

1.0 นโยบายทางธุรกิจและภาพรวมการประกอบธุรกิจ

1.1 วิสัยทัศน์ เป้าหมายและเป้าหมายของกลุ่มบริษัท

1.1.1 วิสัยทัศน์ของกลุ่มบริษัท

เพื่อสร้างองค์กรธุรกิจและวัฒนธรรมความเชื่อมั่นร่วมกัน หล่อหลอมให้บริษัทสามารถพัฒนาความร่วมมืออันดีกับหุ้นส่วนธุรกิจทั้งภายในและภายนอกอย่างมีอรรถาธิปไตย

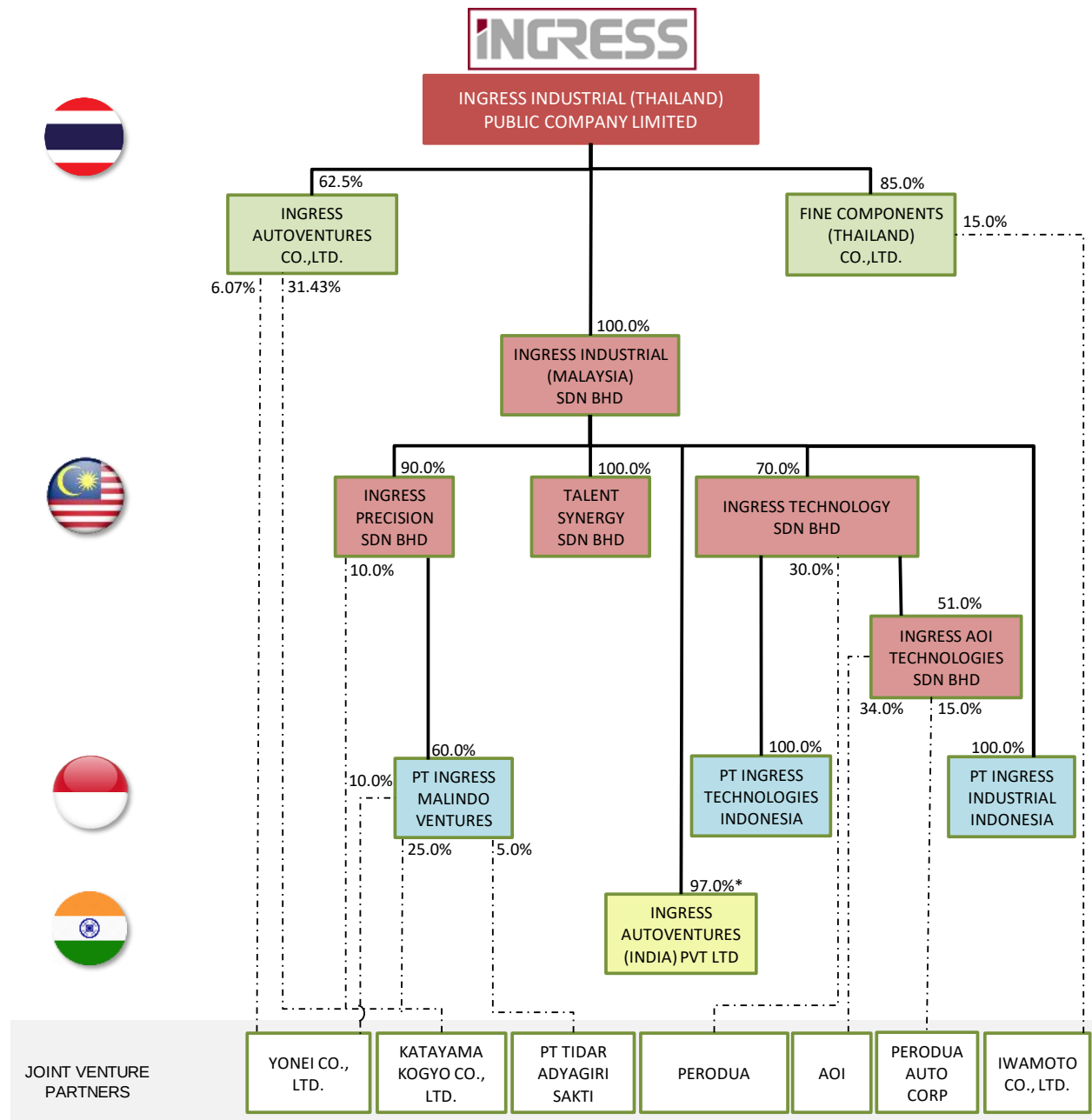
1.1.2 เป้าหมายและภารกิจทางธุรกิจของกลุ่ม

กลุ่มบริษัทมีเป้าหมายที่จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นนำในตลาดเอเชียและขยายฐานลูกค้าไปทั่วโลกด้วยเทคโนโลยีการผลิตขั้นสูงและเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวาง

1.1.3 นโยบายคุณภาพของกลุ่ม

กลุ่มบริษัทมีเป้าหมายเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบรรลุนิติสัมพันธ์และความเป็นเลิศด้านทรัพยากรบุคคล

1.2 โครงสร้างการถือหุ้นของกลุ่ม บริษัท ณ วันที่ 31 มกราคม 2563



*หุ้นร้อยละ 3 ที่เหลือถือหุ้นโดยบุคคลธรรมดา

1.3 สถานที่ตั้ง



1.4 ธุรกิจหลักของแต่ละบริษัทในเครือ

กลุ่มบริษัทมีเป้าหมายเพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้าโดยการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาคุณภาพผลิตภัณฑ์และการบรรลุความเป็นเลิศด้านทรัพยากรบุคคล

บริษัทผู้ถือหุ้นเพื่อการลงทุน

1.4.1 บริษัท อิงเกรส อินดัสเตรียล (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) (“INGRS”) หรือ (“บริษัท”)

บริษัท อิงเกรส อินดัสเตรียล (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) หรือ INGRS จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนมีนาคม 2557 เป็นบริษัทประกอบธุรกิจเพื่อการลงทุนและให้คำปรึกษาด้านธุรกิจให้กับบริษัทย่อยที่ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในกลุ่มอิงเกรส ทั้งในประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอินเดีย เพื่อเพิ่มศักยภาพความแข็งแกร่งรวมถึงทรัพยากรที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า อีกทั้งยังมุ่งเน้นการขยายการดำเนินธุรกิจทั้งภายในและนอกพื้นที่ในปัจจุบัน

1.4.2 Ingress Industrial (Malaysia) Sdn Bhd (“IIM”)

IIM จัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2557 ในฐานะบริษัทผู้ถือหุ้นเพื่อการลงทุนทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาให้กับบริษัทย่อยที่อยู่นอกพื้นที่ประเทศไทย ทั้งนี้เป็นข้อกำหนด ว่าด้วยบริษัทสัญชาติมาเลเซียที่มีใบอนุญาตการผลิต จำเป็นจะต้องมีบริษัทผู้ถือหุ้นตั้งอยู่ในราชอาณาจักรประเทศมาเลเซีย IIM ทำหน้าที่เป็นตัวเชื่อม เพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์ในธุรกิจหลักของ INGRS คือ ธุรกิจการขึ้นรูปและการปั๊มขึ้นรูป

โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ – ระบบการรีดขึ้นรูปและฉีก

1.4.3 อิงเกรส ออโตเวนเจอร์ จำกัด (“IAV”)

IAV ดำเนินธุรกิจด้านการผลิตและจัดจำหน่ายชิ้นส่วนแม่พิมพ์แบบปริมาตร บังคับการรั่วซึมของรถยนต์ กรอบประตูและชิ้นส่วนยานยนต์อื่นๆ ที่ผลิตขึ้นโดยเทคนิคการรีดขึ้นรูปสำหรับลูกค้า OEM ในประเทศไทย โดย IAV ได้รับการจัดอันดับให้เป็นผู้จำหน่ายระดับ Tier-1 ซึ่งเป็นผู้ผลิตและจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์โดยตรงต่อกลุ่มลูกค้า OEM ตลอดจนผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ให้กับผู้ผลิตระดับ Tier-1 เช่นเดียวกัน โดย IAV มีพันธมิตรทางธุรกิจที่ได้แก่ Katayama Kogyo และ Yonei จากประเทศญี่ปุ่น จึงสามารถเจาะกลุ่มลูกค้า OEM ชำนาญจากประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาได้เช่น Mitsubishi, Honda, Isuzu, AAT, Ford, Nissan, Suzuki และ General Motors บริษัทมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์อยู่ 2 แห่ง ซึ่งตั้งอยู่ที่ นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ดจังหวัดระยอง และนิคมอุตสาหกรรมไฮเทคจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และมีคลังสินค้าที่ จังหวัดปราจีนบุรีเพื่อจัดส่งไปยังลูกค้าฮอนด้า

1.4.4 Ingress Precision Sdn. Bhd. (“IPSB”)

IPSB ก่อตั้งขึ้นในปี 2537 ดำเนินธุรกิจด้านการผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนการป้องกันการรั่วซึมของรถยนต์ และกรอบประตูให้กับบริษัท OEM หลักในมาเลเซีย ประกอบด้วย Proton, Perodua, Honda และ Toyota บริษัทตั้งอยู่ที่เขต Nilai เมือง Negeri Sembilan ประเทศมาเลเซีย ซึ่งได้รับการสนับสนุนด้านเทคโนโลยีจาก Katayama Kogyo ประเทศญี่ปุ่น ทั้งนี้ บริษัทได้จัดอันดับให้เป็น Tier-1 ในการผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์โดยตรงให้กับ OEM อีกทั้งยังเป็นผู้บุกเบิกเทคโนโลยีการรีดขึ้นรูปในประเทศมาเลเซีย

1.4.5 PT Ingress Malindo Ventures (“PTIMV”)

PTIMV ก่อตั้งขึ้นเมื่อในปี 2547 มีโรงงานผลิตที่ Jababeka ประเทศอินโดนีเซีย ด้วยความร่วมมือกับบริษัท ท้องถิ่น PT Tidar Adyagiri Sakti และพันธมิตรทางธุรกิจ Katayama Kogyo และ Yonei จากประเทศญี่ปุ่น ธุรกิจของ PTIMV

คือการผลิตและจัดจำหน่ายชิ้นส่วนการป้องกันการรั่วซึมของรถยนต์ กรอบประตู และแผ่นกันความร้อน ให้กับลูกค้า OEM ในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งประกอบไปด้วย Mitsubishi (รถยนต์และรถบรรทุก), Honda, Suzuki, Toyota, Daihatsu และ Hino บริษัทได้รับการจัดอันดับให้เป็นผู้นำในการผลิตระดับ Tier-1 ในประเทศอินโดนีเซีย โดยผลิตและจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์โดยตรงให้กับ OEMs และลูกค้าระดับ Tier-1 บริษัทได้รับการสนับสนุนทางเทคนิคจาก บริษัท Woo Young Industry จำกัด ประเทศเกาหลี และได้รับเลือกให้เป็นซัพพลายเออร์ Tier-1 ให้กับโครงการ Hyundai และติดตั้งการประกอบแบบอัตโนมัติ

1.4.6 Ingress Autoventures (India) Private Limited (“IAIPL”)

IAIPL ก่อตั้งขึ้นในปี 2553 ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2562 ได้ดำเนินการผลิตที่ Manesar, Grunggram และในเดือนเมษายน 2564 ได้ย้ายโรงงานไปที่ รัฐคุชราต ธุรกิจหลักของบริษัทคือการผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์โดยใช้เทคโนโลยีการขึ้นรูปแบบฉีดและรีดขึ้นรูป ชิ้นส่วนหลักที่ผลิตและจำหน่ายเป็นชุดโมดูลระบบปิดผนึก ซึ่งรวมถึงคิ้วยางรองกระจก คิ้วหลังคา คิ้วยางขอบกระจกหน้ารถ และยางขอบประตูกันกระแทกสำหรับรถยนต์โดยสาร บริษัทยังจัดหาชิ้นส่วน 3 ล้อและ 2 ล้อให้กับผู้ประกอบ OEM ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2660 บริษัทได้ลงนามข้อตกลงความช่วยเหลือทางเทคนิคกับบริษัท Ingress Precision Sdn Bhd (IPSB) เพื่อสนับสนุนการเตรียมพร้อมด้านเทคนิคสำหรับการขยายโครงการในอนาคต

ลูกค้าหลักของ IAIPL ในอินเดีย ประกอบด้วย Maruti Suzuki India, Mahindra & Mahindra, Fiat Chrysler Automobiles (FCA), MG Motor India (MG) และ Ford India นอกจากนี้ บริษัทยังเป็นซัพพลายเออร์ Tier-2 ให้กับหลายบริษัทระดับ Tier-1 ในอินเดีย โดยส่วนใหญ่จะจัดส่งผลิตภัณฑ์ให้กับ Maruti Suzuki

โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ – ชิ้นส่วนปั๊มขึ้นรูป เชื่อมและประกอบ และสร้างแม่พิมพ์

1.4.7 Ingress Technologies Sdn. Bhd. (“ITSB”)

ITSB ก่อตั้งขึ้นในปี 2540 ซึ่งดำเนินธุรกิจการผลิตและประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ ด้วยเครื่องจักรปั๊มขึ้นรูปขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ เพื่อจำหน่ายให้กับลูกค้า OEM ในประเทศมาเลเซีย บริษัทเป็นผู้นำในการผลิตระดับ Tier-1 ในประเทศมาเลเซีย โดยผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์โดยตรงให้กับ OEM เช่นเดียวกับผู้ผลิตระดับ Tier-1 รายอื่น ซึ่งลูกค้าของบริษัท ประกอบด้วย ผู้ผลิตยานยนต์รายใหญ่ในมาเลเซีย เช่น Perodua Proton Honda และ Toyota บริษัทมีโรงงานผลิต 2 แห่ง คือที่ Bukit Beruntung รัฐ Selangor และ Alor Gajah รัฐ Melaka ทั้ง 2 โรงงานมีเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีทั้งเครื่องปั๊มขึ้นรูปด้วยความเร็วสูง และสายการประกอบอัตโนมัติ

1.4.8 Fine Components (Thailand) Co., Ltd (“FCT”)

FCT เป็นบริษัทร่วมลงทุนกับ บริษัท Iwamoto จำกัด จากประเทศญี่ปุ่น โรงงานตั้งอยู่ที่ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง ประกอบธุรกิจผลิตและจัดจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีการปั๊มตัดขึ้นรูปโลหะด้วยแม่พิมพ์ รวมถึงการผลิตด้วยแม่พิมพ์แบบดัดละเอียด ลูกค้าหลักของบริษัท คือผู้จำหน่าย OEM ชั้นนำระดับ Tier-1 และ Tier-2 ของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ประกอบด้วย Thai Asakawa, Bridgestone NCR, Siam Senater, Valeo Automotive, Hiruta, Thai Yashiro, Siam Sera FB, TOPRE, Adient Summit และกลุ่มบริษัท INGRS นอกจากนี้ บริษัทยังมีความสามารถในด้านวิศวกรรม การออกแบบการผลิตและการบำรุงรักษาเครื่องปั๊มขึ้นรูป (ฐานหล่อ เหล็ก รวมถึงวัสดุแรงดึงกำลังสูง 780 Mpa) และผลิตแม่พิมพ์ ซึ่งนอกเหนือจากการใช้งานภายในแล้ว FCT ยังมีการผลิตแม่พิมพ์ให้กับลูกค้าทั้งในและต่างประเทศ (ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย)

1.4.9 PT Ingress Technologies Indonesia (“PTITI”)

PTITI ก่อตั้งขึ้นในปี 2555 ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ ITSB โดย ITSB เป็นผู้ถือหุ้นทั้งหมด ผลิตภัณฑ์ส่วนใหญ่ของบริษัทเกี่ยวข้องกับการปั๊มชิ้นส่วนขนาดเล็กและการผลิตป้องกันความร้อน ซึ่งจัดส่งให้กับ PTIMV เท่านั้น ในอนาคตบริษัทจะเป็นผู้จัดหาชิ้นส่วนให้กับ PT Ingress Industrial Indonesia (PTIII) เพื่อจัดส่งในโครงการศูนย์ใด

1.4.10 Ingress AOI Technologies Sdn. Bhd. (“IATSB”)

IATSB เป็น บริษัท ร่วมทุนระหว่าง ITSB, Perodua Auto Corporation Sdn. Bhd. (PCSB) และ AOI Machine Industry Co., Ltd. ประเทศญี่ปุ่น (AOI) บริษัทก่อตั้งขึ้นในเดือนตุลาคม 2562 ด้วยการผลิตที่ทันสมัย การปั๊มเพื่อรองรับการผลิตโดยใช้วัสดุเหล็กกล้าความแข็งแรงสูง (AHSS) ขั้นสูง บริษัท AOI ของญี่ปุ่นซึ่งเป็นพันธมิตรเชิงกลยุทธ์ที่มีประสบการณ์ในด้านเทคโนโลยี และพิสูจน์แล้วว่าสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้า OEM ในช่วงเริ่มต้น บริษัทสามารถดำเนินระดับอัตโนมัติอยู่ที่ร้อยละ 95 ของกระบวนการผลิตและการประกอบ เมื่อเดือน มกราคม 2564 ได้เริ่มงานผลิตที่ เขต Serendah, รัฐSelangor

1.4.11 PT Ingress Industrial Indonesia (“PTIII”)

PTIII ก่อตั้งขึ้นในเดือนตุลาคม 2562 ธุรกิจหลักคือการผลิตและประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดกลางถึงขนาดใหญ่ไว้เพื่อทำธุรกิจกับศูนย์ใดและลูกค้า OEM อื่นๆ ในประเทศอินโดนีเซีย ทั้งนี้ด้วยการสนับสนุนทางเทคนิคจากบริษัท Tae Sung Automotive ประเทศเกาหลี Hyundai Motor Manufacturing Indonesia คือลูกค้าหลักของบริษัท โรงงานแห่งนี้ติดตั้งด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีเครื่องกลั่นน้ำหนักระดับสูงและสายการประกอบอัตโนมัติพร้อมระบบการผลิตใหม่ล่าสุด โดยบริษัทวางแผนที่จะเริ่มดำเนินการผลิตภายในเดือนธันวาคม 2564

บริษัทเพื่อการออกแบบและการผลิตระบบอุตสาหกรรมอัตโนมัติ

1.4.12 Talent Synergy Sdn Bhd (“TSSB”)

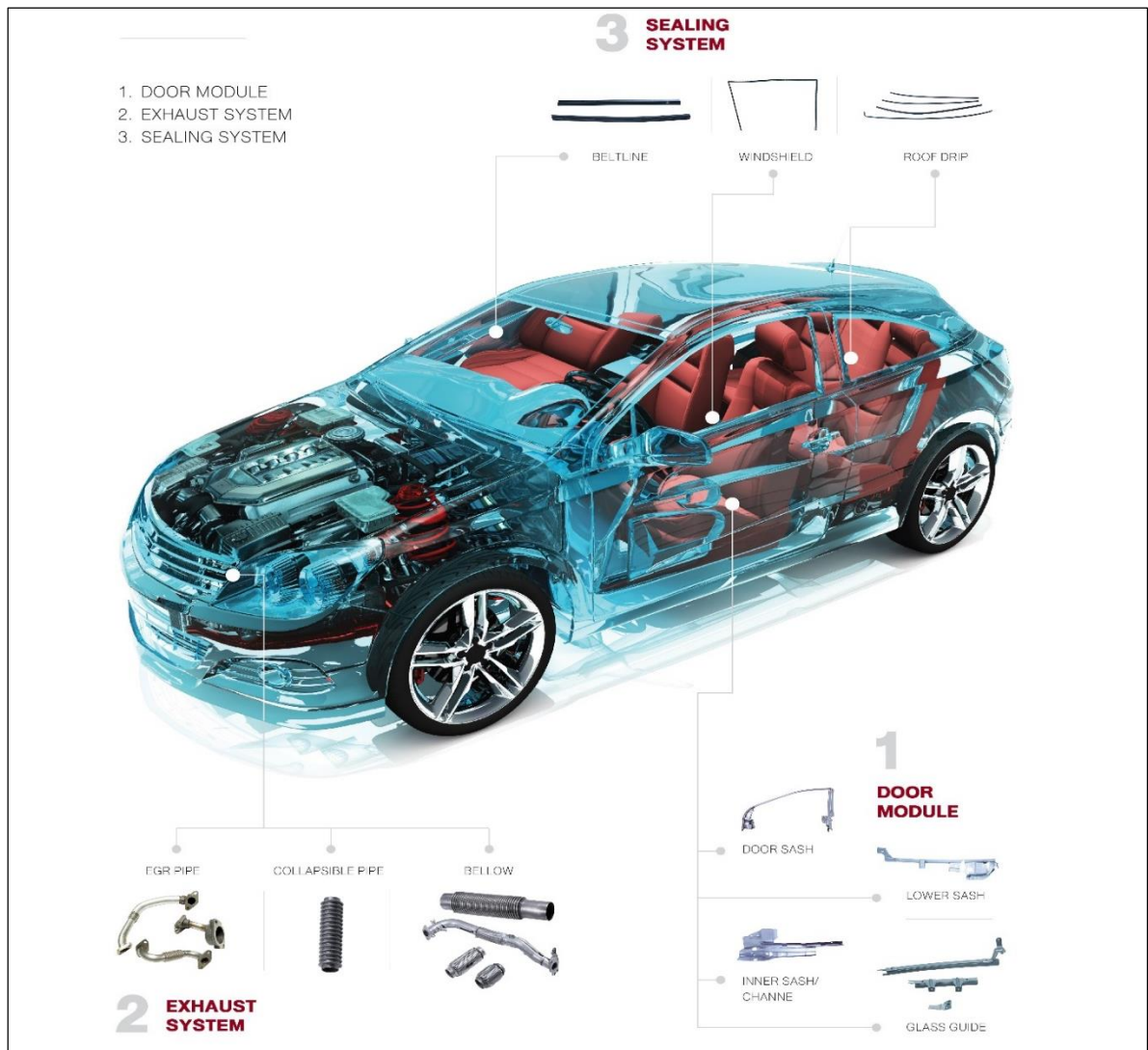
TSSB ก่อตั้งขึ้นในปี 2538 โดยมีส่วนร่วมหลักในการให้บริการโซลูชันระบบอัตโนมัติสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมอื่นๆ ควบคู่กับอุตสาหกรรม 4.0 บริษัทมุ่งเน้นไปที่การเพิ่มผลิตภาพใหม่ที่เกี่ยวข้องเช่น Automated Guided Vehicle (AGV), ระบบตรวจสอบการผลิต (PMS), ระบบการดำเนินการผลิต (MES) และ Smart Factory ซึ่งการบริการรวมถึง การออกแบบการประดิษฐ์ และการติดตั้งปรับแต่งตามข้อกำหนดทางเทคนิคเฉพาะ หรือตามความต้องการของลูกค้า ลูกค้าหลักของบริษัท ได้แก่ กลุ่มบริษัท, ผู้ผลิตให้กับ OEM, ผู้ผลิตระดับ Tier-1 และผู้ผลิตอื่นๆ ซึ่งผลิตภัณฑ์บางส่วนบริษัทถูกใช้โดยสถาบันการเรียนรู้และหน่วยงานทดลองในห้องปฏิบัติการ บริษัทมีบริการหลังการขายแก่ลูกค้าตามระยะเวลาที่ได้ทำการตกลงร่วมกัน

1.5 ผลิตภัณฑ์ของบริษัท

ผลิตภัณฑ์ของบริษัทแบ่งออกเป็น 4 ประเภทหลักๆ ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูป (Roll Forming), Stamping, Die Making และ Automotive Solutions ซึ่งได้แสดงตามหมวดหมู่ดังต่อไปนี้

1.5.1 ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูป

ผลิตภัณฑ์ขึ้นรูปม้วนสามารถแบ่งเป็นหมวดหมู่ย่อยใน โมดูลประตู ระบบท่อไอเสียและระบบปิดผนึก ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ผลิตโดยใช้เทคโนโลยีการขึ้นรูปม้วนและการขึ้นรูปด้วยน้ำ โดยใช้เหล็กแผ่นรีดเย็นสำหรับโมดูลประตูสแตนเลสและเหล็กหล่อสำหรับระบบไอเสีย และ PVC, PP, TPO และ TPE สำหรับระบบปิดผนึก



1.5.2 ผลิตภัณฑ์รีดขึ้นรูป

ผลิตภัณฑ์รีดขึ้นรูปซึ่งครอบคลุมทั้งชิ้นส่วนตัวถังขนาดใหญ่ของยานพาหนะรวมทั้งชิ้นส่วนขนาดเล็กเช่นตัวยึดและช่องว่างแบบละเอียด ผลิตภัณฑ์เหล่านี้สามารถแบ่งออกเป็นหมวดหมู่ย่อยในชุดประกอบโมดูลโครงสร้างด้านข้างได้ ชิ้นส่วนของตัวป้องกันความร้อนและช่องว่างขนาดเล็ก วัสดุที่ใช้สำหรับผลิตภัณฑ์เหล่านี้ ได้แก่ เหล็กแผ่นอ่อนที่มีแรงดึงสูงถึง 1,800 MPa และแผ่นอลูมิเนียม ในขณะที่ใช้เทคโนโลยีการกดอัดโนมิติและการประกอบสำหรับชิ้นส่วนรีดขึ้นรูป และใช้เทคโนโลยีลาเยนูนสำหรับตัวป้องกันความร้อน



1.5.3 ผลิตภัณฑ์แม่พิมพ์

ผลิตภัณฑ์ผลิตแม่พิมพ์รวมถึงการออกแบบ การประดิษฐ์และการบำรุงรักษาแม่พิมพ์ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของกลุ่มบริษัท ซึ่งรวมถึงการปั๊มขึ้นรูปแบบปกติและ fine blanking ตั้งแต่แม่พิมพ์ขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ ผลิตภัณฑ์เหล่านี้ใช้เหล็กและวัสดุชุบโลหะ



**CAM
CAMBER DIE**



**SEAT
RECLINER DIE**



**UPPER
DIE**



**UPPER
DIE**



**LOWER
DIE**



**LOWER
DIE**

1.5.4 ระบบอัตโนมัติ

กลุ่มบริษัทมีบทบาทหน้าที่ที่สำคัญในผลิตภัณฑ์และการให้บริการระบบอัตโนมัติ ทั้งนี้เพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิตให้มีประสิทธิภาพ ผลิตภัณฑ์ของบริษัทประกอบด้วย Manufacturing Execution System (MES), บริการด้านวิศวกรรม , Automated Guided Vehicles (AGV), Production Monitoring System (PMS), Autonomouse Robotic Coloboration Robot เครื่องจักรเฉพาะทางและอุปกรณ์ทดสอบ



1.6 โครงสร้างการถือหุ้น

โครงสร้างการถือหุ้นของบริษัทย่อยแต่ละแห่งมีดังนี้

บริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ร้อยละของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง		ทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 31 มกราคม 2564
		ภายในกลุ่ม	อื่นๆ	
IAV	ผู้ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนพลาสติก weatherstrips ที่เกิดจากการม้วนขึ้นรูป บานประตูรถยนต์ที่ทำด้วยโลหะม้วนขึ้นรูปและส่วนประกอบอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็น ซัพพลายเออร์ให้กับ Tier-1 โดย IAV ก่อตั้งขึ้นในประเทศไทย	IIT: 62.5%	KK: 31.43% Yonei: 6.07%	300,000,000 บาท
FCT	ผู้ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนโลหะยานยนต์ ผลิตโดยปั๊มหรือรีดขึ้นรูปและเทคโนโลยี fine blanking สำหรับ OEM ซัพพลายเออร์ชั้นนำระดับ Tier-1 และ Tier-2 FCT ก่อตั้งขึ้นในประเทศไทย	IIT: 85%	Iwamoto: 15%	220,000,000 บาท
IIM	เป็นบริษัทโฮลดิ้งเพื่อการลงทุน โดย IIM ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย	IIT: 100%	-	118,395,002 รिंगกิต
ITSB	ผู้ผลิตและประกอบชิ้นส่วนกดระดับปานกลางถึงขั้นสูง ITSB ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย	IIT: 70%	Perodua: 30%	20,000,000 รिंगกิต
IPSB	ผู้ผลิตและผู้จำหน่ายของบานประตูรถยนต์โลหะม้วนขึ้นรูป (กรอบประตู) และส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องให้กับลูกค้าระดับ Tier-1 ซึ่ง IPSB ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย	IIM: 90%	KK: 10%	7,000,000 รिंगกิต
IATSB	ผู้ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนยานยนต์โดยใช้วัสดุเหล็กชนิดความแข็งแรงขั้นสูง (AHSS) พร้อมระบบอัตโนมัติระดับสูง ให้กับลูกค้าระดับ Tier-1 โดย IATSB ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย	ITSB : 51%	AOI : 34% PAC : 15%	30,000,000 รिंगกิต

บริษัท	ลักษณะธุรกิจ	ร้อยละของหุ้นที่มีสิทธิออกเสียง		ทุนชำระแล้ว ณ วันที่ 31 มกราคม 2564
		ภายในกลุ่ม	อื่นๆ	
TSSB	ผู้ให้บริการโซลูชันในระบบอัตโนมัติสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์และอื่น ๆ ซึ่ง TSSB ก่อตั้งขึ้นในประเทศมาเลเซีย	IIM: 100%	-	500,000 ริงกิต
PTIMV	ผู้ผลิตและจำหน่ายส่วนประกอบที่เกี่ยวข้องกับสายสะพานสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ PTIMV ก่อตั้งขึ้นในประเทศอินโดนีเซีย	IPSB: 60%	KK: 25% Yonei: 10% PT Tidar: 5%	59,999,996,625 รูปีเยส์
PTITI	ผลิตปั๊มหรือรีดขึ้นรูปชิ้นส่วนขนาดเล็ก PTITI ก่อตั้งขึ้นในประเทศอินโดนีเซีย	ITSB: 100%	-	6,077,164,863 รูปีเยส์
PTIII	ผู้ผลิตและจำหน่ายชิ้นส่วนรีดขึ้นรูประดับกลางถึงขั้นสูงสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ PTIII ก่อตั้งขึ้นในประเทศอินโดนีเซีย	IIM: 100%	-	32,750,060,000 รูปีเยส์
IAIPL	ผู้ผลิตและผู้จัดจำหน่ายสำหรับระบบปิดผนึกยานยนต์และดำเนินงานเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการม้วนพลาสติกขึ้นรูป รวมทั้งดัดขึ้นรูปพลาสติก โดย IAIPL ก่อตั้งขึ้นในประเทศอินเดีย	IIM: 97%	Mr. Prateek Chitkara: 3%	150,000,000 รูปีเย

1.7 ประวัติความเป็นมาและช่วงเวลาที่สำคัญ

ความสำเร็จทางธุรกิจของกลุ่มบริษัท มีดังนี้

พ.ศ	ความสำเร็จ
2558	- Ingress Group ได้ดำเนินการปรับโครงสร้าง เสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 30 มกราคม 2558 - INGRS ได้แปรสภาพเป็น บริษัท มหาชน เปลี่ยนชื่อเป็น Ingress Industrial (Thailand) Public Company Limited ในวันที่ 9 ธันวาคม 2558 - ITSB เข้าร่วม ลงนามในข้อตกลงความช่วยเหลือทางเทคนิค (TAA) กับ บริษัท Metaltech Limited จากประเทศญี่ปุ่นเพื่อพัฒนาโมเดลใหม่
	- สร้างโรงงาน ITSB ในเมือง Malacca ประเทศมาเลเซีย สำหรับส่งมอบให้กับบริษัท HONDA - TSSB ร่วมลงนามในข้อตกลงความช่วยเหลือทางเทคนิค (TAA) กับ บริษัท Tae Sung Tech Co., Ltd จากประเทศเกาหลี ในงานระบบการผลิตแบบอัตโนมัติ (Automation Solution) - ITSB โรงงาน Malacca ได้เริ่มผลิตและทำการส่งมอบให้กับ บริษัท HONDA (สำหรับงานปั๊มขึ้นรูป)
	- IIM ได้ซื้อหุ้นทั้งหมดของ ITSB และ 40% ของ IAIPL โดยผ่านทาง บริษัทแม่ (ICB) - INGRS เริ่มเสนอขายหุ้นสาธารณะในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย (“SET”) เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม 2560 - ITSB เข้าร่วม ลงนามในข้อตกลงความช่วยเหลือทางเทคนิค (TAA) กับ AOI Kikai Co. , Ltd จากประเทศญี่ปุ่น เพื่อพัฒนารุ่นใหม่ๆ - IIM ได้ครอบครองหุ้นที่เหลืออีก 60% ในบริษัท IAIPL จาก Mayur Industries Pvt Ltd ส่งผลให้ IAIPL กลายเป็น บริษัทในเครือของ IIM ซึ่งเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 - IAIPL ได้เริ่มผลิตและทำการส่งมอบให้กับ บริษัท MAHINDRA (สำหรับงาน Moulding) - PTIMV ได้เริ่มผลิตและทำการส่งมอบให้กับ บริษัท MITSUBISHI (สำหรับงาน Sash) - PTITI ได้เริ่มผลิตและทำการส่งมอบให้กับ บริษัท MITSUBISHI (สำหรับงาน ปั๊มขึ้นรูป)
2561	- IIM เข้าร่วมกับ บริษัท TAA Tae Sung Tech Co., Ltd. สำหรับโครงการของ Hyundai เมื่อวันที่ 24 มกราคม 2562 - TSSB เข้าร่วมทำสัญญาเป็นตัวแทนจำหน่ายหุ่นยนต์ (COBOT) กับบริษัท Neuromeka สำหรับประเทศในกลุ่มอาเซียน อินเดียและกลุ่มประเทศอาหรับ เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2562

พ.ศ	ความสำเร็จ
2562	- PTIMV เข้าร่วมลงนามในข้อตกลงความช่วยเหลือทางเทคนิค (TAA) กับ Woo Young Co. , Ltd ในวันที่ 26 เมษายน 2562 - PTIII ในประเทศอินโดนีเซียได้รับเลือกจากศูนย์ไคเพื่อดำเนินธุรกิจด้านรถ SUV ในเดือนกันยายน 2562 - ก่อตั้งบริษัท Ingress AOI Technologies Sdn Bhd (“IATSB”) ในประเทศมาเลเซีย เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2562 โดยร่วมทุนกับบริษัท PERODUA และ AOI Kikai Co., Ltd เพื่อผลิตและประกอบงานปั๊มขึ้นรูปจากเหล็กแรงดึงสูง (High Tensile Steel) - ดำเนินการจดทะเบียนบริษัท PT Ingress Industrial Indonesia (“PTIII”) ในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 30 ตุลาคม 2562 - ก่อตั้งบริษัท PT Ingress Industrial Indonesia (“PTIII”) ในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 เพื่อผลิตชิ้นงานปั๊มขึ้นรูปโลหะ - ดำเนินการจัดซื้อที่ดิน และโรงงานสำหรับ PT Ingress Industrial Indonesia (“PTIII”) ในประเทศอินโดนีเซีย เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2562
2663	- IATSB ได้ก่อสร้างอาคาร โรงงาน เสร็จสิ้นเมื่อเดือน กรกฎาคม 2563 - PTIII ในประเทศอินโดนีเซียได้รับเลือกจากศูนย์ไคเพื่อดำเนินธุรกิจด้านรถยนต์ MPV ในเดือนกรกฎาคม 2563
2564	Ingress AOI จัดส่งมอบชิ้นงานให้กับ Perodua (งานปั๊มขึ้นรูป) เมื่อเดือน มกราคม 2564

2.0 การดำเนินธุรกิจ

INGRS ดำเนินธุรกิจส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปยังอุตสาหกรรมยานยนต์ โดย INGRS ถือว่าเป็นหนึ่งในผู้จัดจำหน่ายที่มีศักยภาพระดับ Tier-1 ในภูมิภาค บริษัทมีโรงงานและสายการผลิต 10 แห่งในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งรวมถึงประเทศไทย โดยประเทศไทยถือเป็นศูนย์กลางด้านยานยนต์ของภูมิภาคแห่งนี้ โดย INGRS เป็นหนึ่งในผู้จัดจำหน่ายสำคัญ นับตั้งแต่เริ่มก่อตั้งอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยหรือเมื่อ 50 ปีที่แล้ว ซึ่งภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยได้พัฒนาจนมีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นแหล่งอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลก เนื่องจากประเทศไทยมีสถานที่ตั้งของประเทศที่ดี ซึ่งถือว่าเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ ดังนั้นประเทศไทยจึงเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญที่สุดในอาเซียนพร้อมกับการเป็นฐานสำคัญในการจัดจำหน่ายที่เชื่อถือได้ อีกทั้งยังมีประสบการณ์และความเชี่ยวชาญในอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนขนาดใหญ่ และมีโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมที่ดีอีกด้วย

2.1 อิงเกรส ออโตเวนเจอร์ จำกัด (“IAV”)

2.2.1 กลยุทธ์ทางธุรกิจของ IAV

ในปี 2563 บริษัทมุ่งเน้นที่การฟื้นตัวของธุรกิจจากปี 2562 ภายใต้คำขวัญ “ACTIVE 2019” เพื่อเพิ่มรายได้และผลกำไรของบริษัทในระดับเดียวกันกับปี 2561 อย่างไรก็ตามจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทำให้แผนทางธุรกิจเสียหายโดยมียอดการจัดส่งลดลงมากกว่าร้อยละ 30 หลังจากที่ได้รับผลกระทบตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2563 บริษัทได้เริ่มเข้าสู่ภาวะปกติในเดือนกันยายน 2563

สำหรับปี 2564 บริษัทมุ่งเน้นในการฟื้นตัวของธุรกิจ โดยให้ความสำคัญกับการรักษาลูกค้าที่มีอยู่ทั้งหมดและพัฒนาโครงการใหม่ๆ โดยเข้าประมูลเสนอราคาโครงการใหม่ให้ลูกค้า รวมถึงการบรรลุเป้าหมายของดัชนีชี้วัดผลงานที่สำคัญอย่างต่อเนื่อง เช่น ไม่มีข้อเสียส่งถึงลูกค้า การลดต้นทุนการผลิต และการส่งมอบที่ตรงเวลาให้กับลูกค้า

ในภาวะเศรษฐกิจที่ตกต่ำที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของ COVID-19 ทางบริษัทได้พัฒนาด้านการผลิต แต่ให้ความสำคัญกับการริเริ่มเชิงกลยุทธ์ ดังต่อไปนี้

- เน้นหลักการบริหารลูกค้าสัมพันธ์ และระบบการจัดการคุณภาพและเพิ่มผลผลิตแบบ QCDSM (Quality, Cost, Delivery, Safety & Morale) เพื่อรักษาธุรกิจกับลูกค้าปัจจุบัน
- พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ภายในกลุ่มบริษัทสำหรับลูกค้าปัจจุบันและลูกค้าใหม่
- พัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อการกระจายธุรกิจไปสู่ตลาดอื่น
- ขยายฐานลูกค้า และผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ
- ขยายธุรกิจผ่านการร่วมทุนและซื้อกิจการ

ด้วยกลยุทธ์ข้างต้น ทำให้บริษัทมีความมั่นใจที่จะพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อขับเคลื่อนการเติบโตภายใต้คำขวัญ “Growth 2021” สำหรับปี 2564

เพื่อความเป็นเลิศด้านการผลิต บริษัทได้ใช้ระบบ Ingress Lean Systems (ILS) ด้วยโครงการ “Just-In-Time” เพื่อรักษาระดับคลังสินค้าที่เหมาะสม และลดการสูญเสียในแต่ละขั้นตอนการผลิต และมีความตั้งใจที่จะนำระบบการผลิตแบบอัตโนมัติมาใช้ในการกระบวนการผลิตทดแทนการผลิตด้วยกำลังคน

นอกจากนี้ทางบริษัทได้ทำการขยายการบันทึกข้อมูลการผลิตแบบเรียลไทม์เพื่อให้สอดคล้องกับเทคโนโลยี และเป็นส่วนหนึ่งของการริเริ่มโครงการ “อุตสาหกรรม 4.0” ดังนั้นระบบ "Ingress Production On-Line System" หรือ I-POS จะขยายเพื่อให้ครอบคลุมสายการผลิตอื่นๆ ซึ่งมีจุดมุ่งหมายว่า I-POS จะสามารถช่วยผู้บริหารในการตัดสินใจได้อย่างรวดเร็ว และแม่นยำมากขึ้น

บริษัทตระหนักถึงค่าใช้จ่ายและการลดต้นทุน ที่สามารถเพิ่มอัตรากำไรขึ้นต้นให้กับองค์กร และนำมาซึ่งการรับรู้กำไรในปี 2564

2.2.2 โครงการในขนาดของ IAV

ในปี 2563 บริษัทประสบความสำเร็จในการเป็นผู้ผลิตและส่งมอบผลิตภัณฑ์ ชิ้นงานขึ้นรูปพลาสติก ให้กับ ผู้ผลิตรถยนต์อีซูซุ และในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 ได้เริ่มการจัดส่งชิ้นส่วนประกอบกระจกให้กับ รถยนต์ฮอนด้า ซิตี้ 5 ประตู และ คาดว่าทั้ง 2 โมเดลนี้ จะได้รับความต้องการที่ดีจากทั้งตลาดในประเทศและตลาดส่งออก

ในช่วงปลายปี 2564 ทางบริษัทอยู่ในระหว่างการดำเนินการพัฒนาชิ้นส่วน รถกระบะ 1 ตัน ให้กับผู้ผลิตรถยนต์ ฟอร์ด เรนเจอร์และมิตซูบิชิไตรตัน ประกอบด้วย กรอบกระจก ชิ้นงานขึ้นรูปพลาสติก และ ฉนวนกันความร้อน และในเดือนธันวาคม 2563 ได้รับหนังสือแสดงเจตจำนงทำให้เป็นผู้พัฒนาชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์เอนกประสงค์ ที่จะมาทดแทนรุ่นปัจจุบัน

ด้านการตลาด ทางบริษัทมุ่งเน้นและนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่ เช่น แผ่นป้องกันความร้อนให้กับลูกค้า อาทิ ฮอนด้าและอีซูซุ รวมถึงลูกค้าใหม่ โตโยต้าและ Great Wall Motor โดยนำเสนอผลิตภัณฑ์ปัจจุบันและชิ้นส่วนที่มีน้ำหนักเบาเพื่อรองรับความต้องการในอนาคต

2.2 INGRESS PRECISION SDN. BHD. (“IPSB”)

2.2.1 กลยุทธ์การตลาดของ IPSB

IPSB เป็นผู้ผลิตส่งมอบชิ้นส่วนยานยนต์ ให้กับผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของประเทศมาเลเซีย ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง บริษัท อิงเกรส และ บริษัท คาตายามา โคคิโย จำกัด จากประเทศญี่ปุ่น บริษัทก่อตั้งขึ้นในปี 2537 ซึ่งมีความเชี่ยวชาญในการผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ ดังต่อไปนี้

- กรอบประตูรีดขึ้นรูปและชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้อง
- คิวรงน้ำและยางขอบกระจกหน้า
- ยางรีดน้ำกระจกด้านข้าง
- แผ่นกันความร้อน
- คานเหล็กนิรภัย
- ชิ้นส่วนโลหะปั๊มขึ้นรูปขนาดเล็ก

สินค้าหลักของบริษัท ได้แก่ กรอบประตู คิวรงน้ำ ซึ่งปัจจุบันบริษัทเป็นผู้จัดจำหน่ายให้กับผู้ประกอบการหลักในประเทศมาเลเซีย ได้แก่ โปรตอน เปอโรดัว และ ฮอนด้า รวมถึงการจัดจำหน่ายให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนกรอบประตู ระดับ Tier-2 เช่น บริษัท เอฟพีเอ็ม พลาสติก จำกัด บริษัท ดีลรอยด์ อินดัสตรี จำกัด บริษัท อัสมาน อัมชะ พลาสติก จำกัด และ บริษัท

คาไซ เท็ค ซี (มาเลเซีย) จำกัด นอกจากนี้ยังส่งมอบชิ้นส่วนไปยังบริษัทในกลุ่ม ได้แก่ บริษัท อิงเกรสเทคโนโลยี จำกัด (ITSB) และ พี.ที. อิงเกรส มาลินโด เวนเจอร์ (PTIMV)

การดำเนินธุรกิจที่มั่นคงและมีประสิทธิภาพเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับธุรกิจที่ประสบความสำเร็จ ดังนั้นในปี 2563 บริษัทได้ใช้กลยุทธ์ 'ห้าเสาหลัก' เพื่อให้บรรลุเป้าหมายทางธุรกิจประจำปี ซึ่งสรุปได้ดังนี้:

1. การเติบโตทางรายได้ – เพิ่มรายได้จากการจำหน่ายผลิตภัณฑ์ปัจจุบันและการแนะนำผลิตภัณฑ์ใหม่
2. ความเป็นอิสระทางการเงิน – เพื่อรักษาผลกำไรที่ดีที่สุดและสร้างกระแสเงินสดที่เป็นบวก
3. ความเสถียรภาพในการปฏิบัติงาน – มีการตรวจสอบและควบคุมระบบการจัดการคุณภาพ QCDSMP (Quality, Cost, Delivery, Safety, Morale & Productivity) ด้วยการใช้ Ingress Lean Systems (ILS) และนำแนวทางกรอบการพัฒนาประเทศอุตสาหกรรม 4.0
4. โครงการลดต้นทุน – เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการการผลิตในทุนลดต่ำที่เห็นผล บริษัทได้ทำกิจกรรม ICC (Innovative Creative Circle), SIT (Small Improvement Team), VAVE (Value Analysis/Value Engineering) และ Kaizen
5. การพัฒนาบุคลากร – ระบุขีดความสามารถและกำหนดการพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการขยายตัวในอนาคตของบริษัท

บริษัทได้รับการรับรองมาตรฐานการผลิต IATF16949, OHSAS18001 และ MS ISO14001 เพื่อให้มั่นใจว่าบริษัทเป็นโรงงานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากลและใช้แนวทางการผลิตที่ดีที่สุดในที่ทำงานโดยใช้ระบบการผลิตแบบลีน ระบบ 5ส (สะสาง สะดวก สะอาด ถูกสุขลักษณะ และ สร้างนิสัย) ระบบไคเซ็น การประชุมติดตามผลผลิตรายวัน และการตรวจสอบสายการผลิตโดยผู้บริหาร

เพื่อสอดคล้องกับนโยบายของกลุ่มบริษัทและการรองรับอุตสาหกรรมยุค 4.0 บริษัทมุ่งมั่นเพื่อให้เป็นโรงงานอัจฉริยะ โดยในปี 2560 ได้เริ่มใช้กระบวนการผลิตแบบอัตโนมัติและการจัดการด้านข้อมูล โดยเริ่มที่สายการผลิตกรอบนำกระจก เพื่อความมั่นคงและความสม่ำเสมอของกระบวนการ ปัจจุบันบริษัทมี 10 สายการผลิตอัตโนมัติ อีก 2 สายการผลิตแล้วเสร็จในปี 2564

2.2.2 โครงการในอนาคตของ IPSB

บริษัทมีส่วนร่วมในการจัดหาชิ้นส่วนสำหรับรถยนต์ของ โปรตอน เปอโรตัว และ ฮอนด้า โดยจะใช้กลยุทธ์ต่อไปนี้สำหรับโครงการในอนาคต

- ผลิตภัณฑ์ใหม่สำหรับลูกค้าปัจจุบัน
- ผลิตภัณฑ์ปัจจุบันสำหรับลูกค้าใหม่
- ผลิตภัณฑ์ที่ไม่เกี่ยวกับรถยนต์ โดยใช้เทคโนโลยีปัจจุบันเข้ามาพัฒนา
- นำนโยบาย อุตสาหกรรม 4.0 มาใช้ในการปฏิบัติงาน สำหรับโครงการใหม่

บริษัทได้รับหนังสือแสดงเจตจำนงให้เป็นผู้จัดจำหน่าย จาก ฮอนด้าและเอเอสเอสบี (โตโยต้า) สำหรับโมเดลใหม่ในกลุ่มรถยนต์เอนกประสงค์ ที่คาดว่าจะเปิดตัวในปี 2564 และโปรตัว ได้ส่งหนังสือแสดงเจตจำนงให้เป็นผู้ผลิต

ขึ้นส่วนสำหรับรถยนต์เอนกประสงค์ขนาดเล็ก โดยรถยนต์รุ่นดังกล่าวอยู่ภายใต้โครงการการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ของ Daihatsu New Global Architecture (DNGA) โดยการมีส่วนร่วมของบริษัทจากโครงการ รถยนต์ขนาดเล็กและคาดการณ์ว่าจะเริ่มเปิดตัวในปี 2565

ในปี 2564 ทางบริษัทมีเป้าหมายที่จะเข้าหาลูกค้ารายใหม่สำหรับนำเสนอผลิตภัณฑ์แผ่นกันความร้อน นอกจากนี้บริษัทได้รับคำขอใบเสนอราคาจากฮอนด้า โปรโตว์ และโตโยต้า สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่ที่มีแผนจะเปิดตัวในปี 2566 และในปีต่อไปด้วย

บริษัทให้ความสำคัญและเน้นการปรับปรุงกระบวนการภายใน ภายในปี 2564 โดยนำระบบ SAP มาใช้ในสายการประกอบแบบอัตโนมัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้อุตสาหกรรม 4.0

2.3 PT. INGRESS MALINDO VENTURES (“PTIMV”)

2.3.1 กลยุทธ์การตลาดของ PTIMV

อุตสาหกรรมยานยนต์ กลายเป็นปัจจัยหลักสำคัญของภาคการผลิตของประเทศอินโดนีเซีย เนื่องจากผู้ประกอบรถยนต์ที่เป็นที่รู้จักทั่วโลกได้เปิดโรงงานผลิตหรือขยายกำลังการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นอกจากนี้ อินโดนีเซีย ยังเห็นการเปลี่ยนแปลงที่เด่นชัดของวิวัฒนาการจากศูนย์การผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก เป็นการขายรถยนต์ภายในประเทศเป็นหลัก เนื่องจากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของ GDP ของประเทศไปในทางที่ดี

เนื่องจากการระบาดของโรค COVID-19 ในปี 2563 ทำให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อการผลิตและการขายของผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมาแนวโน้มที่ดีขึ้น แต่ในช่วง 6 เดือนแรก ตัวเลขการผลิตลดลงมากกว่า 1 ใน 3 และยอดขายซึ่งลดลงกว่าร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม ตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 มีการฟื้นตัวของปริมาณการผลิตโดยรวมของผู้ผลิตยานยนต์ (หรือในส่วนของผู้ประกอบการขนส่งโดยรวม) คิดเป็นร้อยละ 8.3 ของอุตสาหกรรมการผลิต และ ร้อยละ 1.6 ของเศรษฐกิจโดยรวมในอินโดนีเซีย และเพื่อให้สายการผลิตเดินหน้าต่อไปผู้ผลิตรถยนต์ชาวอินโดนีเซียได้พยายามที่จะล๊อบบี้ค่ายรถยนต์ต่างๆ เพื่อกระตุ้นและขยายไปยังตลาดส่งออก

ปัจจุบันบริษัทได้ส่งมอบผลิตภัณฑ์ให้กับผู้ประกอบการชิ้นส่วนหลัก (OEM) ในอินโดนีเซีย และพยายามที่จะเข้าถึงลูกค้ารายใหม่ ด้วยความมุ่งมั่นในการเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต กลยุทธ์ทางการตลาด และการกำหนดราคาที่เหมาะสม จึงเป็นปัจจัยสำคัญในการปรับปรุงและสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า

จากความสามารถในการผลิต ผนวกกับรายได้จากการขายในปี 2563 พบว่า โตโยต้า ไดฮัทสึ ฮอนด้า ซูซูกิ และมิตซูบิชิยังคงเป็นลูกค้าหลักของบริษัทและคาดว่าจะรายได้หลักมาจากมิตซูบิชิ เริ่มตั้งแต่ปี 2563 โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากความสำเร็จในการเปิดตัวรถยนต์ MPV รุ่น Xpander สู่ตลาดในเดือนกันยายน 2560 เป็นต้นมา

นอกจากการทำงานโครงการใหม่แล้ว ทางบริษัทยังคงพยายามอย่างเต็มที่ที่จะได้รับสัญญาซื้อชิ้นส่วนรุ่นใหม่เพื่อมาทดแทนโครงเก่า ซึ่งจะสามารถช่วยสร้างกระแสรายได้ที่มั่นคงอย่างต่อเนื่องในอนาคต

2.3.2 โครงการในอนาคตของ PTIMV

ในปี 2563 บริษัทได้รับหนังสือจากลูกค้าให้พัฒนาโครงการใหม่เป็นจำนวนมาก และในปี 2564 มีโครงการรถยนต์ใหม่ของ Hyundai Motor Manufacturing Indonesia (HMMI) รุ่น SU2id ซึ่งจะเริ่มการผลิตในเดือนธันวาคม 2564 และ

ได้รับโอกาสทาง Asahimas โครงการใหม่ของบริษัทไดฮัทสึ รุ่น D55L ที่จะเริ่มการผลิตในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 บริษัทได้รับหนังสือแสดงเจตจำนงค์จากผู้ผลิตรถยนต์ ฮุนได รุ่น KS ในปี 2563 และ เริ่มทำการผลิตชิ้นส่วนช่วงปลายปี 2563 ซึ่งถือเป็น รุ่นที่ 2 สำหรับผู้ผลิตรถยนต์ฮุนได ในประเทศอินโดนีเซีย โดยรุ่น KS ดังกล่าวยังมีการแนะนำชิ้นส่วนใหม่ ที่มี ชื่อเรียกว่า งานตกแต่งด้วยการขึ้นรูป ประกอบ และ ชิ้นส่วนตกแต่งจากการขึ้นรูป

ในปี 2564 บริษัทผู้ผลิตรถยนต์มิซูบิชิ ไดฮัทสึ และ โตโยต้า จะเปิดตัวรถยนต์รุ่นใหม่ ซึ่งมีรูปลักษณะการออกแบบและเทคโนโลยีใหม่ที่มีประสิทธิภาพในการประหยัดเชื้อเพลิงที่คาดว่าจะได้รับความต้องการจากตลาดทั้งภายในประเทศและส่งออก

ทางบริษัทพยายามอย่างเต็มที่ในการขยายกลุ่มลูกค้าในประเทศ โดยการนำเสนอผลิตภัณฑ์ใหม่เพิ่มเติม

2.4 INGRESS AUTOVENTURES (INDIA) PVT LTD. (“IAIPL”)

2.4.1 กลยุทธ์ทางการตลาดของ IAIPL

บริษัทดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ด้านระบบปิดผนึก เทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตปัจจุบัน ได้แก่ การฉีดพลาสติกขึ้นรูป รีดและตัด กลุ่มผลิตภัณฑ์ของบริษัท คือ คิวรงน้ำ ยางขอบกระจกหน้าและยางรีดน้ำ

ลูกค้าหลักของบริษัท ประกอบด้วย Maruti Suzuki Industries Limited (Maruti Suzuki), Mahindra & Mahindra และ Fiat India Automobile Limited (Fiat group) และ Ford India Private ส่วนลูกค้าอื่นๆ คือลูกค้าระดับ Tier 1 และ Tier 2 (ซึ่งเป็นผู้ส่งมอบให้กับ OEM)

แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจตกต่ำอย่างรุนแรงจากการระบาดของโรค COVID-19 อุตสาหกรรมยานยนต์ก็ฟื้นตัวได้ตั้งแต่เดือนกันยายน 2563 หลังจากที่ OEM รายใหญ่บางรายกลับมาดำเนินการในสิ้นเดือนพฤษภาคม 2563 โดยบริษัทให้ความสำคัญในการดำเนินงานควบคู่ไปกับ OEM และเน้นในเรื่องพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและความคุ้มค่าได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นตั้งแต่กลับมาเปิดใหม่

ตามแนวโน้มเชิงบวกของอุตสาหกรรมยานยนต์ในอีกไม่กี่ปีข้างหน้าและตอบสนองกลยุทธ์ด้านการเติบโตทางธุรกิจใหม่และการเสริมสร้างฐานะทางการเงิน บริษัทได้เน้นการพัฒนาด้านบุคลากรให้มีความเป็นเลิศในปฏิบัติงาน อีกทั้งเตรียมการขยายการดำเนินงานไปรัฐคุชราต แต่ยังคงมีโรงงานหลักใน Manesar, Gurugram ซึ่งโรงงานแห่งใหม่ในรัฐคุชราตมีพื้นที่ 2,000 ตร.ม. ตั้งอยู่ที่นิคมอุตสาหกรรม Soko Naviyani, Surendra Nagar-Gujarat ห่างจากโรงงาน Suzuki Motors Gujarat (“SMG”) ประมาณ 1.5 กม. ซึ่งคาดการณ์จะเปิดดำเนินการในเดือนเมษายน 2564

อย่างไรก็ตาม การเตรียมโรงงานในรัฐคุชราตให้พร้อมสำหรับการเริ่มต้นการผลิต เป็นหนึ่งเป้าหมายหลักของบริษัท ซึ่งโรงงานจะเริ่มส่งมอบผลิตภัณฑ์ แผงกันฝนและการขึ้นรูปหลังคาให้กับ SMG และ Ford India ในเดือนพฤศจิกายน 2564 และพฤศจิกายน 2565 ตามลำดับ

นอกจากนี้บริษัทยังได้รับพัฒนาผลิตภัณฑ์โครงการต้นแบบ (Flagship) สำหรับรถยนต์เนกประสงค์ ของค่าย Mahindra 2 รุ่น คือ รุ่น W601 และ รุ่น Z101 ตั้งแต่ปี 2563 บริษัทได้รับผิดชอบการออกแบบผลิตภัณฑ์ตั้งแต่เริ่มพัฒนา (สำหรับ Mahindra คือ ผู้ผลิตรถยนต์เนกประสงค์รายใหญ่ที่สุดในประเทศอินเดีย และเป็นใหญ่อันดับสามในด้านปริมาณการผลิตและการขายทั้งหมด)

บริษัทดำเนินงานโดยใช้ระบบ Ingress Lean System (ILS) เพื่อยกระดับการพัฒนานวัตกรรม และเตรียมความพร้อมสำหรับการเติบโตของธุรกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม 4.0 ซึ่งบริษัทเริ่มใช้ระบบอัตโนมัติหุ่นยนต์ในกระบวนการประกอบในโรงงานทั้งสองแห่ง เพื่อเพิ่มผลผลิตและลดของเสียจากการผลิต

ในปี 2564 ทางบริษัทดำเนินกลยุทธ์ทางธุรกิจเช่นเดียวกับปี 2563 โดยมุ่งเน้นที่การอยู่รอดและการฟื้นฟูสำหรับแผนธุรกิจใน 5 ปีข้างหน้าบริษัทยังคงมุ่งเน้นไปที่การเสริมสร้างฐานลูกค้าปัจจุบันและรักษาลูกค้าใหม่เช่น สุนได เกีย ฮอนด้า และ ทำท่า สำหรับผลิตภัณฑ์ที่คล้ายกันและผลิตภัณฑ์ใหม่ เช่น กระเป๋าบังลม กรอบประตู และชิ้นส่วนปิดผนึกอื่นๆ

2.4.2 โครงการในอนาคตของ IAIPL

อินเดียกลายเป็นตลาดรถยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับ 4 ในปี 2562 แทนที่เยอรมนี ด้วยยอดขายประมาณ 3.99 ล้านคันในหมวดรถยนต์โดยสารและรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และคาดว่าจะแทนที่ญี่ปุ่นในฐานะตลาดรถยนต์ที่ใหญ่เป็นอันดับ 3 ภายในปี 2564 ซึ่ง Maruti Suzuki ยังคงครองส่วนแบ่งการตลาดต่อไปแม้ว่าจะมีการแข่งขันที่รุนแรงจาก OEM รายอื่นก็ตาม

เพื่อเสริมความแข็งแกร่งของบริษัท ในฐานะคู่ค้าหลักของลูกค้า OEM ที่มีอยู่ ในปี 2563 บริษัทได้รับหนังสือแสดงเจตจำนงจากลูกค้าจำนวนมาก สำหรับผลิตภัณฑ์ weatherstrip / inner (WSO / WSI) และหลังคาขึ้นรูป สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่ในการจัดหาเชิงพาณิชย์ในปี 2564 และ 2565 และบริษัทคาดว่าจะได้รับคำขอใบเสนอราคาและหนังสือแสดงเจตจำนงมากขึ้นในปี 2564 และ 2565 สำหรับ SOP ในปี 2565 และ 2566 อีกด้วย

ในปีงบประมาณ 2564/65 และปี 2565/66 สิ่งที่มีแนวโน้มในช่วง 2 ปีข้างหน้า คือการพัฒนาผลิตภัณฑ์ WSO / WSI และ RM จำนวน 9 รุ่นที่แตกต่างกัน สำหรับ Suzuki (6 รุ่น), Mahindra (1 รุ่น) และ Ford India (2 รุ่น)

เพื่อการกระจายความเสี่ยงและการเติบโตอย่างยั่งยืน บริษัทจะทำการตลาดเชิงรุกสำหรับผลิตภัณฑ์ที่เหมือนกันและผลิตด้วยเทคโนโลยีที่มีอยู่ในกลุ่มบริษัท เช่น กรอบประตู และแผ่นกันความร้อน เพื่อการผลิตในบราซิล สำหรับตลาดในประเทศอินเดีย

ในอีก 4 ปีข้างหน้าจนถึงปีงบประมาณ 2569/70 ทางบริษัทตั้งเป้าหมายที่จะเป็นผู้ผลิต ระดับ Tier 1 ในกลุ่มรถยนต์โดยสารให้กับ บริษัท SML Isuzu, Volvo-Eicher Motor, Hyundai, Honda และ Nissan และเพิ่มความแข็งแกร่งทางธุรกิจในการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์สำหรับรถสองล้อ ให้กับบริษัท Bajaj และ Piaggio

2.5 INGRESS TECHNOLOGIES SDN. BHD. ("ITSB")

2.5.1 กลยุทธ์การตลาดของ ITSB

ITSB เป็นหนึ่งในบริษัทที่เติบโตเร็วที่สุดนับตั้งแต่ก่อตั้งขึ้นในเดือนกันยายน 2540 โดยเป็นผู้ส่งมอบหลักในธุรกิจปั๊มขึ้นรูปชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดกลางในมาเลเซีย จากประสบการณ์การผลิตมากกว่า 2 ทศวรรษ บริษัทเริ่มดำเนินธุรกิจผลิต “โมดูลประตู” และ “โมดูลโครงสร้าง” เช่น ด้านหลังและด้านหน้าใต้ตัวถัง โครงสร้างด้านข้าง ตัวถังด้านหลังส่วนล่าง และฝาปิดฝาถังน้ำมัน และด้วยโรงงานผลิตที่ทันสมัยควบคู่กับสายการประกอบอัตโนมัติทำให้บริษัทอยู่เหนือกว่าคู่แข่ง ในขณะเดียวกันการควบคุมคุณภาพที่เข้มงวดและการมีระบบปฏิบัติงานที่ดีที่สุดในการผลิต เช่น Ingress Lean System (ILS), Poka-yoke, Just-In-Time (JIT) และ 5ส ทำให้บริษัทสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าโดยเฉพาะด้านคุณภาพการจัดส่งและราคา ลูกค้า OEM หลัก ได้แก่ โปรตวา โปรตอน ฮอนด้า และ โตโยต้า

เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งในการบริหารทุนมนุษย์ในปัจจุบัน บริษัทได้ปรับโครงสร้างการทำงานของผู้บริหารระดับสูงและกำหนดอัตรากำลังบุคคลากรใหม่ตามขนาดที่เหมาะสม โดยการแบ่งปันผู้เชี่ยวชาญและใช้โครงสร้างองค์กรแบบลิ้นไปยังบริษัท Ingress AOI Technologies Sdn Bhd (IATSB) ซึ่งเป็นการรวมตัวกันของบริษัทย่อยแห่งใหม่

ในปี 2561 บริษัทได้รับรางวัลแชมป์ภูมิภาคอุตสาหกรรมจากกระทรวงการพัฒนาผู้ประกอบการ (MED) ในประเทศมาเลเซีย ด้วยความสำเร็จนี้ บริษัทได้รับการสนับสนุนระบบประมวลผลการผลิต (MES)) จาก Malaysia Automotive Robotics and IoT Institute (MARII) โดยเริ่มจากหน่วย Digital Operating Reporting System (DORS) นอกจากนี้ได้รับทุนจากกระทรวงการพัฒนาผู้ประกอบการและสหกรณ์ (MEDAC) สำหรับระบบการคัดกรองบีมอัตโนมัติ (FAS3) โดยใช้ระบบ AI (Artificial Intelligent) การดำเนินโครงการเหล่านี้เป็นไปตามเป้าหมายของบริษัท เพื่อมุ่งสู่โรงงานอัจฉริยะ (Smart Factory) ในปี 2567

2.5.2 โครงการในอนาคตของ IATSB

จากการที่ประเทศมาเลเซียเป็นตลาดยานยนต์หลักในอาเซียน OEM ทั่วโลกจึงนำเสนอโมเดลใหม่ๆ เข้าสู่ตลาดอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันตลาดรถยนต์มาเลเซียถูกครองโดยกลุ่มรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ในขณะที่กลุ่มรถยนต์นั่งเอนกประสงค์ (SUV) ก็กำลังเป็นที่ต้องการของลูกค้าเพิ่มมากขึ้น

ทางบริษัทพยายามเข้าหากลุ่มลูกค้าใหม่ได้สำเร็จคือ โดยตัวและได้รับหนังสือแสดงเจตจำนง เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์รุ่นใหม่ ซึ่งคาดว่าจะผลิตในเดือนพฤศจิกายน 2564 โดยเป็นไปตามกลยุทธ์ของบริษัท ที่จะขยายฐานลูกค้าเพื่อการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ บริษัทได้วางแผนที่จะขยายฐานผลิตภัณฑ์ไปสู่วัสดุอะลูมิเนียม โดยในปี 2564 บริษัทได้จัดหาเครื่องอัดไฮดรอลิก (หัวกด) 1,200 ตัน

2.6 INGRESS AOI TECHNOLOGIES SDN. BHD. ("IATSB")

2.6.1 กลยุทธ์การตลาดของ IATSB

นับตั้งแต่การรวมตัวกันของบริษัทย่อย เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2562 ทางบริษัทได้สร้างโรงงานผลิตโดยมีพื้นที่ 13,500 ตารางเมตร ที่เขต Serendah และได้สร้างเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ที่ผ่านมา

เพื่อบรรลุถึงความมุ่งมั่นในการเป็นผู้จำหน่ายชั้นนำของผลิตภัณฑ์การปั๊มขึ้นรูปและประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ Advance High Tensile Strength Steel (AHSS) ในมาเลเซีย ในปีงบประมาณ 2563/2564 บริษัทได้จ้างพนักงานที่มีความเชี่ยวชาญหลากหลายสาขา เป็นจำนวน 86 คน พร้อมทั้งได้รับการสนับสนุนจากพันธมิตรร่วมทุน AOI Machine Industry Co. Ltd. โดยได้ติดตั้งเครื่องปั๊มขึ้นรูปควบคุมด้วยระบบเซอร์โวขนาด 3,000 ตัน เครื่องแรกในมาเลเซียได้สำเร็จเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2563 ถึงแม้จะเป็นช่วงเวลาที่ทำหายและข้อจำกัดของการเดินทางเนื่องจากการระบาดของ COVID-19 ตั้งแต่เดือนมีนาคมถึงธันวาคม 2563

ในเดือนกันยายน 2563 บริษัทได้ติดตั้งหุ่นยนต์เพื่อการผลิต 45 ตัว ซึ่งกระบวนการผลิตได้ใช้ระบบอัตโนมัติถึงร้อยละ 95 และบริษัทยังเป็นผู้จำหน่ายรายแรกที่ใช้การจัดการโลจิสติกส์ระบบ "house carriage" โดยการส่งชิ้นส่วนไปยังสายการผลิตของลูกค้าโดยตรงโดยใช้ระบบ Just-in-Time (JIT) บริษัทตั้งเป้าหมายที่จะเป็นบริษัทต้นแบบสำหรับศูนย์กลางการฝึกอบรมและพัฒนา โดยส่งเสริมแนวทางปฏิบัติด้านการผลิตที่ดีที่สุดในกลุ่มอุตสาหกรรม (SME) ในมาเลเซีย ครอบคลุมระบบอัตโนมัติระดับสูง เทคโนโลยี และการถ่ายทอดความรู้และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

2.6.2 โครงการในอนาคตของ IATSB

ด้วยความสำเร็จในการผลิต DNGA รุ่นแรกไปยัง Perodua ซึ่งตั้งเป้าไว้ในเดือนมกราคม 2564 และได้รับหนังสือแสดงเจตจำนง สำหรับการพัฒนา DNGA รุ่นที่สอง ซึ่งคาดว่าจะเปิดตัวในปี 2565

โตโยต้าเป็นลูกค้าหลักบริษัท ด้วยชิ้นส่วนหลักของการผลิตของโตโยต้า สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่ คือ ชิ้นส่วนเหล็กที่มีความต้านทานแรงดึงสูง (AHSS) ซึ่งมีวิธีการดำเนินการต่างๆ คล้ายกับโครงการ DNGA

2.7 PT INGRESS TECHNOLOGIES INDONESIA (“PTITI”)

2.7.1 กลยุทธ์การตลาดของ PTITI

บริษัทเริ่มดำเนินการในเดือนพฤศจิกายน 2555 ที่ Jababeka ประเทศอินโดนีเซีย โดยผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กของซูซูกิ รุ่น APV ให้กับ PT Ingress Malindo Ventures (PTIMV) และในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 บริษัทวางแผนที่จะย้ายการดำเนินงานไปยังสถานที่ใหม่ร่วมกับ PTIMV และ PTIII ซึ่งตั้งอยู่ที่ Delta Silicon I, Cikarang Barat ประเทศอินโดนีเซีย โดยใช้พื้นที่ 2,000 ตารางเมตรจากพื้นที่ทั้งหมด 20,000 ตารางเมตรซึ่งเป็นสถานที่ตั้งของบริษัท PTIII

ผลิตภัณฑ์หลักของบริษัท คือ ผลิตภัณฑ์ปั๊มขึ้นรูปขนาดเล็ก (ต่ำกว่า 400 ตัน) และผลิตภัณฑ์ขึ้นรูปขนาดความร้อน

2.7.2 โครงการในอนาคตของ PTITI

บริษัทถูกเลือกให้เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนปั๊มขึ้นรูป เพื่อส่งมอบให้กับ PT Ingress Industrial Indonesia (PTIII) สำหรับ รถยนต์ Hyundai โดยคาดว่าจะเริ่มผลิตรุ่นแรกในเดือนพฤศจิกายน 2564 บริษัทได้ลงทุนซื้อเครื่องจักรปั๊มขึ้นรูป 16 เครื่อง ขนาด 110 ตัน ถึง 400 ตัน เพื่อรองรับการผลิต โดยใช้เงินลงทุนโดยรวม 8.3 ล้านบาท และเพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในอนาคตได้เพิ่มทุนชำระแล้ว 2.2 ล้านบาท ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่จะส่งไปยัง PTIII ได้แก่ โครงสร้างด้านข้าง พื้นด้านหลัง และตัวยึดขนาดเล็ก

2.8 PT INGRESS INDUSTRIAL INDONESIA (“PTIII”)

2.8.1 กลยุทธ์การตลาดของ PTIII

ตั้งแต่เดือนธันวาคม ปี 2563 บริษัทได้เริ่มดำเนินการพัฒนาร่วมกับ Tae Sung Automotive (TSA) สำหรับผลิตรถยนต์ขนาดเล็กของผู้ผลิตรถยนต์ฮุนได TSA ในฐานะผู้ช่วยด้านเทคนิค (TA) และหุ้นส่วน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายรวมทั้งสิ้น 16 ล้านบาทเพื่อแสดงความมุ่งมั่น ต่อธุรกิจฮุนไดในอินโดนีเซีย ฮุนไดมอเตอร์แมนูแฟกเจอร์อินโดนีเซีย (HMMI) ได้จ่ายไปร้อยละ 60 จากค่าเครื่องมือทั้งหมด และที่เหลืออีกร้อยละ 40 จะทำจ่ายหลังจากการ ส่งมอบชิ้นงาน ในเดือนธันวาคม 2563 บริษัทได้จัดหาชิ้นส่วนสำหรับงาน AP1 และ AP2 ที่ประเทศเกาหลี

ในเดือนมิถุนายน 2563 บริษัทได้มีการปรับปรุงโรงงานสำหรับพื้นที่เครื่องปั๊มขึ้นรูปโลหะ ซึ่งประกอบด้วย การปรับเปลี่ยนระดับหลังคาและการสร้างหลุมสำหรับฐานเครื่องเพื่อรองรับเครื่องจักร โดยแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2563 และพร้อมสำหรับการติดตั้งเครื่องจักร ส่วนของกิจกรรมเครื่องกลและไฟฟ้า ซึ่งเริ่มดำเนินการตั้งแต่เดือนธันวาคม 2563 และโครงการที่ 1 จะเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 โดยคาดการณ์จะเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2564

ในวันที่ 2 กรกฎาคม 2563 บริษัทได้รับจดหมายแสดงเจตจำนงให้เป็นผู้ผลิตจากฮุนได รุ่น B Segment MVP เป็นชิ้นส่วนพื้นรถยนต์ ด้านหลัง และชิ้นส่วนภายในตัวรถ ทั้งนี้การออกแบบแม่พิมพ์ได้แล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2563 และทาง HMMI ได้จ่ายเงินล่วงหน้าจำนวนร้อยละ 30 ของค่าเครื่องมือทั้งหมด

การติดตั้งเครื่องปั๊มขึ้นรูปเริ่มดำเนินการหลังจากเครื่องจักรหลักจากประเทศเกาหลีมาถึง และได้เริ่มทำการติดตั้งในเดือนธันวาคม 2563 และคาดการณ์จะแล้วเสร็จในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 และจะดำเนินการติดตั้งเครื่องจักรที่ส่งมาจากประเทศมาเลเซีย พร้อมทั้งทำการทดลองในเดือนมีนาคม 2564 ในเดือนพฤศจิกายน 2563 เครื่องจักร (Simpac) หนัก 1,200 ตัน ได้มาถึงที่ PTIII เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

2.8.2 โครงการในขนาดของ PTIII

ในปี 2563 บริษัทมีโครงการสำหรับพัฒนารถยนต์ รุ่นที่ 2 ภายใต้ B-Segment MPV ในขณะเดียวกันเป็นช่วงการเสนอราคาสำหรับการพัฒนา รถรุ่นที่ 3 และ 4 สำหรับรุ่นซีดานและแฮทช์แบ็กตามลำดับ ซึ่งมีการส่งใบเสนอราคาสำหรับชิ้นส่วนโมดูลด้านหลังและด้านในรถ ซึ่งโมดูลเหล่านี้อยู่ในความสามารถในการผลิตของบริษัทและ TSA ในฐานะผู้ให้การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งคาดการณ์วันที่ทำการผลิต สำหรับทั้ง 2 รุ่น ในเดือนตุลาคม 2565 จะทำการผลิตรุ่นที่ 3 และ กรกฎาคม 2566 ทำการผลิตรุ่นที่ 4

2.9 FINE COMPONENTS (THAILAND) CO., LTD. ("FCT")

2.9.1 กลยุทธ์การตลาดของ FCT

FCT เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างอิงเกรสและ บริษัท อิวาโมโต จำกัด จากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งก่อตั้งขึ้นในปี 2523 โดยเป็นผู้การผลิตชิ้นส่วน การปั๊มขึ้นรูปโลหะแบบตัดละเอียดด้วยแม่พิมพ์ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมาบริษัทได้ก้าวมาเป็นผู้ผลิตผลิตภัณฑ์ปั๊มขึ้นรูปที่สมบูรณ์แบบ โดยมีธุรกิจหลักดังต่อไปนี้

- เทคโนโลยีการขึ้นรูปโลหะด้วยแม่พิมพ์สำหรับชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความแม่นยำสูง
- การขึ้นรูปชิ้นส่วนขนาดกลางและอุปกรณ์เสริมสำหรับรถยนต์
- บริการทำแม่พิมพ์ และแม่พิมพ์สำหรับเหล็กแรงดึงสูง
- บริการซ่อมบำรุงรักษาแม่พิมพ์

ในปี 2563 ธุรกิจปั๊มขึ้นรูปและแม่พิมพ์ได้รับประโยชน์จากการเปิดตัวผลิตภัณฑ์ใหม่ในประเทศไทยและต่างประเทศซึ่ง ได้พัฒนาโครงการหลายโครงการสำหรับลูกค้า ฮิรุตตะ โทเประ แทงซุงเตค สยาม ซีเนเตอร์ และ วาลีโอ ออโตโมทีฟ

ในขณะที่ธุรกิจแม่พิมพ์มีแนวโน้มที่เติบโตดีขึ้น ทางบริษัทยกระดับความสามารถในการสร้างและซ่อมบำรุงแม่พิมพ์โดยการลงทุนในเทคโนโลยีการออกแบบและจำลอง 3 มิติ เครื่องจักรกลซีเอ็นซี และโปรแกรมเสริมทักษะเฉพาะทาง พร้อมการสนับสนุนจากผู้เชี่ยวชาญด้านการทำแม่พิมพ์จากมาเลเซีย ญี่ปุ่น และเกาหลี โดยบริษัทตั้งเป้าที่จะเป็นผู้ให้บริการสร้างและซ่อมบำรุงแม่พิมพ์ให้กับกลุ่มบริษัท และลูกค้าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ระหว่างประเทศ

สำหรับธุรกิจปั๊มขึ้นรูป เริ่มการปั๊มขึ้นรูปวัสดุที่แข็งแรงสูง นอกเหนือจากการปั๊มแบบตัดละเอียดและชิ้นส่วนการปั๊มขึ้นรูปทั่วไป เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานผลผลิต บริษัทได้นำแนวทางปฏิบัติด้านการผลิตที่ดีที่สุด ประกอบด้วย ระบบลิ้น ระบบ5ส ระบบการบ่งชี้ที่ชัดเจนราย ระบบการลดต้นทุนการผลิต มาใช้ในสถานที่ปฏิบัติงาน โดยการนำหลัก 3D มาประยุกต์ใช้และพัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงาน

2.9.2 โครงการในอนาคตของ FCT

ปี 2563 บริษัทคาดว่าจะเริ่มการผลิตสินค้ารุ่นใหม่ให้กับลูกค้าอย่าง สยามซีเนเตอร์ ที่ส่งชิ้นส่วนให้กับ อีซูซุ และโตโยต้า และ อิงเกรสออโตเวนเจอร์ ที่ส่งชิ้นส่วนให้กับทางฮอนด้า บริษัทมุ่งเน้นที่จะได้รับโครงการใหม่ๆ จากลูกค้า อาทิเช่น บริษัท IATSB บริษัทแทซุงเทค บริษัทอิงเกรสออโตเวนเจอร์ บริษัทโทเปร บริษัททาชิ เอส บริษัทไทยยาชิโร และ อีซูตะ เพื่อรองรับ การพัฒนารุ่นใหม่ๆ ของ มิตรซูบิชิ ฮุนได และ โพโรตัว

นอกจากนี้บริษัทวางแผนที่จะจัดหาชิ้นส่วนที่มีมูลค่าจากลูกค้าปัจจุบันและลูกค้าใหม่ผ่านแผนการตลาด ด้านเทคนิคเชิงกลยุทธ์และแจ้งให้ลูกค้าทราบเกี่ยวกับโครงการนี้ รวมถึงโครงการเพิ่มขีดความสามารถในปัจจุบันและในอนาคตของบริษัท

ธุรกิจแม่พิมพ์เป็นกลไกในการเติบโตทางธุรกิจของบริษัท โดยปัจจุบันบริษัทได้ดำเนินการพัฒนาโครงการ ใหม่ให้กับ บริษัท IATSB บริษัทแทซุงเทค บริษัทอีซูตะ บริษัทไทยยาชิโร และโครงการ แม่พิมพ์อื่นๆ โดยตั้งเป้าหมายที่จะได้รับ โครงการต่างๆ จากลูกค้าในประเทศ สำหรับรถยนต์รุ่นใหม่ที่จะเริ่มพัฒนาในปี 2564 สำหรับตลาด ในอินโดนีเซีย บริษัทได้รับ คำสั่งให้พัฒนาโครงการรถ HYUNDAI รุ่น KS จาก PT III / TSA สำหรับโครงการ โพโรตัว คาดการณ์จะได้รับโครงการใหม่จาก IATSB สำหรับโมเดลใหม่ที่มีแผนจะเปิดตัวในปี 2566

2.10 TALENT SYNERGY SDN. BHD. ("TSSB")

2.10.1 กลยุทธ์การตลาดของ TSSB

ตั้งแต่ปี 2538 บริษัทเริ่มต้นธุรกิจด้วยการสร้างไลน์การผลิตแบบระบบอัตโนมัติ ด้วยเครื่องจักรเฉพาะพิเศษ จัดทำอุปกรณ์ทดสอบ จิ๊กฟิกเจอร์ และการบริการด้านวิศวกรรม

วันที่ 22 มกราคม 2562 บริษัทได้ลงนามในข้อตกลงกับ Neuromeka (ผู้ผลิตหุ่นยนต์ COBOT ที่มีชื่อเสียง) เพื่อเป็นตัวแทนจำหน่ายแต่เพียงผู้เดียวในอาเซียน อินเดียและประเทศในแถบอ่าวเปอร์เซีย ซึ่ง COBOT เป็นหุ่นยนต์อัจฉริยะที่ ทำงานร่วมกับคน และได้เริ่มนำมาใช้ทดแทนหุ่นยนต์อุตสาหกรรมทั่วไป

อุตสาหกรรมที่เหมาะสมสำหรับการใช้งาน COBOT คือ อุตสาหกรรมยานยนต์ เฟอริโนเจอร์ อาหาร เครื่องดื่มและเวชภัณฑ์ เหมาะสำหรับกระบวนการที่ต้องการความร่วมมือระหว่างมนุษย์และหุ่นยนต์

บริษัทจะเป็นผู้นำในการกำหนดแผนงานระยะยาวสำหรับระบบอุตสาหกรรม 4.0 ให้กับกลุ่มบริษัทอิงเกรส โดยใช้ความสามารถในโปรแกรม 3D- และล่าสุดจะเริ่มสร้างแบบจำลองและนำไปสู่การทดสอบเชิงปฏิบัติการก่อนที่จะส่งมอบ ให้กับลูกค้า

วิสัยทัศน์ของบริษัทมีแผนที่จะเพิ่มผลิตภัณฑ์อื่นๆ ในรายการผลิตภัณฑ์ปัจจุบัน ได้แก่

- รถนำทางอัตโนมัติ (AGV)
- การตรวจสอบการผลิต (PMS)
- หุ่นยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Robotic)
- หุ่นยนต์อัจฉริยะ (COBOT)

- ระบบควบคุมการผลิตในอุตสาหกรรม (MES)

2.10.2 โครงการในอนาคตของ TSSB

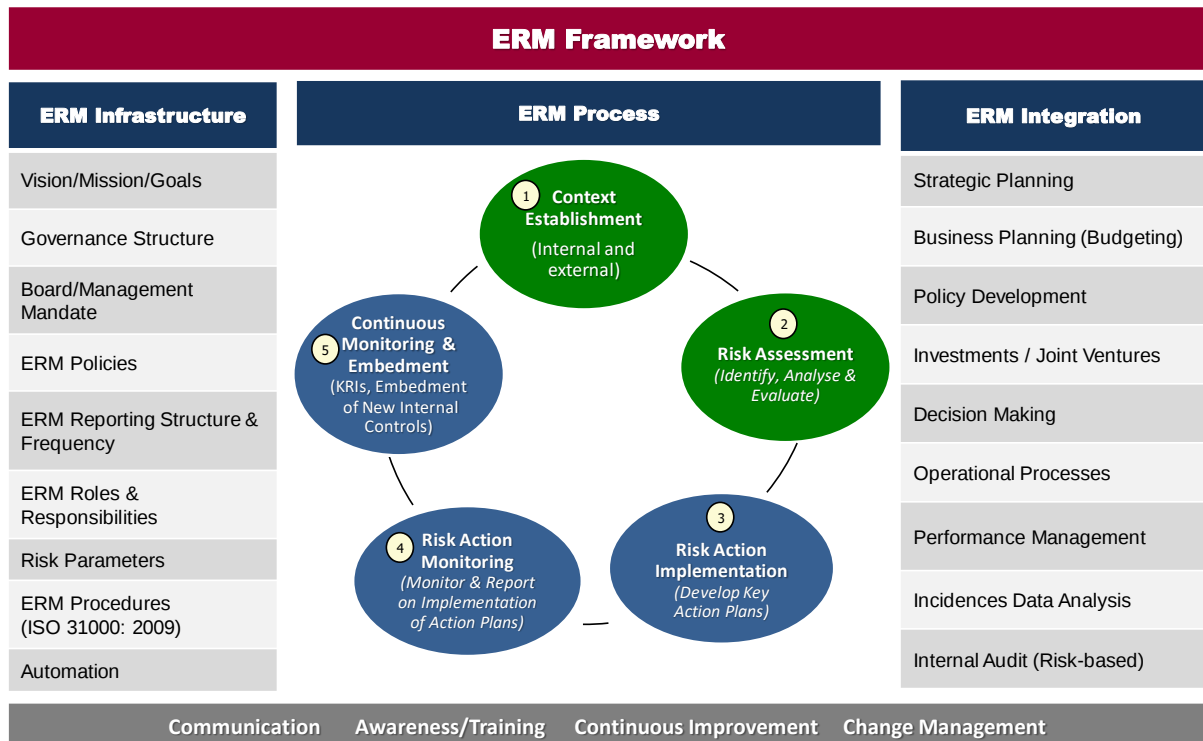
บริษัทให้การสนับสนุนในกลุ่มบริษัท ในการเปลี่ยนการดำเนินงานแบบใช้กำลังคนในปัจจุบันเปลี่ยนเป็นระบบอัตโนมัติที่สามารถเชื่อมต่ออย่างสมบูรณ์ บริษัทใช้เทคโนโลยี COBOT ทำการตลาดในอุตสาหกรรมต่างๆ โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์และอาหารที่ต้องใช้แรงงานคนค่อนข้างสูง

จากภาวะโรคระบาด COVID-19 คาดว่าจะทำให้มีความต้องการระบบอัตโนมัติที่สูงขึ้น ดังนั้นบริษัทใช้โอกาสในการขยายธุรกิจไม่เพียงภายในกลุ่มบริษัทอิงเกรส แต่ยังรวมถึงภายนอก อีกด้วย

บริษัทจะทำการตลาดในผลิตภัณฑ์ล่าสุดเช่น Automated Guided Vehicle (AGV) ระบบการตรวจสอบการผลิต และ COBOT ให้กับภาคเอกชนและภาครัฐ เช่น โรงพยาบาล R&D และสถาบันการศึกษาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันที่จะเผชิญความท้าทายในอนาคต

3.0 ปัจจัยความเสี่ยง

กว่าห้าปีที่ บริษัท อิงเกรสอินดัสเตรียล (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) และ บริษัทในเครือ (“บริษัท”) ได้ดำเนินการในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร (“ERM”) ทั้งทั้งองค์กรตามหลักมาตรฐานสากล กรอบ ERM ได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้แน่ใจว่าปัจจัยความเสี่ยงหลักที่มีผลกระทบต่อบริษัท ได้รับการระบุ การประเมินและการจัดการในระดับที่เหมาะสมซึ่งสอดคล้องกับความมุ่งมั่นของบริษัท ในการบรรลุวิสัยทัศน์และวัตถุประสงค์เชิงกลยุทธ์



สืบเนื่องจากการอำนวยความสะดวกและการประสานงานโดยฝ่ายบริหารความเสี่ยงของบริษัท ผลลัพธ์จากกระบวนการในกรอบของ ERM ทั้งห้าองค์ประกอบ ได้ถูกใช้เป็นเครื่องมือในการจัดการความเสี่ยงที่สำคัญของบริษัทอย่างต่อเนื่อง

สำหรับรอบปีบัญชีสิ้นสุด วันที่ 31 มกราคม 2564 ปัจจัยความเสี่ยงทั้งหมดที่ได้รับไว้สำหรับบริษัท ได้รับการประเมินและจัดลำดับความสำคัญในแต่ละหัวข้อตามความเหมาะสม โดยการประเมินจากความเป็นไปได้หรือความถี่ในการเกิดความเสี่ยง ผลกระทบของความเสี่ยงต่อองค์กร ตลอดจนประสิทธิภาพของแนวทางการควบคุมที่มีอยู่ สถานะของการดำเนินการตามลำดับชั้นของแผนปฏิบัติการด้านความเสี่ยงซึ่งถูกพัฒนาขึ้นเพื่อบรรเทาความเสี่ยงตามที่ระบุไว้ จะได้รับการทบทวนเป็นระยะๆ อย่างต่อเนื่อง จากนั้นจึงรายงานต่อคณะกรรมการบริษัท ตามลำดับ

นอกจากนี้ยังมีการนำปัจจัยบ่งชี้ความเสี่ยง (“KRI”) มาใช้เพื่อเป็นเครื่องมือเสริมในกระบวนการติดตามผลสำหรับแผนปฏิบัติการด้านความเสี่ยงในปัจจุบัน ด้วยการวัด KRI การเปลี่ยนแปลงระดับความเสี่ยงที่อาจส่งผลให้เกิดสัญญาณเตือนล่วงหน้าจะช่วยให้บริษัทสามารถป้องกันวิกฤตและลดความเสี่ยงได้ทันเวลา

ปัจจัยความเสี่ยงถูกระบุเป็นหนึ่งในความเสี่ยงหลักที่มีผลกระทบต่อบริษัท มีดังต่อไปนี้

3.1 ความเสี่ยงเชิงกลยุทธ์

3.1.1 ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจและประเทศ

ความเสี่ยงการลงทุนในแต่ละประเทศมีประเด็นที่แตกต่างกัน เช่น ความไม่มั่นคงทางการเมือง ภัยธรรมชาติ ความเสี่ยงทางเศรษฐกิจ เช่นอัตราแลกเปลี่ยน กฎระเบียบของรัฐบาลหรือเสถียรภาพทางการเมือง ล้วนส่งผลให้ลงทุนมีความเสี่ยง

การปกป้องการลงทุนของบริษัทจากภัยคุกคามต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อทั้ง 4 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอินเดีย ในการจัดการความเสี่ยงให้มีประสิทธิผลนั้นจะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง เพื่อลดความเสี่ยง บริษัทมีการติดตามแนวโน้มทางธุรกิจที่ผ่านมาและการคาดการณ์ธุรกิจแต่ละประเทศตลอดจนติดตามข่าวสารทางการเมืองและเศรษฐกิจสังคม หากกรณีเกิดภัยพิบัติ ฐานข้อมูลผู้ส่งมอบทั้งวัตถุดิบและชิ้นส่วนทั้งในและต่างประเทศ ยังคงสภาพการใช้งานได้เป็นอย่างดี

3.1.2 ความเสี่ยงในการลงทุนอันเนื่องมาจากความล้มเหลวในเชิงพาณิชย์

บางสถานการณ์ต้นทุนที่สำคัญเช่น เครื่องมือและอุปกรณ์ในการผลิตไม่ได้รับความช่วยเหลือหรือชดเชยอย่างเต็มที่จากกรณีรณรงค์ที่ออกมาล่าช้า ด้วยเหตุดังกล่าวอาจเกิดผลกระทบทางการเงินอย่างมีนัยสำคัญจากจำนวนเงินลงทุนที่ถูกใช้ไป ตลอดจนต้นทุนทางการเงินที่เกิดขึ้นจากการกู้ยืมเงินจากธนาคารอันจะส่งผลต่อความยั่งยืนของบริษัทในระยะยาว

เพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าว นอกเหนือจากการปรับปรุงกระบวนการประเมินผลโดยการศึกษาความเป็นไปได้อย่างละเอียดถี่ถ้วนก่อนที่เริ่มดำเนินโครงการใดๆจะเกิดขึ้น บริษัทมีการเจรจาเพื่อขอรับการชำระเงินล่วงหน้าจากลูกค้าโดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าใช้จ่ายจากเครื่องมือ และมีการตรวจติดตามการลงทุนอย่างต่อเนื่อง

3.1.3 ความเสี่ยงจากความล้าสมัยของเทคโนโลยี

การนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้เป็นสิ่งสำคัญในธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการผลิต เนื่องจากจะช่วยเพิ่มผลผลิตและประสิทธิภาพในการผลิต หรือแม้แต่ลดความสูญเสียเนื่องจากการผลิต ความล้าสมัยของเทคโนโลยีอาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของบริษัท ลดโอกาสในการรักษาความมั่นคงให้กับธุรกิจใหม่และอาจเพิ่มต้นทุนการดำเนินงานจากเครื่องจักรที่เสียบ่อยครั้งเนื่องจากอายุการใช้งาน

แผนฉุกเฉินของฝ่ายบริหาร ได้แก่ :

- จัดทำแผนงานด้านเทคโนโลยีโดยการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีล่าสุดภายในตลาด
- การพัฒนากลยุทธ์การปรับปรุงเทคโนโลยีในระยะยาวสำหรับแผนก;
- เรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ๆ จากพันธมิตรทางเทคนิคที่มีอยู่หรือประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศเกาหลีต่อไป

3.2 ความเสี่ยงทางการเงิน

3.2.1 ความเสี่ยงเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยน

ความเสี่ยงเนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนสำหรับกลุ่มบริษัท เช่น การติดต่อทางธุรกิจกับบริษัทต่างชาติ และมีการทำธุรกรรมในสกุลเงินต่างประเทศ นอกจากนี้ความเสี่ยงที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ซึ่งส่งผลต่อผล

ประกอบการโดยภาพรวมทางการเงินของกลุ่มบริษัท จากบริษัทต่างชาติในเครือ การเปลี่ยนแปลงที่ไม่เอื้ออำนวยในอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างเงินบาทและสกุลเงินต่างประเทศ เช่นริงกิตมาเลเซีย รูเปียห์ของอินโดนีเซีย และรูปีของอินเดีย

ด้วยระบบติดตามการเคลื่อนไหวของอัตราแลกเปลี่ยนระหว่างสกุลเงินพื้นฐานอย่างใกล้ชิด เงินบาทไทยเทียบกับสกุลเงินอื่นๆ ทั้งหมดที่ทำธุรกรรมจึงเป็นรูปแบบหนึ่งในการบรรเทาความเสี่ยงนี้ บริษัทยังป้องกันตัวเองจากความเสี่ยงโดยติดตามการเคลื่อนไหวของราคาราคาวัตถุดิบอย่างใกล้ชิดและได้ใช้ระบบจัดซื้อส่วนกลางในการจัดหาวัตถุดิบการผลิตขั้นต้นตามที่ OEM กำหนด

3.2.2 ความเสี่ยงจากความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย

เมื่อพิจารณาถึงเงินกู้ยืมส่วนที่มีนัยสำคัญที่คงค้างโดยภาพรวมของบริษัทอยู่ภายใต้เงื่อนไขอัตราดอกเบี้ยลอยตัวกับธนาคารที่เกี่ยวข้องกับบริษัท ซึ่งมีความเสี่ยงมากที่จะเพิ่มต้นทุนทางการเงินจากความผันผวนที่เพิ่มขึ้นของอัตราอ้างอิงของเงินกู้ยืม

เพื่อจัดการกับความเสี่ยงนี้ ฝ่ายบริหารเฝ้าสังเกตและติดตามการเคลื่อนไหวของอัตราดอกเบี้ยทั่วทั้งกลุ่มอย่างใกล้ชิด อย่างไรก็ตามบริษัทคาดการณ์ว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลงอัตราดอกเบี้ยอย่างมีนัยสำคัญจากระดับปัจจุบันในอนาคตอันใกล้ ตามนโยบายการเงินที่ใช้ในประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและอินเดียซึ่งเป็นตลาดหลักของกลุ่ม การเป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ทำให้มีทางเลือกที่มากขึ้นในการระดมทุนสำหรับบริษัท ในการพิจารณาทางเลือกอื่นที่สามารถเสนอต้นทุนทางการเงินอันเป็นที่ยอมรับได้มากกว่านอกเหนือจากธนาคารพาณิชย์

3.3 ความเสี่ยงในด้านการดำเนินการ

3.3.1 ความเสี่ยงอันเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ

การแพร่ระบาดของโรคติดต่อ COVID-19 ที่ผ่านมามีผลกระทบทำให้การเจ็บป่วยและการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นอย่างมากที่ก่อให้เกิดการหยุดชะงักต่อสภาพสังคมและเศรษฐกิจทั่วโลก สภาวะที่ความเสี่ยงนี้มีโอกาสที่จะทำให้เกิดการหยุดชะงักต่อธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านห่วงโซ่อุปทานและการจัดการทรัพยากรมนุษย์

มาตรการที่ฝ่ายบริหารได้ดำเนินการเพื่อควบคุมการแพร่กระจาย รวมถึงการพัฒนาขั้นตอนในการปฏิบัติงานอันประกอบด้วยกำกวดการเดินทางเพื่อทำธุรกิจ นโยบายการทำงานจากที่บ้าน และนโยบายการประชุมผ่านสื่อ ตลอดจนมุ่งเน้นในการปฏิบัติเพื่อให้สอดคล้องกับ SOP ของรัฐบาล แผนการกอบกู้ฟื้นฟูสำหรับการจัดหาในทางการค้าได้ครอบคลุมถึงการตรวจสอบสถานะของสินค้าคงคลัง กลยุทธ์ในการจัดส่ง การระบุซัพพลายเออร์สำรองและอื่นๆ

3.3.2 ความเสี่ยงต่อลูกค้า

การที่พึ่งพิงลูกค้าเพียงไม่กี่ราย ทำให้บริษัทมีความเสี่ยงโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อสูญเสียลูกค้าในรายที่ทำรายได้ให้กับบริษัท และได้ส่งผลกระทบต่อกลยุทธ์ในการเติบโต เช่นเดียวกันกับการลดความต้องการในการผลิตอาจส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานและสถานะทางการเงินของบริษัท

ถึงแม้ว่ากลุ่มลูกค้าหลักของบริษัทจะมาจาก OEM ชั้นนำในตลาดหลักทั้ง 4 แห่งในภูมิภาคเอเชีย การรักษาความมั่นคงให้กับธุรกิจใหม่หรือลูกค้าที่มีอยู่ปัจจุบันนั้นเป็นสิ่งสำคัญต่อความยั่งยืนของบริษัท การไม่สามารถรักษา

ความมั่นคงในธุรกิจใหม่จะส่งผลให้บริษัทไม่สามารถบรรลุยอดขายได้ตามเป้าหมายและมีความเป็นไปได้ที่จะสูญเสียส่วนแบ่งการตลาดและชื่อเสียงของบริษัท ดังนั้นการจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้าในรูปแบบใดก็ตามที่ไม่เหมาะสม หรือไม่ตอบสนองต่อความคาดหวังของลูกค้าอาจทำให้ฐานรายได้ของกลุ่มลดลงได้

ผู้บริหารได้กำหนดให้มีการตลาดในเชิงรุกเพื่อขยายฐานลูกค้าจากส่วนงานอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อวัตถุประสงค์ในการกระจายความเสี่ยง โดยรักษาความสัมพันธ์อันดีกับลูกค้าปัจจุบันและพันธมิตรทางธุรกิจ ในขณะเดียวกันต้องมีการดำเนินการวิเคราะห์สถานการณ์และเปรียบเทียบในความต้องการของลูกค้าและตลาดในอนาคต

3.3.3 ความเสี่ยงเกี่ยวกับความปลอดภัยสุขภาพและสิ่งแวดล้อม

การบาดเจ็บอันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมการทำงานที่ไม่เอื้ออำนวยและเป็นอันตราย เช่นการใช้เครื่องจักรในโรงงาน ชั่วโมงการทำงานที่ยาวนาน / การทำงานล่วงเวลา ไม่เพียงแต่จะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง การสูญเสียเวลาและค่ารักษาพยาบาลที่สูงเท่านั้น แต่บริษัทมีเสี่ยงที่จะถูกฟ้องร้องเพราะไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสุขภาพอนามัย วัสดุหรือสารเคมีใดๆ ที่เกิดจากกระบวนการผลิตอาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมหากไม่ได้รับการจัดการที่เหมาะสม หากการจัดการด้านความปลอดภัยและของเสียจากการผลิตไม่ถูกต้อง บริษัทย่อย อาจถูกลงโทษจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งส่งผลต่อภาพลักษณ์และชื่อเสียงของบริษัท

นอกจากการส่งเสริมด้านความปลอดภัยโดยผ่านกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยและความปลอดภัยแล้ว บริษัทยังจัดให้มีการบรรยายสรุปและการฝึกอบรมแก่พนักงานอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ดีขึ้น พร้อมทั้งให้แนวทางในการปฏิบัติงานและกระบวนการผลิตเพื่อลดความเสี่ยงจากการสูญเสียที่อาจเกิดขึ้น บริษัทให้ความสำคัญในการปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัดเกี่ยวกับมาตรฐานคุณภาพและสิ่งแวดล้อมที่กำหนดในประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซียและอินเดีย

3.3.4 ความเสี่ยงจากช่องว่างขีดความสามารถของพนักงาน

ช่องว่างขีดความสามารถหมายถึงช่องว่างด้านทักษะการทำงาน เมื่อเทียบกับทักษะที่ผู้บริหารคาดหวังกับระดับทักษะที่แท้จริง ความรู้ และประสบการณ์ที่พนักงานมีอยู่ พนักงานที่ไม่มีทักษะอาจไม่สามารถทำงานที่กำหนดได้อย่างมีประสิทธิภาพ และส่งผลให้ได้ผลผลิตต่ำ คุณภาพของผลิตภัณฑ์ไม่ได้คุณภาพ อัตราการของเสียในการผลิตสูง และเกิดการร้องเรียนจากลูกค้า

พนักงานที่มีทักษะจะต้องทำงานตามแผนงานที่กำหนดไว้โดยผู้บริหารได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และเป็นสิ่งสำคัญสำหรับบริษัทที่จะต้องพัฒนาทักษะ เพื่อสามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมต่างๆทั้งในและต่างประเทศได้ ทั้งนี้ได้มีการปรับปรุงแผนการฝึกอบรมและเพิ่มระบบการจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

3.3.5 ความเสี่ยงจากการขาดคุณภาพของผลิตภัณฑ์

บริษัทให้ความสำคัญต่อกระบวนการผลิตที่มีมาตรฐานและได้รับการรับรองในระบบการจัดการคุณภาพหรือ IATF 16949 ในอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นคุณภาพของผลิตภัณฑ์เป็นปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จ หากเกิดข้อบกพร่องหรือผลิตภัณฑ์ไม่มีคุณภาพ ทำให้เกิดผลกระทบด้านความปลอดภัย มีความเสี่ยงด้านชื่อเสียง คดีความ โดยผู้บริโภคอาจได้รับความเสียหายจากผลิตภัณฑ์ที่ไม่ผ่านมาตรฐานได้

ผลิตภัณฑ์ที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดของลูกค้า ไม่เพียงแต่จะทำให้ลูกค้าร้องเรียนเท่านั้น แต่ยังอาจทำให้กลุ่มบริษัท ได้รับการเรียกร้องจากลูกค้า ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทางการเงินและชื่อเสียงต่อกลุ่มบริษัท และสูญเสียโอกาสทางธุรกิจที่มีอยู่หรือในอนาคต

นอกเหนือจากการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้มีคุณภาพแล้ว บริษัทได้ใช้ระบบการผลิตแบบอัตโนมัติ ทั้งนี้สามารถเพิ่มระดับการประกันคุณภาพของชิ้นงาน การติดตั้งเครื่องมืออัตโนมัติไม่เพียงแค่แก้ปัญหาการลาออกของพนักงาน แต่สามารถลดข้อผิดพลาดในกระบวนการผลิตที่ถูกควบคุมโดยพนักงานที่รับเข้ามาทำงานใหม่ โดยย่นย่อไปแล้ว ระบบอัตโนมัติสามารถจัดการความเสี่ยงด้านความปลอดภัยและสมรรถนะการทำงาน

3.3.6 ความเสี่ยงจากเหตุสุดวิสัย

ภัยพิบัติที่ไม่คาดคิดอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานของทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งส่งผลให้รายได้และกำไรของบริษัทลดลง เหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดเดาได้ไม่เพียงแต่จะส่งผลกระทบต่อการทำงานของธุรกิจแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั้งหมดของอุตสาหกรรมยานยนต์อีกด้วย

บริษัทจึงมีมาตรการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงเหล่านี้ ทั้งในด้านการดำเนินงานและด้านการเงิน ซึ่งรวมถึงการกำหนดแผนการฟื้นฟู หรือแผนการอื่นๆที่เหมาะสมเพื่อให้การผลิตสามารถฟื้นฟูได้เร็ว

4.0 ทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท

4.1 สินทรัพย์ถาวรที่ใช้ในการประกอบธุรกิจของกลุ่มบริษัท

ลำดับ	ประเภท/ลักษณะทรัพย์สิน	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะการ ถือครอง กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1.	ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน *	520.6	รายละเอียดในหัวข้อ 4.1.1	
2.	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร *	787.9	รายละเอียดในหัวข้อ 4.1.2	
3.	เครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิต	1,478.1	เจ้าของกรรมสิทธิ์	รายละเอียดในหัวข้อ 4.1.3
4.	เครื่องตกแต่งติดตั้งและเครื่องใช้สำนักงาน	12.6	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
5.	ยานพาหนะ	20.8	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
6.	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	208.8	เจ้าของกรรมสิทธิ์	รายละเอียดในหัวข้อ 4.1.4
รวม		3,100.8		

* จำนวนดังกล่าวรวมถึงทรัพย์สินประเภทถือเพื่อการลงทุน (IPSB Bangi Plant)

สินทรัพย์ถาวรของกลุ่มบริษัท ข้างต้นแบ่งแยกตามประเภทและลักษณะทรัพย์สิน ดังนี้

4.1.1 ที่ดินและส่วนปรับปรุงที่ดิน

(ก) ที่ดินในประเทศไทย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1.	IAV	ที่ดินซึ่งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม อีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง 64/6 หมู่ 4 ตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง (จำนวน 1 แปลง พื้นที่ 12 ไร่ 3 งาน 14 ตารางวา) พื้นที่: 220,183 ตารางฟุต	สถานที่ตั้งของ โรงงานผลิต IAV ในจังหวัดระยอง ประเทศไทย	61.4	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ ประกันกับสถาบัน การเงิน
2.	IAV	ที่ดินซึ่งอยู่ในนิคมอุตสาหกรรม ไฮเทค จังหวัดระนองศรีอยุธยา 64/6 หมู่ 1 ตำบลบ้านเลน อำเภอบางปะอิน จังหวัด พระนครศรีอยุธยา	สถานที่ตั้ง โรงงานผลิต IAV จังหวัดพระนคร ศรีอยุธยา	66.4	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		(จำนวน 1 แปลง พื้นที่ 11 ไร่ 27 ตารางวา) พื้นที่: 191,664 ตารางฟุต				
3.	FCT	ที่ดินในตำบลมะขามคู่ 600 หมู่ 4 ตำบลมะขามคู่ กิ่ง อำเภออินทนิคมพัฒนา จังหวัดระยอง (จำนวน 1 แปลง พื้นที่ 24 ไร่) พื้นที่: 413,334 ตารางฟุต	สถานที่ตั้งของ โรงงานผลิตของ FCT ในจังหวัด ระยองประเทศ ไทย	40.3	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
รวม				168.1		

(ข) ที่ดินในประเทศมาเลเซีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1.	IPSB	ที่ดินในเมืองนิไล แปลง ก.พีเอ็น 38504 ล็อต 9144 และแปลง ข.พีเอ็น 38503 ล็อต 9145 ที่ดินทั้งสองแปลงตั้งอยู่ใน Mukim of Setul, Seremban, Segeri Sembilab ประเทศ มาเลเซีย (จำนวน 2 แปลง) พื้นที่ : 303,069 ตารางฟุต	สถานที่ผลิต สำหรับ IPSB ใน Nilai ประเทศ มาเลเซีย	137.0	ถือสิทธิการใช้ ที่ดินเป็นระยะ เวลา 99 ปี สิ้นสุด วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2635	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
2.	IPSB	ที่ดินในเมือง Bangi HS(M) 9638 พื 11469 Seksyen 13 Bandar Baru Bangi, Mukim of Kajang เขต	สถานที่ผลิต สถานที่ของ IKTC ใน Bangi ประเทศมาเลเซีย	30.4	ถือสิทธิการใช้ ที่ดินเป็น ระยะ เวลา 99 ปีและ สิ้นสุด วันที่	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		Hulu Langat รัฐ Selangor ประเทศมาเลเซีย (จำนวน 1 แปลง) พื้นที่ : 43,560 ตารางฟุต			29 กันยายน พ.ศ. 2629	
3.	ITSB	ที่ดินใน Bukit Beruntung HS(D) 39152 พื้ที่ 13990 Seksyen 20, Bandar Serendah เขต Ulu Selangor รัฐ Selangor ประเทศมาเลเซีย (จำนวน 1 แปลง) พื้นที่ : 365,576 ตารางฟุต	สถานที่ตั้งโรงงาน ITSB ใน Bukit Beruntung ประเทศมาเลเซีย	122.2	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
รวม				289.6		

(ค) ที่ดินในประเทศอินโดนีเซีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1.	PTIMV	ที่ดินในเขตอุตสาหกรรม Jababeka, Cikarang บล็อก จีจี-7เอ, 7บี และ จีจี-8, เขตอุตสาหกรรม ถนน Jababeka, Tahap II Cikarang, ประเทศอินโดนีเซีย (จำนวน 3 แปลง) พื้นที่ : 132,083 ตารางฟุต HGB Certificate เลขที่ 2612 ลงวันที่ 5 กันยายน 2545	สถานที่ตั้งโรงงานผลิต PTIMV และ PTITI ในเมือง Cikarang ประเทศอินโดนีเซีย	62.9	สิทธิในการก่อสร้าง จนถึงวันที่ 24 กันยายน 2569	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		HGB Certificate เลขที่ 2613 ลงวันที่ 5 กันยายน 2545				
		HGB Certificate เลขที่ 2667 ลงวันที่ 26 พฤษภาคม 2546				
รวม				62.9		

4.1.2 อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร

(ก) อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารในประเทศไทย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAV	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร 64/6 หมู่ 4 ตำบลปลวกแดง อำเภอปลวกแดง จังหวัดระยอง ประเทศไทย	โรงงานผลิตของ IAV จังหวัดระยอง ประเทศไทย	167.6	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
2	IAV	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร 64/6 หมู่ 1 บ้านเลน บางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประเทศไทย	โรงงานผลิตของ IAV จังหวัดอยุธยา ประเทศไทย	35.6	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
3	IAV	เลขที่ 603 หมู่ 8 ตำบลหนองโพรง อำเภอศรีมหาโพธิ์ จังหวัดปราจีนบุรี ประเทศไทย	โรงงานของ IAV จังหวัดปราจีนบุรี ประเทศไทย	1.4	สัญญาเช่า	ไม่มี
4	FCT	อาคารและส่วนปรับปรุงอาคาร 600 หมู่ 4 ตำบลมะขามคู่ กิ่งอำเภอนิคมน้ำอ้น จังหวัดระยอง ประเทศไทย	โรงงานผลิตของ FCT จังหวัดระยอง ประเทศไทย	38.7	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
5	IIT	ส่วนปรับปรุงอาคาร	สำนักงานบริษัท IIT	3.4	สัญญาเช่า	ไม่มี

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		เลขที่ 9/141 UM Tower ชั้น 14 หน่วย A1 ถนนรามคำแหง เขตสวนหลวง จังหวัด กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย				
รวม				246.7		

(ข) อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารในประเทศมาเลเซีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IPSB	โรงงานที่ Nilai พื้ที่ 2475 และ พื้ที่ 2476 เขต อุตสาหกรรม Nilai P.O Box 45 71807 Nilai, Negeri Sembilan	โรงงานผลิตของ IPSB ใน Nilai ประเทศมาเลเซีย	143.6	ถือสิทธิการใช้ ที่ดินเป็ระยะ เวลา 99 ปี สิ้นสุด วันที่ 3 กรกฎาคม พ.ศ. 2635	ใช้เป็นสินทรัพย์ ค้ำประกันกับ สถาบันการเงิน
2	IPSB	โรงงานที่ Bangi ล็อต 9, ถนน พี/7, Seksyen 13 เขตอุตสาหกรรม Bangi, P.O Box 9, 43650 Bandar Baru Bangi, Selangor.	โรงงานผลิตของ IKTC ใน Bangi ประเทศมาเลเซีย	14.1	ถือสิทธิการใช้ ที่ดินเป็ระยะ เวลา 99 ปี สิ้นสุดวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2629	ใช้เป็นสินทรัพย์ ค้ำประกันกับ สถาบันการเงิน
3	IPSB	ห้องพัก 14 ห้อง เลขที่ 12, Lot 9132, Mukim of Setul, เขต Seremban, State of Negeri Sembilan, Malaysia ซึ่งมีพื้นที่ 9,494 ตารางฟุต	ที่พักสำหรับ พนักงานของ IPSB	4.3	กรรมสิทธิ์ใน ที่ดิน	ไม่มี

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
4	ITSB	โรงงานที่ Bukit Beruntung ล็อต 11 ถนน Jasmine 4 เขตอุตสาหกรรม Bukit Beruntung 48300 Rawang, Selangor	โรงงานผลิตของ ITSB Bukit Beruntung ประเทศมาเลเซีย	222.2	กรรมสิทธิ์ในที่ดิน	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
5	ITSB	ห้องพัก 20 ห้อง Rose Court Block E, Bandar Bukit Sentosa 48300 Rawang, Selangor ประเทศมาเลเซีย พื้นที่ : 15,640 ตารางฟุต	ที่พักสำหรับพนักงาน ITSB	10.4	กรรมสิทธิ์ในที่ดิน	ไม่มี
6	ITSB	โรงงานที่ Melaka ล็อต 9307 ถนน TTC 26A, Taman Teknologi Cheng, 75250 Melaka	โรงงานผลิตของ ITSB Melaka ประเทศมาเลเซีย	8.8	สัญญาเช่า	ไม่มี
7	TSSB	ส่วนปรับปรุงอาคาร ล็อต 11A, ถนน พี/7, Seksyen 13 เขตอุตสาหกรรม Bangi P.O Box 9, 43650 Bandar Baru Bangi, Selangor	สำนักงานและโรงงานของ TSSB ใน Bangi ประเทศมาเลเซีย	5.4	สัญญาเช่า	ไม่มี
8	IATSB	โรงงานที่ Serendah ล็อต 40481 Seksyen 20, Mukim Bandar Serendah, 48200 Rawang, Selangor	โรงงานผลิตของ IATSB Serendah ประเทศมาเลเซีย	42.2	สัญญาเช่า	ไม่มี
รวม				451.0		

(ค) อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารในประเทศอินโดนีเซีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	PTIMV	โรงงานที่ Cikarang	โรงงานผลิตของ PTIMV ในเมือง	17.5	สิทธิในการก่อสร้างจนถึง	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		ถนน Industri Selatan 6A บล็อก จีจี-7เอ/บี, เขตพื้นที่อุตสาหกรรม Jababeka II, Cikarang Selatan, 17854 Bekasi ประเทศอินโดนีเซีย	Cikarang ประเทศอินโดนีเซีย		วันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2569	ประกันกับสถาบันการเงิน
รวม				17.5		

(ง) อาคารและส่วนปรับปรุงอาคารในประเทศอินเดีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ที่ตั้งและขนาดพื้นที่	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAIPL	โรงงานที่ Gurugram Sector M-10, IMT Manesar, Village Bhangrola, Gurugram 123505, Haryana ประเทศอินเดีย	โรงงานผลิต IAIPL ในเมือง Gurugram ประเทศอินเดีย	70.0	สัญญาเช่า	ไม่มี
				70.0		

4.1.3 เครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิต

(ก) เครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัทในประเทศไทย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAV	เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	ใช้สำหรับการประกอบธุรกิจ	158.5	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำประกันกับสถาบันการเงิน
2	FCT	เครื่องมือ เครื่องจักรและ	ใช้สำหรับการ	87.2	เจ้าของ	ไม่มี

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
		อุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์	ประกอบธุรกิจ		กรรมสิทธิ์	
รวม				245.7		

(ข) เครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัทในประเทศมาเลเซีย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	ITSB	เครื่องมือ เครื่องจักรและ อุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	335.1	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ ประกันกับสถาบัน การเงิน
2	IPSB	เครื่องมือ เครื่องจักรและ อุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	238.4	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ ประกันกับสถาบัน การเงิน
3	TSSB	เครื่องจักรและอุปกรณ์ใน การให้คำแนะนำบริการ (Solution Provider)	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	3.9	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
4	IATSB	เครื่องมือ เครื่องจักรและ อุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	560.9	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ ประกันกับสถาบัน การเงิน
รวม				1,138.3		

(ค) เครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัทในประเทศอินโดนีเซีย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	PTIMV	เครื่องมือ เครื่องจักรและ อุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วน รถยนต์	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	45.4	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ใช้เป็นสินทรัพย์ค้ำ ประกันกับสถาบัน การเงิน

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
2	PTITI	เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	ใช้สำหรับการประกอบธุรกิจ	1.5	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
รวม				46.9		

(ง) เครื่องจักรและอุปกรณ์ของบริษัทในประเทศอินเดีย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAIPL	เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	ใช้สำหรับการประกอบธุรกิจ	47.2	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
				47.2		

4.1.4 สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง

(ก) สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้งในประเทศไทย

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์การถือครอง	มูลค่าตามบัญชีสุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะกรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAV	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	ใช้สำหรับการประกอบธุรกิจ	29.9	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
2	FCT	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้ง	ใช้สำหรับการประกอบธุรกิจ	1.4	เจ้าของกรรมสิทธิ์	ไม่มี
				31.3		

(ข) สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้งในประเทศมาเลเซีย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	ITSB	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	1.2	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
2	IPSB	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	9.8	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
3	IATSB	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	18.8	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
				29.8		

(ค) สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้งในประเทศอินโดนีเซีย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	PTIMV	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	18.6	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
2	PTIII	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	151.0	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
3.	PTITI	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	21.4	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
				191.0		

(ง) สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้างและติดตั้งในประเทศอินเดีย

ลำดับ	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	สินทรัพย์	วัตถุประสงค์ การถือครอง	มูลค่าตามบัญชี สุทธิ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 (ล้านบาท)	ลักษณะ กรรมสิทธิ์	ภาระผูกพัน
1	IAIPL	สินทรัพย์ระหว่างก่อสร้าง และติดตั้ง	ใช้สำหรับการ ประกอบธุรกิจ	28.7	เจ้าของ กรรมสิทธิ์	ไม่มี
				28.7		

4.2 เครื่องหมายทางการค้าของกลุ่มอิงเกรส

ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 กลุ่มบริษัทไม่ได้เป็นเจ้าของลิขสิทธิ์เครื่องหมายทางการค้าและสิทธิบัตรใดๆ อย่างไรก็ตามการดำเนินการธุรกิจของกลุ่มบริษัท Ingress Corporation Berhad (ICB) ซึ่งเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของบริษัทได้เข้าทำสัญญาอนุญาตให้กลุ่มบริษัท (ซึ่งประกอบด้วยบริษัท, IAV, FCT, IIM, ITSB, IPSB, PT ITI และ PT IMV) ใช้ตราเครื่องหมายทางการค้าของกลุ่มอิงเกรส ฉบับลงวันที่ 10 สิงหาคม 2558 ซึ่งสัญญาดังกล่าว อนุญาตให้กลุ่มบริษัทสามารถใช้ตราเครื่องหมายทางการค้าของกลุ่มอิงเกรสในการผลิต ทำการตลาด และขายชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ประเทศมาเลเซีย และประเทศอินโดนีเซีย

โดยมีรายละเอียดที่สำคัญเกี่ยวกับเครื่องหมายทางการค้าดังกล่าว ดังนี้

ลำดับ	เจ้าของกรรมสิทธิ์	เครื่องหมายการค้า	เลขทะเบียน	ผลิตภัณฑ์ที่ได้รับความนิยมคุ้มครอง	ระยะเวลาการสงวนสิทธิตามกฎหมายประเทศมาเลเซียให้เครื่องหมายทางการค้าเป็นทรัพย์สินเฉพาะของ ICB (Protection Period)
1	ICB		2012019064	ประเภทที่ 12 : ชิ้นส่วนและส่วนประกอบยานยนต์ โดยทั้งหมดอยู่ในประเภทที่ 12	ระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2555 ถึง 9 พฤศจิกายน 2565
2	ICB		2012019065	ประเภทที่ 35 : ตัวแทนจำหน่าย ขาย การตลาดโฆษณา การบริการ และผู้ให้บริการบริหารธุรกิจสำหรับยานยนต์และรถยนต์ โดยทั้งหมดอยู่ในประเภทที่ 35	ระยะเวลา 10 ปี นับตั้งแต่วันที่ 9 พฤศจิกายน 2555 ถึง 9 พฤศจิกายน 2565

4.3 สินทรัพย์ไม่มีตัวตน

ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 กลุ่มบริษัทมีสินทรัพย์ไม่มีตัวตนได้แก่ โปรแกรมคอมพิวเตอร์และลูกค้าสัมพันธ์ โดยมูลค่าสุทธิตามบัญชีของสินทรัพย์ไม่มีตัวตนประเภทโปรแกรมคอมพิวเตอร์ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 มีมูลค่าเท่ากับ 19.70 ล้านบาท (8.89 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มกราคม 2563) โดยมูลค่าของลูกค้าสัมพันธ์เกิดขึ้นหลังจากที่ IAIPL ถือหุ้นเพิ่มขึ้นเมื่อวันที่ 13 พฤศจิกายน 2560 และได้ซื้อหุ้นทั้งหมดได้ในไตรมาสที่สองปีงบการเงินสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2562 ลูกค้าสัมพันธ์จะถูกตัดจำหน่ายในระบบตลอด 10 ปี โดยมูลค่าตามบัญชีของลูกค้าสัมพันธ์ ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 มีจำนวน 8.39 ล้านบาท (10.26 ล้านบาท ณ วันที่ 31 มกราคม 2563)

5.0 ข้อพิพาททางกฎหมาย

ณ วันที่ 31 มกราคม 2564 บริษัทและบริษัทในเครือประเทศไทย มาเลเซีย อินโดนีเซีย และอินเดียไม่มีข้อพิพาททางกฎหมาย (มากกว่าร้อยละ 5 ของส่วนผู้ถือหุ้นตามงบการเงินรวมของกลุ่มบริษัท) ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบริษัทและบริษัทในเครือได้

6.0 ข้อมูลสำคัญอื่น ๆ

นอกเหนือจากที่ได้เปิดเผยไว้ในแบบแสดงรายการข้อมูลประจำปี (แบบ 56-1) และงบการเงินที่ตรวจสอบแล้วของกลุ่มบริษัท และบริษัท สำหรับรอบระยะเวลาบัญชีสิ้นสุดวันที่ 31 มกราคม 2564 นั้น บริษัทไม่มีข้อมูลที่สำคัญอื่นใดที่จะเปิดเผย ณ วันที่ 31 มกราคม 2564

7.0 ข้อมูลหลักทรัพย์และผู้ถือหุ้น

ณ วันที่ 16 เมษายน 2564 บริษัทอิงเกรส อินดัสเตรียล (ไทยแลนด์) จำกัด (มหาชน) มีทุนจดทะเบียนและทุนชำระแล้วเป็นจำนวน 1,446,942,690 บาท ซึ่งเป็นหุ้นสามัญมูลค่าหุ้นละ 1 บาท โดยบริษัทไม่มีหลักทรัพย์อื่นใดตามข้อกำหนดและเงื่อนไขที่แตกต่างจากหุ้นสามัญ

7.1 ผู้ถือหุ้นของบริษัท 10 อันดับแรก

อันดับ	ชื่อ	จำนวนหุ้น	ถือหุ้น (ร้อยละ)
1.	INGRESS CORPORATION BERHAD	868,499,770	60.023
2.	นายเกียรติศักดิ์ ไตรตรึงษ์टना	56,000,300	3.870
3.	บริษัท ไทยเอ็นวีดีอาร์ จำกัด	28,082,700	1.941
4.	นายวสินน์ ผาติกุลเศรษฐ์	15,330,000	1.059
5.	นายวุฒิพล ปรียกนก	14,000,000	0.968
6.	นายประสงค์ นาคเจริญ	13,800,000	0.954
7.	นายสุเทพ รัชตะสมบุญ	12,224,900	0.845
8.	นายพิชัย วิจักขณ์พันธ์	10,048,100	0.694
9.	นางสาวอรพินทร์ ชูพาณิชย์สกุล	8,941,000	0.618
10.	นายพลสมบัติ ดำเนินชาวนิชย์	7,934,600	0.548
11.	อื่นๆ	412,081,620	28.153
ทั้งหมด		1,446,942,690	100.000

ที่มา : บริษัท ศูนย์รับฝากหลักทรัพย์ (ประเทศไทย) จำกัด (TSD) (ข้อมูล ณ วันปิดสมุดทะเบียนพักการโอนหุ้นในวันที่ 16 เมษายน 2564)

หมายเหตุ: ผู้ถือหุ้นของ ICB คือ นายราเมศ บิน มูซา และ นายเอบี วาฮับ อิศมาอิล ปัจจุบันเป็นกรรมการบริหารและกรรมการของบริษัทย่อยบางแห่งในกลุ่ม

7.2 นโยบายเงินปันผลของบริษัท

บริษัทมีนโยบายจ่ายเงินปันผลในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิที่เป็นของผู้ถือหุ้นของบริษัทในงบการเงินรวมหลังจากจัดสรรเงินทุนสำรองตามกฎหมาย โดยการจ่ายเงินปันผลขึ้นอยู่กับแผนการลงทุน เงื่อนไขและข้อจำกัดของสัญญาเงินกู้ยืมหรือสัญญาที่เกี่ยวข้อง (ถ้ามี) สภาพการเงิน และผลการดำเนินงาน รวมถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของกลุ่มบริษัท คณะกรรมการอาจทบทวนและปรับปรุงนโยบายการจ่ายเงินปันผลเพื่อให้สอดคล้องกับแผนการเติบโตในอนาคต ความต้องการใช้เงินทุน เงินทุนหมุนเวียนและปัจจัยอื่นๆ

เนื่องจากบริษัทเป็นบริษัทโฮลดิ้ง สินทรัพย์หลักคือเงินลงทุนในบริษัทย่อย จำนวนเงินปันผลของบริษัทส่วนใหญ่จึงขึ้นอยู่กับผลการดำเนินงานและการรับเงินปันผลจากบริษัทย่อย

7.3 นโยบายการจ่ายเงินปันผลของบริษัทย่อย

บริษัทย่อยมีนโยบายจ่ายเงินปันผลให้แก่ผู้ถือหุ้นในอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 40 ของกำไรสุทธิหลังหักภาษีเงินได้หลังจากจัดสรรเงินทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว โดยการจ่ายเงินปันผลจะขึ้นอยู่กับผลประกอบการ สภาพการเงิน สภาพคล่องตัว ความต้องการเงินทุนหมุนเวียน การลงทุนเพิ่มเติม การขยายธุรกิจ เงื่อนไขและข้อจำกัดตามสัญญาเงินกู้ และปัจจัยด้านการจัดการอื่นๆ ที่คณะกรรมการและผู้ถือหุ้นของบริษัทย่อยเห็นว่าเหมาะสมซึ่งจะต้องปฏิบัติตามนโยบายของบริษัท