

ยานยนต์सार

สถาบันยานยนต์

www.thaiauto.or.th

จลสารรายเดือน โดยสถาบันยานยนต์ เพื่อเผยแพร่ข้อมูลสู่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ปีที่ 1 ฉบับที่ 11 เดือนพฤศจิกายน 2546 (ฉบับพิเศษ)

รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย”

...ไปโลดระดบชาติ



ในช่วงวันที่ 16-21 ตุลาคม 2546 ที่ประเทศไทย ได้รับเกียรติให้เป็นเจ้าภาพการประชุมระดับผู้นำเอเปค นั้น สิ่งที่น่าทึ่งนอกเหนือจากการสร้างความประทับใจให้กับผู้นำเอเปค ด้วยขบวนพยุหยาตราขลมารดแล้ว ก็ยังมีรถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” ที่เข้ามามีบทบาทในการสร้างความประทับใจให้ผู้นำเอเปค รวมอยู่ด้วยเช่นกัน แม้จะเป็นเพียงยานพาหนะที่รับส่ง ผู้นำเอเปคในระยะทางสั้นๆ คือ ประมาณ 300 เมตรก็ตาม แต่ก็เป็นอีกภาพลักษณ์ของประเทศไทยด้วยเช่นกัน

ณ วันนี้รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” กลายเป็นทั้งที่รู้จัก และต้องการของอีกหลายคน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “นายมนู เสียวไพโรจน์” ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ได้พูดถึงในที่ประชุมว่า มีผู้ต้องการเป็นเจ้าของรถสามล้อไฟฟ้าคันที่ “นายจอร์จ ดับเบิลยู บุช” ประธานาธิบดีสหรัฐอเมริกา “นายหูจิ่นเทา” ประธานาธิบดีจีน และ “วลาดิเมียร์ ปูติน” ประธานาธิบดี สหพันธรัฐรัสเซีย นั้นเป็นจำนวนมาก โดยผู้ผลิตได้ส่งมอบให้ กระทรวงอุตสาหกรรมเป็นผู้รับไปดำเนินการประมูลต่อไปเรียบร้อยแล้ว

และวันที่ 3 พฤศจิกายนที่ผ่านมา ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี “พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร” ได้ทำการมอบโล่ให้ “นายเชมทัต สุนทรสิงห์” และ “นายปิติ มโนมัยพิบูลย์” กลุ่มบริษัทไทเกอร์ จำกัด ในการสนับสนุนรถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” เป็นพาหนะของผู้นำในการประชุมเอเปค ครั้งที่ 11 ที่ประเทศไทย

โครงการรถตุ๊กตุ๊กไฟฟ้านี้เกิดขึ้นประมาณปลายปี พ.ศ. 2545 หลังจากที่สถาบันยานยนต์ได้ทำการวิจัยและพัฒนา รถสามล้อในรูปแบบใหม่ ที่มีความเสถียรในการขับขี่ และความปลอดภัยมากขึ้น ในชื่อ “รถสามล้อไทยไชโย” ซึ่งใช้ชิ้นส่วน รวมถึงเครื่องยนต์ที่ผลิตขึ้นในประเทศไทยทั้งหมด เมื่อโครงการสามล้อไทยไชโยเสร็จสิ้น การต่อยอดก็เริ่มเกิดขึ้นเมื่อ ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี “พ.ต.ท. ดร.ทักษิณ ชินวัตร” มีความต้องการให้นำรถสามล้อซึ่งเป็นหนึ่งในเอกลักษณ์ของประเทศไทยมารับส่ง ผู้นำเอเปคหลังงานเลี้ยงอาหารค่ำ เพื่อเดินทางไปชมขบวนเรือพยุหยาตราขลมารด ที่จัดแสดงขึ้นให้ผู้นำประเทศในกลุ่มเอเปคได้ชมความอลังการ และรับรู้ถึงประวัติความเป็นมาของประเพณีไทยที่สืบทอดกันมายาวนาน



บทบรรณาธิการ

และแล้วเดือนธันวาคมก็ได้มาถึงอีกครั้ง

และอย่างที่ทราบกันดีว่า นอกจากเดือนธันวาคมจะเป็นเดือนสุดท้ายของทุกปีแล้ว ก็ยังเป็นเดือนที่มีความสำคัญต่อบริษัทส่วนใหญ่อีกด้วยเช่นกัน

นั่นก็คือ ทุกบริษัทต่างต้องปิดยอดการขายประจำปี ตามเป้าหมายที่ได้รับมอบหมายให้ได้

สำหรับบริษัทรถยนต์ถือว่ามีโอกาสดี ที่มีงานแสดงสินค้ายานยนต์ Motor Expo ในต้นเดือนนี้ ที่จะสามารถถล่มยอดขายได้ด้วยแคมเปญสุดพิเศษ อันยากจะปฏิเสธได้

ในช่วงปลายเดือน ทุก ๆ คนในอุตสาหกรรมยานยนต์จะได้สนุกสนานสังสรรค์รื่นเริงในผลสำเร็จอย่างเหลือเชื่อตลอดปี พ.ศ.๒๕๕๖ คาดว่ายอดผลิตรถยนต์จะเกิน 700,000 คัน ขายในประเทศมากกว่า 500,000 คัน และส่งออกทะลุ 200,000 คัน รวมแล้วเติบโตสูงกว่าร้อยละ 30

รถจักรยานยนต์ก็ใช้ว่าจะน้อยหน้า สามารถทำลายสถิติการผลิตสูงกว่าสองล้านคัน เติบโตมากกว่าร้อยละ 40 อย่างสบาย ๆ

บริษัททั้งหลายต่างกำไรมากมาย โบนัสท่วมท้น

ขอแสดงความยินดีกับทุก ๆ ท่านมา ณ ที่นี้

ส่วนสถาบันยานยนต์ซึ่งเป็นองค์กรไม่แสวงหากำไร ทำหน้าที่ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ต้องเผชิญกับภารกิจอันหนักหน่วงและยากลำบาก ในการช่วยพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดย่อมและขนาดกลาง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันต่อสู้กับคู่แข่งต่างชาติ ที่ยกทัพบุกเข้ามาประกอบการในประเทศไทย และคู่แข่งชั้นที่อยู่นอกประเทศส่งสินค้าเข้ามาได้ตามข้อตกลงการค้าเสรี

นอกจากนี้ ทางสถาบันยังต้องเล่นบทบาทในการเอื้ออำนวยความสะดวกให้กับบริษัทต่างชาติ ในการดำเนินธุรกิจในประเทศไทยให้ประสบผลสำเร็จ เพื่อสร้างให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย

เป้าหมายการผลิตรถยนต์ให้ได้หนึ่งล้านคัน ภายในปีพ.ศ. 2549 ตามแผนแม่บทที่จัดทำขึ้นในปีพ.ศ. 2544 นั้น คงจะบรรลุตามเป้าหมายได้เร็วกว่าแผนหนึ่งปี คือ ภายในปีพ.ศ. 2548

ดังนั้น สถาบันยานยนต์กำลังริเริ่มเร่งดำเนินแผนงานสร้างบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถสนองต่อความต้องการของภาคอุตสาหกรรมมากกว่าหนึ่งแสนคน ทั้งระดับช่างฝีมือ ช่างเทคนิค วิศวกรและนักบริหาร คาดว่าแผนงานนี้จะเปิดตัวต่อสังคมได้ภายในปีนี้

ขณะเดียวกัน แผนงานการปรับปรุงศูนย์สารสนเทศและข้อมูลวิเคราะห์ต่างๆ ของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ กำลังเร่งพัฒนาเพื่อก่อประโยชน์ให้กับธุรกิจยานยนต์อย่างเต็มที่ ทั้งทางด้านความรวดเร็ว ถูกต้อง แม่นยำ และหลากหลาย เจ้าหน้าที่ทุกคนของสถาบันยานยนต์ พร้อมจะทุ่มเททำงานอย่างสุดความสามารถในการร่วมมือพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย ให้ก้าวไปสู่ระดับโลกอย่างมั่นคงและยั่งยืน

พบกันฉบับหน้า ฉบับสิ้นปี 2546

(นายวัลลก เตยศิริ)

ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์

ต่อจากหน้า 1

และด้วยเหตุนี้เอง “เขมทัต สุคนธสิงห์” ประธานกรรมการบริหารสถาบันยานยนต์ และประธานกลุ่มลิว ซึ่งในกลุ่มธุรกิจในอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงเสนอตัวเข้ามาต่อยอดพัฒนาเป็นรถสามล้อไฟฟ้าในชื่อ รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” โดยมีทั้งการออกแบบใหม่ปรับปรุงและพัฒนารายละเอียดต่างๆ คือ ตั้งแต่ระบบโครงสร้าง ระบบขับเคลื่อน และระบบรองรับน้ำหนักให้เหมาะกับผู้โดยสารระดับผู้นำประเทศ

การทำงานครั้งนี้เราเริ่มจากการแกะแบบโครงสร้างพื้นฐานของรถสามล้อไทยไชโย แล้วนำมาพัฒนาขึ้นอีกชั้น เพื่อให้เหมาะสมกับการเป็นรถไฟฟ้า ที่มีความนุ่มนวลเหมาะกับผู้โดยสารตัวใหญ่ๆที่จะโดยสารครั้งละ 3 คน

การที่เราเลือกระบบไฟฟ้าเข้ามาทดแทนระบบเครื่องยนต์นั้น ส่วนหนึ่งเราไม่อยากจะให้เกิดมลพิษทางอากาศ และเสียงในการใช้งาน ส่วนที่แตกต่างจากรถไฟฟ้าโดยทั่วไป คือ เรานำมอเตอร์ระบบ AC. ซึ่งเป็นมอเตอร์ไฟฟ้ากระแสสลับ มาใช้ในการขับเคลื่อนแทนการใช้มอเตอร์ DC.—กระแสตรง ซึ่งใช้ในรถไฟฟ้าทั่วไป ในระบบ AC. นี้มีความเด่น คือ ความนุ่มนวลในการออกตัวและขับเคลื่อน แต่สิ่งที่จะต้องแลกมา คือ ต้องแบกรับน้ำหนักแบตเตอรี่ที่มากขึ้น ซึ่งรถสามล้อไฟฟ้าที่พัฒนาขึ้นนี้ต้องใช้แบตเตอรี่ถึง 26 ตัว เพื่อมาขับเคลื่อน”

โครงการต่อยอดรถสามล้อเพื่อให้เป็นรถสามล้อไฟฟ้าที่สมบูรณ์นี้ เริ่มต้นประมาณเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2545 โดยส่วนโครงสร้างหลักของตัวรถได้พัฒนาเสร็จสิ้นประมาณเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2546 ใช้ระยะเวลาทั้งสิ้นประมาณ 7 เดือน จากนั้นจึงเริ่มทำตัวถัง และทำ first mock-up ซึ่งเป็นรถต้นแบบและนำมาทดลองการใช้งานจริง และปรับปรุงรายละเอียดเป็นระยะ ๆ จนกว่าจะสมบูรณ์

หลังจากทำ first mock-up เสร็จ เราก็นำไปทดสอบการใช้งานจนกระทั่งมั่นใจ เราจึงนำไปใช้เป็นรถพระที่นั่งในพิธีเปิดอุทยานวิทยาศาสตร์ แต่การพัฒนาที่ยังไม่สิ้นสุด เราจึงพยายามเพิ่มความสมบูรณ์ให้มากขึ้น จนล่าสุดได้ตัดสินใจเปลี่ยนระบบส่งกำลังจากมอเตอร์มาเพลลา จากเดิมใช้โซ่เปลี่ยนเป็นใช้สายพานแทนเพื่อลดเสียงการทำงานพร้อมทั้งเพิ่มขนาดมอเตอร์ให้ใหญ่ขึ้นจากเดิม 5 แรง เป็น 7.5 แรง เพื่อให้มีกำลังในการปั่นและบรรทุกมากขึ้น ซึ่งมีกำลังมากกว่ารถกอล์ฟไฟฟ้าทั่วไปกว่า 2 เท่า

รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” ทั้งหมดนี้ เกิดขึ้นจากฝีมือและความร่วมมือของคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์ หากแบ่งอย่างกว้างๆ ความสำเร็จครั้งนี้เกิดขึ้นจากความร่วมมือทั้ง 3 ส่วน คือ ทีม

พัฒนาโครงสร้างและรูปแบบ กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ให้การสนับสนุน และสถาบันต่างๆ อาทิ MTEC สถาบันยานยนต์ที่ร่วมกันระดมสมองและทำงานกันอย่างหนัก เพื่อให้รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” ทั้งหมดนี้เกิดขึ้นและมีความสมบูรณ์ที่สุด

รถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” ทั้งหมดนี้เป็นความสำเร็จของคนไทย พุดได้อย่างเต็มปากว่าเป็นฝีมือคนไทยจริงๆ เพราะทุกขั้นตอน ตั้งแต่การออกแบบ การพัฒนาระบบขับเคลื่อนเป็นฝีมือวิศวกรคนไทยทั้งหมด หรือแม้กระทั่งชิ้นส่วนประกอบบริษัทที่ผลิตก็ยังมีผู้ถือหุ้นเป็นของคนไทยร้อยเปอร์เซ็นต์”

รถสามล้อไฟฟ้าทั้งหมดนี้ได้รับการออกแบบระบบการอัดประจุไฟฟ้าเข้าแบตเตอรี่ใหม่ โดยสามารถเสียบกับปลั๊กไฟบ้านซึ่งใช้เวลาเพียง 2 ชั่วโมง แบตเตอรี่ทั้ง 26 ก้อนก็จะเต็ม และสามารถวิ่งใช้งานได้ประมาณ 100 ก.ม. โดยสามารถทำความเร็วสูงสุดได้ประมาณ 25 ก.ม./ชม. ซึ่งเพียงพอกับการใช้งานในหมู่บ้านหรือรีสอร์ท แต่สำหรับรถที่ใช้ในการประชุมเอเปคครั้งนี้ถูกจำกัดด้วยความเร็วไว้ที่ 15 ก.ม./ชม.เท่านั้น

ในส่วนในช่วงล่างมุ่งเน้นถึงความนุ่มนวลเป็นหลัก ดังนั้น จึงใช้ระบบช็อคอัพขอบเบอร์พร้อมคอยล์สปริงที่ให้ความนุ่มนวลเหมือนรถยนต์ พร้อมส่งกำลังลงพื้นถนนด้วยยางขนาด 195/60-14

ในส่วนความพร้อมที่จะผลิตเป็น Mass Production นั้น “เขมทัต” เปิดเผยว่า ขณะนี้ด้านโครงสร้างมีความพร้อม แต่ในส่วนของตัวถังจะต้องมีการพัฒนาอีก โดยต้องคำนึงถึงอายุการใช้งาน และความปลอดภัยในการใช้งาน ซึ่งจะใช้เวลาวางแผนปรับปรุงรถสามล้ออีกประมาณ 4-6 เดือน คาดว่าจะเริ่มผลิตได้จริงประมาณต้นปีหน้า

สำหรับราคาจำหน่ายคาดว่าจะอยู่ประมาณ 1.5 แสนบาท โดยรถสามล้อที่ผลิตขึ้นมาใหม่จะเรียกว่าเป็นรถเอนกประสงค์สามารถนำไปใช้ในสนามกอล์ฟ รีสอร์ท หรือ บริการนักท่องเที่ยว ซึ่งเชื่อว่าจะได้รับความสนใจจากต่างประเทศด้วย ยิ่งไปกว่านั้นจากการที่มีการแพร่ภาพไปทั่วโลกทำให้มีบางประเทศติดต่อแสดงความสนใจเข้ามา เช่น ปาปัวนิวกินี เป็นต้น

และนี่คืออีกหนึ่งความสำเร็จของคนไทยกับการพัฒนารถสามล้อไฟฟ้า “ไชย” ซึ่งเชื่อว่าอนาคตอันใกล้จะเป็นสินค้าที่นำรายได้เข้าประเทศไทยได้มากที่สุดทีเดียว



5 ปีสถาบันยานยนต์... ชุดบทเพลิงนำทางอุตสาหกรรม

ถ้าเอ่ยชื่อ “สถาบันยานยนต์” หรือ Thailand Automotive Institute เชื่อว่าในแวดวงของอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ไม่มีใครที่ไม่เคยได้ยินชื่อของสถาบันอิสระแห่งนี้ โดยเฉพาะในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา สถาบันยานยนต์ได้เข้ามามีบทบาทและหน้าที่ โดดเด่นเป็นอย่างมาก ในวงการอุตสาหกรรมยานยนต์ และ อุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องทั้งหมด



สถาบันอิสระแห่งนี้ เริ่มก่อตั้งขึ้น โดยมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 7 กรกฎาคม พ.ศ. 2541 ถือเป็นสถาบันที่เกิดจาก ความร่วมมือของภาครัฐและเอกชน อย่างแท้จริง ในการสร้างองค์กรที่จะก้าวเข้ามาทำหน้าที่หลัก ในด้านการประสานงาน หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง



กับอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อพัฒนาศักยภาพของ อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

จากมติคณะรัฐมนตรีในครั้งนั้น รัฐบาลและเอกชน ที่เข้าร่วมมือใช้เวลาอีก 2 เดือนกว่าๆ ก่อตั้งสถาบันที่ใช้ กฎระเบียบการบริหารแบบเอกชนทุกประการ ไม่มีข้อผูกมัด หรือระเบียบปฏิบัติ หรือข้อบังคับใดๆกับรัฐบาล หรือ รัฐวิสาหกิจทั้งสิ้น และก่อตั้งอย่างเป็นทางการในวันที่ 14 กันยายน พ.ศ. 2541 โดยมีภารกิจ ที่หนักหนารออยู่ คือ การผลักดันอุตสาหกรรมขนาดใหญ่อย่าง อุตสาหกรรม ยานยนต์ในประเทศไทยให้สามารถยืนหยัดขึ้นเป็นอุตสาหกรรม ชั้นแนวหน้าของประเทศได้อย่างมั่นคง

ระยะเวลา 5 ปีของการก่อตั้งสถาบันและการอยู่ใน ตำแหน่งของผู้อำนวยการ คือ “นายวัลลภ เตียศิริ” สถาบันต้องรับบทหนักมากขึ้นอีก เมื่อมีการผลักดัน ประเทศไทยให้ก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์ ในระดับภูมิภาคตามแผนงานของรัฐบาลยุคนายกรัฐมนตรี “พ.ต.ท.ทักษิณ ชินวัตร” ที่ต้องการยกระดับอุตสาหกรรม ยานยนต์ให้เป็น 1 ใน 5 ยุทธศาสตร์หลักแห่งประเทศไทย พร้อม ประกาศให้สถาบันฯเป็นแม่งานในการจัดทำแผนแม่บท อุตสาหกรรมยานยนต์ หรือ Master Plan ที่กำหนดแนวทาง ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระยะสั้น ระยะเวลา 5 ปี อันเป็นแผนงานที่ต้องปฏิบัติได้จริง (Action Plan) และแผนงาน ระยะยาวซึ่งเป็นแผนงานวิสัยทัศน์ (Vision Plan) ระยะเวลา 10ปี นั่นคือครั้งแรกที่ชื่อเสียงของสถาบันยานยนต์ เริ่มกลายเป็นที่รู้จักกันในวงกว้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ และเป็น โครงการนำร่องที่ตามมาด้วยโครงการย่อยๆอีกหลายโครงการ ที่ล้วนแล้วแต่เป็นหนึ่งในแผนงานที่จะช่วยผลักดัน และพัฒนา อุตสาหกรรมต่อเนื่อง ที่มีความจำเป็นต่อการพัฒนาศักยภาพของ อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยทั้งสิ้น



ตั้งที่มีคำกล่าวกันว่า หากต้องการผลักดันประเทศไทยให้ก้าวสู่การเป็น Detroit of Asia นั้น องค์ประกอบหลักที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเร่งด่วน คือ เรื่องของผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อย หรือ เอสเอ็มอี.ทั้งหลาย ซึ่งเป็นพื้นฐานการขยายตัวของอุตสาหกรรมที่ดี แต่ก็ยังเป็นพื้นฐานที่เสียเปรียบต่ออารยธรรมไฮเทคเข้ามาของกลุ่มทุนจากนอกประเทศเป็นอย่างมาก

การพัฒนาศักยภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนรายย่อยจำเป็นต้องพัฒนาในหลายๆ ส่วนประกอบ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของมาตรฐานการผลิต การวิจัยและพัฒนาสินค้า การพัฒนาศักยภาพทางด้าน บุคลากร รวมถึงบรรยากาศทางการลงทุน ขณะเดียวกัน ต้องมีการดึงดูดให้ผู้ผลิตรถยนต์ที่ตั้งรกรากอยู่ในประเทศไทย หันมาให้การสนับสนุนอุตสาหกรรมรายย่อยเหล่านี้ด้วย

ถ้าติดตามข่าวกันมาโดยตลอดจะเห็นได้ว่า แผนงานที่สถาบันยานยนต์พยายามจะทำอยู่นั้น เป็นไปตามโครงสร้างการพัฒนาและการแก้ไขปัญหาที่ยั่งยืน โดยพยายามที่จะลบล้างความเชื่อเก่าๆ ว่าการพัฒนาศักยภาพจะต้องอาศัยเงินทุนจำนวนมาก ประกอบกับการช่วยเหลืออย่างเต็มที่ของภาครัฐ และแรงสนับสนุนจากภาคเอกชนก่อให้เกิดความพยายามในการรวมกลุ่มกันของผู้ประกอบการรวมกลุ่มกัน เพื่อพัฒนาศักยภาพในการผลิตซึ่งกันและกันขึ้นมาแทนที่รูปแบบการทำงานแบบเก่าๆ

หนึ่งในโครงการที่สถาบันยานยนต์ผลักดันมานาน และใกล้ที่จะได้ข้อสรุปในเร็ววันนี้ คือ โครงการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์จากเดิมที่สถาบันฯ เน้นโครงการอบรม และฝึกสัมมนาให้กับบุคลากรในภาคอุตสาหกรรม ซึ่งนับต่อจากนี้ไปอีกประมาณ 1-2 เดือนที่จะถึง โครงการรับรองมาตรฐานแรงงานอุตสาหกรรมยานยนต์ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ จากความร่วมมือขององค์กรที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย จะมีการออกมาตรฐาน สำหรับแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ชัดเจน เพื่อพัฒนามาตรฐานและศักยภาพแรงงานไทยต่อไปในอนาคต

“โครงการชุบชีวิตธุรกิจไทย” ที่สถาบันร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศญี่ปุ่นในการส่งผู้เชี่ยวชาญเข้ามาให้คำแนะนำแก่เอสเอ็มอี.ต่างๆ ในประเทศไทย ในระยะที่ 1 นี้ ได้ทำการพัฒนาโรงงานไป 464 โรงงานใน 2 ช่วงเวลาการดำเนินงาน นับเป็นผลงานที่น่าพึงพอใจทีเดียว โดยเฉพาะเมื่อผู้ประกอบการ ที่ได้รับการสนับสนุนเหล่านี้สามารถลดต้นทุน เพิ่มผลกำไร และการจ้างงาน รวมถึงโอกาสในการทำธุรกิจที่สดใสต่อไป โครงการนี้กำลังอยู่ระหว่างการเริ่มต้นเฟส 2 ซึ่งเริ่มดำเนินการในการจัดประชุมเพื่อหาข้อสรุปเบื้องต้นไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

บทบาทของสถาบันยานยนต์ยังมีอีกมาก ไม่ว่าจะเป็นศูนย์พัฒนาและทดสอบมาตรฐานชิ้นส่วนยานยนต์ ศูนย์กลางในการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ต่างๆ รวมไปถึงงานบริการอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านข้อมูล ด้านการกำหนดนโยบาย อุตสาหกรรม การรายงานสถานะอุตสาหกรรม และเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง



พันธกิจของสถาบันยานยนต์เป็นสิ่งที่ผูกกันอย่างเหนียวแน่นระหว่างผู้ผลิตรถยนต์ข้ามชาติในประเทศไทย ผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งรายใหญ่รายย่อย หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ที่มีเป้าหมายการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย 1 ล้านคัน ในปี พ.ศ. 2549 โดยเป็นการผลิตเพื่อส่งออกร้อยละ 40 รองรับตลาดในประเทศร้อยละ 60 การผลิตรถจักรยานยนต์ 2 ล้านคัน รวมถึงการส่งออกชิ้นส่วนที่มีมูลค่ากว่า 2 แสนล้านบาท และต้องมีมูลค่าเพิ่มภายในประเทศถึงร้อยละ 60

ณ วันนี้ คบเพลิงของสถาบันยานยนต์จะสว่างไสวขึ้นกว่าเดิม พร้อมกับการเดินนำหน้าไปอีกก้าวหนึ่ง โดยมีความหวังว่าทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมเดินทางไปด้วยกัน และก้าวไปสู่จุดหมายเดียวกันได้อย่างรวดเร็วและมั่นคง นั่นคือ “Detroit of Asia”

และแน่นอนว่าการผลักดันให้อุตสาหกรรมยานยนต์กลายเป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทยอย่างยั่งยืนถาวรตลอดไป !!!

SMEs 007 plus...

ก้าวสู่ตลาดโลก

“วันนี้ตลาดยานยนต์โลก คือ ตลาดเดียวกันโดยมี
ก่อนแค่ขึ้นหิมาที่ต้องแก่งแย่ง ตลาดยานยนต์จะไม่ใช้ตลาด
ที่แบ่งเป็นประเทศอีกต่อไป เพราะฉะนั้น การรวมกลุ่มเพื่อร่วม
พัฒนาผลิตภัณฑ์ สร้างศักยภาพและโอกาสในการล่า จึงมีความ
จำเป็นกับ SMEs ไทย ที่ตัดสินใจเข้าสู่ตลาดโลก” เป็นคำกล่าว
ของ “ชยพล คติการ” ผู้นำกลุ่ม SMEs 007 plus

เนื่องจากทุกวันนี้ ธุรกิจยานยนต์ต่างต้องมีเครือข่าย
ต่างๆ อาทิ เครือข่ายการสื่อสาร เครือข่ายวัตถุดิบ และรวมไป
ถึงเครือข่ายลูกค้า ที่จะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยอย่างแน่นนอนจึง
ได้เกิดวีสิตติดตกในกลุ่มนักการตลาดขึ้นมา คือ “Network
Era” และได้ยืนมากขึ้นในงาน SMEs Expo ที่มีกระทรวง
อุตสาหกรรม และ สถาบันวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
ได้ร่วมกันจัดงานนี้ขึ้น เมื่อเดือนตุลาคมที่ผ่านมา

และอาจจะมีส่วนที่ขี้ยังไม่ทราบที่มาของ SMEs
007 plus ว่า มีจุดเริ่มต้นอย่างไร จึงขอเล่าให้ทราบโดยสังเขป
SMEs 007 plus เริ่มจากบริษัทไทยมอเตอร์เซน
จำกัด บริษัทเอ.บิล. อาร์ท แอนด์ บี ควอลิตี้ จำกัด และ
บริษัทศรีเจริญชัย จำกัด ได้ร่วมกันจับมือทำการตลาดในธุรกิจ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อ
เป็นการสานประโยชน์ สร้างความแข็งแกร่ง และสร้างโอกาสใน
การขยายช่องทางการจำหน่ายทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

ณ วันนี้ สมาชิกส่วนใหญ่ในกลุ่ม SMEs 007 plus มี
ทั้งหมด 18 บริษัท คือ บริษัทไทยมอเตอร์เซน จำกัด บริษัท
เอ.บิล. อาร์ท แอนด์ บี ควอลิตี้ จำกัด บริษัทศรีเจริญชัย จำกัด
บริษัทสายทุธแมชชีนเวคค จำกัด บริษัทแจ๊ป ออโตโมทีฟ
กรุ๊ป จำกัด บริษัทโดมอน โดเมนชั่น จำกัด บริษัทมิซูจิ
(ประเทศไทย) จำกัด บริษัทเอ.บิล.อาร์ท. อินดรัสเตเรียล
จำกัด บริษัทฟิวเจอร์ พาร์ท จำกัด บริษัทเค.เค. โดคาสตั้ง
จำกัด บริษัทส.ลิตชิตอโตพาร์ท อินดัสตรี จำกัด บริษัทไทย
นิโตโซอิ จำกัด บริษัทสยามการสปริง จำกัด บริษัทเจ.เอ็น.ที.
อินดัสเตเรียล จำกัด บริษัทยูนิไทย ออโตพาร์ท จำกัด
บริษัทพีเจซี อินดรัสเตเรียล จำกัด บริษัททวีคูณ ซัพพลาย
(1994) จำกัด และ ห้างหุ้นส่วนจำกัด ครรชิตการช่าง โดย
บริษัทเหล่านี้ได้มีการจ้างงานในกลุ่มกว่า 1,000 คน มียอด
ขายประมาณ 500 ล้านบาทต่อปี และต่างรู้จักกันจากการได้
เข้าอบรมภายใต้ “โครงการชุบชีวิตธุรกิจไทย” หรือ “โครงการ
ITB” มี “กระทรวงอุตสาหกรรม” จัดงานนี้ขึ้นมาโดยมีสถาบัน
ยานยนต์เป็นหน่วยร่วมบริหาร และด้วยแนวความคิดที่ได้เข้า
โครงการฯนี้เอง จึงได้มาจับมือประสานธุรกิจเพื่อร่วมกัน
รุกด้านการตลาด ซึ่งปัจจุบันนี้มี สมาชิกบางส่วนจัดอยู่ใน
กลุ่ม First Tier ได้จัดส่งชิ้นส่วนให้กับ โรงงานประกอบรถ
จักรยานยนต์





นอกจากการรวมกันเพื่อสานประโยชน์ ช่วยเสริมและสนับสนุนซึ่งกันและกันแล้ว กลุ่ม SMEs 007 plus ยังได้กำหนดคุณลักษณะของสมาชิกไว้อย่างชัดเจนอีกด้วย โดยผู้จะเข้ามาเป็นสมาชิกจะต้องมีคุณสมบัติ ที่สำคัญเป็นอันดับแรกคือ ต้องเป็น SMEs ไทย ที่มีความตั้งใจในการทำงานเป็นทีม เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนประกอบหรือชิ้นส่วนทดแทนในรถจักรยานยนต์ มีกระบวนการผลิตจากวัตถุดิบพื้นฐาน อาทิ Aluminum Casting, Zing Casting, Plastic Injection, Forging ฯลฯ หรือเป็นผู้สนับสนุน อาทิ Painting, Mould & Die, EDM ฯลฯ ซึ่งผู้ที่เข้ามาเป็นสมาชิกไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ โดยประโยชน์หลักที่สมาชิกจะได้รับจากกลุ่ม คือ ความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า ประโยชน์จากการจัดซื้อวัตถุดิบแบบรวมศูนย์ ประโยชน์จากการร่วมใช้บริการจากผู้รับช่วงการผลิต ประโยชน์จากการคิดสรรบุคลการ และการพัฒนาบุคลากรร่วมกัน ความร่วมมือด้านการตลาด การขาย การสร้าง “ตราผลิตภัณฑ์” ร่วมกัน และประโยชน์จากศักยภาพของกลุ่มในการขอสนับสนุนจากโครงการต่าง ๆ ของสถาบันยานยนต์ เช่น โครงการ ITB โครงการเสริมสร้างเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นต้น

“แนวความคิดของกลุ่ม เกิดจากข้อคิดของ “ปราโมทย์ วิชาสุข” รองอธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม โดยท่านได้เปรียบการทำงานเป็นกลุ่มเหมือนการรวมกลุ่มของฝูงหมาป่า ซึ่งหมาป่าแต่ละตัวจะมีกำลัง มีเขี้ยวเล็บ มีความถนัด มีประสบการณ์ในการหาเหยื่อที่แตกต่างกัน เมื่อมาอยู่รวมกันก็จะมี การถ่ายทอด การเรียนรู้ในกลุ่ม เมื่อแต่ละตัวเชี่ยวชาญ พอรวมกัน ออกล่าเหยื่อ โอกาสที่จะประสบความสำเร็จก็มีมาก และโอกาสที่จะได้เหยื่อตัวใหญ่ขึ้นก็จะเกิด” ชยพล คติการ บอกเล่าจุดประกายแนวความคิดของกลุ่มให้ทราบ

และยังบอกเล่าถึงวิสัยทัศน์ (Vision) ของกลุ่ม SMEs 007 plus คือ ความมุ่งมั่นสู่ความเป็นผู้นำในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทดแทน โดยมุ่งเน้นการออกแบบและพัฒนา เพื่อสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับลูกค้า ทั้งด้านคุณภาพ ราคา การส่งมอบและการบริการ เพื่อมุ่งสู่การแข่งขันระดับโลก

ขณะเดียวกัน ได้มุ่งเป้าหมายไปที่การวิจัย ออกแบบ และ ผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ ในแบรนด์ของกลุ่ม ออกไปสู่ตลาดต่างประเทศ โดยมุ่งเน้นกลุ่มประเทศเอเชียเป็นอันดับแรก จากนั้นจะขยายไปประเทศสหรัฐอเมริกา และยุโรป นอกจากนี้ก็ยังเสนอสนองความต้องการของลูกค้าโดยนำความต้องการของลูกค้าในตลาดต่าง ๆ มาเป็นโจทย์ แล้วออกแบบ และสร้างผลิตภัณฑ์ที่สามารถตอบโจทย์ได้โดยส่งกลับไปขายอีกที่

การส่งไปทำตลาดต่างประเทศจะใช้ทีมที่เป็นผู้เชี่ยวชาญในพื้นที่นั้น ๆ มาเป็นผู้ทำตลาด เพราะแต่ละตลาดจะมีบุคลิกต่างกัน นอกจากการทำตลาดแล้ว ผู้ทำตลาดยังต้องศึกษาและรวบรวม ข้อมูลการตลาดและพฤติกรรมกลุ่มเป้าหมายส่งกลับมา เพื่อวิเคราะห์ดูแนวโน้ม ซึ่งจะนี้เป็นพื้นฐานในการออกแบบ และพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ โดยส่งกลับไปเพื่อตอบสนองความต้องการที่มากขึ้นกว่าเดิม

ณ วันนี้ กลุ่ม SMEs 007 plus ถือเป็นอีกกลุ่มหนึ่งของกลุ่ม SMEs ไทย ที่เป็นการรวมตัวของคนรุ่นใหม่ มีแนวคิดใหม่ และพร้อมจะก้าวไปสู่การแข่งขันในตลาดโลก โดยเฉพาะต้องการเปิดตลาดใหม่ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย... ในอนาคตที่จะมาถึงในไม่ช้า



รายงานการประชุม “การทำมาตรฐานร่วมกัน” ครั้งที่ 8 ณ ประเทศเวียดนาม

การทำมาตรฐานยานยนต์ร่วมกันนั้นทำเพื่ออะไร ? คำถามนี้ เชื่อว่าทุกท่านอยากทราบคำตอบว่าคืออะไร ? ท่านคงทราบกันดีแล้วว่า เมื่อเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าไปสู่ประเทศใดก็ตามความเจริญจะต้องตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่พ้น โดยเฉพาะการใช้ รถยนต์เป็นยานพาหนะในการขับ เคลื่อนไปสู่สถานที่ต่าง ๆ จึงทำให้เกิดกฎหมายจราจรขึ้นมา เพื่อสร้างทั้งระเบียบวินัยและ ข้อบังคับต่าง ๆ ต่อผู้ใช้นาน พาหนะ



ขณะเดียวกัน ผู้ผลิตยานพาหนะต่าง ๆ ก็ต้องมีกฎระเบียบ และ/หรือ กฎข้อบังคับเกี่ยวกับการผลิต หรือ ด้านเทคนิคของรถยนต์ด้วยเช่นกัน

และนี่คือ สาเหตุแห่ง “การจัดทำมาตรฐานยานยนต์ร่วมกันทั่วโลก” หรือ Harmonization

การจัดตั้งมาตรฐานยานยนต์ร่วมกันทั่วโลก หรือ Harmonization ขึ้นมา ก็เพื่อต้องการให้ผู้ที่มีความคุมกฎระเบียบเกี่ยวกับรถยนต์ในกลุ่มประเทศต่างๆ สามารถออกกฎระเบียบหรือ ข้อบังคับต่างๆ ได้ง่ายขึ้น เช่น อัตราภาษีศุลกากร กฎระเบียบด้านสิ่งแวดล้อมและด้านความปลอดภัย เป็นต้น ซึ่งผลประโยชน์ที่ผู้บริโภคจะได้รับเป็นอย่างดี คือ สามารถใช้รถยนต์ที่มีคุณภาพ

ด้วยเหตุนี้เอง จึงได้มีข้อตกลงปี ค.ศ. 1958 และ 1998 ขึ้น นั่นคือ มีการจับมือร่วมกันให้เป็นหนึ่งเดียวของมาตรฐานยานยนต์ ขณะเดียวกันก็ต้องอยู่ภายใต้มาตรฐานยุโรป (UN/ECE) ในข้อตกลงปี ค.ศ. 1958

พอมถึงปี ค.ศ. 1998 ได้เกิดการเปลี่ยนแปลง ด้วยการนำเอามาตรฐานของประเทศผู้ผลิตรถยนต์ คือ กลุ่มประเทศยุโรป สหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น มาใช้เป็นพื้นฐาน โดยมีคณะผู้ทำงาน WP 29 (World forum for the harmonization of vehicle regulation) นี้ขึ้นมา และคณะกลุ่มนี้เองก็ได้แบ่งกลุ่มทำมาตรฐานออกเป็น 6 กลุ่ม คือ

1. GRB กลุ่มทำงานในเรื่องความดังของเสียง
2. GRE กลุ่มทำงานในเรื่องมลพิษและพลังงาน
3. GRRF กลุ่มทำงานในเรื่อง Brake และ Running Gear
4. GSP กลุ่มทำงานในเรื่อง Passive Safety
5. GRSG กลุ่มทำงานในเรื่องความปลอดภัย (general safety)

6. GRPE กลุ่มทำงานในเรื่องมลพิษและพลังงาน สำหรับประเทศไทยก็ได้มีการส่งตัวแทนจากหลายหน่วยงาน เข้าร่วมประชุมการทำมาตรฐานครั้งที่ 8 นี้ด้วย โดยมีหน่วยงานที่ส่งตัวแทนเข้าร่วมประชุมครั้งนี้ คือ กรมการขนส่งทางบก กรมควบคุมมลพิษ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และ สถาบันยานยนต์ ซึ่งในการประชุมการทำมาตรฐานจะมีการจัดขึ้นปีละครั้ง โดยปีนี้ได้จัดขึ้นที่เมืองฮานอย ประเทศเวียดนาม ณ โรงแรมมีเรีย เมื่อวันที่ 14-17 ตุลาคม พ.ศ. 2546 ที่ผ่านมา

การประชุมครั้งนี้ เป็นการประชุมระหว่างภาครัฐและเอกชนของประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อระดมความคิดเห็นและโน้มน้าวให้ประเทศสมาชิก (มีทั้งหมด 14 ประเทศที่เข้าร่วมประชุมครั้งนี้) มีการทำ Harmonization ด้านมาตรฐานรถยนต์ร่วมกัน โดยเข้าร่วมเป็นภาคี WP29, 1958 agreement, 1998 agreement เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศสมาชิก

วันที่ 14 ตุลาคม พ.ศ. 2546 เป็นการประชุม RACE Meeting เป็นการประชุมของภาคเอกชน ได้มีการพูดคุยกันในเรื่องการทำมาตรฐาน UN/ECE มาใช้ในแต่ละประเทศ ซึ่งในช่วงของระยะเวลาควรจะมีการมีความสอดคล้องกัน และภาค



เอกชน ควรเข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดมาตรฐาน และร่วมพิจารณาในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐศาสตร์ ระยะเวลา บังคับใช้สำหรับหน่วยงานภาครัฐที่มีมากกว่าหนึ่งหน่วยงาน ซึ่งจะทำให้มีขั้นตอนการทำงานมากขึ้น โดยมีหลายประเทศต่างประสบปัญหาดังกล่าว รวมทั้งประเทศไทยด้วย

ปัญหาอีกประการหนึ่ง ที่ประเทศสมาชิกประสบอยู่ คือ การขาดแคลน Test Facility เมื่อจะมีการนำ UN/ECE มาบังคับใช้

วันที่ 15-16 ตุลาคม พ.ศ. 2546 เป็นการประชุม 8th Government and Industry Meeting ทาง JASIC, JAPIA ได้มีการกล่าวถึงข้อดีของการเข้าร่วมทำ Harmonization (WP29, 1958 agreement, 1998 agreement) โดยจะทำให้ภาคเอกชนลดต้นทุนลง และลดขั้นตอนในการทำงานด้วย ภาครัฐก็จะสะดวกในการให้การรับรอง และผู้บริโภคจะมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

ส่วนความเห็นของแต่ละประเทศ โดยส่วนใหญ่มีแผนในการเข้าร่วมประชุม WP29 และ GR meeting ส่วนการพิจารณาเข้าร่วมภาคี 1958 agreement, 1998 agreement โดยส่วนใหญ่ยังไม่มีแผนชัดเจนที่จะเข้าร่วม ยกเว้น ประเทศเกาหลีใต้ ที่ยังอยู่ระหว่างการศึกษาร่วมเพื่อเข้าร่วม 1958 agreement

อนึ่ง ณ เวลานั้น ประเทศเกาหลีใต้ได้มีการเข้าร่วม 1998 agreement เรียบร้อยแล้ว

สำหรับกรมการขนส่งทางบก ประเทศไทยให้ความเห็นว่า ตอนนี้ได้มีการเข้าร่วมประชุม WP29 และ GR บ้างแล้ว สำหรับการพิจารณาเข้าร่วมเป็นภาคี WP29, 1958 agreement และ 1998 agreement กำลังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาผลดีผลเสียของคณะทำงาน ส่วนการนำมาตรฐาน ECE มาบังคับใช้ในประเทศไทย โดยเฉพาะภายในปี ค.ศ. 2005 คาดว่ายังไม่

มาตรฐานใด ๆ บังคับใช้ แต่ภายในปี ค.ศ. 2010 ที่จะถึงเชื่อว่า จะมีอย่างน้อยหนึ่งมาตรฐาน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับคณะทำงานร่างมาตรฐานด้วย

ส่วนของ Test Facility ได้มีการพูดถึงถึงความจำเป็น โดยมีสมาชิกบางส่วนได้กล่าวถึงประสบการณ์ของประเทศตนเองว่ามีการนำ UN/ECE มาบังคับใช้ ทั้งที่ไม่จำเป็นต้องมีก็ได้

ทาง JASIC กล่าวถึงความจำเป็นในการประชุม Expert Meeting เพราะเมื่อครั้งที่เคยมาประชุมที่ประเทศไทย เรื่อง Lamp Installation (UN/ECE 48) มีการแสดงความเห็นกันว่า ควรมีการจัดขึ้นทุกปี โดยให้แต่ละประเทศส่งความจำเป็นในการขอเป็นเจ้าภาพ รวมถึงรายการมาตรฐานที่ต้องการไปยัง JASIC อีกครั้ง

และเท่าที่ทราบมา ได้มีการกำหนดสถานที่การจัดประชุมเช่นนี้กันแล้ว คือ กรุงเทพฯ ประมาณต้นเดือนธันวาคม ปี ค.ศ. 2004

วันที่ 17 ตุลาคม พ.ศ. 2546 เข้าเยี่ยมชมโรงงานประกอบรถจักรยานยนต์ฮอนด้า ประเทศเวียดนาม มองภาพโดยรวมแล้ว ไม่ได้มีความแตกต่างจากโรงงานฮอนด้าประเทศไทยเลยทำให้เกิดความคิดว่า นี่คือสัญญาณอย่างหนึ่งที่สามารถบ่งบอกให้เห็นความเป็นมืออาชีพของโรงงานแห่งนี้ก็เป็นได้ ส่วนเรื่องราคา เท่าที่สอบถามจากพนักงาน ตกคันละ 2,000 USD คิดเป็นเงินไทย คันละประมาณ 80,000 บาท โดยมียอดขายจักรยานยนต์ อันดับหนึ่ง คือ ฮอนด้า ส่วนรองอันดับหนึ่ง คือ โตโยต้า

สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศเวียดนาม เท่าที่พูดคุย พบว่ายังไม่ค่อยมีศักยภาพเท่าที่ควร ซึ่งกำลังอยู่ในช่วงของการพัฒนา

และเท่าที่ได้มีการพูดคุย พบว่าแนวโน้มยอดขายรถจักรยานยนต์ในประเทศเวียดนามจะเริ่มลดลง เนื่องจากการจำกัดการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ โดยจะจัดได้เพียงหนึ่งคันต่อหนึ่งคนเท่านั้น

ด้านมาตรฐานความปลอดภัยรถจักรยานยนต์ในประเทศเวียดนาม ถือได้ว่ามีความก้าวหน้าไปพอสมควรทีเดียว เพราะมีการบังคับใช้มาตรฐานด้านความปลอดภัยแล้ว 27 รายการ โดยมีมาตรฐาน UN/ECE รวมอยู่ด้วย ประมาณ 2 รายการ นอกจากนี้ยังมีศูนย์ทดสอบมาตรฐานดังกล่าวด้วยเช่นกัน



โครงการรับรองมาตรฐานบุคลากรในอุตสาหกรรม

เพื่อให้สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยกำลังเจริญเติบโตอย่างมั่นคง อีกทั้งยังสามารถแข่งขันในตลาดโลกได้เป็นอย่างดี “สถาบันยานยนต์” ถือเป็นหน่วยงานหนึ่งในการทำหน้าที่ประสานงานระหว่างภาครัฐและเอกชน จึงมีแผนจัดทำโครงการ พัฒนาระบบรับรองความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Skill Certification System for Automotive Industry) โดยได้รับเงินสนับสนุนจากภาครัฐบาล

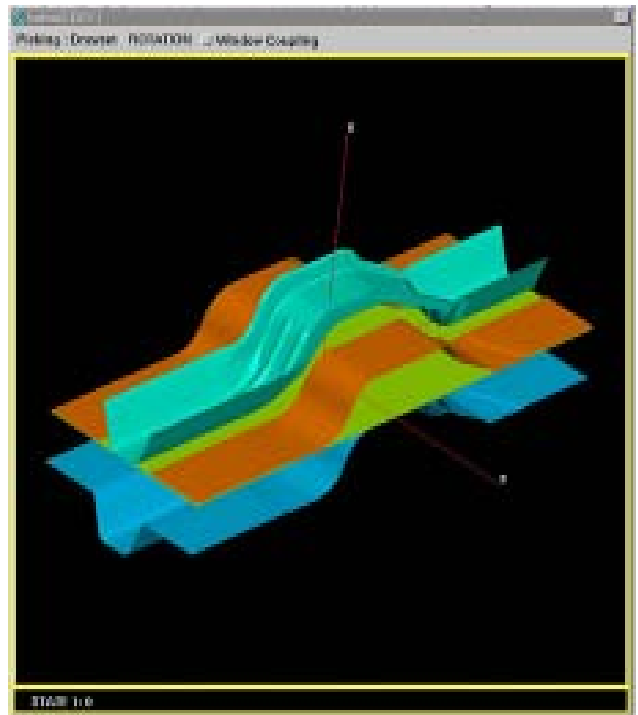


นอกจากนี้ ยังได้รับความร่วมมือจากประเทศญี่ปุ่น ในการหาผู้เชี่ยวชาญทางด้านการพัฒนาความสามารถบุคลากรอีกด้วย โดยมี “อิจิรินทร์ สารสาส” เป็นประธานคณะกรรมการกำกับโครงการนี้ และยังมีหน่วยงานอื่นๆ และตัวแทนจากหน่วยงานเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการนี้ด้วย คือ ผู้แทนกรมพัฒนาฝีมือแรงงาน, ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์, ผู้แทนกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ผู้แทนสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย, ผู้แทนสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, ดาวร ชลชัยเกียรติ, อภิชาติ จุฬางกูร และผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนารุรกิจสถาบันยานยนต์ เป็นกรรมการและเลขานุการ

อนึ่งเป้าหมายและแนวทางการบริหารของโครงการฯ มีดังนี้ คือ

1. มีมาตรฐานฝีมือ และระบบรับรองความสามารถของบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์
2. หลักสูตรการพัฒนาความสามารถบุคลากร
3. ฝึกอบรม และทดสอบความสามารถเพื่อเป็นอาจารย์ผู้ฝึกอบรม ใน 4 สาขาหลักด้วยกัน คือ

1. งานขึ้นรูป โลหะ (Metal Press Work) – Stamping
2. งานฉีดพลาสติก (Plastic Injection)
3. งานหล่อโลหะ (Casting)
4. งานกลึงโลหะ (Machining) – Lathe, Milling





ในแต่ละสาขาจะมีอาจารย์ และ/หรือ ผู้ทรงคุณวุฒิ มาฝึกอบรมทั้งสิ้น 400คน เป็นส่วนของเอกชนทั่วไป 320 คน ที่เหลือจะเป็นหน่วยงานราชการและสถานศึกษาต่างๆ 80 คน

“สถาบันยานยนต์” มั่นใจว่า หากมีการพัฒนาความสามารถของบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ควบคู่ไปกับการความรู้ และทักษะรวมถึงวางระบบให้กับบุคลากรใหม่ในอนาคตเชื่อว่าบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ จะสามารถแข่งขันในเรื่องศักยภาพได้อย่างมีประสิทธิภาพเป็นอย่างดี

โครงการพัฒนาระบบรับรองความสามารถบุคลากร ในอุตสาหกรรมยานยนต์จะวัดความสำเร็จได้จากปัจจัยดังนี้ คือ

1. ได้มาตรฐานฝีมือ 4 สาขา
2. ได้หลักสูตรฝึกอบรม 4 สาขา
3. บุคลากรที่สามารถผ่านเกณฑ์มาตรฐานและเป็นวิทยากรได้
4. ภาคอุตสาหกรรมยอมรับมาตรฐาน และนำหลักเกณฑ์ดังกล่าวเป็นมาตรฐาน เช่นในการรับสมัคร การจ่ายค่าตอบแทน พัฒนาบุคลากร ส่งบุคลากรเข้ารับการฝึกอบรม และสอบวัดผล
5. มีระบบประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐาน ความสามารถบุคลากร ในอุตสาหกรรมยานยนต์

นอกจากนี้ ผู้ได้รับการเข้าอบรมโครงการนี้จะได้รับผลดีหลายประการ คือ ทำให้บุคลากรในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ มีความรู้ความสามารถเพิ่มขึ้น มีมาตรฐานความสามารถบุคลากรเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ ได้รับค่าจ้างที่ยุติธรรมเหมาะสมกับความสามารถ สามารถลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายที่สูญเสีย เนื่องจากขาดความชำนาญในการปฏิบัติงานของบุคลากร

ขณะเดียวกัน ในส่วนของลูกค้า จะได้รับสินค้าที่มีคุณภาพและมีความปลอดภัยสูงขึ้น

และแน่นอนว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยก็จะได้ผลประโยชน์อย่างมากทีเดียว



ตารางฝึกอบรม

ประจำปี 2547

"แผนกบริการฝึกอบรม"

เวลา : 9.00 - 16.00 น.

สถานที่ : อาคารสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน

	รหัสวิชา	ชื่อวิชา	วัน	สมาชิก	ทั่วไป	2546		2547
				(ราคาไม่รวม VAT)		พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.
ISOTS 16949	TAI-Q4701	INTRODUCTION & REQUIREMENT	2	2,000	2,400		2-3	
	TAI-Q4702	DOCUMENT WRITING	2	2,000	2,400		11-12	
	TAI-Q4703	การวางแผนคุณภาพผลิตภัณฑ์และแผนควบคุม (APQP)	2	2,000	2,400		16-17	
	TAI-Q4704	การวิเคราะห์ข้อขัดข้องด้านศักยภาพและผลกระทบ (FMEA 3 rd)	2	2,000	2,400			15-16
	TAI-Q4705	การควบคุมกระบวนการเชิงสถิติ (SPC)	2	2,000	2,400			21-22
	TAI-Q4706	การวิเคราะห์ผลการวัด (MSA 3 rd)	2	2,000	2,400			29-30
	TAI-Q4707	กระบวนการตรวจรับรองชิ้นส่วนการผลิต (PPAP)	1	1,000	1,200			
	TAI-Q4708	การตรวจติดตามคุณภาพภายใน (IQA)	2	2,000	2,400			
Safety	TAI-S4701	ความรู้พื้นฐานด้านความปลอดภัยในการทำงาน	2	2,000	2,400			8-9
	TAI-S4702	การวิเคราะห์งานเพื่อความปลอดภัย	2	2,000	2,400			27-28
	TAI-S4703	การลดอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ด้วยเทคนิค KYT	2	2,000	2,400			
Productivity	TAI-P4701	Kaizen เพื่อการลดต้นทุน	1	1,000	1,200		19	
	TAI-P4702	5ส เพื่อการเพิ่มผลผลิต	1	1,000	1,200			14
	TAI-P4703	เทคนิคปฏิบัติการใช้ 5ส สำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	1	1,000	1,200			16
	TAI-P4704	VEVA วิศวกรรมคุณค่า	1	1,000	1,200		1	
	TAI-P4705	การบริหารงานประจำวัน	1	1,000	1,200			6
	TAI-P4706	กลยุทธ์และเทคนิคเบื้องต้นแนวคิดแบบ Lean	1	1,000	1,200		15	
	TAI-P4707	การแก้ปัญหาอย่างมีประสิทธิภาพ	1	1,000	1,200		23	
	TAI-P4708	7 QC Tools	1	1,000	1,200	28		
	TAI-P4709	ความสำเร็จในการใช้ Six Sigma	1	1,000	1,200		24	
	TAI-P4710	ระบบป้องกันความผิดพลาด POKA-YOKE	1	1,000	1,200			7
	TAI-P4711	เทคนิคปฏิบัติการวางแผนและควบคุมการผลิตสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	1	1,000	1,200			13
	TAI-P4712	เทคนิคปฏิบัติการวัดประสิทธิภาพเครื่องจักรด้วย OEE	1	1,000	1,200			23
	TAI-P4713	เทคนิคปฏิบัติการแก้ไขและป้องกันปัญหาหน้างาน	1	1,000	1,200		9	
	TAI-P4714	เทคนิคปฏิบัติการลดและจัดความสูญเสียในสายการผลิต	1	1,000	1,200			
	TAI-P4715	เทคนิคปฏิบัติการประยุกต์ใช้ KPIs สำหรับ ISO 9001:2000	1	1,000	1,200		4	
	TAI-P4716	เทคนิคปฏิบัติการอ่านแบบงานวิศวกรรม (Engineering Drawing)	1	1,000	1,200			12
	TAI-P4717	เทคนิคปฏิบัติการวาง Lay out โรงงาน	1	1,000	1,200			
	TAI-P4718	เทคนิคปฏิบัติการจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan)	1	1,000	1,200		18	
	TAI-P4719	เทคนิคปฏิบัติการจัดทำประมาณการกระแสเงินสด (CF Project)	1	1,000	1,200			15
	TAI-P4720	เทคนิคการบริหารเชิงกลยุทธ์	1	1,000	1,200			20
TAI-P4721	** เทคนิคปฏิบัติเพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิตด้านการจัดการ (Management Approach)	5					19,30	
TAI-P4722	** เทคนิคปฏิบัติเพื่อปรับปรุงกระบวนการผลิตด้านวิศวกรรม (Engineering Approach)	5					21	

หมายเหตุ หลักสูตรที่มีเครื่องหมาย ** เป็นหลักสูตรเฉพาะสำหรับผู้ที่เข้าร่วมโครงการhubชีวิตธุรกิจไทย ระยะที่ 2

สามารถ Download ใบสมัครเข้าอบรมได้ที่ www.thaiauto.or.th

สถาบันยานยนต์ 655 ซอย 1 นิคมอุตสาหกรรมบางปู หมู่ 2 ถนนสุขุมวิท กม.34 ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10280
 โทรศัพท์ : 0-2324-0710 โทรสาร : 0-2323-9598 website : www.thaiauto.or.th บรรณาธิการผู้อำนวยการ วัลลภ เตยศิริ บรรณาธิการบริหาร อนุสรณ์
 จันเกษม กองบรรณาธิการ เอกศักดิ์ บูรณสมภพ, ภาณุวัฒน์ เจ็ญสืบสันต์, ปรีชา- หรั่งสอาด, ศุภกร ลีริสรพาสาร, เฌอ- พัยวรรณ, ชูติมา พงศ์พิริยานนท์
 บรรณาธิการฝ่ายศิลป์ ธนภัทร น้อยศิริ พิสูจน์อักษร วรลักษณ์ บูรณะภักดี ที่ปรึกษา พิณิจ หุตะจินดา นักเขียนประจำฉบับ นพดล อิ่มเอม, ตฤย์ปิยะ
 บริรักษ์ทวาล์-ซ์, ธนวัฒน์ บุ-ประดิษฐ์ พิมพ์ที่ บ.ศรีเมืองการพิมพ์ จำกัด จุลสารยานยนต์สารสนธิสิทธิ์ตามกฎหมาย หากนำไปเผยแพร่ซ้ำไม่ว่าบางส่วน
 หรือทั้งหมดต้องได้รับการยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากสถาบันยานยนต์