมยางใน 2 ลักษณะ คือ จะตัดให้เป็นเส้นยาวและตัดให้เป็นก้อนเล็กๆ เพื่อการขึ้นรูปยางเป็นขั้นตอนต่อไป สาเหตุที่บริษัทฯ เตรียมยางเป็น 2 ลักษณะเนื่องจากบริษัทฯ มีเครื่องจักรที่ใช้ในการขึ้นรูปยาง 2 ประเภท เพื่อให้เหมาะกับรูปแบบของผลิตภัณฑ์แต่ละประเภท การขึ้นรูปยางนั้น จะต้องมีการอุ่นแบบพิมพ์ให้ร้อนก่อนในอุณหภูมิที่กำหนดไว้ประมาณ 150 – 170 องศาเซลเซียส โดยบริษัทฯ จะใช้เครื่องจักร 2 ประเภทในการขึ้นรูปยาง ดังนี้ (1) ใช้เครื่องอัด (Compression Machine) การขึ้นรูปยางประเภทแรกนี้จะขึ้นรูปยางโดยการนำยางที่ตัดเป็นก้อนเล็กๆ ตามขนาดของผลิตภัณฑ์ที่ต้องการวางลงในแบบพิมพ์ให้ครบตามหลุมแบบพิมพ์ที่จัดทำไว้ แล้วทำการบีบขึ้นรูปผลิตภัณฑ์ โดยให้ความร้อนต่อไปจนถึงเวลาที่กำหนดไว้ ยางจะแข็งตัวและทรงรูปร่างตามต้องการ จากนั้นนำชิ้นงานออกจากแบบพิมพ์ (2) ใช้เครื่องฉีด (Injection Machine) การขึ้นรูปยางประเภทที่สองจะใช้

ความร้อนหลอมยางให้อ่อนตัวลงและฉีดเข้าไปในแบบพิมพ์ ซึ่งการขึ้นรูปร่างด้วยเครื่องประเภทนี้จะใช้กับผลิตภัณฑ์ที่มีความละเอียดของงานสูงกว่าแบบแรก

เมื่อขึ้นรูปร่างแล้วจะมีการเช็คสอบความเรียบร้อยของผลิตภัณฑ์ และจะมีหน่วยงานควบคุมคุณภาพงานทำการตรวจสอบคุณภาพของชิ้นยางและยางติดเหล็กทุกๆ ชิ้นเพื่อให้ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ มีมาตรฐานเป็นไปตามที่ลูกค้ากำหนด ขั้นตอนสุดท้าย คือ การนำผลิตภัณฑ์ที่ได้รับการตรวจสอบเรียบร้อยแล้วไปบรรจุหีบห่อเพื่อเตรียมจัดส่งไปยังลูกค้าต่อไป

ขั้นตอนการผลิต (การผลิตชิ้นส่วนยางติดเหล็ก (Rubber Metal Parts))

ขั้นตอนการผลิตชิ้นส่วนยางติดเหล็กจะเหมือนกับชิ้นส่วนยางล้วน แต่จะต้องเพิ่มการเตรียมชิ้นงานเหล็กที่ได้มาตรฐานเสียก่อน โดยบริษัทฯ จะจัดซื้อชิ้นส่วนเหล็กสำเร็จรูปจากผู้ผลิตอีกทอดหนึ่ง โดยมีการตรวจสอบขนาด, รูปร่าง, คุณลักษณะของเหล็กให้เข้ากับแบบพิมพ์และเป็นไปตามข้อกำหนด หลังจากนั้นจึงนำเหล็กไปขัดผิว และทำความสะอาดเมื่อชิ้นงานเหล็กสะอาดแล้วก็นำไปทากาว เพื่อให้ยางสามารถติดกับชิ้นส่วนเหล็กได้ เมื่อเตรียมชิ้นงานเหล็กเสร็จแล้ว จึงนำเหล็กและยางที่มีการผสมเสร็จแล้วไปขึ้นรูปให้ติดกันในแบบพิมพ์ โดยให้ความร้อนในอุณหภูมิและเวลาตามที่กำหนดไว้ นำชิ้นงานยางติดเหล็กออกจากแบบพิมพ์ และนำไปตรวจสอบคุณภาพและตรวจการติดกันของยางกับเหล็ก แล้วจึงนำไปตกแต่งชิ้นงานให้สวยงาม นำชิ้นงานที่เสร็จแล้วไปชุบสีกันสนิม และเมื่อสีแห้งแล้วจึงนำไปตรวจสอบอีกครั้งหนึ่ง หลังจากนี้ผ่านการตรวจสอบมาตรฐานแล้วก็ส่งไปบรรจุหีบห่อและจัดส่งไปให้ลูกค้าต่อไป

3.3.4 ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

เนื่องจากการดำเนินการผลิตของบริษัทฯ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ จึงมีนโยบายที่จะดำเนินการผลิตควบคู่ไปกับการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม โดยบริษัทฯ ดำเนินการผลิตและบำบัดของเสียตามมาตรฐานที่กฎหมายและมาตรฐานของกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้ และได้ผ่านการตรวจสอบจากกรมโรงงาน ตลอดเวลาที่ผ่านมานอกจากนี้ บริษัทฯ ยังได้รับ ISO14000 ซึ่งเป็นเครื่องหมายที่แสดงถึงควมมีมาตรฐานทั้งในด้านการผลิตและการรักษาสภาพแวดล้อมของบริษัทฯ

สำหรับการจัดการเศษยางและเหล็กที่เกิดขึ้นในกระบวนการผลิตนั้น บริษัทฯ จะนำเศษยางที่ยังไม่ขึ้นรูปไปหลอมใหม่ ส่วนเศษยางที่ผ่านการขึ้นรูปแล้ว บริษัทฯ จะนำไปกำจัดโดยการเผาตาม พรบ. ขจัดกากของกรมโรงงาน ส่วนเศษเหล็กนั้น บริษัทฯ นำไปกำจัดโดยการขายให้กับผู้รับซื้อที่มีใบอนุญาต โดยในระยะเวลา 3 ปี ที่ผ่านมา บริษัทฯ มีการลงทุนเพื่อแก้ไขผลกระทบทางด้านควันทันฝุ่นและน้ำเสียที่มีปริมาณไม่มากตามรายละเอียดแสดงในตารางด้านล่างนี้

รายละเอียดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางแก้ไขของบริษัทฯ จะสามารถแสดงได้ดังตารางนี้

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	สาเหตุของผลกระทบ	แนวทางแก้ไข	มูลค่าการลงทุนแก้ไข (บาท)
ควันทันฝุ่น	ฝุ่นควันทันจากโรงงาน	สร้างเครื่องดูดฝุ่นควันทัน	181,000
น้ำเสีย	น้ำเสียจากโรงงาน	สร้างบ่อบำบัดน้ำเสีย	580,000