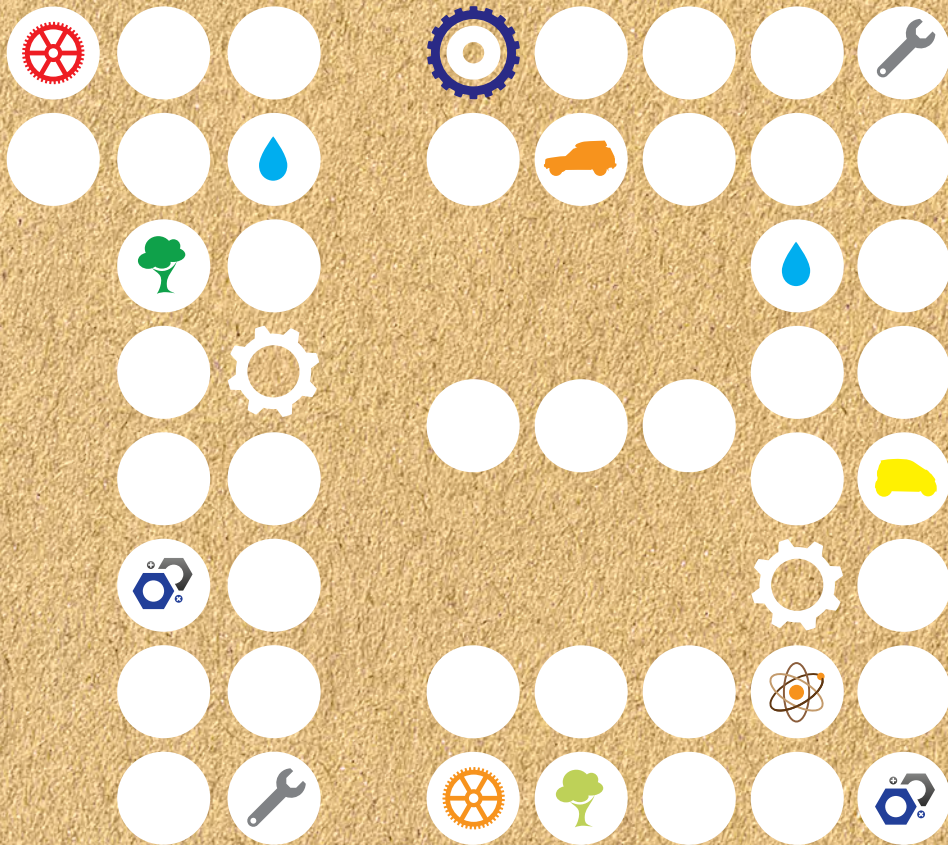




รายงานประจำปี 2554
Annual Report 2011



Anniversary

Thailand Automotive Institute



Content

สารบัญ



2 สารจากประธานคณะกรรมการสถาบันยานยนต์



สารจากผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์



4 คณะกรรมการสถาบันยานยนต์



คณะผู้บริหารสถาบันยานยนต์



6 บทบาท หน้าที่ เกี่ยวกับสถาบันยานยนต์



สรุปสภาว-อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2554



15 การปรับโครงสร้างการผลิต
และวางรากฐานอุตสาหกรรม
เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน



การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาปัจจัย
แวดล้อมให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและ
พัฒนาอุตสาหกรรม



33 การเสริมสร้างขีดความสามารถของภาค
อุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับ



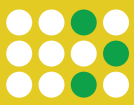
พัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร
เพื่อสนองตอบสนองความต้องการของ
ผู้ประกอบการ และประชาชน



47 ประมวลภาพกิจกรรม สถาบันยานยนต์ปี 2554



งบการเงิน



สารจากประธาน

คณะกรรมการสถาบันยานยนต์



“สถาบันยานยนต์ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน มียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับนโยบายและกรอบแนวทางยุทธศาสตร์ของกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ”

การก่อตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๔๑ ถือเป็นจุดเริ่มต้นอีกหนึ่งภารกิจเชิงรุกของกระทรวงอุตสาหกรรม ในฐานะที่เป็นองค์การนำในการผลักดันการพัฒนาภาคอุตสาหกรรมของประเทศ ให้มีการพัฒนาอย่างยั่งยืนและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ทั้งนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เป็นอุตสาหกรรมที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ที่มีสัดส่วน GDP ของประเทศถึงประมาณร้อยละ ๑๐ ของภาคอุตสาหกรรมการผลิต โดยยังไม่รวมถึงมูลค่าเพิ่มที่เกิดจากการค้าปลีก ค้าส่ง และอุตสาหกรรมต่อเนื่องต่างๆ ซึ่งตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาจะเห็นว่าภาครัฐ ได้ให้ความสำคัญต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ฯ มาโดยตลอด จะเห็นได้จากการกำหนดกรอบนโยบาย รวมทั้งการกำหนดมาตรการต่างๆ ที่จูงใจให้เกิดการลงทุนในประเทศ และส่งเสริมการสร้างสถานะแวดล้อมที่เอื้อต่อการประกอบธุรกิจ โดยในการขับเคลื่อนของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้มีการวางกรอบแนวทางยุทธศาสตร์แบบองค์รวม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศอย่างยั่งยืนด้วยเช่นกัน

จึงเป็นที่น่ายินดีอย่างยิ่งว่า ในช่วงเวลาที่ผ่านมา สถาบันยานยนต์ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาที่ยั่งยืน มียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับนโยบายและกรอบแนวทางยุทธศาสตร์ของกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นสำคัญ ในฐานะประธานคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ ซึ่งทำหน้าที่ในการกำกับดูแลการดำเนินงานของสถาบันฯ โดยตรง จึงมองเห็นได้อย่างชัดเจนว่า การดำเนินงานของสถาบันยานยนต์ที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการสนับสนุนการสร้างสถานะแวดล้อมที่ดีให้แก่อุตสาหกรรมยานยนต์ ทั้งโดยการวิเคราะห์ วิจัย การจัดทำระบบปรอทเตือนภัยอุตสาหกรรม หรือจะเป็นเรื่องของการเพิ่มประสิทธิภาพ และผลิตภาพ

ให้แก่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย รวมถึงการสร้างฐานความรู้ด้านวิศวกรรมและการทดสอบ ล้วนแล้วแต่เป็นไปเพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพและการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศให้ก้าวไกลสามารถตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมหรือผู้ประกอบการได้อย่างเหมาะสม ทั้งนี้ เพื่อเสริมสร้างความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเป็นสำคัญ จึงหวังที่จะได้เห็นภาพของการต่อยอดองค์ความรู้เหล่านี้ให้เป็นรากฐานที่มั่นคงของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในอนาคต

ในโอกาสนี้ ผมขออาราธนาคุณพระศรีรัตนตรัยและสิ่งศักดิ์สิทธิ์ทั้งหลายในสากลโลก โปรดอำนวยการให้คณะผู้บริหาร พนักงานสถาบันยานยนต์ ประสบแต่ความสุข ความเจริญในหน้าที่การงาน มีกำลังกาย กำลังใจที่เข้มแข็งและพร้อมที่จะก้าวเดินไปพร้อมๆ กัน เพื่อเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศให้สามารถก้าวไปสู่การแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างเต็มความภาคภูมิต่อไป

นายวิฑูรย์ สิมะโชคดี

ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
ประธานคณะกรรมการสถาบันยานยนต์

สารจากผู้อำนวยการ สถาบันยานยนต์



อุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ที่มีผลต่อการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ด้วยความร่วมมือและการสนับสนุนช่วยเหลือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ทั้งจากภาครัฐและภาคเอกชน

สถาบันยานยนต์ ได้รับมอบหมาย ภารกิจให้ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานเชื่อมโยงการนำองค์ความรู้ด้านอุตสาหกรรมยานยนต์เข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ซึ่งนอกจากจะต้องทำหน้าที่ในการศึกษาแนวโน้ม เพื่อสนับสนุนข้อมูลให้แก่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ยังรวมถึงการดำเนินงานที่ต้องสอดคล้องกับนโยบายภาครัฐ ในการมุ่งเน้นที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาคุณภาพชีวิตและรักษาสภาพแวดล้อม รวมทั้งมุ่งสู่วิสัยทัศน์ของสถาบันยานยนต์ที่วางไว้ คือ การเป็น “องค์กรแห่งความรู้ ความเชี่ยวชาญเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย” อีกด้วย

ในรอบปีที่ผ่านมา สถาบันยานยนต์ จึงยังคงดำเนินงานภายใต้กรอบยุทธศาสตร์สำคัญ 4 ด้าน อย่างต่อเนื่องมาจากกรอบแผน 5 ปี ของสถาบันยานยนต์ ระหว่างปี 2552-2557 โดยใช้แนวทางการดำเนินงานที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำคัญของกระทรวงอุตสาหกรรมและนโยบายของรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง

ในปี 2554 เป็นปีที่มีความผันผวนในการดำเนินธุรกิจ อันเนื่องมาจากการเกิดพิบัติภัยในประเทศญี่ปุ่นและมหาอุทกภัยในประเทศไทย ทำให้ต้องมีการปรับแนวทางและมาตรการของภาครัฐ เพื่อสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์สามารถดำเนินต่อไปได้ด้วยดี โดยในส่วนของสถาบันยานยนต์ ได้จัดทำและปรับปรุงดัชนีชี้นำอุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนระบบเตือนภัยและเฝ้าทิศทางการให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ นอกจากนี้ เพื่อการเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรม ได้มีการพัฒนาผลิตภาพผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายใต้กิจกรรม TPS โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อมโดยสามารถพัฒนาผลิตภาพผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมถึงการพัฒนาบุคลากรยานยนต์ เพื่อเพิ่มพูนความรู้และทักษะความสามารถ รองรับการพัฒนาของอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง

นอกจากนี้ หัวใจสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนา คือ องค์ความรู้ รวมถึงการสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับประเทศมากขึ้น สถาบันยานยนต์ได้ใช้กลยุทธ์การชี้แนะที่นำทางเทคโนโลยีเป็นแกนหลักในการกำหนดแนวทางการพัฒนาทั้งด้านการวิจัย การออกแบบ และวิศวกรรม โดยการเชื่อมโยง



ภารกิจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พัฒนาเครือข่ายที่ส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรมที่สร้างมูลค่าเพิ่มให้อุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพของศูนย์ทดสอบให้เป็นที่เชื่อมั่นทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยปัจจุบัน สถาบันยานยนต์ ได้รับการรับรองความสามารถของห้องปฏิบัติการตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 รวมทั้งหมด 36 ขอบข่าย

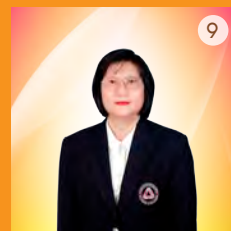
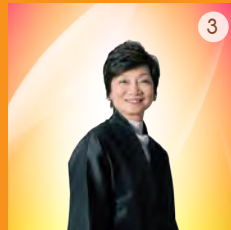
เพื่อรองรับการพัฒนาบริการต่างๆ สถาบันยานยนต์ ได้ดำเนินนโยบายในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายใน โดยใช้ความต้องการของลูกค้าเป็นแกนหลัก ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการภายในอย่างรอบด้าน ทำให้กล่าวได้ว่า ทุกกิจกรรมของสถาบันยานยนต์ที่ผ่านมา ได้รับความร่วมมือ การยอมรับจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชน สถาบันการศึกษา และผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์

ในโอกาสนี้ ผมขอขอบคุณคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ ผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงอุตสาหกรรมและหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องทุกๆ หน่วยงานที่ได้ให้การสนับสนุน และความร่วมมือที่ดีเยี่ยม ทำให้ภารกิจของสถาบันยานยนต์ สามารถบรรลุวัตถุประสงค์และวิสัยทัศน์ที่วางไว้ ขอชื่นชมในความทุ่มเทของพนักงานสถาบันยานยนต์ทุกคน ที่สามารถสร้างผลงานที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้มีความเจริญอย่างยั่งยืน และเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญก้าวหน้า ก้าวทัน และก้าวไกล สืบไป

นายวัลลภ เตียศิริ
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์



คณะกรรมการ สถาบันยานยนต์



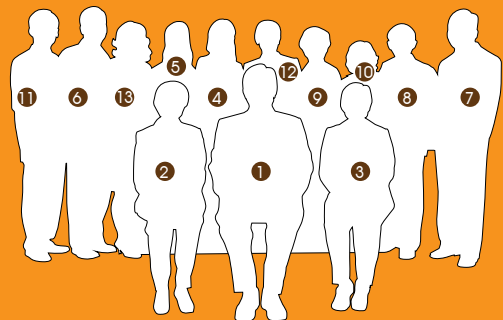
1. นายวิฑูรย์ สิมะโชคดี
ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
กรรมการ
2. นายชัยยง กฤตพลชัย
เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม
กรรมการ
3. นางสุกฤษฎี พูพกา
ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม
กรรมการ
4. นายพล โลหาระบุญ
อธิบดีกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
กรรมการ
5. นายเทียนโชติ จงพิธีเพียร
ผู้อำนวยการสำนักวิศวกรรมยานยนต์
ผู้แทนอธิบดีกรมการขนส่งทางบก
กรรมการ
6. นายสุภรัตน์ ศิริสุวรรณางกูร
ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กรรมการ
7. นายยงเกียรติ กิตะพานิชย์
ประธานกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์
สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กรรมการ

8. นางเพ็ญใจ แก้วสุวรรณ
นายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย
กรรมการ
9. นางอรรณา ลิ้มปิไพบุญญ
นายกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
กรรมการ
10. พศ.ดร.ก่อเกียรติ บุญบุญกุล
นายกสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ไทย
กรรมการ
11. นายสุภชัย วัฒนางกูร
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
12. นายปรจัน เอี่ยมลำเนา
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
13. นายอดิศักดิ์ โรหิตะสุน
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
14. นายวัลลภ เตียศิริ
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์
กรรมการและเลขานุการ

คณะผู้บริหาร สถาบันยานยนต์



1. นายวัลลภ เตียศิริ
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์
2. นางทัศนีย์ พริยพุกศรี
รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์
3. นางจุรีรัตน์ สุวรรณวิทยา
ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส
4. นางสาวธนิดา นิติพัฒนากิจรักษ์
ผู้จัดการแผนกวิเคราะห์ธุรกิจยานยนต์
5. นางสาวกรรณิการ์ ห่อธวัช
ผู้จัดการ แผนกพัฒนานวัตกรรม
6. นายตรีพล บุณยะมาน
ผู้จัดการ แผนกเทคโนโลยียานยนต์
7. นายอุทัย อุณกุล
ผู้จัดการ แผนกทดสอบ
8. นายรัฐภูมิ พงศกรพดุมกุล
ผู้จัดการ แผนกเทคโนโลยีการผลิต



9. นางสาวอนุสรณ์ จันเกษม
ผู้จัดการ แผนกสารสนเทศ
10. นางสาววิณี วัจนะพุกกะ
ผู้จัดการ แผนกนโยบายและแผน
11. นายเอกศักดิ์ บุรณสมภพ
ผู้จัดการ แผนกทรัพยากรบุคคล
12. นางสาวนฤมล บรรณ
ผู้จัดการ แผนกบัญชีและการเงิน
13. นางสาวสุชาดา ชัยปรีดา
ผู้จัดการ แผนกธุรการ

บทบาทหน้าที่ เกี่ยวกับสถาบันยานยนต์

สถาบันยานยนต์ ก่อตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี โดยคำสั่งกระทรวงอุตสาหกรรม ที่ 314/2541 ลงวันที่ 14 กันยายน 2541 มีฐานะเป็นสถาบันภายใต้อุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่ในพันธกิจหลักที่สำคัญ ได้แก่

1. ศึกษา วิจัยและเสนอแนะแนวทาง นโยบาย แผนกลยุทธ์ และมาตรการในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอดจนการแก้ไขปัญหาในอุตสาหกรรมยานยนต์ ครอบคลุมทั้งด้านการผลิต เทคโนโลยี ทรัพยากรมนุษย์และการตลาด
2. สนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อให้การดำเนินงานพัฒนาอุตสาหกรรมในแต่ละด้านบรรลุตามแผนงานที่กำหนด ได้แก่ งานพัฒนาประสิทธิภาพการผลิต งานออกแบบ วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี งานด้านมาตรฐานและการตรวจสอบ/ทดสอบผลิตภัณฑ์ งานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ งานข้อมูลและอื่นๆ
3. ประสานงานและร่วมมือกับองค์กร และสถาบันต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
4. ให้บริการแก่ผู้ประกอบการด้านข้อมูล การตรวจสอบ/ทดสอบผลิตภัณฑ์ การฝึกอบรม การพัฒนาและรับรองทักษะฝีมือการทำงาน และอื่นๆ
5. งานอื่นๆ ที่ได้รับมอบหมาย

โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินกิจกรรมในการพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันในเวทีการค้าโลก



วิสัยทัศน์



**“เป็นองค์กรแห่งความรู้ และความเชี่ยวชาญ
เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย”**

สถาบันยานยนต์ จึงจัดว่า เป็นองค์กรอิสระภายใต้ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน มีระบบการบริหารงานที่ไม่ผูกพันกับกฎระเบียบปฏิบัติและข้อบังคับของราชการและรัฐวิสาหกิจ อยู่ในการดูแลของอุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ โดยมีคณะกรรมการสถาบัน ที่ประกอบด้วยผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งเป็นผู้ทรงคุณวุฒิจากทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เป็นผู้กำหนดนโยบาย และกำกับดูแล ได้รับการสนับสนุนงบประมาณในช่วงแรกของการก่อตั้งจากรัฐบาลผ่านกระทรวงอุตสาหกรรม มีการดำเนินงานที่มุ่งเน้นสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเพื่อให้เป็นสถาบันแห่งองค์ความรู้และความเชี่ยวชาญ ควบคู่กับการมีเครือข่ายที่เข้มแข็ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมของสถาบันให้สามารถตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สถาบันยานยนต์มีการบริหารจัดการ ในการดำเนินงานให้สอดคล้องกับพันธกิจหลักและเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ให้ผู้ประกอบการและประชาชน มุ่งสู่การพัฒนาอุตสาหกรรมอย่างยั่งยืนและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก ด้วยการกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญใน 4 ด้าน ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์สำคัญของกระทรวงอุตสาหกรรม ดังนี้

ยุทธศาสตร์ ที่ 1

สนับสนุนการสร้างสภาวะแวดล้อมที่ดี
ให้กับธุรกิจยานยนต์ไทย

ภารกิจการศึกษา วิจัยเชิงนโยบายทั้งแนวลึกและแนวกว้างของอุตสาหกรรมยานยนต์รวมไปถึงการเผยแพร่ข้อมูลและรายงานการวิเคราะห์ที่เป็นประโยชน์ในการวางแผน กำหนดทิศทาง แนวโน้มเพื่อการดำเนินธุรกิจของภาคอุตสาหกรรมและภาครัฐ นั้น เป็นหนึ่งในภารกิจของสถาบันที่สอดคล้องกันกับยุทธศาสตร์สำคัญในการปรับโครงสร้างการผลิตและวางรากฐานอุตสาหกรรม ยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ หาข้อเสนอแนะที่จะสนับสนุนการประกอบธุรกิจ ทั้งในด้านอุปสงค์และอุปทาน รวมถึงข้อมูลข่าวสารที่เป็นประโยชน์ต่อการนำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและแผน ตลอดจนการเตือนภัยอุตสาหกรรม มีการเผยแพร่และแลกเปลี่ยนข้อมูลอย่างเป็นระบบ ภายใต้ระบบสารสนเทศที่พัฒนาขึ้นมารองรับ

ยุทธศาสตร์ ที่ 2

เพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพให้กับ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

สถาบันยานยนต์ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนาองค์ความรู้และการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ด้วยบริการให้คำปรึกษา โดยที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญในสาขาต่างๆ เพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีระบบการผลิตและการบริหารจัดการที่มีผลิตภาพเพิ่มขึ้น รวมถึงการดำเนินงานด้านการพัฒนาบุคลากร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรในสถานประกอบการเป็นแกนหลัก เพื่อเสริมสร้างผลิตภาพของบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ ให้สามารถเป็นวิทยากรหรือผู้สอนงาน ที่ตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรม โดยใช้ศักยภาพของบุคลากรและเครือข่ายที่มีอยู่ให้ได้ประโยชน์สูงสุด คือภารกิจสำคัญที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับของกระทรวงอุตสาหกรรม



ยุทธศาสตร์ ที่ 3

สร้างฐานความรู้ด้านวิศวกรรม
และการทดสอบ

ยุทธศาสตร์การสร้างฐานความรู้ด้านวิศวกรรมและการทดสอบ หนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของสถาบันยานยนต์ โดยทำหน้าที่ในการให้บริการด้านการวิเคราะห์ ทดสอบ ตรวจสอบและรับรองผลิตภัณฑ์ พร้อมทั้งภารกิจเป็นหน่วยตรวจการทำตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมด้วยบริการในรูปแบบของ One Stop Service เพื่อเพิ่มความสะดวกและรวดเร็วให้กับผู้ใช้บริการ ตลอดจนพัฒนาระบบการทดสอบให้ได้รับการรับรองห้องปฏิบัติการทดสอบตามมาตรฐาน ISO 17025 นั้น นอกจากจะสามารถประสานเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์สำคัญของกระทรวงอุตสาหกรรม ในการพัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กรเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชนแล้วยังเป็นส่วนหนึ่งในยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรมอีกด้วย ปัจจุบัน ศูนย์ทดสอบยานยนต์ เป็นที่เชื่อมั่นของทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางให้การสนับสนุน และบริการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์อย่างครบวงจร ด้วยกลไกความร่วมมือเครือข่ายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ด้านการวิเคราะห์ ทดสอบ ตรวจสอบ โดยผู้เชี่ยวชาญสาขาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงภารกิจของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

ยุทธศาสตร์ ที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ

ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการของสถาบันยานยนต์ เป็นอีกหนึ่งภารกิจที่ตอบโจทย์ยุทธศาสตร์สำคัญของกระทรวงอุตสาหกรรม ในการพัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชน การให้บริการด้านต่างๆ ของสถาบันยานยนต์เป็นไปเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของหน่วยงานภายใน รวมถึงการประสานงานดำเนินการกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในอย่างต่อเนื่อง ด้วยกิจกรรมต่างๆ อาทิ การดำเนินการด้านนโยบายและแผน ในการนำเสนอโนบายและแผนงาน การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ และระบบสมาชิก การบริหารจัดการด้านระบบสารสนเทศ ให้เป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการ



รวบรวมข้อมูลองค์ความรู้ รวมถึงการเชื่อมต่อกับหน่วยงานเครือข่ายต่างๆ การดำเนินงานด้านธุรการ เพื่อสนับสนุนและรับผิดชอบงานธุรการ และการจัดซื้อ จัดจ้างต่างๆ และการบำรุงรักษาทรัพย์สิน การบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ในการสรรหา พัฒนา และรักษามูลค่าของสถาบันยานยนต์ รวมทั้งการจัดการด้านบัญชีและการเงินของสถาบัน ที่มีระบบการตรวจสอบจากทั้งผู้ตรวจสอบภายใน คณะกรรมการตรวจสอบ รวมถึงผู้ตรวจสอบภายนอกตามมาตรฐานสากล

บริการของสถาบันยานยนต์

1

ให้บริการด้านวิเคราะห์ธุรกิจ โดยรวบรวม ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูล ข่าวสาร ตลอดจนสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องสำหรับเสนอแนะ ชี้แนะ และเตือนภัย เพื่อสนับสนุนการวางยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอุตสาหกรรมยานยนต์ให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

2

ให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับเทคโนโลยีการผลิตยานยนต์ เพื่อช่วยในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาการพัฒนากระบวนการผลิตเพื่อเพิ่มผลผลิตแก่ผู้ประกอบการ

3

ดำเนินการวิจัยด้านวิศวกรรมยานยนต์ เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ของผู้ประกอบการ ให้มีศักยภาพในทางเทคโนโลยี และวิศวกรรมระดับสูง

4

พัฒนาบุคลากรโดยมุ่งเน้นในหลักสูตรที่ตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อาทิ การเพิ่มผลผลิต ระบบคุณภาพ การบริหารจัดการ เป็นต้น และให้บริการจัดทำระบบรับรองความสามารถแก่บุคลากรทั้งจากภาคอุตสาหกรรม และภาคการศึกษา เพื่อเพิ่มเติมความรู้ ความสามารถ และศักยภาพในการปฏิบัติงานของบุคลากรในอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่อง

5

ให้บริการทดสอบผลิตภัณฑ์ ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งของประเทศไทย และมาตรฐานสากล รวมถึงทดสอบเพื่อการพัฒนา ผลิตภัณฑ์ ให้คุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานสากล

6

จัดทำระบบสารสนเทศยานยนต์ โดยรวบรวมข้อมูลเชิงลึกที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งข้อมูลวิชาการ กฎระเบียบการค้า การตลาด เพื่อใช้ในการวิเคราะห์กำหนด นโยบาย และแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง



สรุปภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ปี พ.ศ. 2554



ผลกระทบจากภัยธรรมชาติทั้งที่เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่น และในประเทศไทย ในช่วงปี 2554 นั้น ถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลให้การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเกิดการชะลอตัวอย่างเห็นได้ชัด นับจากการเกิดสึนามิที่จัดว่าร้ายแรงที่สุดเมื่อเดือนมีนาคม ในประเทศญี่ปุ่นส่งผลให้ ช่วงเวลาต่อมาในเดือนเมษายน-พฤษภาคม ปี พ.ศ. 2554 อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยต้องลดกำลังการผลิตลง 50% คิดเป็นปริมาณการผลิตที่สูงสูญเสียจากการขาดแคลนชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 100,000 ชิ้น ทั้งนี้เพราะชิ้นส่วนยานยนต์สำคัญที่ไทยยังต้องนำเข้าจากญี่ปุ่นนั้น ส่วนใหญ่เป็นชิ้นส่วนที่มีเทคโนโลยีขั้นสูง ได้แก่ กระปุกเกียร์ระบบส่งกำลัง และชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ซึ่งประเภทรถยนต์ที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด ได้แก่ รถยนต์นั่งที่เป็น Model ใหม่ รวมถึงรถยนต์นั่งขนาดใหญ่ที่มีการใช้ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง โดยเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ผู้ประกอบยานยนต์จึงต้องมีการปรับสายการผลิตเพื่อให้สอดคล้องกับการขาดแคลนชิ้นส่วนฯ ดังกล่าว

อย่างไรก็ดี ผลกระทบดังกล่าว เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในระยะสั้นเท่านั้น โดยภายในเดือนมิถุนายนปีเดียวกัน ก็สามารถกลับมาเข้ากำลังการผลิตได้อย่างเต็มที่มีการผลิตที่ระดับ 150,000 คัน และในเดือนกันยายนสามารถทำสถิติการผลิตสูงสุดที่ระดับ 174,000 คัน แต่ทว่าในเดือนกันยายนนี้เอง สถานการณ์อุทกภัยครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้น

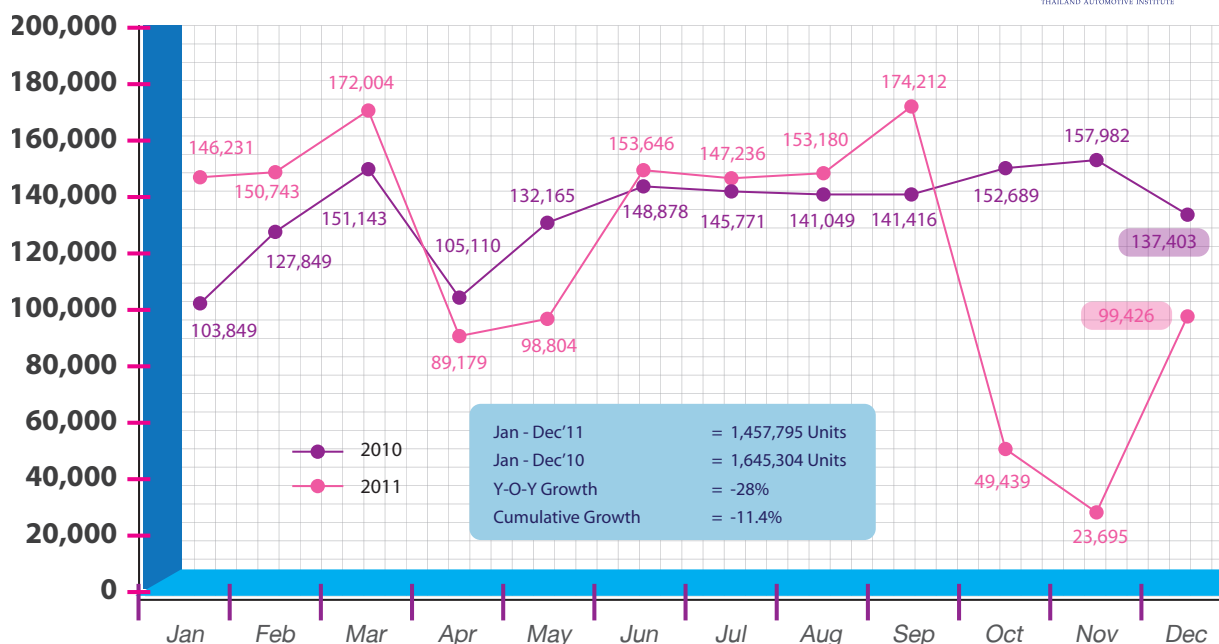


ในประเทศไทย ตั้งแต่นครสวรรค์ ลงมาจนถึงอยุธยา รวมถึงเขตกรุงเทพและปริมณฑลโดยรอบนั้น นอกจากจะส่งผลให้ระบบเศรษฐกิจของไทยรวมถึงอุตสาหกรรมยานยนต์ เริ่มชะลอตัวตั้งแต่เดือนตุลาคม เป็นต้นไปแล้ว มหาอุทกภัยครั้งนี้ ยังส่งผลเสียหายต่อนิคมอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่สำคัญหลายแห่งของประเทศอีกด้วย ซึ่งจำนวนโรงงานที่ได้รับผลกระทบโดยตรงมีมากกว่า 9,000 โรงงาน คิดเป็นมูลค่าความเสียหายกว่า 200,000 ล้านบาท ทั้งนี้ อุตสาหกรรมยานยนต์นับว่าเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด จากการที่โรงงานผู้ประกอบยานยนต์ฮอนด้าได้รับความเสียหาย ทำให้กำลังการผลิตรถยนต์หายไปจากระบบประมาณเดือนละ 20,000 คัน

นอกจากนี้ โรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอิเล็กทรอนิกส์จำนวนมากก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน และจากลักษณะโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีจำนวนห่วงโซ่อุปทานค่อนข้างมากและซับซ้อน ทำให้สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการขาดแคลนชิ้นส่วนในสายการผลิตยานยนต์ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ทำให้ภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในปี 2554 มีปริมาณการผลิตรวม 1.46 ล้านคัน ลดลงจากปีที่ผ่านมาร้อยละ 11 แบ่งเป็นการผลิตเพื่อขายในประเทศประมาณ 722,168 คัน ลดลงร้อยละ 4 และการผลิตเพื่อการส่งออกประมาณ 735,627 คัน ลดลงร้อยละ 18



ปริมาณการผลิตรถยนต์ของไทยปี พ.ศ. 2554



ภาพที่ 1 แสดงภาพการณ์ผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในรอบปี พ.ศ. 2554

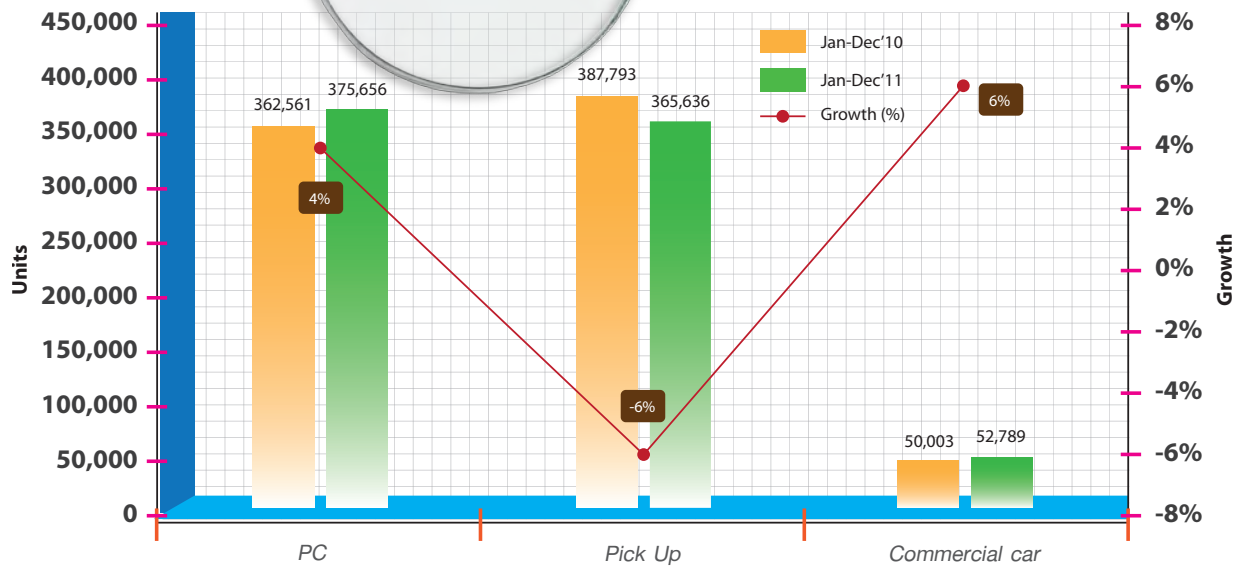
อย่างไรก็ดี สถานการณ์ที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนั้น นับว่าเป็นผลกระทบที่มาจากด้านซัพพลาย (Supply) หรือด้านผู้ผลิต (Producer) แต่หากพิจารณาในด้านความต้องการของตลาด (Demand) หรือผู้บริโภค (Consumer) แล้ว กลับพบว่า ยังมีปริมาณความต้องการซื้อรถยนต์อีกเป็นจำนวนมาก พิจารณาได้จากปริมาณยอดขายรถยนต์ในประเทศ ที่มีจำนวน 794,081 คัน ซึ่งเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาจากยอดขายรถยนต์ในงานมอเตอร์โชว์ในช่วงเดือนธันวาคมนี้ ยังพบว่า แม้ค่ายรถยนต์บางค่ายจะยังไม่เปิดให้มีการจองซื้อรถยนต์ อันเนื่องมาจากไม่สามารถดำเนินการผลิตได้ก็ตาม แต่ปริมาณการจองซื้อรถยนต์ตลอดงานก็มีจำนวนกว่า 20,000 คัน



เมื่อพิจารณายอดขายรถยนต์ในประเทศแบ่งตามประเภทรถยนต์ พบว่า ยอดขายรถกระบะมีปริมาณลดลงร้อยละ 6 ส่วนรถยนต์นั่งและรถเพื่อการพาณิชย์อื่นมียอดขายเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4 และร้อยละ 6 ตามลำดับ โดยรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีขนาดเครื่องยนต์ไม่เกิน 1,500 ซีซี ถือเป็นตลาดที่มีขนาดใหญ่ที่สุด มียอดขายประมาณ 200,000 คัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากปีที่ผ่านมา โดยรถยนต์นั่งขนาดมากกว่า 3,000 ซีซี มียอดขายลดลงอย่างมากถึงร้อยละ 49 และเมื่อพิจารณายอดขายรถบรรทุกจำแนกตามขนาดบรรทุกนั้น พบว่า รถบรรทุกขนาดเล็ก และรถบรรทุกขนาดใหญ่ มียอดขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 71 และ ร้อยละ 7 ตามลำดับ โดยที่รถบรรทุกขนาดกลางนั้นมียอดขายใกล้เคียงกับปีที่ผ่านมา (ภาพที่ 2)



ปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2554
จำแนกตามประเภท

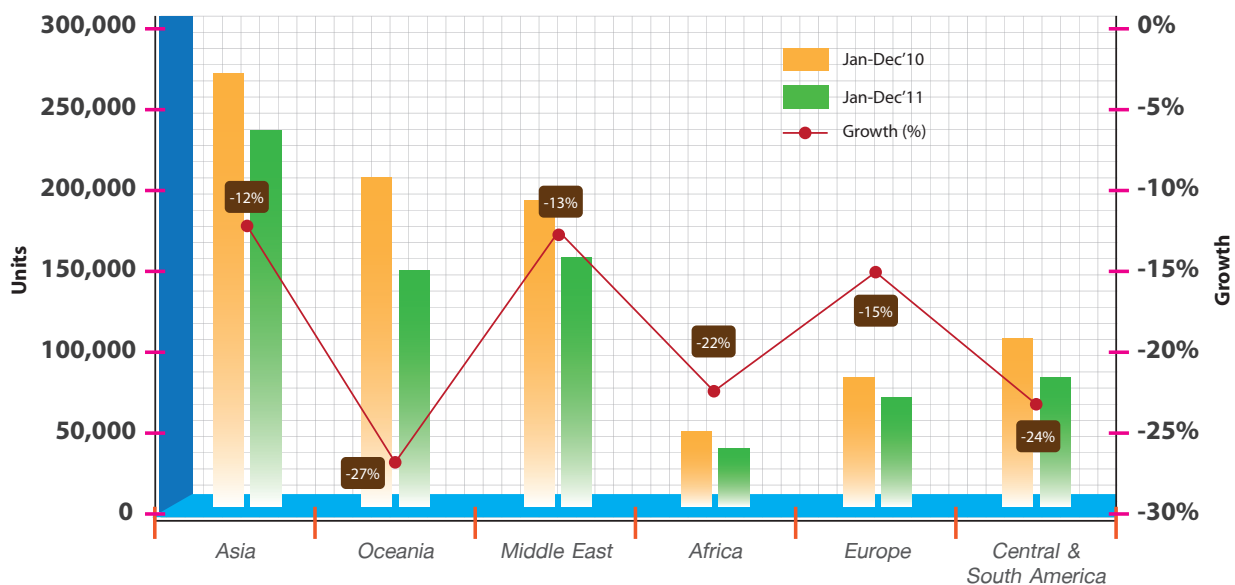


ภาพที่ 2 แสดงปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2554

ด้านการส่งออกรถยนต์ของไทยมีการส่งออกรถยนต์ลดลงร้อยละ 18 โดยที่ตลาดส่งออกหลักของไทยยังคงเป็นตลาดเอเชีย (โดยเฉพาะอาเซียน และญี่ปุ่น) คิดเป็นสัดส่วนตลาดร้อยละ 32 ทั้งนี้ รถยนต์ที่ส่งออกไปส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งขนาดเล็กไม่เกิน 1,500 ซีซี และในปีที่ผ่านมา มีการส่งออกไปตลาดเอเชียลดลงร้อยละ 12 ส่วนตลาดรองลงมาคือ ตลาดตะวันออกกลาง และตลาดโอเชียเนีย ซึ่งทั้งสองตลาดเป็นตลาดส่งออกกระแะ และอนุพันธ์ของกระแะ หรือรถยนต์นั่งกระบะบรรทุก (Pick-up Passenger Vehicle : PPV) มีสัดส่วนตลาดใกล้เคียงกันคือ ร้อยละ 21 และในปีที่ผ่านมา ไทยมีการส่งออกไปตลาดตะวันออกกลาง และตลาดโอเชียเนีย ลดลงร้อยละ 13 และร้อยละ 27 ตามลำดับ ส่วนตลาดอื่นไม่ว่าจะเป็น ตลาดยุโรป ตลาดอเมริกากลางและใต้ และตลาดแอฟริกา นั้น ต่างมีอัตราการลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 15 ทั้งนี้ ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่อยู่ในช่วงชะลอตัว เนื่องจากประเทศเศรษฐกิจโลกอย่างญี่ปุ่นยังไม่ฟื้นตัวจากภัยพิบัติในช่วงต้นปี ปัญหาวิกฤตการณ์การเงินของประเศยุโรป รวมถึงผลกระทบจากอุทกภัยภายในประเทศ



ปริมาณการส่งออกรถยนต์ในประเทศไทยปี พ.ศ. 2554
จำแนกตามตลาดส่งออก



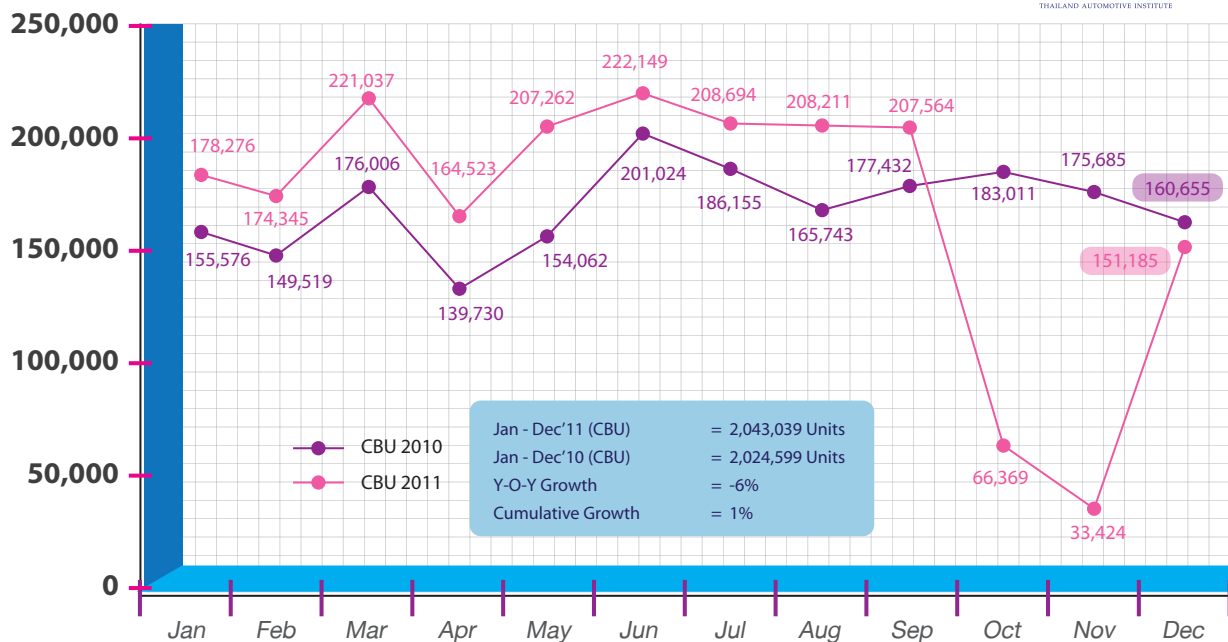
ภาพที่ 3 แสดงปริมาณการส่งออกรถยนต์ของไทยปี พ.ศ. 2554 จำแนกตามตลาดส่งออก

ด้านอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ของไทยในปี พ.ศ. 2554 มีปริมาณการผลิต 2,043,039 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ส่วนยอดขายรถจักรยานยนต์ของไทยนั้นมีปริมาณ 2,007,384 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ส่วนปริมาณการส่งออกรถจักรยานยนต์ (รวมชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์) มีปริมาณ 1,133,002 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 39 โดยที่ตลาดส่งออกหลักสำหรับรถจักรยานยนต์ของไทย คือ สหรัฐอเมริกา และ ยุโรป ทั้งนี้ ตลาดส่งออกดังกล่าวเป็นตลาดส่งออกรถจักรยานยนต์ขนาดใหญ่ (ขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 500 ซีซี) ซึ่งแม้จะมีปริมาณการส่งออกไม่มากนัก แต่ก็มีมูลค่าสูง โดยในปีที่ผ่านมาไทยมีมูลค่าส่งออกไปสหรัฐอเมริกา 3,333 ล้านบาท เพิ่มขึ้น ร้อยละ 72 รองลงมาคือ สหราชอาณาจักร มูลค่า 3,258.21 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 และการส่งออกไป



ตลาดญี่ปุ่นมูลค่า 2,701.49 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 33 ส่วนการส่งออกชิ้นส่วนครบชุดสมบูรณ์รถจักรยานยนต์ มีตลาดหลัก คือ ประเทศสมาชิกอาเซียน โดยที่ไทยมีการส่งออกไปอินโดนีเซีย มูลค่า 1,436 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 ที่มีมูลค่าส่งออกเพียง 181 ล้านบาท ถึงร้อยละ 693 รองลงมาคือ ฟิลิปปินส์ มีมูลค่าส่งออก 902.50 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 491

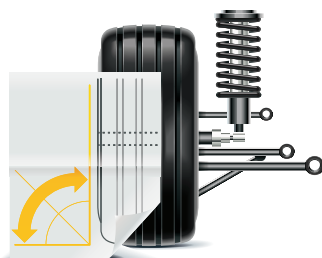
ปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ปี พ.ศ. 2554



ภาพที่ 4 แสดงปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์ของไทยปี พ.ศ. 2554

เมื่อพิจารณาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ในปี พ.ศ. 2554 พบว่า มีการส่งออกมูลค่า 413,265 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 14 โดยชิ้นส่วนสำคัญได้แก่ ยานพาหนะ มีมูลค่า 114,300 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 35 เครื่องยนต์เบนซิน มูลค่า 29,898 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 เครื่องยนต์ดีเซล มูลค่า 23,113 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ชุดสายไฟ มูลค่า 13,206 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2 หม้อแบตเตอรี่และส่วนประกอบ มูลค่า 8,477 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

ในขณะที่การนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไยนั้น มีมูลค่ารวม 341,603 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 6 โดยชิ้นส่วนสำคัญที่ไทยนำเข้าได้แก่ ชิ้นส่วนหลักในเครื่องยนต์ มูลค่า 54,072 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 17 ระบบส่งกำลัง มูลค่า 27,927 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เครื่องยนต์ดีเซล มูลค่า 21,606 ล้านบาท ลดลง ร้อยละ 9 และเครื่องยนต์เบนซิน มูลค่า 13,221 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 7



ภาพรวมอุตสาหกรรมยานยนต์โลกปี 2554



ภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์โลกในปี พ.ศ. 2554 นั้น ประเทศที่เป็นผู้ผลิตและผู้บริโภคหลักของโลกนั้น ต่างได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ค่อนข้างทรงตัว อันเนื่องมาจากปัญหาวิกฤตการณ์ทางการเงินของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป รวมถึงผลกระทบจากภัยธรรมชาติในประเทศญี่ปุ่น ทำให้ประเทศผู้บริโภคหลักอย่างจีน มีปริมาณการผลิตรถยนต์รวม 18.4 ล้านคัน ซึ่งเป็นปริมาณที่ใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2553 ในขณะที่ยอดขายในประเทศจีน มีจำนวน 18.51 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 โดยแบ่งเป็นรถยนต์นั่ง จำนวน 14,472,400 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.2 รถเพื่อการพาณิชย์ จำนวน 4,032,700 คัน ลดลง ร้อยละ 6.3 ด้านตลาดสหรัฐอเมริกา กำลังฟื้นตัวจากผลกระทบของวิกฤตการณ์ทางการเงินในประเทศ โดยมียอดขายรถยนต์รวม 13.5 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 ตลาดญี่ปุ่นนั้น ยอดขายรถยนต์ภายในประเทศลดลงถึงร้อยละ 16.7 โดยมีจำนวน 2.69 ล้านคัน นับว่าเป็นปริมาณที่ต่ำที่สุดในรอบ 40 ปี

ด้านตลาดยุโรป เมื่อพิจารณาในตลาดรถยนต์นั่ง พบว่า มีปริมาณยอดรถที่จดทะเบียนใหม่ ปี พ.ศ. 2554 จำนวน 13.6 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 1.4 โดยประเทศที่เป็นผู้ผลิตยานยนต์หลักของโลกมีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ ดังนี้ เยอรมนี จำนวน 3,173,634 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.8 ฝรั่งเศส จำนวน 2,204,229 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 2.1 สหราชอาณาจักร จำนวน 1,941,253 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 4.4 อิตาลี จำนวน 1,748,143 ล้านคัน ลดลงร้อยละ 10.9 และสเปน จำนวน 808,059 คัน ลดลงร้อยละ 17.7 และเมื่อพิจารณาตลาดรถเพื่อการพาณิชย์ในทวีปยุโรป พบว่า มียอดรถจดทะเบียนรวม 2.0 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 10.3 โดยประเทศที่สำคัญมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้ ฝรั่งเศส จำนวน 482,823 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.6 เยอรมนี จำนวน 334,822 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.7 สหราชอาณาจักร จำนวน 306,488 คัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 17.6 อิตาลี จำนวน 197,289 คัน ลดลงร้อยละ 3.4 และสเปน จำนวน 123,353 คัน ลดลงร้อยละ 6.6

สำหรับตลาดเกิดใหม่อื่นๆ อย่างบราซิล มียอดขายรถยนต์รวม 3.43 ล้านคัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.9 ส่วนตลาดรัสเซีย มียอดขายรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยมีจำนวน 2.65 ล้านคัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 38.7 และตลาดอินเดีย มียอดขายประมาณ 3.4 ล้านคัน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 12 สรุปภาพรวมของตลาดรถยนต์โลกในปี พ.ศ. 2554 นั้น มีการขยายตัวเล็กน้อย โดยยอดขายรถยนต์โลกมีประมาณ 70.7 ล้านคัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.8 โดยที่ตลาดที่ขยายตัวได้ดี ได้แก่ ตลาดในประเทศที่กำลังพัฒนา และตลาดที่อยู่ในช่วงฟื้นตัว อย่างสหรัฐอเมริกา รัสเซีย และอินเดีย





การปรับโครงสร้างการผลิต
และวางรากฐานอุตสาหกรรม
เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

การดำเนินงานกิจกรรมในโครงการสารสนเทศยานยนต์ ยุทธศาสตร์สำคัญในการปรับโครงสร้างการผลิต และวางรากฐานอุตสาหกรรม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากการดำเนินงานภายใต้โครงการสารสนเทศยานยนต์ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์สำคัญในการปรับโครงสร้างการผลิตและวางรากฐานอุตสาหกรรม เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ในปี 2554 สถาบันยานยนต์ได้มีการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อรายงานสภาวะอุตสาหกรรมและวิเคราะห์ทิศทางของสภาวะอุตสาหกรรมในอนาคต การศึกษาวิเคราะห์ จัดทำข้อมูลสนับสนุนเรื่องต่างๆ กับการจัดทำแผนพัฒนาระบบส่งสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้า เพื่อเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย รวมทั้งการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศหรือ AIU (Automotive Intelligence Unit) ในส่วนรายงานการวิเคราะห์ โดยสถาบันยานยนต์ได้จัดทำรายงานการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม รวม 2 เรื่อง ได้แก่ เรื่องการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกีกับประเทศไทยและเรื่องศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1

การเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขัน ด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่าง ประเทศตุรกีกับประเทศไทย

การศึกษาเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ระหว่างประเทศตุรกีกับประเทศไทย เนื่องมาจาก ประเทศตุรกีมีแนวโน้มที่จะเป็นประเทศคู่แข่งของไทยในด้านการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญเพื่อการส่งออกไปยังประเทศในทวีปยุโรปซึ่งเป็นหนึ่งในตลาดส่งออกรถยนต์ที่สำคัญของไทย

จากการศึกษาและพิจารณาข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศตุรกี พบว่า ประเทศตุรกีเป็นประเทศผู้ผลิต

รถยนต์ติดอันดับ 1 ใน 20 ของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก โดยในปี ค.ศ. 2009 ประเทศตุรกีติดอันดับผู้ผลิตรถยนต์ลำดับที่ 17 ของโลก¹ มีปริมาณการผลิต 8.6 แสนคัน ขณะที่ประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 14 ของโลก มียอดรวมการผลิตจำนวน 9.9 แสนคัน แบ่งเป็น การผลิตรถยนต์นั่งจำนวน 5.1 แสนคัน และรถเพื่อการพาณิชย์จำนวน 3.5 แสนคัน จากผู้ผลิตรถยนต์จำนวน 12 ราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 2,335 ราย ประกอบด้วย Teir¹ 635 ราย Teir² และ Teir³ 1,700 ราย นอกจากนี้ในปี ค.ศ. 2015 อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศตุรกี ยังตั้งเป้าหมายไว้ว่า จะเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์ขนาดใหญ่ลำดับสามของสหภาพยุโรป และลำดับสิบของโลกอีกด้วย

ในด้านอุปสงค์ ประเทศตุรกีเป็นตลาดรถบรรทุกขนาดเล็ก (Light Commercial Vehicles)² ที่ใหญ่เป็นลำดับสามในยุโรป รองจากประเทศฝรั่งเศส และสหราชอาณาจักรตามลำดับ โดยมีปริมาณการจำหน่ายในปี ค.ศ. 2009³ ดังนี้ ประเทศฝรั่งเศสจำนวน 372,592 คัน สหราชอาณาจักรจำนวน 188,477 คัน และตุรกี จำนวน 184,484 คัน

ในปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ของตุรกี มีบริษัทผู้ประกอบรถยนต์จำนวน 15 ราย และมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณ 1,300 ราย ส่วนใหญ่เป็นโรงงานขนาดเล็ก โดยมีโรงงานขนาดใหญ่ที่ได้มาตรฐานจำนวน 360 โรงงาน ซึ่งมีสัดส่วนการผลิตร้อยละ 80 ของการผลิตทั้งหมด โดยอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนจากรัฐบาล ทำให้มีบริษัทต่างชาติลงทุนประมาณ 100 ราย ส่วนใหญ่เป็นบริษัทที่มาจากประเทศเยอรมนีและประเทศอิตาลี ทั้งนี้ โครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ตุรกี มีความคล้ายคลึงกับประเทศไทย คือ บริษัทผู้ประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากบริษัทระดับโลก แต่ก็ยังมีส่วนที่แตกต่างจากประเทศไทย คือ ผู้ประกอบรถยนต์

¹ ที่มา : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers, www.oica.net

² หมายถึงรถบรรทุกและรถโดยสารขนาดไม่เกิน 3.5 ตัน

³ ที่มา : European Automobile Manufacturers Association, www.acea.be และ Turkey Automotive Manufacturers Association, www.osd.org.tr

ที่สำคัญ จะร่วมทุนกับกลุ่มบริษัทในท้องถิ่น ได้แก่ FIAT, Mercedes Benz, Renault, Ford, Isuzu และ Hyundai โดยผู้ประกอบการท้องถิ่น เป็นกลุ่มทุนขนาดใหญ่ และมีเครือข่ายธุรกิจจำนวนมาก เช่น Anadolu หรือ Koc เป็นต้น ส่วนผู้ประกอบการที่มีการลงทุนโดยต่างชาติร้อยละ 100 มีเพียง Toyota และ Honda เท่านั้น ซึ่งทั้งสองรายนี้ มีสัดส่วนการตลาดของรถยนต์นั่ง ที่ร้อยละ 14 และ 3 อยู่ในอันดับที่ 3 และ 5 จากจำนวนผู้ประกอบการรถยนต์ทั้งสิ้น 5 ราย ในขณะที่ผู้ประกอบการหลักในตลาดรถยนต์นั่ง ได้แก่ Renault มีสัดส่วนการผลิตถึงร้อยละ 50 ทั้งนี้ ผู้ประกอบการที่มีการร่วมทุนกับบริษัทกลุ่มทุนในตุรกี จะมีความได้เปรียบในด้านเครือข่ายธุรกิจ พิจารณาได้จาก จำนวน Supplier ของ Ford ที่มีจำนวนเกือบ 200 ราย ในขณะที่ Supplier ของ Toyota มีจำนวนไม่ถึง 100 ราย

ในด้านโครงสร้างตลาดรถยนต์ เมื่อพิจารณาสัดส่วนการผลิตโดยจำแนกตามประเภทรถยนต์ พบว่า เป็นการผลิตรถยนต์นั่งคิดเป็นร้อยละ 55 และรถเพื่อการพาณิชย์ร้อยละ 45 นอกจากนี้ ด้านการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมมีความคล้ายคลึงกับอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศเกาหลีใต้ นั่นคือ การขับเคลื่อนด้วยการส่งออก โดยประเทศตุรกีมีการผลิตเพื่อส่งออกถึงร้อยละ 75 แบ่งเป็นรถยนต์นั่งร้อยละ 58 และรถเพื่อการพาณิชย์ร้อยละ 42 โดยในสัดส่วนของรถเพื่อการพาณิชย์ประกอบด้วย รถตู้และรถกระบะมีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 41 โดยมีตลาดส่งออกหลักคือ สหภาพยุโรป

อย่างไรก็ตาม แม้อุตสาหกรรมรถยนต์นั่งของประเทศตุรกี จะเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของยุโรป แต่ตลาดรถยนต์นั่งภายในประเทศ กลับต้องพึ่งพาการนำเข้าเป็นส่วนใหญ่ โดยในปี ค.ศ. 2010 มีการนำเข้ารถยนต์นั่งเกือบร้อยละ 60 ซึ่งการผลิตรถยนต์นั่งในตุรกีนั้น ส่วนใหญ่เป็นรถยนต์นั่งใน Segment B เนื่องจาก นโยบายด้านโครงสร้างภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์นั่งในประเทศตุรกีมีอัตราสูงมาก เมื่อรวมกับภาษีมูลค่าเพิ่มของการซื้อรถยนต์ที่ปกติจะอยู่ที่ร้อยละ 18 สำหรับการซื้อรถยนต์นั่งที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 2,000 ซีซี ที่ผลิตภายในประเทศ ผู้บริโภคจะต้องเสียภาษีรวมทั้งสิ้นถึงร้อยละ 117 ดังนั้น ผู้บริโภคในประเทศจึงนิยมซื้อรถยนต์นำเข้ามากกว่า

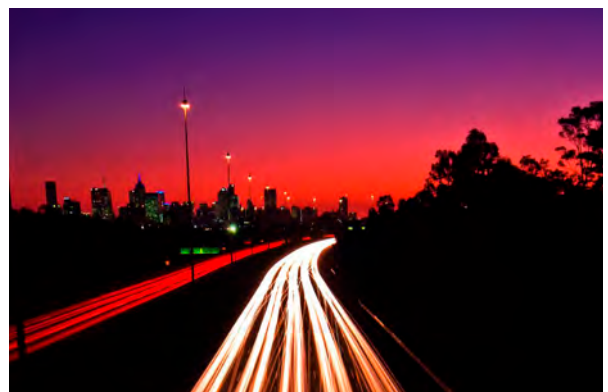
ตลาดรถเพื่อการพาณิชย์ ถือเป็นตลาดที่มีศักยภาพมากในอุตสาหกรรมยานยนต์ของตุรกี โดยเฉพาะรถตู้ ถือเป็น Product Champion ของตุรกี และปริมาณการผลิตยังเป็นอันดับ 1 ในทวีปยุโรป ในขณะที่รถโดยสารของตุรกีถือเป็นสินค้าที่โดดเด่นรองลงมาที่มีความแข็งแกร่งมาก เนื่องจากการใช้เทคโนโลยีด้านการออกแบบ ร่วมกับการวิจัยและพัฒนาลักษณะสินค้าจึงเป็นสินค้าที่อยู่ในระดับ High-end โดยมีกลุ่มเป้าหมายตลาดที่แตกต่างกับรถโดยสารของประเทศจีน ซึ่งเป็นระดับ Mass และกระบวนการผลิตเน้นไปที่ความประหยัดต่อขนาด

จากโครงสร้างของอุตสาหกรรมปลายน้ำข้างต้น ส่งผลให้โครงสร้างของผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศตุรกี มีสัดส่วนการผลิตเพื่อการส่งออกในปริมาณมาก และจากนโยบายของรัฐบาล “ตุรกีเกตเวย์แห่งใหม่ของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก” นั้น หมายรวมถึง การส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) และชิ้นส่วนยานยนต์ (CKD) เพราะตุรกีมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงทั้งทวีปยุโรปและเอเชีย รัฐบาลจึงให้การสนับสนุนในการพัฒนาเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมแบบเชื่อมโยงตั้งแต่ สถานศึกษา ไปยังสถานประกอบการ รวมทั้งมีการออกกฎหมายวิจัยและพัฒนาเพื่อรองรับผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม มีสิทธิพิเศษที่จูงใจให้เกิดการลงทุน นอกจากนี้ ยังมีโครงการวิจัยและพัฒนาต่างๆ เพื่อให้ผู้ประกอบการทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่สามารถเข้าถึงได้ รวมไปถึงผู้ประกอบการชิ้นส่วนที่เป็น SMEs ของประเทศตุรกี ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจแบบครอบครัวมีการลงทุนด้านวิจัยและพัฒนา เพื่อสามารถแข่งขันได้ในตลาดส่งออก เช่น ยุโรป เป็นส่วนใหญ่ ถึงแม้ว่าจะยังพบอุปสรรคด้านมาตรฐานยานยนต์อยู่บ้าง

เป้าหมายต่อไปของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกีคือ การเป็น “Center of excellent” ไม่ใช่เป็นเพียง “Perfect manufacturing base” โดยกำหนดปริมาณการผลิตจำนวน 2 ล้านคัน และส่งออก 1.5 ล้านคัน ซึ่งมีกลยุทธ์การดำเนินงานหลายด้าน ได้แก่ การใช้กำลังการผลิตที่เหมาะสม การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทั้งในด้านต้นทุน นวัตกรรม และการบริหาร Supply Chain ตลอดจนการเพิ่มความแข็งแกร่งของผู้ประกอบการยานยนต์ การเป็นหุ้นส่วนกลยุทธ์ของ Supplier ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะต้องสร้างความสัมพันธ์ที่ดีในระยะยาว และการร่วมบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ

จากเป้าหมาย “Center of excellent” เมื่อพิจารณาถึงองค์ประกอบในปัจจุบันที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ตุรกีบรรลุเป้าหมายได้ มีองค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

1. ตลาดภายในประเทศที่มีศักยภาพ
2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง
3. ผู้ผลิตรถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ทำวิจัยและพัฒนา (R&D) ร่วมกัน
4. นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมการผลิตยานยนต์



เมื่อเปรียบเทียบขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยกับตุรกี โดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage : RCA) เพื่อเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันระหว่างอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศไทยกับประเทศตุรกีในตลาดสหภาพยุโรป พบว่า ในปี ค.ศ. 2005-2010 ประเทศตุรกีและไทยต่างมีความได้เปรียบเมื่อเปรียบเทียบจากกลุ่มสินค้ารถบรรทุกขนาดเล็กของทั้ง 2 ประเทศ แต่เมื่อเปรียบเทียบจากกลุ่มสินค้ารถยนต์นั่ง และชิ้นส่วนยานยนต์ กลับพบว่าประเทศตุรกีมีความได้เปรียบอยู่มากในตลาดสหภาพยุโรปด้วย

ขณะที่วิเคราะห์โดยใช้เครื่องมือ Porter's Model และ SWOT Analysis พบว่า เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศไทย อุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกีมีจุดแข็งในด้านกระบวนการผลิตที่มีผลิตภาพสูง แรงงานมีศักยภาพด้านวิศวกรรม รัฐบาลสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา รวมทั้งประเทศตุรกีมีสาธารณูปโภคที่ครอบคลุม และมีระบบขนส่งที่เชื่อมโยงกันได้อย่างไร้ที่ติตาม อุตสาหกรรมยานยนต์ตุรกีก็ยังคงมีจุดอ่อนด้านโครงสร้างภาคีเกี่ยวกับยานยนต์ที่ค่อนข้างซับซ้อน และยังคงพึ่งพิงตลาดยุโรปอยู่มาก นอกจากนี้ ยังมีต้นทุนด้านแรงงานสูงกว่าประเทศในกลุ่ม CEE (Central and Eastern Europe) อีกด้วย

ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐและผู้ประกอบการ

จากการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกี พบว่า ถึงแม้ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกีและประเทศไทยต่างก็มีความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบในสินค้ารถบรรทุกขนาดเล็กในตลาดสหภาพยุโรป แต่ก็มิได้เป็นคู่แข่งกันในตลาดสหภาพยุโรป เนื่องจาก ผลิตภัณฑ์หลักและตลาดส่งออกหลักของทั้งสองประเทศมีความแตกต่างกันโดยสิ้นเชิง กล่าวคือ ประเทศตุรกีมีสินค้าส่งออกหลัก คือ รถยนต์นั่ง และรถตู้ที่บรรทุกผู้โดยสารโดยมีตลาดส่งออกหลักคือ ประเทศที่เป็นสมาชิกในสหภาพยุโรป ในขณะที่ประเทศไทย มีสินค้าส่งออกหลัก คือ รถกระบะ 1 คันและอนุพันธ์ โดยมีตลาดส่งออกหลัก คือ อาเซียน โอเชียเนีย และประเทศตะวันออกกลาง ส่วนยุโรปนั้น ถือว่าเป็นตลาดรองของไทย เพราะในแต่ละปีมีปริมาณการส่งออกไม่มากนัก

อย่างไรก็ตาม แม้ผลการศึกษาที่ได้จะสามารถสรุปได้ว่า ประเทศตุรกีและประเทศไทยไม่ได้เป็นทั้งคู่แข่งและคู่แข่งกันในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ก็ตาม แต่สิ่งสำคัญที่ได้จากผลการศึกษา คือ แนวทางการกำหนดนโยบายของอุตสาหกรรมในประเทศของตุรกี ซึ่งมีความแตกต่างจากประเทศไทยค่อนข้างมาก กล่าวคือ ประเทศตุรกีนั้น มีนโยบายสนับสนุนรถยนต์บางประเภท

เท่านั้น และการเลือกประเภทรถยนต์ที่จะให้การสนับสนุนนั้นต้องเป็นประเภทที่ตุรกีมีศักยภาพในการแข่งขัน ส่วนประเภทรถยนต์ที่รัฐบาลไม่มีนโยบายสนับสนุนจะมีแหล่งนำเข้าที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในประเทศได้ โดยไม่ได้มีมาตรการกีดกันการนำเข้าแต่อย่างใด ถือว่าเป็นหลักการเลือกส่วนตลาดที่ตนเองมีศักยภาพเท่านั้น ส่วนประเทศไทย มีนโยบายสนับสนุนในรถกระบะ 1 คัน ที่มีความชัดเจน ทำให้ประเทศไทยสามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตรถกระบะ 1 คัน รายใหญ่ที่สุดของโลก นอกจากนี้ ยังมีนโยบายสนับสนุนรถยนต์นั่งขนาดเล็ก โดยเฉพาะรถยนต์นั่งประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco car) และรถยนต์ที่ใช้พลังงานทางเลือก อีกด้วย

นอกจากนโยบายสนับสนุนอุตสาหกรรมของประเทศตุรกี ที่มีความชัดเจนในด้านของผลิตภัณฑ์และการตลาดแล้ว ตุรกียังมีมาตรการสนับสนุนอื่นๆ สำหรับ Supply Chain ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย โดยพิจารณาจาก นโยบายสนับสนุนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้มีความสามารถในการแข่งขันในตลาดส่งออก ผ่านมาตรการการส่งเสริมการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา และนโยบายสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการส่งออกสินค้ายานยนต์ ผ่านมาตรการส่งเสริมการส่งออกโดยการจัดงานแสดงสินค้ายานยนต์ปีละมากกว่า 20 ครั้ง² โดยมีการจัดงานขึ้นทั้งในเมืองหลวงและจังหวัดที่เป็นศูนย์กลางสินค้ายานยนต์อื่นๆ เช่น Istanbul, Bursa, Adana, Kocaeli, Antalya, Trabzon และ Konya เป็นต้น รวมถึงนโยบายสนับสนุนตลาดแรงงานในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผ่านโครงการศึกษาวิจัยร่วมระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และมหาวิทยาลัยผู้ผลิตวิศวกรให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ และนโยบายสนับสนุนความสามารถด้าน Logistics ผ่านโครงการขยายเส้นทางคมนาคมร่วมระหว่างประเทศ เป็นต้น

นอกจากนี้ ในด้านของความร่วมมือระหว่างองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องของตุรกีนั้นเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ โดยผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมให้ความร่วมมือกับสมาคมยานยนต์ที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดี รวมทั้ง การมีความสัมพันธ์อันดีต่อกันในการทำงานร่วมกันของทั้งสองสมาคม ซึ่งส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมมีเป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมไปในทิศทางเดียวกันอย่างชัดเจน และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และอาจกล่าวได้ว่า ตุรกีมีนโยบายในการพัฒนาอุตสาหกรรมที่คำนึงถึงการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมในประเทศอย่างครอบคลุม



2

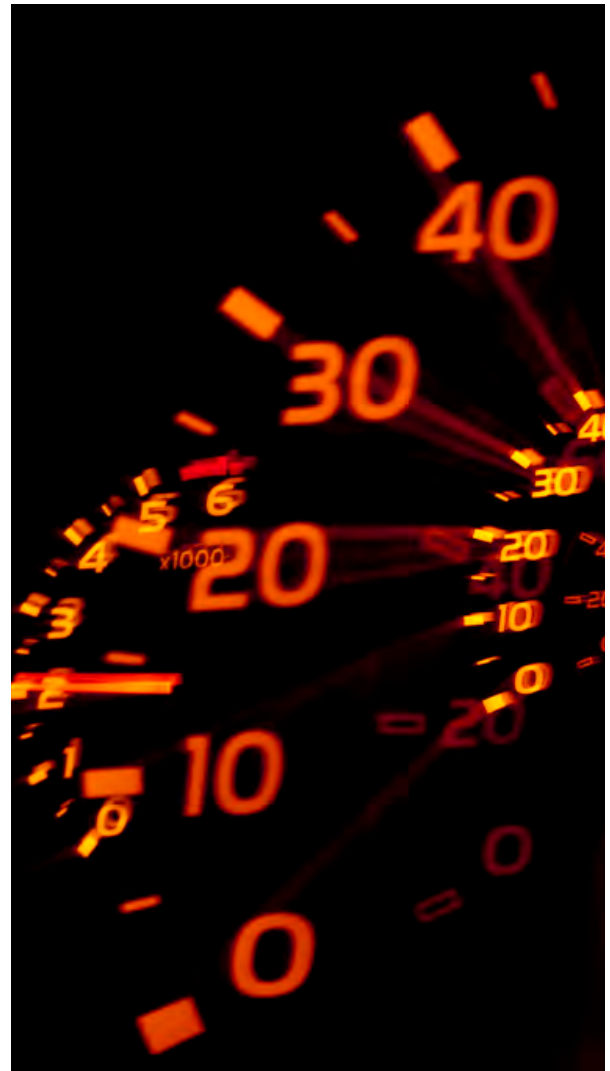
รายงานการวิเคราะห์เรื่อง ศักยภาพสินค้า
ยานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การศึกษาศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เป็นการศึกษาเชิงเปรียบเทียบปัจจัยความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศต่างๆ ในอาเซียน โดยปัจจุบันประเทศที่มีฐานการผลิตรถยนต์ในอาเซียนได้แก่ อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ มาเลเซีย เวียดนาม และประเทศไทย ซึ่งปัจจัยที่นำมาพิจารณา ประกอบด้วย

1. สภาวะปัจจัยการผลิตในประเทศ (Factor Conditions)
2. อุปสงค์ในประเทศ (Domestic Demand)
3. อุตสาหกรรมสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องในประเทศ (Supporting and Related Industries)
4. โครงสร้างและสภาพการแข่งขันของบริษัทในประเทศ (Company Strategy Structure and Rivalry)
5. นโยบายรัฐบาล และการศึกษาความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของสินค้ายานยนต์ไทยและประเทศสมาชิกอื่นในตลาดโลก โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

เมื่อพิจารณาด้านโครงสร้างพื้นฐานของแต่ละประเทศพบว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบในปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าโดยภาพรวมของปัจจัยด้านสาธารณูปโภคจะยังไม่ทันสมัยเท่ากับประเทศมาเลเซีย เพราะมาเลเซียมีขนาดพื้นที่เล็กกว่าและมีจำนวนประชากรน้อยกว่าประเทศไทยค่อนข้างมาก โดยประเทศมาเลเซียมีจำนวนประชากรคิดเป็น 40% ของประเทศไทย ดังนั้น ถ้าพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการลงทุนฐานการผลิตของอุตสาหกรรมที่ต้องใช้มูลค่าลงทุนจำนวนมากแล้ว ประเทศไทยจัดได้ว่ามีปัจจัยโดยรวมที่ดึงดูดนักลงทุนมากกว่า ในขณะที่ ปัจจัยด้านแรงงานที่จัดว่าเป็นปัจจัยสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น แม้ประเทศไทยจะมีค่าแรงสูงเป็นอันดับ 2 รองจากมาเลเซีย แต่ในด้านของคุณภาพฝีมือแรงงานของไทยยังมีความได้เปรียบ

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยด้านวัตถุดิบและอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องพบว่าประเทศสมาชิกส่วนใหญ่ มีวัตถุดิบค่อนข้างคล้ายคลึงกันคือ มีวัตถุดิบยางพารา และผลิตภัณฑ์จากปิโตรเคมี นอกจากนี้ ยังมีอุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ ที่ทั้งประเทศไทยและมาเลเซียต่างเป็นศูนย์กลางการผลิตสินค้าประเภท ดังกล่าว ทั้งนี้ ภาพรวมของอุตสาหกรรมที่สนับสนุนและเกี่ยวเนื่องนั้น ส่วนใหญ่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันระดับภูมิภาคหรือบางอุตสาหกรรมมีความสามารถในการแข่งขันถึงระดับโลก ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์จากยางพารา หรืออุตสาหกรรมแก้วกระจก



ในขณะที่ประเทศอื่นๆ อย่างอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ หรือเวียดนาม ยังอยู่ในช่วงพัฒนาอุตสาหกรรมในขั้นต้น ดังนั้นเมื่อดูปัจจัยด้านวัตถุดิบและอุตสาหกรรมสนับสนุนที่เกี่ยวข้องประเทศไทยยังนับว่ามีความได้เปรียบกว่าประเทศอื่นๆ อยู่มาก

โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ และสภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียน อาจกล่าวได้ว่า สภาพการแข่งขันในอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนถูกครอบงำและได้รับอิทธิพลจากบริษัทผู้ประกอบยานยนต์ประเทศญี่ปุ่น มีเพียงประเทศมาเลเซียที่มีแบรนด์รถยนต์เป็นของตนเอง และยังสามารถรักษาสัดส่วนตลาดภายในประเทศเอาไว้ได้ หากว่าในอนาคตมาตรการกีดกันทางการค้าทั้งที่เป็นมาตรการด้านภาษีและมีใบภาษีหมดไป การรักษาสัดส่วนตลาดของแบรนด์ยานยนต์แห่งชาติมาเลเซียอาจเป็นเรื่องยาก ในขณะที่อุตสาหกรรมประเทศเวียดนามได้รับอิทธิพลส่วนใหญ่จากประเทศจีน ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ประเภทขนส่งมวลชน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ขนาดใหญ่ รวมไปถึงอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ค่อนข้างมีความแข็งแกร่ง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสภาพโครงสร้างของอุตสาหกรรมยานยนต์ในด้านผู้ประกอบการยานยนต์จะมีความคล้ายคลึงกันทั้งภูมิภาค แต่ในด้านของประเภทยานยนต์ที่แต่ละประเทศทำการผลิตนั้น ต่างมีการแบ่งส่วนตลาด (Allocate) อย่างชัดเจน กล่าวคือ ประเทศไทยมีส่วนแบ่งเป็นตลาดรถกระบะ 1 ตัน รวมถึงอนุพันธ์ของรถกระบะเป็นหลัก และปัจจุบันกำลังอยู่ในช่วงการเริ่มต้นของการเป็นฐานการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กหรือรถยนต์ประหยัพลังงานมาตรฐานสากลอีกด้วย ส่วนประเทศมาเลเซีย เป็นตลาดที่มีความชัดเจนในสัดส่วนตลาดของประเภทรถยนต์นั่ง โดยรถยนต์นั่งประเภทซีดานถือเป็นตลาดที่มีสัดส่วนทั้งปริมาณและมูลค่าสูงสุด แม้ว่าในปีที่ผ่านมา ตลาดรถยนต์ในประเทศมาเลเซียเริ่มมีสัญญาณของการเปลี่ยนแปลงในด้านพฤติกรรมผู้บริโภค คือ มีการเพิ่มสัดส่วนตลาดของรถยนต์ประเภท MPV และ

อินโดนีเซียเป็นตลาดรถบรรทุกขนาดใหญ่และมีฐานการผลิตรถประเภทดังกล่าวในภูมิภาค

ด้านประเทศฟิลิปปินส์ จัดเป็นประเทศผู้บริโภครถยนต์ในฐานะที่เป็นผู้นำเข้าในภูมิภาค ทั้งนี้เนื่องจากสภาพภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะเป็นเกาะขนาดเล็กเสียเป็นส่วนใหญ่ จึงเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม ฟิลิปปินส์ยังคงเป็นประเทศที่มีการลงทุนในชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูงคือ เกียร์และส่วนประกอบ ทำให้ฟิลิปปินส์เป็น Supplier ในภูมิภาคอาเซียน

เมื่อพิจารณาแนวโน้มการเติบโตของตลาดรถยนต์ในแต่ละประเทศ พบว่า ในช่วง 5-10 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยยังมีศักยภาพและแนวโน้มการเติบโตของตลาดรถยนต์สูงกว่าประเทศอื่นๆ เพราะนอกจากสภาพเศรษฐกิจโดยรวมจะสามารถขยายตัวได้ดีแล้ว ยังมีความแตกต่างของการ



SUV อย่างมีนัยสำคัญ แต่เมื่อพิจารณาสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวแล้ว พบว่า เป็นการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจาก ความอึดตัวในตลาดรถยนต์นั่งประเภทซีดานหรือถ้ามองในด้านของอุปสงค์นั้น จะเห็นได้ว่า สัดส่วนตลาดของรถยนต์ประเภท MPV และ SUV ที่เพิ่มขึ้น เป็นผลมาจากการยกระดับอำนาจการซื้อของผู้บริโภคที่มีรายได้ในระดับสูงจนกระทั่งสามารถบริโภครถยนต์ประเภท MPV และ SUV ได้เพิ่มขึ้น ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับตลาดรถยนต์ในอินโดนีเซีย สัดส่วนการบริโภครถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV ที่เป็นตลาดใหญ่ที่สุดในประเทศ เป็นผลมาจากโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งเป็นครอบครัวขนาดใหญ่ และยังมีการดำเนินธุรกิจลักษณะครอบครัวอยู่ ดังนั้น การบริโภครถยนต์คันแรกจึงต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าในการใช้งาน นอกจากรถยนต์นั่งประเภท MPV และ SUV จะเป็นตลาดที่มีสัดส่วนสูงสุดในอินโดนีเซียแล้ว รถเพื่อการพาณิชย์ประเภทรถบรรทุกขนาดใหญ่ของอินโดนีเซีย ก็เป็นตลาดที่มีความสำคัญรองลงมาเนื่องจากสภาพภูมิประเทศของอินโดนีเซียมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และส่วนใหญ่ยังขาดการพัฒนา ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ จึงทำให้

กระจายรายได้ของประชากรอีกมาก ส่งผลต่อโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรม สำหรับประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม แนวโน้มการเติบโตในช่วงนี้ จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์มากกว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากรายได้ของประชากรยังอยู่ในระดับต่ำ การยกระดับคุณภาพชีวิตประชากรของทั้ง 2 ประเทศ ทำให้มีปริมาณการบริโภครถจักรยานยนต์เพิ่มสูงขึ้นเป็นอย่างมาก

ด้านนโยบายรัฐบาลในแต่ละประเทศนั้นมีความแตกต่างกัน สำหรับประเทศไทยมีความโดดเด่นในด้านของโครงสร้างภาษีสรรพสามิต โดยในภาพรวมประเทศไทยมีอัตราภาษีต่ำกว่าประเทศอื่น จึงสามารถดึงดูดการลงทุนของผู้ประกอบการยานยนต์ต่างชาติให้มาลงทุนในประเทศได้ ส่วนประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่มีโครงสร้างภาษีต่ำรองจากประเทศไทย ในขณะที่ประเทศมาเลเซียนั้น นอกจากจะมีโครงสร้างภาษีในระดับสูงแล้ว ยังมีมาตรการที่เป็นอุปสรรคทางการค้าอีกมาก โดยได้ออกมาตรการปกป้องยานยนต์แห่งชาติ รวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนท้องถิ่น ส่วนนโยบายอื่นๆ เช่น นโยบายส่งเสริมการลงทุนนั้น ปัจจุบัน ถือว่าแต่ละประเทศมีทิศทางการส่งเสริมการลงทุนไปในทางเดียวกัน คือ ส่งเสริมการลงทุนในประเภทยานยนต์ที่ใช้

เทคโนโลยีขั้นสูง หากแต่ประเทศไทยมีนโยบายที่ค่อนข้างจะมีความเฉพาะเจาะจงมากกว่า กล่าวคือ นอกจากส่งเสริมการลงทุนรถยนต์ที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงแล้ว ยังมีการส่งเสริมการลงทุนในรถยนต์โมเดลใหม่ และการลงทุนในชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มสูงอีกด้วย ส่วนประเทศอินโดนีเซียมีความแตกต่างของนโยบายการส่งเสริมการลงทุน เพราะมุ่งเน้นรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ที่มีขนาดบรรทุกมากกว่า 24 ตัน

ผลสรุป ปัจจัยความสามารถในการแข่งขันด้านต่างๆ ของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย พบว่า ยังมีความได้เปรียบและยังมีศักยภาพสูงสุดในภูมิภาค และเมื่อพิจารณาถึงความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมยานยนต์ ทั้งด้านอุปสงค์ และอุปทานในระดับภูมิภาค สามารถสรุปได้ว่า ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมยานยนต์ในภูมิภาคอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น การรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคตที่จะเกิดขึ้นนี้ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย มีความเป็นไปได้ว่า จะเกิดผลดีมากกว่าผลเสียเนื่องจาก เมื่อพิจารณาสถานการณ์และความเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้นจากการย้ายฐานการผลิตรถยนต์จากประเทศไทยไปประเทศอื่นๆ นั้น ต้องประกอบไปด้วยปัจจัยที่สอดคล้องกัน 3 เหตุการณ์ คือ

1. ประเทศสมาชิกอื่นที่มีศักยภาพ (อินโดนีเซีย และเวียดนาม) มีการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและการกระจายรายได้ของประชาชนไม่แตกต่างกันมากนัก
2. ประเทศสมาชิกอื่นมีศักยภาพมีการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างรวดเร็วจนอยู่ในระดับเดียวกับประเทศไทย
3. ประเทศไทยไม่มีการพัฒนาทั้งทางด้านเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม

ในทางตรงกันข้ามเมื่อเกิดการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยน่าจะได้

รับประโยชน์จากการรวมตลาด ทั้งนี้เพราะ ยังมีช่องว่างของความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรม โดยผลที่เกิดขึ้นนั้นมีความเป็นไปได้ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยที่มีศักยภาพจะมีการขยายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่นๆ ซึ่งปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดผลดังกล่าว คือ การพัฒนาด้านฝีมือแรงงาน รวมทั้ง การพัฒนาด้านมาตรฐานและคุณภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ตลอดจนมาตรการสนับสนุนการขยายการลงทุนในต่างประเทศของรัฐบาล

ข้อเสนอแนะต่อภาครัฐและผู้ประกอบการ

จากผลการศึกษาศักยภาพสินค้ายานยนต์ไทยในภูมิภาคอาเซียนนั้น สรุปได้ว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีความได้เปรียบในการแข่งขันต่อประเทศสมาชิกอื่นค่อนข้างมาก ในขณะที่ประเทศสมาชิกอื่นยังอยู่ในขั้นตอนการพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีเป้าหมายในการผลิตเพื่อบริโภคในประเทศ แต่สำหรับประเทศไทยได้ผ่านจุดดังกล่าว จนสามารถก้าวขึ้นมาเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 12 ของโลก โดยมีรถกระบะ 1 ตัน ที่ไทยมีศักยภาพสูงสุด ดังนั้น การจะรักษาและยกระดับความสามารถในการแข่งขันในภูมิภาคนั้น มีปัจจัยสำคัญที่ควรพิจารณา ดังนี้

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพในกระบวนการผลิตของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างต่อเนื่อง
2. การสร้างแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพอย่างเพียงพอต่อความต้องการของอุตสาหกรรม และเพิ่มความสามารถในด้านภาษาต่างประเทศ
3. ความร่วมมือระหว่างองค์กรที่มีบทบาทและหน้าที่สำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์
4. นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ



การพัฒนาระบบส่งสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าเพื่อเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

สถาบันยานยนต์ได้ร่วมมือกับสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม จัดทำ **“ระบบส่งสัญญาณเตือนภัยล่วงหน้าเพื่อเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย”** ขึ้น ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เพื่อเป็นเครื่องมือหนึ่งสำหรับชี้นำภาวะเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย โดยใช้แบบจำลองโลจิสติก (Logit Model) สำหรับเตือนภัยว่า ในอนาคตข้างหน้า ภาวะเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์จะอยู่ในภาวะปกติหรือไม่ แต่อย่างไรก็ดี แบบจำลองดังกล่าวมีข้อจำกัดการเตือนภัย คือไม่สามารถบอกทิศทางหรือขนาดของความปกติ ไม่ปกติได้ ด้วยเหตุนี้ ในปี พ.ศ. 2554 สถาบันฯ จึงเพิ่มเติมเครื่องมือการเตือนภัยอีกประเภทหนึ่ง ภายใต้

แนวคิดดัชนีชี้ชี้นำผสม (Composite Leading Indicator : CLI) ขึ้น

ดัชนีชี้ชี้นำผสมเป็นตัวชี้วัดสำหรับการทำนายจุดวกกลับ (Turning Point) ของวัฏจักรธุรกิจ (Business Cycle) ประเภทหนึ่งที่มีความนิยมนิยามอย่างกว้างขวาง เนื่องจากดัชนีชี้ชี้นำผสมสามารถส่งสัญญาณให้ผู้เกี่ยวข้องในเศรษฐกิจทั้งภาครัฐและเอกชนได้ทราบล่วงหน้า เมื่อใดเศรษฐกิจจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้นหรือแย่ลง กล่าวคือ ดัชนีชี้ชี้นำผสมจะแสดงให้เห็นจุดสูงสุด (Peak) หรือจุดต่ำสุด (Trough) ของวัฏจักรเศรษฐกิจ และเมื่อวัฏจักรของดัชนีชี้ชี้นำผสมมีจุดวกกลับจากจุดสูงสุดจะส่งสัญญาณว่า ภาวะเศรษฐกิจกำลังจะเปลี่ยนไปในทิศทาง

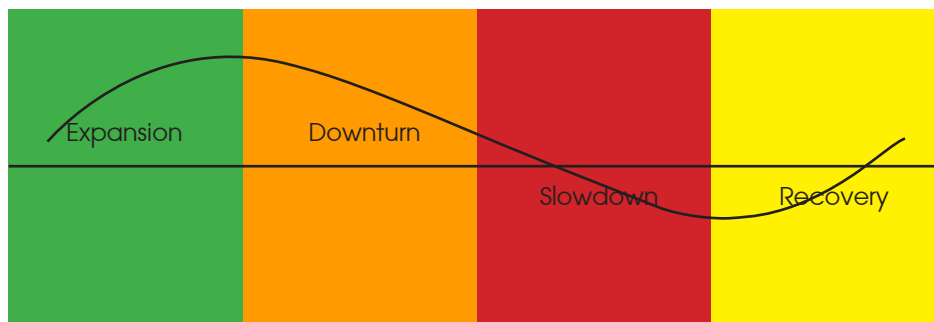
ที่แย่ง และในทางกลับกัน หากจุดวกกลับของดัชนีชี้แนวโน้มมีจุดวกกลับจากจุดต่ำสุด จะส่งสัญญาณว่าภาวะเศรษฐกิจกำลังจะเปลี่ยนไปในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งการส่งสัญญาณดังกล่าว จะช่วยให้ภาครัฐกำหนดนโยบายเศรษฐกิจมหภาคได้เหมาะสม ในขณะที่ภาครัฐก็สามารถปรับกลยุทธ์การผลิต การขายหรือการลงทุนได้ทันทั่วทั้ง รวมทั้ง นักลงทุนสามารถจัดสรรสินทรัพย์เพื่อเลือกการลงทุนที่มีประสิทธิภาพที่สุดได้

ผลการจัดทำระบบเตือนภัย โดยมีดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (ถ่วงน้ำหนักมูลค่าเพิ่ม) ภาคยานยนต์ (MPI : ISIC 3410) เป็นตัวแปรอ้างอิง (Reference Series) พบว่า ระบบมีองค์ประกอบการเตือนภัย 6 ตัวแปร คือ ดัชนีความเชื่อมั่นธุรกิจของประเทศสหรัฐอเมริกา ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของประเทศสหราชอาณาจักร ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของประเทศสหรัฐอเมริกา ดัชนีชี้แนวโน้มสมของประเทศไทยหลัก 5 ประเทศ ดัชนีชี้แนวโน้มสมของประเทศไทยหลัก 5 ประเทศ และดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศของประเทศไทย

นอกจากนี้ ระบบมีความสามารถเตือนภัยล่วงหน้าเฉลี่ย 1-4 เดือน และเนื่องจากค่าดัชนีผสมจะมีค่าเฉลี่ย (Long Term Average) เป็น 100 และมีค่าแกว่งรอบค่า 100 ดังนั้น การเตือนภัยจะแบ่งเป็น 4 เกณฑ์ ดังนี้

- | | | |
|------------------------------|------------------------------------|-------------------|
| • ภาวะการขยายตัว (Expansion) | ดัชนีชี้แนวโน้มสมมีค่ามากกว่า 100 | และมีค่าเพิ่มขึ้น |
| • ภาวะการชะลอตัว (Downturn) | ดัชนีชี้แนวโน้มสมมีค่ามากกว่า 100 | และมีค่าลดลง |
| • ภาวะการหดตัว (Slowdown) | ดัชนีชี้แนวโน้มสมมีค่าน้อยกว่า 100 | และมีค่าลดลง |
| • ภาวะการฟื้นตัว (Recovery) | ดัชนีชี้แนวโน้มสมมีค่าน้อยกว่า 100 | และมีค่าเพิ่มขึ้น |

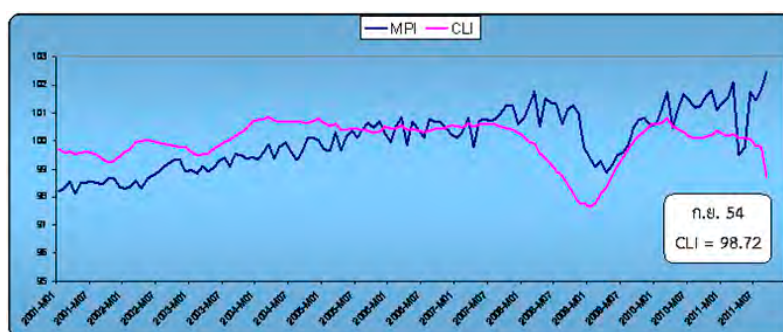
แสดงดังภาพด้านล่าง



รูปแสดงการอ่านค่าดัชนีชี้แนวโน้มสม

ผลการเตือนภัยภาคอุตสาหกรรมยานยนต์

ข้อมูลล่าสุดเดือนกันยายน 2554 ส่งสัญญาณว่า เศรษฐกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในอีก 4 เดือนข้างหน้า (ตุลาคม 2554-มกราคม 2555) จะอยู่ในภาวะหดตัว (Slowdown) ซึ่งเป็นเพราะปัจจัย 4 ปัจจัย อันได้แก่ ดัชนีความเชื่อมั่นธุรกิจของสหรัฐอเมริกา ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของสหราชอาณาจักร ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคของสหรัฐอเมริกา และดัชนีชี้แนวโน้มสมของสหราชอาณาจักร อยู่ในภาวะหดตัว (Slowdown) แม้ว่า ปัจจัยที่เหลืออีก 2 ปัจจัย คือ ดัชนีชี้แนวโน้มสมของประเทศไทยหลัก 5 ประเทศ และดัชนีมูลค่าค้าปลีกทั่วประเทศของประเทศไทย จะอยู่ในภาวะขยายตัว (Expansion) ก็ตาม



เช่นเดียวกับระบบเตือนภัยอื่นๆ ที่ผู้นำไปใช้งาน ต้องตระหนักว่า ระบบเตือนภัยเป็นเพียงเครื่องมือหรือข้อมูลหนึ่งเพื่อประกอบการตัดสินใจเท่านั้น ผู้ใช้ยังคงต้องพิจารณาสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์จากข้อมูลอื่นๆ ประกอบ เพื่อให้การตัดสินใจเป็นไปอย่างถูกต้องมากที่สุดด้วย



การส่งเสริมการลงทุนและ
พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการ
ประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรม

บริการตรวจรับรองการผ่านกระบวนการผลิตในประเทศไทย

ให้แก่ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากร ยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อ
การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้อุตสาหกรรม
ประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรม

บริการตรวจรับรองการผ่านกระบวนการผลิต
ในประเทศไทยให้แก่ผู้ประกอบการ
ในเขตปลอดอากร (Free Zone)

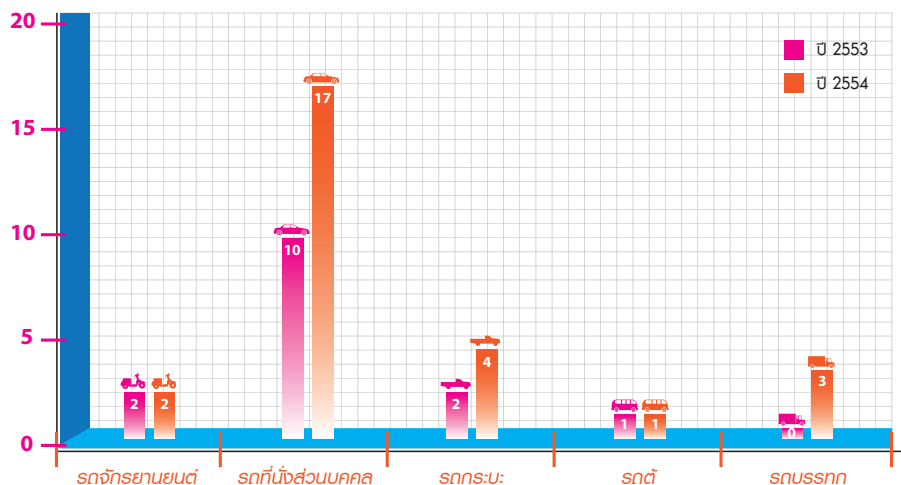
เขตปลอดอากร หมายถึง เขตพื้นที่ที่กำหนดไว้
สำหรับการประกอบอุตสาหกรรม พาณิชยกรรม หรือกิจการ
อื่นที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยของที่นำ
เข้าไปในเขตดังกล่าวจะได้รับสิทธิประโยชน์ทางอากรตามที่
กฎหมายบัญญัติ

กรมศุลกากรได้มอบหมายให้สถาบันยานยนต์ ทำ
หน้าที่ให้การตรวจสอบและรับรองชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อนำ
ไปยื่นขอรับสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นอากรสำหรับการ
การจำหน่าย และการบริโภคภายในประเทศ โดยวัตถุดิบหรือ
ชิ้นส่วนยานยนต์ที่จะนำเข้าไป ผสม บรรจุ หรือประกอบ
ในเขตปลอดอากรของอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ต้องผ่าน
กระบวนการผลิตในประเทศไทยก่อน และกระบวนการผลิต
นั้น ต้องไม่เป็นกระบวนการผลิตอย่างง่ายตามหลักเกณฑ์ที่
กรมศุลกากรกำหนดตามประกาศที่ 72/2550 ซึ่งกระบวนการ
ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยื่นขอการรับรองนั้น จะต้องมีการใช้
เครื่องมือ เครื่องจักร แม่พิมพ์ และเทคโนโลยีต่างๆ รวมทั้ง
ยังต้องมีการลงทุนเพื่อการผลิต และใช้ทักษะฝีมือแรงงาน



ภาพกิจกรรมการตรวจรับรองการผ่านกระบวนการผลิตในประเทศไทย

เฉพาะด้าน ทำการผลิตอีกด้วย จึงจะสามารถยื่นขอรับ
การตรวจสอบและผ่านการรับรองแหล่งกำเนิดสินค้าใน
ประเทศไทยได้ โดยในปีงบประมาณ 2554 ที่ผ่านมานี้ มี
ผู้ประกอบการในเขตปลอดอากรยื่นคำขอต่อสถาบันยานยนต์
ให้ทำการตรวจรับรองการผ่านกระบวนการผลิตใน
ประเทศไทยจำนวนทั้งหมด 11 บริษัท จำนวน 27 รุ่น ชิ้นส่วน
ยานยนต์ที่ได้รับการตรวจรวมจำนวน 12,297 ชิ้นส่วน ซึ่งมี
จำนวนเพิ่มขึ้นจากปี 2553 ที่มีผู้ประกอบการยื่นคำขอเพียง
6 บริษัท จำนวน 15 รุ่น ดังตารางการเปรียบเทียบระหว่าง
จำนวนรุ่นที่ขอการรับรอง ที่แสดงไว้ท้ายนี้



ตารางการเปรียบเทียบจำนวนรุ่นที่ยื่นขอการรับรอง ปี 2553 - 2554

การสร้างฐานความรู้ด้านวิศวกรรมและการทดสอบ : ยุทธศาสตร์สำคัญ ที่พัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อ ต่อการประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรม



สถาบันยานยนต์ทำหน้าที่ให้บริการงานทดสอบ ตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และตามมาตรฐานสากลอื่นๆ ตามที่ลูกค้าต้องการ เป็นหนึ่งหน่วยงานที่ทำกรทดสอบเพื่อการรับรองคุณภาพของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม โดยให้บริการแก่ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อเป็นการเพิ่มขีดความสามารถและพัฒนาผลิตภัณฑ์ต่างๆ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่รวมถึงการผลักดันอุตสาหกรรมยานยนต์ให้มีการใช้เทคโนโลยีการทดสอบยานยนต์ที่ทันสมัย ส่งเสริมให้เกิดองค์ความรู้ตลอดจนเสริมสร้างพื้นฐานการรักษาไว้ซึ่งคุณภาพที่ดี และตระหนักถึงการรักษาสภาพแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน อันจะส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์สามารถสร้างศักยภาพการแข่งขันที่ดีได้ในตลาดโลก ด้วยการปฏิบัติงานด้านการทดสอบอย่างมืออาชีพและมีประสิทธิภาพสูงสุด

การดำเนินงานสถาบันยานยนต์ตลอดช่วงเวลาที่ผ่านมา เป็นการดำเนินงานอย่างเป็นระบบเชิงกลยุทธ์อย่างต่อเนื่อง ซึ่งนอกจากจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรมแล้ว ยังเอื้อต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชนของกระทรวงอุตสาหกรรมอีกด้วย โดยการเพิ่มขีดความสามารถในการทดสอบเฉพาะด้าน ซึ่งจัดเป็นการพัฒนาใน



เชิงวิวัฒนาการที่จะต้องเสริมสร้างองค์ประกอบที่จำเป็นต่างๆ ขึ้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาการบริการด้านการทดสอบอย่างมีประสิทธิภาพ สนับสนุนการแก้ไขปัญหาให้แก่ภาคอุตสาหกรรมทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยในรอบปีที่ผ่านมา สถาบันยานยนต์ได้ดำเนินกิจกรรมการให้บริการทดสอบ และการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อพัฒนาศักยภาพศูนย์ทดสอบ ไม่ว่าจะเป็นการทดสอบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) หรือการทดสอบเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ ซึ่งเป็นการส่งเสริมผู้ประกอบการในการเพิ่มศักยภาพสำหรับการพัฒนาและผลิตชิ้นส่วนได้ตามความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น ช่วยลดต้นทุนผู้ประกอบการด้านค่าใช้จ่ายและเวลาในการส่งตัวอย่างผลิตภัณฑ์ไปทดสอบต่างประเทศ อีกทั้งผู้ประกอบการสามารถใช้ศูนย์ทดสอบเป็น One stop service ในการทดสอบคุณภาพและพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ได้คุณภาพตามมาตรฐานที่ต้องการและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล โดยในปี 2554 ได้ให้บริการทดสอบจำนวนรวมทั้งสิ้น 33,119 รายการทดสอบซึ่งจำแนกตามกลุ่มงานทดสอบ ดังนี้



กลุ่มงานทดสอบมลพิษไอเสีย 6,382 รายการทดสอบ
กลุ่มงานทดสอบทางกล 11,202 รายการทดสอบ
กลุ่มงานทดสอบสภาวะแวดล้อม 13,443 รายการทดสอบ
กลุ่มงานทดสอบมิติและสอบเทียบ 1,144 รายการทดสอบ
กลุ่มงานทดสอบเคมี 948 รายการทดสอบ

1. การทดสอบมลพิษไอเสียจากยานยนต์

โดยความร่วมมือกับกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการตรวจวัดมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ที่ใช้แก๊สโซฮอล์ จากการทดสอบรถยนต์เพื่อวัดไอระเหยจากน้ำมันเชื้อเพลิง ตามมาตรฐาน มอก. 2160-2546 ระดับที่ 7 ตรวจวัดไอระเหย น้ำมันเชื้อเพลิง (THC) จากรถยนต์เก่าใช้แล้ว และตรวจสอบสารมลพิษประเภท Air Toxics ที่ตรวจวัดประกอบด้วยสาร 2 กลุ่ม คือสารกลุ่ม BTEX ประกอบด้วย Benzene, Toluene, Ethyl benzene, Xylene และ 1,3 Butadiene และ สารกลุ่ม Carbonyl compounds ประกอบด้วย Formaldehyde และ Acetaldehyde ซึ่งนำไปสู่การประเมินผลกระทบที่เกิดกับคุณภาพอากาศจากการระบายสารมลพิษไอระเหยในระบบน้ำมันเชื้อเพลิงของรถยนต์เก่าใช้แล้ว ที่ใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 และ 95 เป็นเชื้อเพลิง และสามารถนำข้อมูลพื้นฐานไปประกอบการกำหนดนโยบายส่งเสริมการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ในขนาดรถและการดูแลรักษารถยนต์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุปกรณ์ทำหน้าที่ในการดูดซับไอระเหยน้ำมันได้อย่างเหมาะสม



ภาพแสดงการทดสอบตรวจวัดไอระเหยน้ำมันเชื้อเพลิงจากรถยนต์

2. การทดสอบทางกล

ได้มีการประยุกต์ นำเครื่องทดสอบความคงทน ยางรถยนต์มาใช้ทดสอบความคงทนของวงล้ออะลูมิเนียมอัลลอย การทดสอบนี้เป็นการทดสอบเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาผลิตภัณฑ์

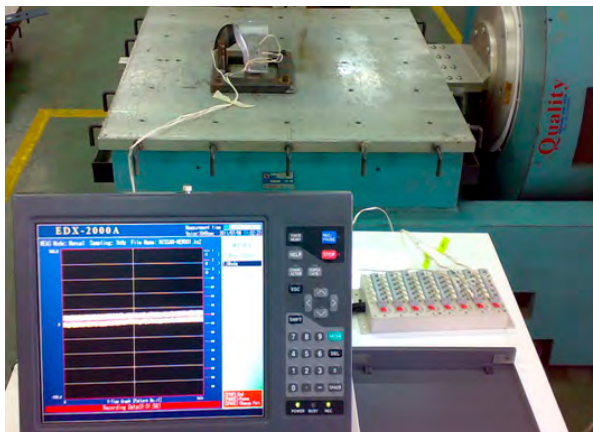
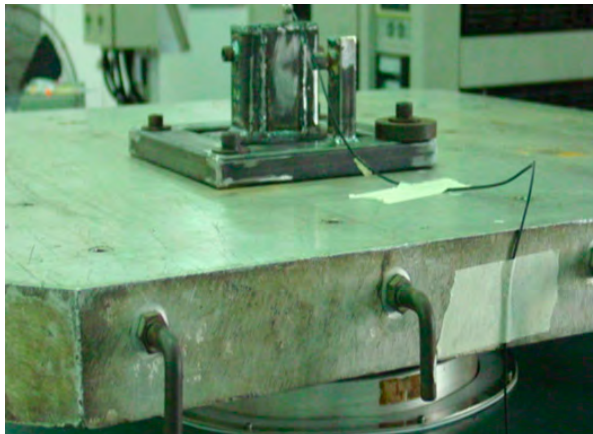


ภาพแสดงการทดสอบความคงทนของวงล้อรถยนต์ ที่เป็นอะลูมิเนียมอัลลอย



3. การทดสอบด้านความต้านทานต่อสภาวะแวดล้อม

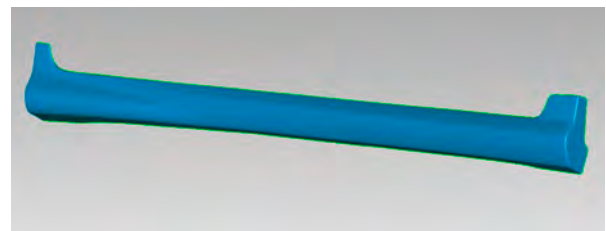
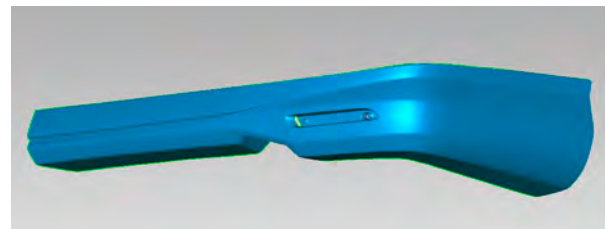
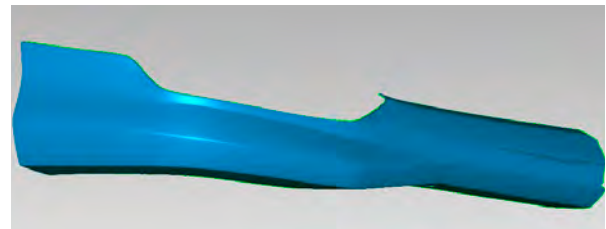
เป็นการทดสอบที่ให้การสนับสนุนผู้ประกอบการ เพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ โดยความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ รถยนต์หลายราย ร่วมกันวิเคราะห์ความเค้นในชิ้นงาน Manifold Cover ภายใต้การทดสอบความทนต่อการสั่นสะเทือน (Stress analyzed by Vibration test)



ภาพแสดงการวิเคราะห์ความเค้นในชิ้นงาน Manifold Cover ภายใต้การทดสอบการทนต่อการสั่นสะเทือน

4. การทดสอบมิติ

ด้วยเครื่องวัดสแกนชิ้นงาน 3 มิติ ที่ช่วยในการออกแบบและการผลิตให้กับชิ้นงานที่มีความซับซ้อน หรือมีรูปทรงเฉพาะที่ไม่สามารถขึ้นแบบได้ด้วยการเขียนแบบ CAD ปกติ เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์ กันชนหน้า และกันชนหลัง ของรถยนต์ ที่ทำการทดสอบเพื่อตรวจสอบขนาดชิ้นงาน เทียบกับค่าพิสัยความเผื่อที่กำหนดตามการออกแบบ

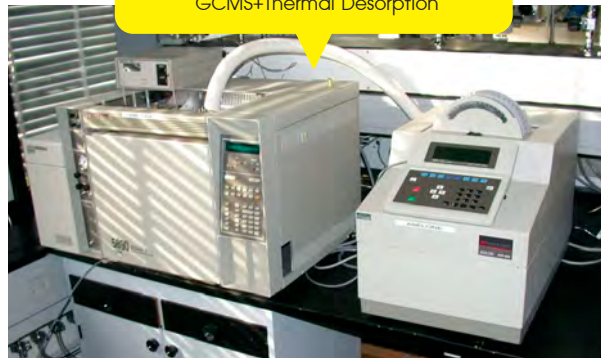


ภาพแสดงผลการสแกน กันชนหน้า กันชนหลัง และเครื่อง 3D scan

5. การทดสอบทางเคมี

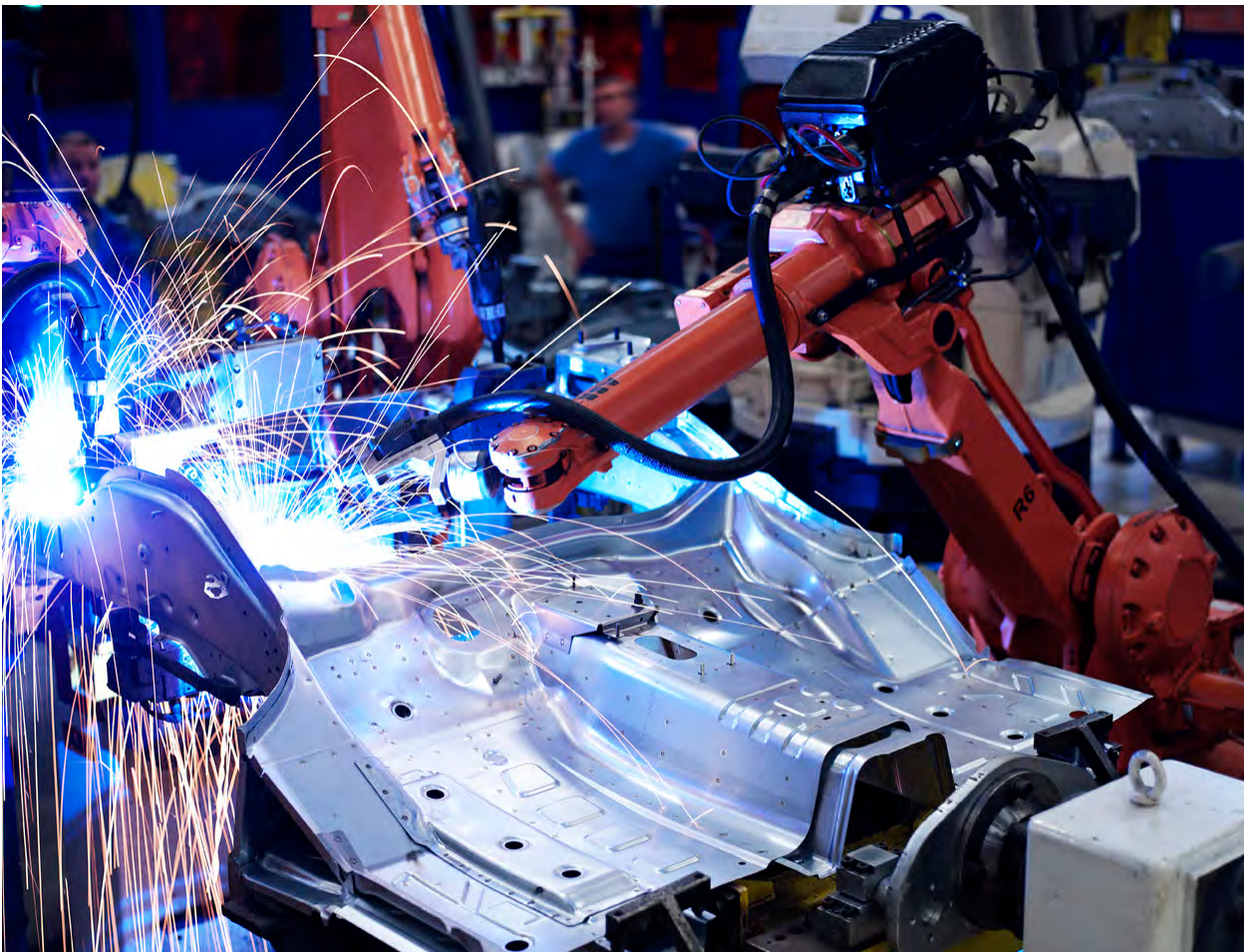
เป็นการทดสอบวิเคราะห์หาสารมลพิษประเภท Air Toxics โดยวิเคราะห์หาสารประกอบอินทรีย์หรือที่เรียกกันว่าสาร VOCs (Volatile organic Compounds) ของอุปกรณ์ถุงลมนิรภัยสำหรับรถยนต์ ซึ่งเป็นอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ผู้โดยสารได้รับอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ ตำแหน่งที่ติดตั้งของถุงลมนิรภัยสำหรับผู้ขับจะถูกติดตั้งอยู่ในฝ้าครอบของพวงมาลัย ส่วนของผู้โดยสารตอนหน้า

จะถูกติดตั้งอยู่ในแผงด้านหน้าเบาะนั่งตอนหน้าของผู้โดยสาร ซึ่งจะประกอบติดตั้งมากับรถยนต์แต่แรกแล้วนั้น อาจจะปลดปล่อยสาร VOCs ดังกล่าวออกมาได้ จึงต้องมีการทดสอบสารดังกล่าวตามมาตรฐานผู้ประกอบการรถยนต์ โดยผลการทดสอบต้องอยู่ในเกณฑ์การยอมรับตามที่มาตรฐานกำหนดไว้



วิเคราะห์ VOC ด้วยเครื่อง GCMS+Thermal Desorption

ภาพแสดงชิ้นส่วนภายในห้องโดยสาร (ถุงลมนิรภัยสำหรับรถยนต์) และเครื่องวิเคราะห์สารไอระเหย VOCs



กลยุทธ์การดำเนินงานของศูนย์ทดสอบ ยุทธศาสตร์สำคัญ เพื่อการส่งเสริมการลงทุนและพัฒนา ปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจและพัฒนาอุตสาหกรรม

การขอรับรองความสามารถของห้องปฏิบัติการ

กลยุทธ์การดำเนินงานของศูนย์ทดสอบ สถาบันยานยนต์เพื่อให้สามารถสนองตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชน ภายใต้ยุทธศาสตร์หลักอีกประการหนึ่งของกระทรวงอุตสาหกรรมด้วยนั้น “การขอรับรองความสามารถของห้องปฏิบัติการทดสอบ” จึงเป็นอีกหนึ่งภารกิจ ที่สถาบันยานยนต์มุ่งมั่นและดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง

“สถาบันยานยนต์ มุ่งมั่นให้บริการทดสอบ/สอบเทียบ ที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล ด้วยความถูกต้อง รวดเร็ว

น่าเชื่อถือ โดยการปรับปรุง และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อความพึงพอใจสูงสุดของลูกค้า” เป็นนโยบายคุณภาพของระบบ ISO/IEC 17025 ที่สถาบันฯ ปฏิบัติอยู่เสมอมา ตั้งแต่ปี 2543 ที่สถาบันยานยนต์ได้รับการรับรองเป็นครั้งแรก จวบจนปัจจุบันเป็นเวลากว่า 10 ปี แล้วที่ยังคงมุ่งมั่นเพื่อพัฒนาห้องปฏิบัติการ อีกทั้งยังพัฒนาบุคลากรภายในระบบคุณภาพให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญมากยิ่งขึ้น

ปัจจุบันสถาบันยานยนต์ ได้รับการรับรองความสามารถของห้องปฏิบัติการ ตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 ทั้งหมด 36 ขอบข่าย รายละเอียดดังนี้

Item	ผลิตภัณฑ์ที่ทดสอบ/ รายการทดสอบ	มาตรฐาน	ประเภทอุตสาหกรรม ที่ได้รับการรับรอง
1	มลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ เครื่องยนต์เบนซิน ระดับ 7	มอก.2160-2546, ECE R 83 EU Directive 70/220 (EURO III,EURO IV)	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
2	มลพิษจากรถจักรยานยนต์ ระดับ 5	มอก.2350-2551	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
3	มลพิษจากรถยนต์ที่ใช้ เครื่องยนต์ดีเซลเล็ก ระดับ 6	มอก.2155-2546 ECE R 83 EU Directive 70/ 220 (EURO III,EURO IV)	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
4	ยางนอกรถยนต์	มอก.367-2532	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
5	ยางนอกรถจักรยานยนต์	มอก.682-2540	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
6	ผ้าเบรครถยนต์และ รถจักรยานยนต์	มอก.97-2536	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์
7	ยางในรถจักรยานยนต์	มอก.683-2530	ยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์

Item	ผลิตภัณฑ์ที่ทดสอบ/ รายการทดสอบ	มาตรฐาน	ประเภทอุตสาหกรรม ที่ได้รับการรับรอง
8	กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ; กระจกหลายชั้น	มอก.196-2536	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
9	กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ; กระจกเทมเปอร์	มอก.197-2536	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
10	กระจกนิรภัยสำหรับรถยนต์ ; กระจกโซนเทมเปอร์	มอก.198-2536	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
11	การทดสอบลูกกลมไฟ	FMV SS No.302-1998	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
12	การทดสอบหาส่วนประกอบ ทางเคมีในเหล็ก	ASTM E 415-2008	เหล็ก
13	การทดสอบความต้านแรงดึงเหล็ก	JIS Z 2241-1998	เหล็ก
14	เหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ; เหล็กข้ออ้อย	มอก. 24-2548	เหล็ก
15	เหล็กเส้นเสริมคอนกรีต ; เหล็กเส้นกลม	มอก. 20-2548	เหล็ก
16	ก๊อกน้ำสำหรับเครื่องสุขภัณฑ์เฉพาะ ด้านสิ่งแวดล้อม ; การประหยัดน้ำ	มอก. 2067-2552	สุขภัณฑ์
17	ฝักบัวอาบน้ำ เฉพาะด้าน สิ่งแวดล้อม; การประหยัดน้ำ	มอก. 2066-2552	สุขภัณฑ์
18	ก๊อกน้ำปิดอัตโนมัติสำหรับ อ่างล้างหน้า-ล้างมือ	มอก. 1377-2547	สุขภัณฑ์
19	ก๊อกน้ำสำหรับอ่างล้างหน้า-ล้างมือ	มอก. 1278-2542	สุขภัณฑ์
20	ก๊อกน้ำสำหรับอ่างล้างขา	มอก. 1277-2547	สุขภัณฑ์
21	ฝักบัวอาบน้ำ	มอก. 1187-2542	สุขภัณฑ์
22	เหล็กกล้ารีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ และแผ่นหนา สำหรับงานโครงสร้างรถยนต์	มอก. 1999-2543	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
23	เหล็กกล้ารีดเย็นแผ่นม้วน แผ่นแถบ และแผ่นตัด สำหรับงานรถยนต์	มอก. 2140-2546	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

Item	ผลิตภัณฑ์ที่ทดสอบ/ รายการทดสอบ	มาตรฐาน	ประเภทอุตสาหกรรม ที่ได้รับการรับรอง
24	เหล็กกล้ารีดร้อนแรงดึงสูง แผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบางที่ปรับสมบัติการขึ้นรูป สำหรับงานโครงสร้างรถยนต์	มอก. 1884-2542	ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์
25	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดเย็นแผ่นม้วน แผ่นแถบ และแผ่นตัด สำหรับ งานทั่วไปและงานขึ้นรูป	มอก. 2012-2543	เหล็ก
26	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ และแผ่นหนา สำหรับงานโครงสร้างเครื่องจักรกล	มอก. 1501-2541	เหล็ก
27	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ และแผ่นหนา สำหรับงานโครงสร้างทั่วไป	มอก. 1479-2541	เหล็ก
28	เหล็กกล้ารีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ สำหรับงานท่อ	มอก. 1735-2542	เหล็ก
29	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบาง สำหรับงานโครงสร้างเชื่อมประกอบ	มอก. 1499-2541	เหล็ก
30	เข็มพืดเหล็กกล้ารีดร้อน	มอก. 1390-2539	เหล็ก
31	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบาง สำหรับงานดัดโค้ง	มอก. 2060-2543	เหล็ก
32	เหล็กกล้ารีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบาง ที่ต้านการกัดกร่อนได้ดีในบรรยากาศ	มอก. 2011-2543	เหล็ก
33	เหล็กโครงสร้างรูปพรรณรีดร้อน	มอก. 1227-2539	เหล็ก
34	เหล็กกล้าคาร์บอนรีดร้อนแผ่นม้วน แผ่นแถบ แผ่นหนา และแผ่นบาง สำหรับงานทั่วไปและงานขึ้นรูป	มอก. 528-2540	เหล็ก
35	เหล็กโครงสร้างรูปพรรณกลวง	มอก. 107-2533	เหล็ก
36	เหล็กโครงสร้างรูปพรรณขึ้นรูปเย็น	มอก. 1228-2549	เหล็ก



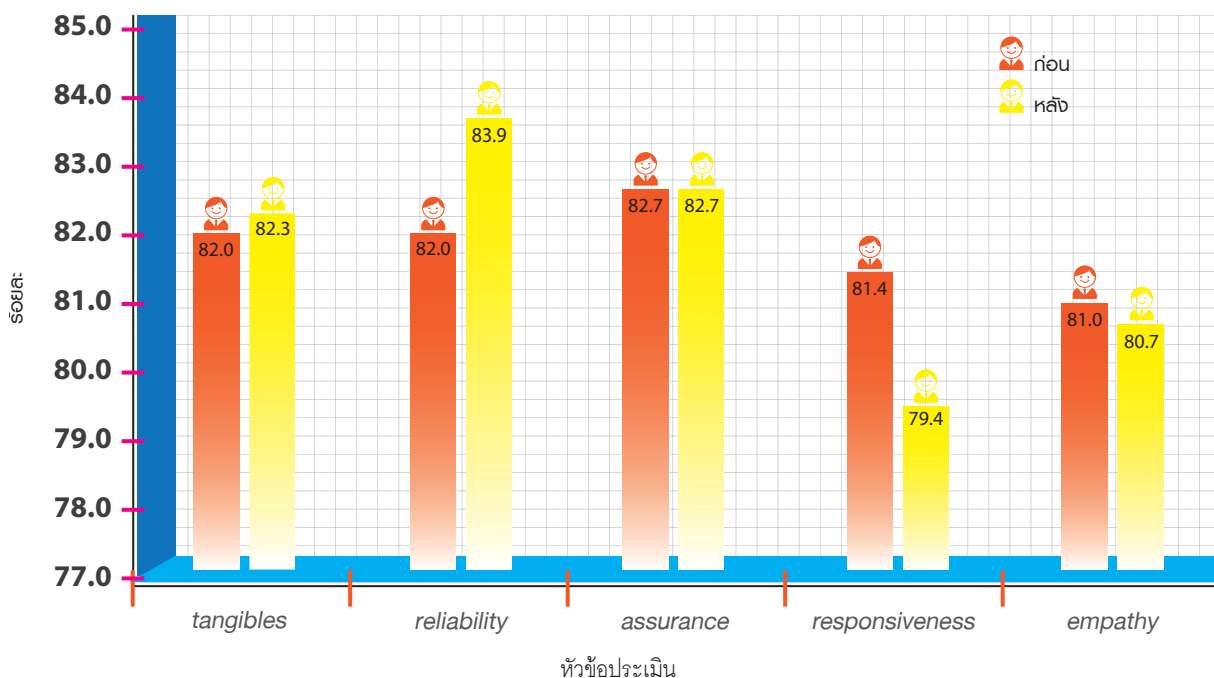
พิธีมอบใบรับรองความสามารถของห้องปฏิบัติการ มอก.17025-2548 : วันที่ 10 กันยายน 2554

ผลการสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า

ภายใต้การดำเนินงาน เพื่อให้บริการแก่ผู้ประกอบการในเรื่องของการทดสอบตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม และตามมาตรฐานสากลต่างๆ รวมทั้งการทดสอบเพื่อการพัฒนาผลิตภัณฑ์ การสำรวจความพึงพอใจของลูกค้าเป็นอีกหนึ่งช่องทางที่ศูนย์ทดสอบได้นำมาใช้ในการปรับปรุงระบบคุณภาพของห้องปฏิบัติการทดสอบสถาบันยานยนต์ ปี 2554 โดยการนำข้อเสนอแนะที่ได้จากแบบประเมินฯ จะถูกนำมาปรับใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องและข้อบกพร่องต่างๆ

ที่อาจะมี โดยในรอบปีที่ผ่านมา สถาบันยานยนต์ได้จัดทำแบบประเมิน เพื่อสำรวจความพึงพอใจของลูกค้า ซึ่งได้รับการตอบกลับมารวมทั้งสิ้น 365 ฉบับ จากที่จัดส่ง 1,000 ฉบับ โดยผลการประเมินในภาพรวม พบว่าบริการทดสอบของสถาบันยานยนต์มีความน่าเชื่อถือเพิ่มขึ้นสูงมาก อย่างไรก็ตาม การตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า และความเอาใจใส่ต่อลูกค้ากลับลดลง ซึ่งประเด็นนี้สถาบันยานยนต์ต้องนำไปปรับปรุงประสิทธิภาพให้บริการให้ดีขึ้นต่อไป

กราฟเปรียบเทียบความพึงพอใจของลูกค้า (ก่อน-หลัง) ปี 54 (ร้อยละ)



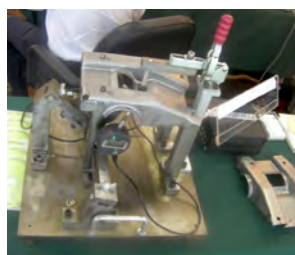


การเสริมสร้างขีดความสามารถ
ของภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขัน
ได้ทุกระดับ

การพัฒนาขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อการเสริมสร้างขีดความสามารถของ ภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับ

บทบาทสำคัญของสถาบันยานยนต์ในการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เป็นอีกหนึ่งในยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่มุ่งเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมให้สามารถแข่งขันได้ทุกระดับ

การดำเนินกิจกรรมในด้านนี้ของสถาบันยานยนต์ในปี 2554 เป็นการพัฒนางานองค์กรในภาคอุตสาหกรรมบนพื้นฐานความรู้ และเครือข่ายความร่วมมือ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพให้สามารถแข่งขันได้ในเชิงธุรกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ภายใต้กิจกรรม/โครงการ แบบเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) และแบบโซ่อุปทาน (Supply Chain) ในรูปแบบรายการกิจการ รายการกลุ่มกิจการ และรายหัวข้อ ส่งผลต่อการเพิ่มขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในทุกๆระดับ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนี้



1. ด้าน Software โดยการพัฒนากระบวนการผลิต รวมไปถึง เทคนิคการลดความสูญเปล่า และการแก้ไขปัญหาหน้างาน เพื่อใช้เวลาในการผลิตน้อยที่สุด คุณภาพสินค้าเป็นไปตามมาตรฐาน ไม่มีของเสียเกิดขึ้น และสามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามเวลาที่กำหนด

2. ด้าน Hardware ดำเนินการพัฒนาเครื่องจักรอุปกรณ์ และเครื่องมือวัดต่างๆ เพื่อเพิ่มความแม่นยำในการทำงานให้สามารถกำหนดค่าพิกัดได้ละเอียดมากยิ่งขึ้น ช่วยลดความผิดพลาดที่เกิดจากการทำงานของมนุษย์

3. ด้าน People ware เป็นการพัฒนางานองค์กร โดยการถ่ายทอดองค์ความรู้ และเทคโนโลยีที่จำเป็นให้แก่บุคลากร เพื่อให้บุคลากรมีความรู้ ความเข้าใจ และทักษะฝีมือ ที่สามารถนำไปปรับใช้ในการพัฒนางานต่อไป

4. ด้าน Info ware เพื่อส่งเสริม พัฒนาการรับรู้สถานะของข้อมูลให้เป็นไปอย่างทันท่วงที ด้วยแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) โดยใช้การบ่งชี้ถึงสถานการณ์ทำงานของเครื่องจักร/สายการผลิต

รูปแบบการพัฒนาองค์กร เพื่อเสริมสร้างขีดความสามารถของ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในภาคอุตสาหกรรม

1. กิจกรรม IQA Kit-Best Practice

ด้วยวิธีการเสาะหาโรงงานที่มีแนวคิด วิธีและผลปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) เพื่อนำมาเป็นตัวอย่างและต่อยอดแนวความคิดให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายอื่น ถือเป็นอีกหนึ่งแนวทางในการพัฒนาขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรม โดยในช่วงปีที่ผ่านมา จากปัญหาการเรียกคืนรถยนต์ เพื่อนำไปปรับและติดตั้งชิ้นส่วนที่มีข้อบกพร่องทดแทน เกิดขึ้นบ่อยครั้ง จึงทำให้สิ่งเหล่านี้ ได้กลายเป็นเรื่องท้าทายสำหรับผู้ผลิตรถยนต์ทั่วโลกในปัจจุบันเพื่อหาแนวทางในการแก้ไขต่อไป ปัญหาส่วนมากจะเป็นการกล่าวโทษพนักงานว่า ขาดทักษะฝีมือในการทำงานโดยเฉพาะการตรวจสอบคุณภาพชิ้นงาน ด้วยเหตุนี้ผู้ประกอบการรายย่อยคนไทย (SMEs) จึงได้ค้นหาแนวทางป้องกันปัญหาที่อาจทำให้สินค้าที่ไม่ได้คุณภาพหลุดรอดไปสู่ลูกค้า ด้วยการพัฒนาชุดต้นแบบอุปกรณ์เครื่องมือวัดในการตรวจสอบคุณภาพชิ้นงานอัจฉริยะแบบอัตโนมัติ ที่สามารถแสดงสถานะและรับประกันคุณภาพชิ้นงานได้ 100% ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการสามารถสร้างกำไรจากการผลิตชิ้นงานได้ แม้ว่าอาจจะมีสถานการณ์ที่ลูกค้า เรียกร้องให้ลดราคาต้นทุนสินค้าลงในช่วงที่วัตถุดิบมีราคาแพง รวมทั้งไม่หวาดหวั่นต่อการแข่งขันกับผู้ผลิตชิ้นส่วนประเทศจีนที่มีความได้เปรียบในด้านต้นทุนวัตถุดิบและแรงงาน จนได้รับการยอมรับจากลูกค้าชั้นนำทั้งในประเทศและต่างประเทศ พร้อมกันนี้ผู้บริหารของบริษัท ซึ่งเป็นผู้คิดค้นนวัตกรรมดังกล่าวยังมุ่งหวังที่จะช่วยยกระดับขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยด้วยกัน จึงได้เข้าร่วมกิจกรรมกับสถาบันยานยนต์เผยแพร่แนวความคิดของตน และเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายอื่น ไปเยี่ยมชมสายการผลิตและชุดอุปกรณ์ต้นแบบรับประกันคุณภาพอัจฉริยะ (Intelligence Quality Assurance Kit; IQA Kit) เพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกัน ซึ่งถือเป็น Best Practice ในการรับประกันคุณภาพชิ้นงานที่ออกจากโรงงานของตนได้ 100% โดยมีข้อมูลคุณภาพของชิ้นงานทุกชิ้นเพื่อสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า โดยบริษัทที่มีนวัตกรรมข้างต้น คือ บริษัท KMF จำกัด จังหวัดชลบุรี และจากการที่ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้ไปเยี่ยมชมชุดอุปกรณ์ต้นแบบ IQA Kit ณ บริษัท KMF จำกัด ส่งผลให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลายรายให้ความสนใจในการนำชุดต้นแบบไปประยุกต์ใช้ในโรงงานของตน แต่ด้วยขีดความสามารถบุคลากรของผู้ผลิตแต่ละแห่งยังไม่เท่าเทียมกัน สถาบันยานยนต์จึงต้องทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการประสานกับผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเครื่องมือวัดจากสถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น และมีสำนักพัฒนาอุตสาหกรรม



สนับสนุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานให้การสนับสนุนงบประมาณดำเนินการ ในการฝึกอบรมบุคลากรภาคทฤษฎีและชี้นำ ณ สถานประกอบการ ภายใต้โครงการ TCIP โดยมีผู้เชี่ยวชาญและที่ปรึกษาในโครงการทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแนะนำอย่างละเอียด ตั้งแต่การออกแบบและการสร้างอุปกรณ์การจับยึด (Jig & Fixture) การเลือกใช้เครื่องมือวัด (Measurement Tools) รวมถึงหลักการเขียนโปรแกรมให้เหมาะสมตามคุณลักษณะจุดที่ต้องการตรวจวัดและค่าความละเอียดที่ใช้ตามชิ้นงาน จนถึงขั้นตอนการเชื่อมต่อและติดตั้งอุปกรณ์การจับยึด เครื่องมือวัด และโปรแกรมเข้าเป็นชุดอุปกรณ์ IQA Kit ที่พร้อมใช้งานจริง โดยมีบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้าร่วมโครงการฯ เป็นเครือข่ายวิสาหกิจด้าน IQA Kit จำนวน 10 โรงงาน สามารถลดต้นทุนการผลิตได้เฉลี่ย 258,757 บาท ต่อปี ต่อโรงงาน นอกจากนี้ ยังได้รับประโยชน์ทางอ้อมของการใช้ชุดอุปกรณ์ทำงาน ทำให้พนักงานสามารถลดเวลาที่ใช้ในการจดบันทึกข้อมูลการตรวจสอบคุณภาพ โดยโปรแกรมจะทำหน้าที่จัดเก็บข้อมูลชิ้นงานทุกชิ้นที่ผ่านการตรวจสอบลงในชุดอุปกรณ์ให้โดยอัตโนมัติ สามารถเรียกดูข้อมูลย้อนหลังได้ทันทีที่ต้องการ สร้างความเชื่อถือด้านคุณภาพของชิ้นงานต่อลูกค้าได้คิดเป็น 100%



2. กิจกรรมพัฒนาระบบการผลิตแบบโตโยต้า (TPS)

เป็นหนึ่งในกิจกรรมของโครงการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ภายใต้ข้อตกลงความเป็นหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย-ญี่ปุ่น (Japan-Thailand Economic Partnership Agreement-JTEPA) ที่มุ่งเน้นพัฒนาระบบการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ตั้งแต่ระดับ Tier 2 ของห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์ลงไปถึงมีความรู้ความเข้าใจ และสามารถนำเครื่องมือที่พัฒนาขึ้นไปปฏิบัติได้จริง เพื่อให้มีศักยภาพการผลิตทัดเทียมกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ระดับ 1st Tier ทั้งนี้ ผู้ที่เข้าร่วมโครงการจะได้รับการฝึกอบรมภาคทฤษฎี ด้วยเนื้อหาที่ปรับปรุงให้เหมาะสมกับ SMEs ไทย รวมถึงการสาธิตการผลิต และการปฏิบัติร่วมกับผู้สอน (Trainer) ที่มีประสบการณ์ทำงานโดยตรงจากบริษัท โตโยต้า ซึ่งประกอบไปด้วย 4 กิจกรรมย่อยดังนี้

1. การควบคุมสภาพทำงาน (Work Site Control)

เป็นการปรับปรุงสภาพการทำงานของพนักงานให้สามารถควบคุมได้ด้วยสายตา (Visual Control) ทำให้พนักงานทุกคนไม่ว่าจะเป็นพนักงานที่ทำงานโดยตรง พนักงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระดับผู้บังคับบัญชาสามารถทราบได้ว่า สถานะการผลิต ณ ปัจจุบัน เป็นไปตามที่กำหนดไว้หรือไม่ ด้วยการควบคุมทั้ง 7 ด้าน ประกอบด้วย ด้าน 2 ส. (สะสาง-สะดวก) ด้านความปลอดภัย ด้านการสร้างคุณภาพในการทำงาน ด้านเงื่อนไขการทำงานอุปกรณ์/เครื่องจักร ด้านการผลิต ด้านการจัดส่ง และด้านกำลังคน

2. การไหลอย่างต่อเนื่อง (Continuous Flow)

เป็นการสร้างกระบวนการผลิตของชิ้นงานให้สามารถไหลอย่างสมดุล (Smooth Flow) ได้ด้วยความเร็วเท่ากันของชิ้นงานที่ออกมาจากแต่ละกระบวนการต่อเนื่อง ตั้งแต่กระบวนการแรกไปจนกระบวนการสุดท้ายของการผลิตสินค้า ซึ่งจะปรับเปลี่ยนการจัดวางอุปกรณ์และเครื่องจักร (Equipment/Machine Lay-out) ที่ใช้ในกระบวนการผลิตที่ต่อเนื่องกัน ให้อยู่ใกล้กันมากที่สุด เพื่อลดระยะทางการเคลื่อนไหว ต่อจากนั้นจึงปรับให้การส่งชิ้นงานไปยังกระบวนการถัดไปสามารถไหลทีละชิ้น (One Piece Flow) ทำให้สามารถลดเวลานำการผลิต (Production Lead time) และจำนวนชิ้นงานระหว่างกระบวนการผลิต (Work in Process)



3. งานมาตรฐาน (Standardized Work)

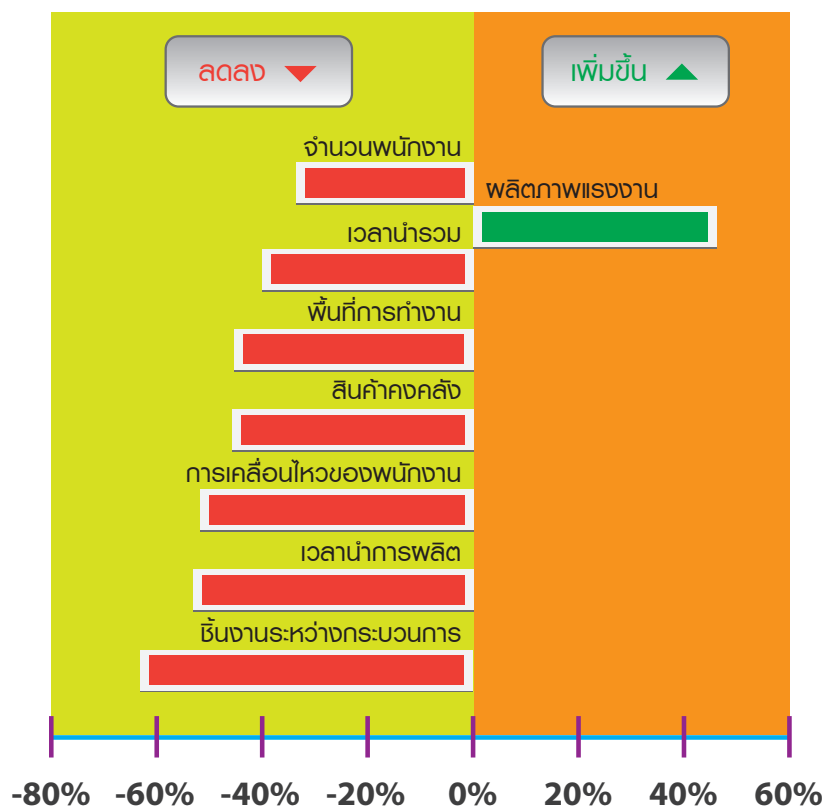
เป็นการปรับปรุงประสิทธิภาพและผลิตรายงานด้านการปฏิบัติงานของพนักงานแต่ละคนให้สูงขึ้น ด้วยการลดความสูญเปล่าในการทำงานให้เหลือน้อยที่สุด โดยการศึกษาถึงเวลาการทำงานแต่ละขั้นตอนการผลิตของพนักงานแต่ละคนในแต่ละกระบวนการ หรือที่เรียกว่า ไซเคิลไทม์ (Cycle Time) เปรียบเทียบกับเวลาความต้องการสินค้าแต่ละชิ้นของลูกค้า หรือที่เรียกว่า แทคไทม์ (Takt Time) เพื่อจัดสมดุลเวลาทำงานของพนักงานแต่ละคนในสายการผลิต (Line Balance) ให้ใกล้เคียงกับแทคไทม์ และใช้พนักงานน้อยที่สุด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยในการทำงานและคุณภาพสินค้า ซึ่งทำให้สามารถปรับจำนวนพนักงานให้เหมาะสมตามคำสั่งซื้อแต่ละช่วงเวลา และเพิ่มผลิตรายงาน (Labour Productivity) ให้สูงขึ้น

4. ระบบดึง (Pull System)

เป็นการปรับเปลี่ยนรูปแบบและวิธีการส่งผลิตจากเดิมที่ส่วนใหญ่จะส่งผลิตตามแผน ที่กำหนดไว้ โดยไม่คำนึงถึงความต้องการของลูกค้าที่อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา หรือที่เรียกว่า ระบบผลัก (Push System) ซึ่งทำให้ต้องเก็บสินค้าคงคลังส่วนที่เลือกจากการขายสินค้าไว้ในโกดังสินค้าเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนบางแห่งจำเป็นต้องสร้างโรงงานหรือโกดังเพิ่มเติม เพื่อจัดเก็บสินค้าสำเร็จรูปเพียงอย่างเดียว แต่เมื่อเวลาผ่านไปสินค้าประเภทนั้นมีความต้องการซื้อน้อยลง จนไม่มีความต้องการสั่งซื้อแล้วก็ตาม สินค้าก็ยังคงถูกเก็บไว้ในโกดังจนกลายเป็นสินค้าไม่เคลื่อนไหว (Dead Stock) ด้วยเหตุนี้ รูปแบบและวิธีการส่งผลิต จึงควรคำนึงถึงความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก โดยผลิตตามปริมาณชิ้นงานที่ถูกนำไปใช้เพื่อเติมเต็มสินค้า (Fill up System) ให้เป็นไปตามปริมาณสินค้าคงคลังที่คำนวณไว้ โดยสามารถใช้ได้ทั้งสินค้าคงคลังแบบสำเร็จรูป สินค้าอยู่ในช่วงระหว่างการผลิต และวัตถุดิบ ส่วนวิธีการส่งผลิตจะนำเอาวิธีการของคัมบัง (Kanban) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการบ่งบอกถึงขีดความสามารถการผลิต ในช่วงเวลานั้นๆ ว่าสามารถผลิตได้ตามปกติ ถ้าช้ากว่ากำหนด หรือผิดปกติ และบ่งบอกถึงปริมาณสินค้าที่ถูกดึงไปใช้งานที่เราเรียกว่าระบบดึง (Pull System) เริ่มจากการวิเคราะห์การไหลของชิ้นงานและข้อมูลเพื่อหาความสูญเปล่าที่เกิดขึ้นจากการผลิต ก่อนการปรับปรุงและดำเนินการแก้ไขให้สอดคล้องตามหลักการของระบบดึง ทำให้สามารถลดเวลานำรวม (Total Lead Time) และสินค้าคงคลัง (Inventory) ที่เกินความต้องการได้และจากการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา ภายใต้การดำเนินงานของสถาบันยานยนต์ สามารถพัฒนาขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งสามารถเห็นการเปลี่ยนแปลงและวัดผลการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตรายงานได้ โดยในปีงบประมาณ 2554 มีโรงงานเข้าร่วมกิจกรรมจำนวน 50 โรงงาน

โดยกิจกรรมดังกล่าวได้รับผลสำเร็จเป็นอย่างดี สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ผลภาพแรงงานที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 43
- เวลานำการผลิตลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 51 ชิ้นงาน
- ชิ้นงานระหว่างกระบวนการลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 63
- พื้นที่การทำงานลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 43
- การเคลื่อนไหวของพนักงานลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 49
- จำนวนพนักงานลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 30
- สินค้าคงคลังลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 44
- เวลารวมลดลงเฉลี่ย ร้อยละ 40





3. กิจกรรม In-house Defect Reduction ภายใต้โครงการ Loss Reduction

สถาบันยานยนต์ร่วมกับคณะบุคคลผู้ผลิตชิ้นส่วน อีซูซุ (ISG) จัดกิจกรรมพัฒนาขีดความสามารถของการผลิตประจำปี 2554 สำหรับบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ระดับ 1st Tier ในกลุ่มสมาชิก ซึ่งจากสถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นด้านต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นเรื่อยๆ หรือกรณีการเรียกคืนรถยนต์ที่เกิดขึ้นทั่วโลก ดังนั้น จึงมีการพิจารณาหัวข้อที่จะดำเนินการประจำปี โดยมุ่งเน้นโครงการที่ช่วยลดความสูญเสียเปล่า (Loss Reduction) ให้กับองค์กร แต่เมื่อพิจารณาประเภทของความสูญเสียเปล่าทั้งหมดที่มีแล้ว พบว่า สามารถจำแนกได้ถึง 16 ประเภท จึงจำเป็นที่จะต้องสรุปหัวข้อกิจกรรมให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันให้มากที่สุด ซึ่งได้แก่ กิจกรรมการลดของเสียที่เกิดขึ้นภายในโรงงาน (In-house Defect Reduction) โดยได้รับความสนใจจากสมาชิกในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อีซูซุ สมัครเข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 20 บริษัท

แนวคิดที่ใช้ในการดำเนินกิจกรรมนี้ คือ “การรู้ต้นทุกช่วงขณะของการผลิต” โดยนำข้อมูลของชิ้นงานและกระบวนการผลิตมาเป็นตัวบ่งบอกศักยภาพการผลิต และเป็นเครื่องมือช่วยในการสรุปสาเหตุรากเหง้า (Root Cause) ของอาการปัญหาด้านคุณภาพที่เกิดขึ้น เพื่อวิเคราะห์หาแนวทางการแก้ไขปัญหา ซึ่งแตกต่างจากกิจกรรม QCC ที่ไปตรงที่การเสาะหาและกำหนดสาเหตุรากเหง้าของปัญหา

และวิธีดำเนินการมาจากการประชุมพนักงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ เพราะพนักงานส่วนใหญ่จะคาดเดาสาเหตุต่างๆ ของปัญหา รวมทั้งสาเหตุรากเหง้าของปัญหาจากประสบการณ์ที่ตนทำงานมา โดยขาดข้อมูลที่ได้จากการผลิตจริงเป็นเครื่องมือในการยืนยัน ทำให้การแก้ไขปัญหาดังกล่าวเป็นเพียงการบรรเทาไม่ให้เกิดของเสียขึ้นเพียงช่วงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น แต่เมื่อเวลาผ่านไป อาการปัญหาของของเสียเหล่านั้นอาจกลับมาเกิดขึ้นซ้ำอีกเป็นวัฏจักรเดิม รูปแบบการดำเนินกิจกรรมนี้จึงมุ่งเน้นไปที่การฝึกอบรมให้ความรู้เป็นหลัก เสริมด้วยการให้คำปรึกษา คำแนะนำในการแก้ไขปัญหา และให้ลงมือปฏิบัติจริงโดยบุคลากรในองค์กร ซึ่งหลังจากการเข้าร่วมกิจกรรมแล้ว ทั้ง 20 บริษัท ได้ผ่านการฝึกอบรมครบถ้วนตามหลักสูตร จะมีการคัดเลือกโรงงานที่มีการปฏิบัติเป็นเลิศเพื่อเป็นต้นแบบของกิจกรรม และประกาศผลการคัดเลือกในเดือนมีนาคม 2555 ต่อไป



4. การถ่ายทอดและเผยแพร่องค์ความรู้

การถ่ายทอดองค์ความรู้ และเทคโนโลยีที่ผ่านกระบวนการสะสมความรู้จากแหล่งต่างๆ ที่ทันสมัยและตรงตามความต้องการของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ตามสถานการณ์ ณ ปัจจุบันของภาคอุตสาหกรรมให้กับบุคลากรในอุตสาหกรรมได้จุดประกายแนวความคิดของตน และนำไปปรับใช้ในการพัฒนาขีดความสามารถของสถานที่ทำงานของตนให้สูงขึ้นเป็นอีกหนึ่งบทบาทของสถาบันยานยนต์ในการเสาะหารวบรวม และสะสมความรู้ต่างๆ โดยได้รับความร่วมมือจากหน่วยงาน องค์กรต่างๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ ในการจัดกิจกรรมสัมมนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยในปี 2554 สถาบันยานยนต์ร่วมมือกับหน่วยงานการศึกษา และองค์กรชั้นนำระดับประเทศจัดสัมมนาภายในงานจัดแสดงสินค้าและนิทรรศการประจำปี ดังนี้

1. งาน Subcon Thailand 2011 จัดสัมมนาภายใต้หัวข้อ “เจาะลึก IQA Kit นวัตกรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตการผลิตชิ้นส่วน ด้าน Soft Ware (LabVIEW)” เมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา โดยได้รับเกียรติจากผู้บริหารฝ่ายจัดซื้อของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ชั้นนำของประเทศและผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเครื่องมือวัดมาเป็นวิทยากรร่วมภายในงาน ซึ่งมีจำนวนบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 7 บริษัท

2. จัดสัมมนาในงาน Thailand Automotive 2011 ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา ในหัวข้อ - หัวข้อ “Low Cost IQA Kit ยุทธศาสตร์ทางรอดสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2554 โดยได้รับเกียรติจากผู้บริหารฝ่ายจัดซื้อของบริษัทผู้ประกอบรถยนต์ชั้นนำของประเทศและผู้เชี่ยวชาญด้านระบบเครื่องมือวัดมาเป็นวิทยากรร่วมกันภายในงาน ซึ่งมีบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 21 บริษัท

- หัวข้อ “การประยุกต์ใช้ LabVIEW เชื่อมต่อเครื่องมือวัด สำหรับงานผลิตชิ้นส่วนอุตสาหกรรม” จัดขึ้นเมื่อวันที่ 25 มิถุนายน พ.ศ. 2554 โดยได้รับเกียรติจากผู้เชี่ยวชาญการประยุกต์ใช้โปรแกรม LabVIEW มาเป็นวิทยากรภายในงาน ซึ่งมีบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้าร่วมกิจกรรม 15 บริษัท



การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ยุทธศาสตร์สำคัญเพื่อการเสริมสร้างขีดความสามารถ ของภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับ

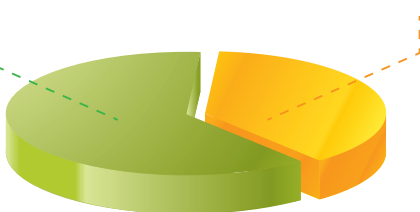
การพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ ในการเพิ่มประสิทธิภาพและผลิตภาพให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยมุ่งเน้นไปที่การเสริมสร้างขีดความสามารถของภาคอุตสาหกรรมให้แข่งขันได้ทุกระดับ มีเป้าหมายหลักในการพัฒนาบุคลากรของสถานประกอบการ ซึ่งในรอบปีที่ผ่านมา แผนกพัฒนาบุคลากร สถาบันยานยนต์ ได้ดำเนินกิจกรรมการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนฯ โดยได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจากภาครัฐและภาคเอกชนทั้งไทยและญี่ปุ่นในการทำงานร่วมกันถ่ายทอดเทคโนโลยีจากญี่ปุ่นมาสู่ไทย มีการพัฒนาบุคลากรที่ยั่งยืนโดยการสร้างวิทยากรที่เป็นคนไทย การสร้างหลักสูตรการเรียนการสอน และการขยายองค์ความรู้ต่างๆ ให้กับบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนฯ เพื่อพัฒนาทักษะฝีมือแรงงานในอุตสาหกรรมฯ ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

ในรอบปี 2554 (1 ตุลาคม 2553 - 30 กันยายน 2554) ได้มีการพัฒนาบุคลากร ผ่านกิจกรรมในโครงการและกิจกรรมการฝึกอบรมในรูปแบบต่างๆ สรุปได้ดังนี้

กิจกรรมที่ 1 การสร้างและพัฒนาบุคลากรระดับวิทยากร (Trainer) และผู้ตรวจประเมิน (Examiner)

มีการพัฒนาบุคลากรระดับครูผู้สอน (Trainer) และผู้ตรวจประเมิน (Examiner) รวม 101 คน ดังนี้

Trainer, 62, 61.39% Examiner, 39, 38.61%



1. ระบบรับรองความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Skill Certification System for Automotive Industry) เป็นการพัฒนาบุคลากรในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างมีระบบ ทั้งภาคทฤษฎีและการปฏิบัติโดยใช้เครื่องมือจริง และมีการวัดความสามารถของบุคลากรเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมและเป็นที่ยอมรับแก่ผู้ประกอบการและชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งปัจจุบันมี 16 สาขา 51 ระดับการทดสอบ

ในปีงบประมาณ 2554 มีการพัฒนาบุคลากรระดับครูผู้สอน (Trainer) และผู้ตรวจประเมิน (Examiner) จำนวน 69 คน โดยมีคณะผู้เชี่ยวชาญจากประเทศญี่ปุ่นและคณาจารย์ชาวไทยเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้ ใน 6 สาขาการทดสอบได้แก่

- (1) สาขางานเขียนแบบเครื่องกลด้วย CAD
- (2) สาขางานประกอบอุปกรณ์ไฟฟ้า
- (3) สาขางานออกแบบและประกอบวงจรนิวแมติก
- (4) สาขางานปรับแต่งระบบไฮดรอลิก
- (5) สาขางานซ่อมบำรุงเครื่องจักรกล
- (6) สาขางานซ่อมบำรุงระบบไฟฟ้า



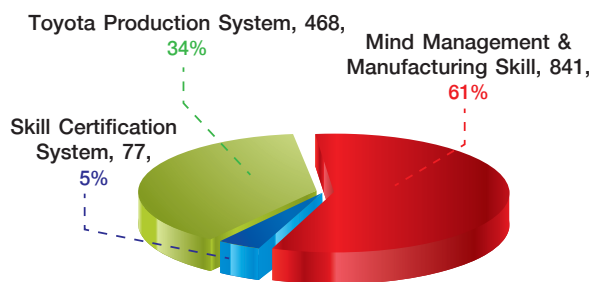
2. ระบบการผลิตแบบโตโยต้า (Toyota Production System) เป็นการพัฒนาบุคลากร โดยการดำเนินการฝึกอบรมบุคลากรของสถานประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้มีความรู้และสามารถเป็นผู้ถ่ายทอดความรู้ในระดับครูผู้สอนหรือวิทยากรจำนวน 19 คน

กิจกรรมที่ 2 การสร้างและพัฒนาบุคลากรระดับบุคลากร ระดับปฏิบัติการ (Trainee)

สถาบันยานยนต์ ได้มีการพัฒนาบุคลากรและฝึกอบรมระดับผู้ปฏิบัติงาน Trainee ในหลักสูตรต่างๆ ทั้งรูปแบบการสัมมนาและอบรมทั่วไป (Seminar & Public training) และการอบรมภายในสถานประกอบการ (In-house Training) การขยายผลถ่ายทอดความรู้ของบุคลากรที่ผ่านการอบรมในระดับครูผู้สอน หรือวิทยากรมีจำนวนทั้งหมด 9,542 คน ประกอบด้วย

2.1 การพัฒนาบุคลากรระดับบุคลากรระดับปฏิบัติการ (Trainee)

สถาบันยานยนต์ ได้จัดอบรมความรู้ในกลุ่มหลักสูตรต่างๆ จำนวนทั้งหมด 1,386 คน ดังนี้



1. การสร้างจิตสำนึกด้านการบริหารจัดการและการสร้างจิตสำนึกด้านทักษะการทำงานในโรงงาน (Mind Management & Manufacturing Skill) เป็นกลุ่มหลักสูตรที่เหมาะสมกับบุคลากรระดับต่างๆ ทั้งในสายงานการผลิตและบุคลากรในสายงานบริหารจัดการทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เข้าใจถึงหลักการและสิ่งที่ควรปฏิบัติในการทำงาน และสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานจริงได้ โดยในปี 2554 ได้มีการจัดอบรม ณ สถาบันยานยนต์ สำนักงานฯ กล้วยน้ำไท จำนวน 841 คน

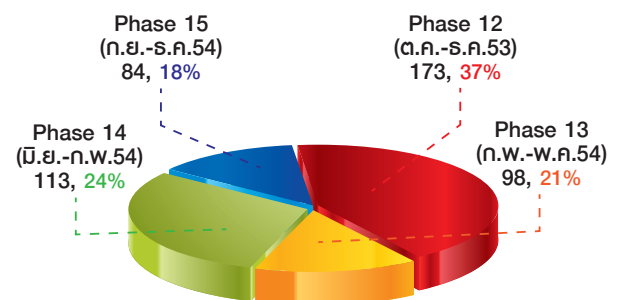


2. ระบบรับรองความสามารถบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ (Skill Certification System for Automotive Industry) เป็นการพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะความรู้ความสามารถในการปฏิบัติงานทั้งในภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ

โดยเป็นการวัดระดับความสามารถบุคลากรในสายงานต่างๆ ซึ่งเป็นมาตรฐานเดียวกันกับการทดสอบระดับความสามารถบุคลากรในประเทศญี่ปุ่น ณ ปัจจุบัน และในรอบปีที่ผ่านมา มีผู้เข้ารับการอบรมและทดสอบ จำนวนรวมทั้งสิ้น 77 คน

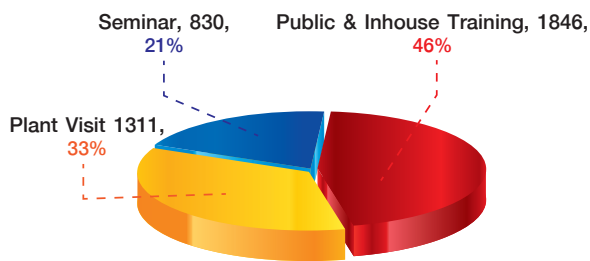


3. ระบบการผลิตแบบโตโยต้า (Toyota Production System) TPS เป็นระบบการผลิตที่มุ่งเน้นการกำจัดความสูญเปล่าในกระบวนการผลิตโดยคำนึงถึงความต้องการของลูกค้า เป็นสำคัญการทำกิจกรรมมุ่งเน้นการสร้างสภาพการทำงานที่สอดคล้องกับแนวคิดในเรื่องของการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time) และกระบวนการผลิตที่หยุดได้เองเมื่อพบของเสีย (Jidoka) ซึ่งการทำ TPS จะทำให้การทำงานมี Lead time ที่สั้นลงลดความแปรปรวนจากปัญหาด้านคุณภาพ นำไปสู่ต้นทุนการผลิตที่ลดลงขององค์กร และในรอบปีที่ผ่านมา มีการอบรมในหัวข้อเรื่อง TPS Concept, Worksite Control, Continuous Flow, Standardized Work รวมทั้งหัวข้อ Pull System โดยมี Master Trainer จากบริษัทโตโยต้า และ Trainer ในโครงการเป็นผู้ฝึกสอน ในหัวข้อกิจกรรมดังกล่าว มีผู้เข้าอบรมรวมทั้งสิ้น 468 คน



2.2 การฝึกอบรมทั่วไป (Public Training) อบรมภายในสถานประกอบการ (In-house Training)

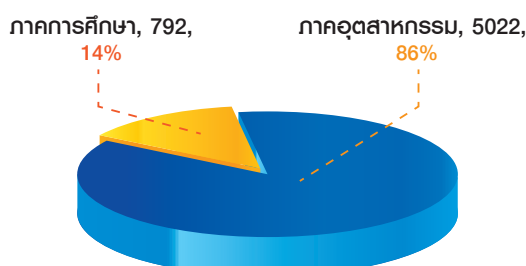
ด้านการฝึกอบรมทั่วไปของสถาบันยานยนต์ ได้ดำเนินการพัฒนาบุคลากรในลักษณะของการจัดฝึกอบรมเพื่อให้ความรู้แก่พนักงานของสถานประกอบการขึ้นส่วนยานยนต์ แบ่งเป็น 2 ลักษณะ คือ Public Training และ In-house Training ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับระบบคุณภาพ อาทิ ISO/TS 16949 และกลุ่มหลักสูตรด้านพื้นฐานการทำงาน การบริหารจัดการ และการปฏิบัติงาน เป็นต้น รวมถึงการจัดงานสัมมนา และเยี่ยมชมโรงงานโดยมีสถานประกอบการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมฯ รวม จำนวน 3,987 คน แบ่งเป็น



1. กิจกรรมการฝึกอบรม ทั้ง Public & In-house Training จำนวน 54 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมอบรมจำนวน 1,846 คน
2. กิจกรรมเยี่ยมชมโรงงานและสายการผลิตจำนวน 12 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมกิจกรรม จำนวน 1,311 คน
3. กิจกรรมการจัดสัมมนา จำนวน 10 ครั้ง มีผู้เข้าร่วมสัมมนาจำนวน 830 คน

2.3 การตรวจติดตามบุคลากรที่วิทยากรกลับไปสอนเพื่อขยายผลที่โรงงานและ/หรือ Supplier

ภายใต้การดำเนินงานเพื่อการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนฯ อีกหนึ่งกิจกรรมสำคัญที่จำเป็นต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง และขยายผล ได้แก่ การตรวจติดตามบุคลากรที่ผ่านการอบรมเป็น Examiner/Trainer และกลับไปสอนเพื่อการขยายผลในโรงงาน หรือสถานประกอบการ ซึ่งในรอบปีที่ผ่านมา มีผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมและดำเนินการตามเป้าหมายที่วางไว้ได้รวมจำนวน 5,022 คน จากแผนการดำเนินงาน 5,000 คน และมีการขยายผลโดยการถ่ายทอดความรู้ให้แก่นักเรียนจำอาภาคจำนวน 65 คน และนักศึกษาจำนวน 727 คน



กิจกรรมที่ 3

หลักสูตรการเรียนรู้ที่ได้พัฒนาขึ้นจำนวน 10 หลักสูตร

ในปี 2554 สถาบันยานยนต์ได้จัดให้มีการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอน ที่ใช้ในการฝึกอบรมเพื่อให้เกิดประโยชน์ในกิจกรรมการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญ รวม 10 หลักสูตรได้แก่

1. หลักสูตร Pneumatic Circuits and Apparatus Devices Assembly ระดับ 2
2. หลักสูตร Pneumatic Circuits and Apparatus Devices Assembly ระดับ 1
3. หลักสูตร Hydraulic System Adjustment ระดับ 2
4. หลักสูตร Hydraulic System Adjustment ระดับ 1
5. หลักสูตร Mechanical Maintenance ระดับ 3
6. หลักสูตร Mechanical Maintenance ระดับ 2
7. หลักสูตร Mechanical Maintenance ระดับ 1
8. หลักสูตร Electrical Maintenance ระดับ 3
9. หลักสูตร Electrical Maintenance ระดับ 2
10. หลักสูตร Electrical Maintenance ระดับ 1

กิจกรรมที่ 4

เครือข่ายความร่วมมือ

สถาบันยานยนต์มีการสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในการพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถ และเพิ่มประสิทธิภาพ ประสิทธิผลให้แก่หน่วยงาน ทั้งนี้ สถาบันยานยนต์ได้ให้การสนับสนุนเพื่อเสริมความพร้อมของศูนย์ฝึกอบรมของบริษัท พัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์ในการอบรมหลักสูตร Toyota Production System พัฒนาศูนย์วิทยากรและจัดอบรมให้แก่บุคลากรของบริษัท ตลอดจนให้คำแนะนำปรึกษาและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ โดยสถาบันยานยนต์มีความร่วมมือกับ 4 หน่วยงานคือ

- บริษัท ชัยวัฒนา แทนเนอรี่ กรุ๊ป จำกัด (มหาชน)
- สถาบันเทคโนโลยีไทย-ญี่ปุ่น
- บริษัท สยามอีตาชิ ออโตโมทีฟโปรดักส์ จำกัด
- บริษัท โอทิสว่า (ประเทศไทย) จำกัด





พัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร

เพื่อตอบสนองความต้องการของ
ผู้ประกอบการ และประชาชน

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในองค์กร

ยุทธศาสตร์สำคัญ ที่พัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชน

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในองค์กร เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญที่สถาบันยานยนต์ได้ดำเนินการ ในการพัฒนาสมรรถนะและประสิทธิภาพองค์กร เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ และประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมของ สถาบันยานยนต์บรรลุวิสัยทัศน์ “การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และเชี่ยวชาญ เพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย”

ภายใต้การดำเนินการ สถาบันยานยนต์กำหนดสมรรถนะหลัก และสมรรถนะผู้นำ เพื่อให้เป็นแนวทางในการปฏิบัติงาน ให้สอดคล้อง และสามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อ การพัฒนาสมรรถนะของสถาบันยานยนต์แบบองค์รวม ได้ดียิ่งขึ้น ประกอบด้วย สมรรถนะหลัก และสมรรถนะผู้นำ ดังนี้

สมรรถนะหลัก 5 ข้อ

1. มีทัศนคติในการให้ความร่วมมือ

มุ่งเน้นให้พนักงานร่วมแรงร่วมใจกัน สร้างแรงจูงใจ ไปสู่เป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการทำงานเป็นทีม เพื่อ สร้างบรรยากาศ และความสัมพันธ์ที่เปิดกว้าง ส่งเสริมให้ เกิดความร่วมมือและการสนับสนุนกิจกรรมซึ่งกันและกัน

2. คำนึงถึงผู้มีส่วนได้เสียเป็นหลัก

มุ่งเน้นให้พนักงานเข้าใจความต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย และให้ความสำคัญกับการให้บริการ การสร้างความสัมพันธ์ต่อบุคคล และการสร้างความสัมพันธ์ในเครือข่าย

3. มุ่งมั่นที่จะเป็นเลิศ

ร่วมกันผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ที่มุ่งเน้นการปรับปรุง คุณภาพและประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานเพื่อตอบสนอง นโยบายการพัฒนาองค์กรสู่ความเป็นเลิศ

4. เป็นผู้มีความคุณธรรม

สร้างจิตสำนึกให้พนักงานมีความซื่อสัตย์ มุ่งมั่น และปฏิบัติตามข้อตกลงในกฎระเบียบของสถาบันยานยนต์

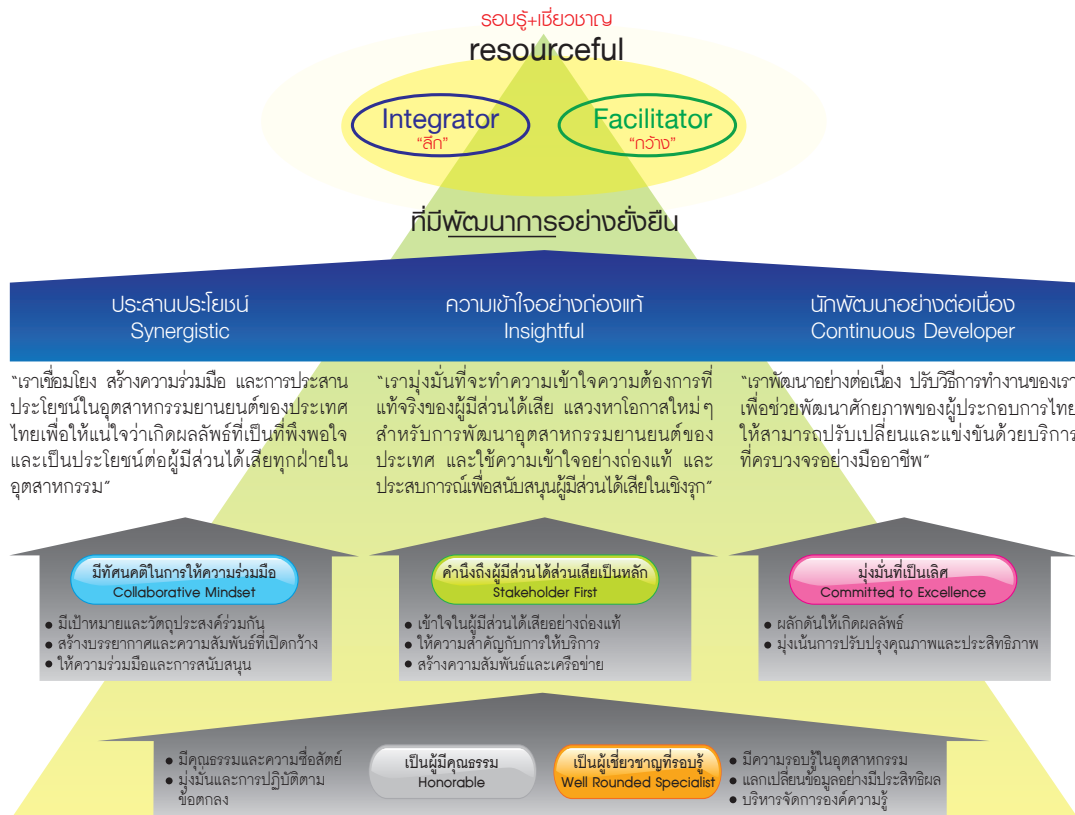
5. เป็นผู้เชี่ยวชาญที่รอบรู้

สร้างบรรยากาศให้พนักงานมีความรอบรู้ใน อุตสาหกรรมยานยนต์และที่เกี่ยวข้อง มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล และการบริหารจัดการองค์ความรู้ เพื่อพัฒนาให้พนักงานมี คุณภาพและประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน



สมรรถนะหลักสำหรับสถาบันยานยนต์

เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้และเชี่ยวชาญเพื่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



สมรรถนะผู้นำ 5 ข้อ

1. การมีวิสัยทัศน์และการวางแผนกลยุทธ์

มุ่งเน้นการเสริมสร้างให้พนักงานทุกระดับ มีความรู้ความเข้าใจถึงทิศทาง แนวโน้ม และความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

2. การแก้ปัญหาและการตัดสินใจ

สนับสนุนแนวคิดการแสวงหาข้อมูล เพื่อให้สามารถระบุต้นเหตุของปัญหา และค้นหาทางเลือกที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อสถาบันยานยนต์ รวมถึงการตัดสินใจโดยพิจารณาถึงผลกระทบและความเสี่ยง พร้อมแสดงถึงความมุ่งมั่นในการแก้ปัญหาให้บรรลุผลสำเร็จ

3. การประสานงานและการสื่อสาร

เสริมสร้างจิตสำนึกของการมีความรับผิดชอบ การใส่ใจต่อความต้องการและข้อกังวลใจของผู้อื่น มีความกระตือรือร้นในการสร้างความเข้าใจ และความเห็นพ้องของฝ่ายต่างๆ สื่อสารแนวความคิดของตนเองได้อย่างชัดเจน และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งใส่ใจในการรับฟังข้อเสนอแนะเพื่อนำมาแก้ไขและปรับปรุงตนเองต่อไป

4. การเป็นผู้นำที่สร้างแรงบันดาลใจ

เสริมสร้างให้เกิดแรงกระตุ้น และการให้กำลังใจแก่ทีมงานเพื่อให้เกิดความตั้งใจทำงานอย่างเต็มความสามารถ ให้ความช่วยเหลือและสนับสนุนการทำงานอย่างเต็มที่ ให้สามารถดำเนินภารกิจให้บรรลุผลสำเร็จ พร้อมส่งเสริมบรรยากาศของความร่วมมือในการทำงานเป็นทีม

5. การสร้างโอกาสใหม่

สร้างความกระตือรือร้นให้แก่พนักงาน ในการแสวงหาและสร้างโอกาสใหม่ๆ ให้กับแผนกหรือสถาบันยานยนต์อยู่เสมอ สนับสนุนให้สถาบันยานยนต์เป็นที่รู้จักต่อสังคมภายนอก พร้อมแสวงหาโอกาสในการพัฒนาปรับปรุง หรือการเปลี่ยนแปลงสถาบันยานยนต์ให้ดีขึ้น

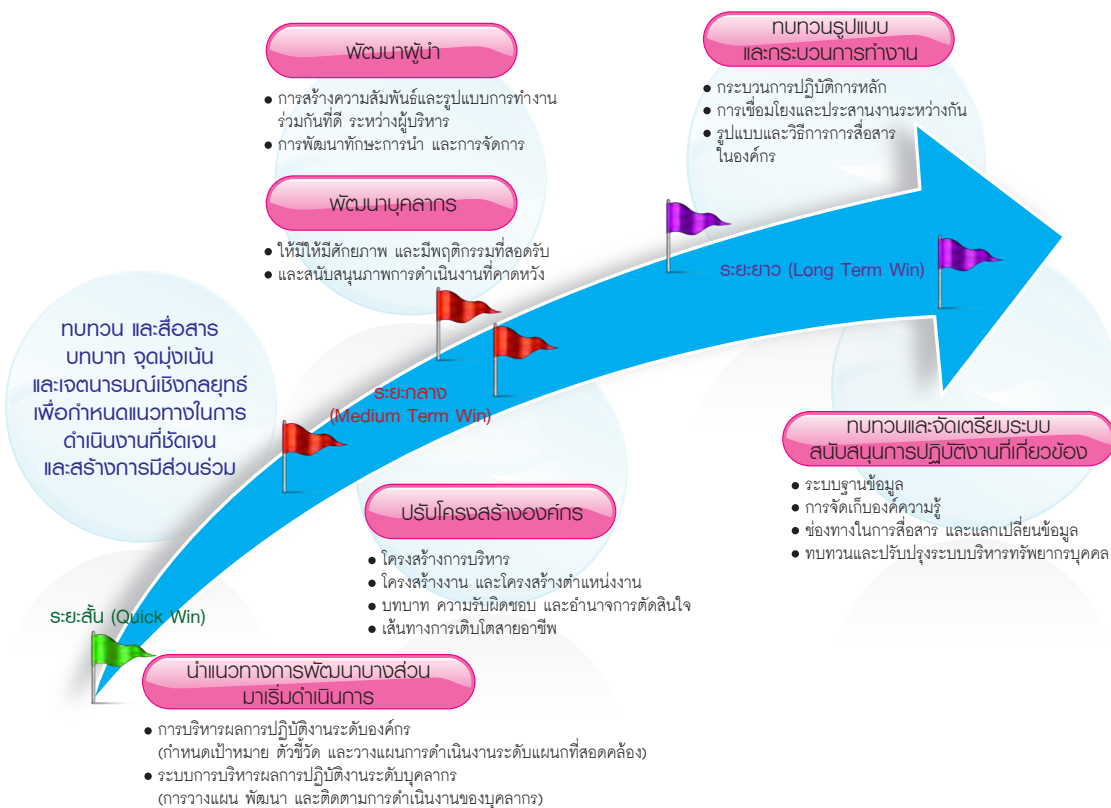




ทั้งนี้ สถาบันยานยนต์ ได้กำหนดแผนการพัฒนาศักยภาพเป็น 3 ระยะ สำหรับการพัฒนาศักยภาพโดยภาพรวม เพื่อให้สอดคล้องกับการเสริมสร้างสมรรถนะหลักและสมรรถนะผู้นำ ดังนี้

เส้นทางการพัฒนาในภาพรวม

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับจุดมุ่งเน้นและเส้นทางการพัฒนาองค์กรสำหรับสถาบันยานยนต์



นอกจากนี้ สถาบันยานยนต์ได้ส่งเสริมจิตสำนึกของความต้องการในการเข้าไปช่วยเหลือสังคมโดยส่วนรวม ด้วยการเสนอตัวเข้าทำงานด้วยความสมัครใจ บนพื้นฐานของการไว้วางใจและร่วมแรงร่วมใจ ผ่านการสื่อสารจากตัวบุคคลไปสู่กลุ่ม จากกลุ่มไปสู่แผนก และจากแผนกไปทั่ว

ทั้งสถาบันฯ เพื่อให้เกิดบรรยากาศและสัมพันธภาพที่เปิดกว้างระหว่างกัน โดยให้พนักงานทุกคนได้มีส่วนร่วมในรูปแบบของการอาสา ภายใต้โครงการ "สื่อสารอาสาพัฒนาสถาบันฯ" อีกด้วย



ประมวลภาพกิจกรรม
สถาบันยานยนต์ปี 2554

- วันที่ 20 ตุลาคม 2553

บางจากฯ จัดงานแต่งงานสุดแหวกให้คู่แท้หัวใจสีเขียว



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ร่วมเป็นประธานในงานแต่งงานสุดแหวกแนว ของบริษัท บางจากปิโตรเลียม จำกัด (มหาชน) รณรงค์ผู้ใช้รถยนต์ E 20 เติมน้ำมัน E 20 จัดงานแต่งงานให้คู่แท้หัวใจสีเขียว “บางจาก E 20 กับรถยนต์ E 20” เพื่อสร้างความมั่นใจให้เลือกใช้น้ำมัน ตรงกับสมรรถนะรถ ด้วยราคาที่ประหยัดกว่าและเป็นผลดีต่อ สิ่งแวดล้อม ณ สถานบริการน้ำมันบางจากสาขานนทบุรีทางด่วนเอกมัย-รามอินทรา 4

- วันที่ 29 ตุลาคม 2553

ฝึกอบรมและศึกษาดูงาน ณ ประเทศญี่ปุ่น



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เป็นประธานกล่าวต้อนรับ ในพิธีปฐมนิเทศกิจกรรมการ ฝึกอบรมและศึกษาดูงาน ณ ประเทศญี่ปุ่น หลักสูตร “The Program on Research and Development Management for the Thai Automobile Industry” (THAI) โดย แผนก เทคโนโลยีการผลิต สถาบันยานยนต์ จัดขึ้น ณ ห้องประชุม ชั้น 3 สถาบันยานยนต์ สำนักงานอาคารสำนักพัฒนา อุตสาหกรรมราย เพื่อเตรียมความพร้อมให้กับผู้เข้าฝึกอบรม ซึ่งเป็นบุคลากรในอุตสาหกรรมยานยนต์ ก่อนเริ่มกิจกรรม การฝึกอบรมและดูงานที่ประเทศญี่ปุ่น ซึ่งมีผู้ผ่านการ คัดเลือก 25 คน จาก 18 บริษัท

- วันที่ 1 ธันวาคม 2553

น้ำหนึ่งใจเดียว...สร้างสรค์ยานยนต์รักโลก

สถาบันยานยนต์ ร่วมขับเคลื่อนภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ ในงานมหกรรมยานยนต์ ครั้งที่ 27 เพื่อนำเสนอ ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยที่ยั่งยืน และ ทิศทางการพัฒนายานยนต์ที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตร ต่อสิ่งแวดล้อม ไว้ภายในบริเวณบูธ ของสถาบันเพื่อเผยแพร่

- วันที่ 7-14 พฤศจิกายน 2553

ชักจูงนักลงทุน



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เดินทาง ร่วมกิจกรรมส่งเสริมและชักจูงการลงทุน จัดโดยสำนักงาน คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ สาธารณรัฐฝรั่งเศสและ สหพันธ์รัฐเยอรมนี เพื่อร่วมพบปะหารือกับนักธุรกิจและ นักลงทุนที่มีศักยภาพในการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย และร่วมเข้าพบผู้บริหารบริษัทรถยนต์ อาทิเช่น Mercedes-Benz และ BMW โดยมี นายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ รัฐมนตรี ว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหัวหน้าคณะเดินทาง

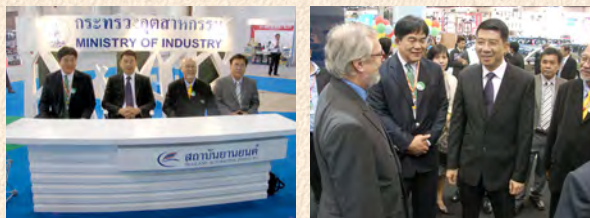
- วันที่ 25 พฤศจิกายน 2553

การสร้างระบบเตือนภัยและเข้มทิศ นำทางอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย



สถาบันยานยนต์ จับมือสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม จัดสัมมนาในหัวข้อ “การสร้างระบบเตือนภัยและเข้มทิศ นำทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย” เพื่อเผยแพร่ และ แนะนำการใช้ประโยชน์จากศูนย์สารสนเทศยานยนต์ ที่ สถาบันยานยนต์ได้ดำเนินการมาจนได้ผลลัพธ์เป็นเว็บไซต์ ของโครงการฯ ที่เข้าถึงได้สะดวก มีข้อมูลรายงานที่มีรูปแบบ เข้าใจง่าย ตรงตามความต้องการของผู้ใช้งาน โดยได้รับเกียรติ จาก คุณอภิวัฒน์ อสมภรณ์ รองผู้อำนวยการสำนักงาน เศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธาน กล่าวเปิดงานสัมมนา ดังกล่าว

ความรู้ ที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงผู้เข้าร่วมงาน และประชาชนทั่วไป



• วันที่ 11-20 ธันวาคม 2553

ชักจูงนักลงทุนสหรัฐอเมริกา



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เดินทางร่วมกิจกรรมส่งเสริมและชักจูงการลงทุน จัดโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ณ ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อร่วมพบปะหารือกับนักธุรกิจและนักลงทุนที่มีศักยภาพในการเข้ามาลงทุนในประเทศไทย เยี่ยมชมโรงงานอุตสาหกรรมเป้าหมาย และร่วมเข้าพบผู้บริหารบริษัทรถยนต์ อาทิเช่น General Motor และ Ford Motor โดยมีนายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหัวหน้าคณะเดินทาง

• วันที่ 23-26 มกราคม 2554

International Patent Licensing Seminar 2011



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ รับเกียรติเป็นวิทยากรร่วมเสวนา (Panelist) หัวข้อ Automotive Industry in Thailand ในงาน International Patent Licensing Seminar 2011 จัดโดย National Center for Industrial Property Information and Training ณ กรุงโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น

• วันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2554

เฝ้าแก่ SME

นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้แสดงวิสัยทัศน์ บทบาท หน้าที่ของสถาบันยานยนต์ในการสนับสนุนเอสเอ็มอีด้านนวัตกรรม ให้แก่นักลงทุน ภายในงาน “เฝ้าแก่เอสเอ็มอีกับนวัตกรรม” ณ ห้องประชุมชั้น 30 อาคารกรุงเทพ จำกัด ซึ่งจัดโดย ธนาคารกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ร่วมกับชมรมบัวหลวงเอสเอ็มอี กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม และสถาบันยานยนต์

• วันที่ 1-6 กุมภาพันธ์ 2554

ร่วมสังเกตการณ์การทดสอบ Eco-Car



สถาบันยานยนต์ ร่วมกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน จัดคณะเดินทางไปร่วมสังเกตการณ์การทดสอบรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco-Car) และสำรวจข้อมูลเทคโนโลยียานยนต์ ณ ประเทศญี่ปุ่น โดยมีนายชัยวุฒิ บรรณวัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และนายวิฑูรย์ สิมะโชติ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม พร้อมด้วยคณะผู้บริหารกระทรวงอุตสาหกรรม รวมทั้งเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และสถาบันยานยนต์ เข้าร่วมสังเกตการณ์การ ครั้งนี้ด้วย

• วันที่ 10-13 กุมภาพันธ์ 2011

Thailand Industrial Fair 2011



สถาบันยานยนต์ร่วมจัดนิทรรศการในงาน Thailand Industrial Fair 2011 & Food Pack 2011 ซึ่งเป็นงานแสดงสินค้าของผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมสาขาต่างๆ ที่กระทรวงพาณิชย์ จัดขึ้น ระหว่าง ณ ศูนย์การประชุมไบเทค เพื่อให้คำแนะนำ ในเรื่องการสอบเทียบ



• วันที่ 2-5 มีนาคม 2554

ชักจูงการลงทุนเกาหลี



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เดินทางร่วมกิจกรรมส่งเสริมและชักจูงการลงทุน ณ ประเทศเกาหลี ระหว่าง เพื่อร่วมการเข้าพบผู้บริหารบริษัท Hyundai / Kia เพื่อชักจูงบริษัทเข้ามาลงทุน โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหัวหน้าคณะเดินทาง

• วันที่ 30 มีนาคม 2554

สถาบันยานยนต์ จับมือ สคป. ร่วมลงนาม MOU



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เข้าร่วมพิธีลงนามบันทึกข้อตกลงในการเฝ้าระวังสินค้าที่ไม่ปลอดภัย และบันทึกข้อตกลงความร่วมมือในการทดสอบสินค้า ระหว่าง สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค และหน่วยงานในเครือข่ายความร่วมมือภาครัฐ ในการเฝ้าระวังสินค้าที่ไม่ปลอดภัย ณ ห้องแกรนด์ฮอลล์ 2 โรงแรมรามารักษ์เด็นส์ ถนนวิภาวดี-รังสิต กรุงเทพมหานคร

• วันที่ 19-21 พฤษภาคม 2554

สยย. ร่วม 2 งานใหญ่ระดับอาเซียน “อินเตอร์แมค-ซัพคอนไทยแลนด์ 2011” ดันชิ้นส่วนไทยสู่เวทีโลก

สถาบันยานยนต์ เข้าร่วมงานออกนิทรรศการเผยแพร่ความรู้ พร้อมจัดการสัมมนา ในหัวข้อ เจาะลึก IQA Kit นวัตกรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตการผลิตชิ้นส่วนด้าน Software (LabVIEW) ในงาน “อินเตอร์แมค และซัพคอนไทยแลนด์ 2011” ณ ศูนย์นิทรรศการและการประชุม ไบเทค บางนา โดย สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ร่วมมือกับบริษัท ยูบีเอ็ม (ประเทศไทย) เพื่อเพิ่มความมั่นใจเพิ่มศักยภาพการผลิต รองรับทิศทางการย้ายฐานการผลิตนักลงทุนต่างประเทศมาไทยในระยะยาว

• วันที่ 22 เมษายน 2554

ก.อุตสาหกรรม เร่งประเมินผลกระทบยานยนต์ไทย



ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม นายวิฑูรย์ สิมะโชคดี ในฐานะประธานคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ พร้อมด้วย นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ร่วมประชุมหารือกับผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อติดตามและประเมินสถานการณ์อุตสาหกรรมยานยนต์ อันเนื่องมาจากผลกระทบจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิในประเทศญี่ปุ่น ณ ห้องชุดตะวัน ชั้น 3 อาคารสำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม

• วันที่ 27 เมษายน 2554

สยย. ร่วมงาน ชี้แจงการถ่ายโอนงานให้ หน่วยตรวจสอบรับรองของ สมอ.



สถาบันยานยนต์ หนึ่งในหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายเป็นหน่วยตรวจสอบของ สมอ. ร่วมจัดนิทรรศการให้ความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับขั้นตอนการขอรับบริการ ของสถาบันภายในงานสัมมนาชี้แจงแนวทางการถ่ายโอนงานด้านการตรวจสอบรับรองคุณภาพมาตรฐานไปยังภาคเอกชน เพื่อให้บริการตรวจสอบรับรองแก่ผู้ประกอบการรวดเร็วขึ้น ซึ่งสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) เป็นผู้จัดให้มีขึ้น ณ ห้องประชุม 104 ศูนย์นิทรรศการและการประชุมไบเทค บางนา กรุงเทพฯ



• วันที่ 8 มิถุนายน 2554

เปิดฉาก “มหกรรมยานยนต์ ครั้งที่ 28”



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้รับเกียรติเชิญร่วมงานแถลงข่าวเปิดงาน “มหกรรมยานยนต์ ครั้งที่ 28” หรือ “The 28th Thailand International Motor Expo 2011” อย่างเป็นทางการ ที่บริษัทสื่อสากลจัดขึ้น เมื่อ ณ ห้องรอยัล จูบิลี บอลรูม อาคารชาเลนเจอร์ อิมแพ็ค เมืองทองธานี

• วันที่ 15 มิถุนายน 2554

ลิสซิงกลีกรไทย แลกเปลี่ยนหาเรือยานยนต์



นายอิสระ วงศ์รุ่ง กรรมการผู้จัดการ บริษัท ลิสซิงกลีกรไทย จำกัด ธนาคารกลีกรไทย ในนามสมาคมธุรกิจเช่าซื้อไทย พร้อมคณะ เข้าพบ นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ เพื่อเป็นการปรึกษาหารือ และแลกเปลี่ยนข้อมูล ในเรื่องผลกระทบจากเหตุการณ์ภัยพิบัติสึนามิ ของประเทศญี่ปุ่น ที่ส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย รวมทั้ง สถานการณ์การลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาพคล่องทางการตลาด การนำเข้า ส่งออก และทิศทางยานยนต์ในอนาคต

• วันที่ 3 กรกฎาคม 2554

Thai Automotive Industry Outlook

นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้รับเกียรติเป็นวิทยากรบรรยายพิเศษหัวข้อ “Thai Automotive Industry Outlook” ในงานสัมมนา แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย “Thai Automotive Day” ณ บางกอกคลับ อาคารสาทรซิตี้ ทาวเวอร์ ซึ่งจัดขึ้นโดยบริษัทหลักทรัพย์ เคจีไอ (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน)

• วันที่ 23 มิถุนายน 2554

เปิดงาน “เมนูแฟกเจอร์อิง เอ็กซ์โป 2011”



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้รับเกียรติเข้าร่วมพิธีเปิดงานงาน “เมนูแฟกเจอร์อิง เอ็กซ์โป 2011” พร้อมงาน “เนเปคอน ไทยแลนด์ 2011” และ “Indee Bangkok 2011” ณ ศูนย์แสดงสินค้าและนิทรรศการไบเทค บางนา โดยมี ดร.ณัฐพล ภัฏฐสมบุรณ์ รองปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานในพิธีเปิดงาน

• วันที่ 29 มิถุนายน 2554

Kick off โครงการสื่อสารอาสา พัฒนาสถาบันยานยนต์



นายวิฑูรย์ สิมะโชติ ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม ให้เกียรติเป็นประธานในพิธีเปิด “โครงการสื่อสารอาสา พัฒนาสถาบันฯ” ของสถาบันยานยนต์ โดยมี นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ให้การต้อนรับ ณ ศูนย์ทดสอบ สถาบันยานยนต์ (สำนักงานบางปู)



• วันที่ 18 กรกฎาคม 2554

ทิศทางเศรษฐกิจ หลังเลือกตั้ง 54



นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ให้เกียรติเป็นวิทยากร บรรยายในหัวข้อ “มองเศรษฐกิจไทยกับการก้าวไปของอุตสาหกรรมยานยนต์” ร่วมกับ ดร.ประสาน ไตรรัตน์วรกุล ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย ในงาน “THPA DINNER TALK” ประจำปี 2554 ที่สมาคมธุรกิจเข้าซื้อไทยจัดขึ้น ณ ห้องแกรนด์บอลรูม ชั้น 23 โรงแรมเซ็นทาราแกรนด์ แอท เซ็นทรัลเวิลด์ โดยนายอิสระ วงศ์รุ่ง ประธานกรรมการสมาคมธุรกิจเข้าซื้อไทย ให้การต้อนรับ

• วันที่ 26 - 31 กรกฎาคม 2554

การเดินทางสำรวจข้อมูลอุตสาหกรรมยานยนต์ตุรกี



สถาบันยานยนต์จัดคณะเดินทางศึกษาสำรวจข้อมูลด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ภายใต้โครงการสารสนเทศยานยนต์ ปีงบประมาณ 2554 ณ ประเทศตุรกี เพื่อประกอบการจัดทำ รายงานศึกษาการเปรียบเทียบความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศตุรกีกับประเทศไทย โดยเข้าเยี่ยมชมโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ รวมทั้งหารือกับสมาคมยานยนต์และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศตุรกี

• วันที่ 26 สิงหาคม 2554

สถาบันยานยนต์ร่วมกิจกรรม TCIP จัดแสดงชุดอุปกรณ์ตรวจวัดคุณภาพอัจฉริยะ IQA Kit

สถาบันยานยนต์เข้าร่วมกิจกรรมการจัดแสดงชุดสถาบันยานยนต์เข้าร่วมกิจกรรมการจัดแสดงชุดอุปกรณ์ตรวจวัดคุณภาพอัจฉริยะ IQA Kit ซึ่งสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม จัดขึ้น ณ ห้องสัมมนา 402 ชั้น 4 อาคาร สทส.กสอ. เพื่อนำเสนอผลความสำเร็จของโรงงานที่เข้าร่วมกิจกรรม TCIP

• วันที่ 26 กรกฎาคม 2554

ยานยนต์ไทย-จีน เดินหน้าประสานความร่วมมือเพื่อนาคัด



สถาบันยานยนต์เข้าร่วมจัดนิทรรศการในงาน “จัดแสดงสินค้ายานยนต์ เครื่องจักรกล และชิ้นส่วนอาเซียน-จีน (ทวิวิจา)” ที่รัฐบาลประชาชนจีนประจำเมืองทวิวิจาจัดขึ้น เพื่อประชาสัมพันธ์การจัดงานจริงในช่วงปลายปีนี้ ณ โรงแรมโพธิ์ชันส์ กรุงเทพฯ

• วันที่ 24 สิงหาคม 2554

คณาจารย์จากประเทศจีน เดินทางเข้าเยี่ยมชมสถาบันยานยนต์



คณาจารย์จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ พร้อมทั้งคณาจารย์จาก Management School มหาวิทยาลัยเจ้อเจียง ประเทศจีน เดินทางเข้าเยี่ยมชมสถาบันยานยนต์ โดยมี นางทัศนีย์ พิริยพทธี รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ให้การต้อนรับอย่างอบอุ่น การเดินทางมาเยือนสถาบันยานยนต์ครั้งนี้ เป็นส่วนหนึ่งของโครงการทำวิจัยร่วมกันระหว่างไทยกับจีน ได้รับเงินสนับสนุนจาก International Development Research Centre ของรัฐบาลแคนาดา เรืองบทบาทขององค์กรกลาง (Intermediary Organization) ในการสนับสนุนการพัฒนาความสามารถของบริษัทางด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรม



• วันที่ 8 กันยายน 2554

**OIE FORUM กระตุ้น อุตฯ ไทยเตรียมปรับตัว
รับการแข่งขันในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**



สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม เปิดเวทีระดมมุมมองและความคิดเห็นจากนักวิชาการผู้ทรงคุณวุฒิ จากทั้งภาคเอกชน และภาครัฐ ภายใต้หัวข้อ “OIE FORUM : AEC 2015 ความท้าทายและโอกาสอุตสาหกรรมไทย” โดย พณฯ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม น.พ. วรณรัตน์ ชำญนกุล เป็นองค์ปาฐก และกล่าวเปิดงานสัมมนาฯ ครั้งนี้ ภายในงานนอกจากจะมีการจัดบูธแสดงข้อมูลด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรม โดยสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรมและสถาบันเครือข่ายกระทรวงอุตสาหกรรม ที่รวมถึงสถาบันยานยนต์ด้วยแล้วยังมีการจัดเวทีเสวนาในหัวข้อต่างๆ ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้แทนภาครัฐและภาคเอกชนที่เข้าร่วมงานเป็นอย่างมาก

• วันที่ 9 กันยายน 2554

**กระทรวงอุตสาหกรรม และ ส.ยานยนต์ ร่วมงาน จีเอ็ม
เปิดศูนย์การผลิตเครื่องยนต์ดีเซล ยกยกระดับศักยภาพ
การผลิตในไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้**



ดร.วิฑูรย์ สิมะโชคดี ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม และ มร.ไมเคิล แอล แมคคีย์ ที่ปรึกษาฝ่ายการพาณิชย์จากสถานเอกอัครราชทูตสหรัฐอเมริกาประจำประเทศไทย เข้าร่วมเป็นเกียรติในพิธีเปิดโรงงานประกอบและผลิตเครื่องยนต์ดีเซลแห่งใหม่ ของบริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ในโอกาสเดียวกันนี้ นายวัลลภ เตียศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้เดินทางไปร่วมงานพิธีเพื่อร่วมแสดงความยินดีแก่ มร.มาร์ติน แอฟเฟล ประธานกรรมการประจำประเทศไทยและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท เชฟโรเลต เซลส์ (ประเทศไทย) จำกัด

• วันที่ 12 กันยายน 2554

**พิธีรับมอบใบรับรองขีดความสามารถ
ของห้องปฏิบัติการทดสอบ**



สถาบันยานยนต์ได้จัดพิธีรับมอบใบรับรองขีดความสามารถของห้องปฏิบัติการทดสอบและ/หรือ สอบเทียบตามมาตรฐาน ISO/IEC 17025 15 รายการ ทำให้ห้องปฏิบัติการทดสอบของสถาบันยานยนต์ได้รับการรับรองขีดความสามารถของห้องปฏิบัติการทดสอบยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว รวม 36 รายการ นอกจากนั้น สถาบันยานยนต์ยังได้รับอนุมัติการรับรองระบบงานหน่วยตรวจตามมาตรฐาน ISO/IEC 17020 ด้วย โดยมีนายชัยยง กฤตผลชัย เลขาธิการสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม เป็นประธานในพิธีดังกล่าว และมีนางสุทธินีย์ พุ่มภา ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กรรมการสถาบันยานยนต์ เข้าร่วมเป็นเกียรติ พร้อมด้วยนางเพ็ญใจ แก้วสุวรรณ นายกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

• วันที่ 13-16 กันยายน 2554



สถาบันยานยนต์ส่งเจ้าหน้าที่เข้าร่วมงาน Automotive testing expo งานแสดงสินค้าที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีเครื่องมือทดสอบสำหรับ วัสดุ ชิ้นส่วนยานยนต์ และยานยนต์ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม ความแข็งแรงและความทนทานต่อสภาวะแวดล้อมของวัสดุ ชิ้นส่วนยานยนต์ และยานยนต์ โดยมีผู้ร่วมงานแสดงสินค้าจากแต่ละประเทศทั่วโลกไม่น้อยกว่า 120 ราย

• วันที่ 26 กันยายน 2554 และวันที่ 29 กันยายน 2554

สถาบันยานยนต์จัด Focus Group สัมภาษณ์ สร้างมูลค่าเพิ่ม และสมรรถนะในการแข่งขันของประเทศ



สถาบันยานยนต์โดยการสนับสนุนของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม จัดงานสัมมนา "Focus Group สัมภาษณ์ พัฒนาคุณภาพคน เพื่อมุ่งสู่คุณภาพการผลิตอย่างยั่งยืน" ขึ้นเป็นครั้งที่ 3 และ ครั้งที่ 4 ณ โรงแรมกรุงศรีวิเวียร จ.พระนครศรีอยุธยา และ พัฒนากอล์ฟ แอนด์ สปอร์ต รีสอร์ท จ.ชลบุรี ตามลำดับ เพื่อให้ข้อมูลและความรู้เกี่ยวกับสิทธิประโยชน์ และความสำคัญในการพัฒนาบุคลากร แก่ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน โดยทั้ง 2 ครั้ง ได้รับเกียรติจาก นางจิวรัตน์ สุวรรณวิทยา ผู้เชี่ยวชาญอาวุโส สถาบันยานยนต์ เป็นประธานในพิธีเปิด

เยี่ยมชมศูนย์ทดสอบ สถาบันยานยนต์
ปีงบประมาณ 2554



สถาบันยานยนต์เปิดให้บริการผู้ประกอบการยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้ง บริษัทต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และสถาบันการศึกษา เข้าเยี่ยมชมศูนย์ทดสอบ โดยมีเจ้าหน้าที่ของสถาบันยานยนต์ให้ความรู้ และคำแนะนำอย่างใกล้ชิด ทั้งนี้ ในปี 2554 มีบริษัทต่างๆ ที่สนใจเข้าเยี่ยมชมเป็นจำนวนมาก เช่น บริษัท ซูซูกิ ออโตโมบิล แมนูแฟคเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท ข.ทรัพย์สินไทย จำกัด การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม สถาบันปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย และ ABK & AOTS Alumni Association (Thailand)

"การจัดอบรมภายใน หลักสูตร "Introduction to ISO 9001:2008" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "Internal Auditor ISO 9001 : 2008" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "การวางแผนกลยุทธ์องค์กร : Strategic Planning" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "การบริหารเวลา" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "เทคนิคการใช้ Microsoft Excel ขั้นพื้นฐาน" นอกจากนี้ ยังมี การจัดกิจกรรมเพื่อเสริมสร้างสัมพันธ์ที่ดีต่อกันในระหว่างพนักงานทุกระดับชั้น เพื่อให้มีทัศนคติ และแนวคิดไปในทิศทางเดียวกัน ช่วยกันพัฒนาองค์กรให้ดียิ่งขึ้นต่อไป โดยมีการจัดกิจกรรม กิจกรรม แข่งขันกีฬาสามัคคี ขอยตริมิตร และกิจกรรม Kick-of cross function ในโครงการ "สื่อสารอาสา พัฒนาสถาบันยานยนต์" ในวันครบรอบ 13 ปี ของสถาบันยานยนต์

พัฒนาพนักงาน

การจัดฝึกอบรมพนักงานสถาบันยานยนต์
ปีงบประมาณ 2554



สถาบันยานยนต์จัดการฝึกอบรมภายใน ให้แก่พนักงาน เพื่อเพิ่มพูนความรู้ และพัฒนาทักษะในด้านต่างๆ ให้สามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ สถาบันยานยนต์ได้จัดฝึกอบรมในหลายหลักสูตร ได้แก่ การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการในหัวข้อ "ระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานสำหรับสถาบันยานยนต์" "การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "การบัญชีสำหรับผู้ไม่จบสายบัญชี" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "การปฐมพยาบาลเบื้องต้น" การจัดฝึกอบรมประจำปี 2554 ในหลักสูตร "การสร้างสัมพันธภาพและการสื่อสาร" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "เทคนิคการเขียนรายงานการประชุม" การจัดฝึกอบรมภายใน หลักสูตร "ทักษะการเป็นนักจัดอบรมและพิธีกรอย่างมืออาชีพ"



งบการเงิน

แนวปฏิบัติด้านการบริหารการเงินและทรัพย์สิน

1. ระเบียบการบริหารจัดการ

คณะกรรมการสถาบันยานยนต์ได้กำหนดระเบียบสถาบันยานยนต์ ในเรื่องของการบริหารงานบุคคล ขอบบังคับว่าด้วยการบริหารการเงิน และข้อบังคับว่าด้วยการจัดหาและบริการทรัพย์สิน เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารจัดการของสถาบันยานยนต์ โดยคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ ได้มีการประชุมเป็นประจำเพื่อติดตามการทำงานและสถานะการเงิน รวมทั้งพิจารณาอนุมัติเรื่องต่างๆ ที่นำเสนอ

2. การบัญชีและการตรวจสอบการเงิน

ตามข้อบังคับคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ ว่าด้วยการบริหารการเงิน พ.ศ. 2550 กำหนดให้สถาบันยานยนต์ต้องจัดให้มีการทำบัญชี ตามมาตรฐานการบัญชีที่รับรองทั่วไปและต้องจัดให้มีผู้สอบบัญชีรับอนุญาต ทำการตรวจสอบและรับรองงบการเงินในรอบปีบัญชี ซึ่งคณะกรรมการอุตสาหกรรมพัฒนาฯ เป็นผู้แต่งตั้งผู้สอบบัญชี และกำหนดอัตราค่าสอบบัญชี และ คณะกรรมการสถาบันยานยนต์ให้การรับรอง



3. การควบคุมภายใน

ในด้านการควบคุมการทำงาน สถาบันยานยนต์ได้กำหนดอำนาจอนุมัติและระดับการอนุมัติไว้ชัดเจน เพื่อให้การดำเนินการและการเบิกจ่ายต่างๆ เป็นไปตามงบประมาณที่ได้รับอนุมัติจากกรรมการสถาบันยานยนต์ อีกทั้งยังมีการกำหนดระเบียบและขั้นตอนการปฏิบัติงาน และการตรวจสอบไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าสถาบันยานยนต์ มีการควบคุมและการตรวจสอบการทำงานที่เพียงพอ

4. การตรวจสอบการดำเนินงาน

หน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบการดำเนินงานของสถาบันยานยนต์ ประกอบด้วย คณะกรรมการตรวจสอบ ที่แต่งตั้งโดยคณะกรรมการสถาบันยานยนต์ และมีหน่วยงานตรวจสอบภายในของอุตสาหกรรมพัฒนาฯ เป็นผู้ทำการตรวจสอบการปฏิบัติงานต่างๆ เป็นประจำทุกปี

นอกจากนี้ สถาบันยานยนต์ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ได้รับเงินงบประมาณอุดหนุนจากหน่วยงานรัฐ จึงทำให้สถาบันยานยนต์ ต้องเป็นหน่วยผู้รับตรวจจากสำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน ตามพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการตรวจเงินแผ่นดิน พ.ศ. 2542 ด้วย

รายงานของผู้สอบบัญชีรับอนุญาต

บริษัท ดี ไอ เอ ออดิท จำกัด DIA AUDIT COMPANY LIMITED

A Member Of Moore Stephens International Limited

958 ถนนอ่อนนุช แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพฯ 10250 E-mail : dia@diaaudit.com

958 On-Nut Rd., Suanluang, Bangkok 10250 TEL. 0-2332-9806-9 FAX. 0-2311-5567, 0-2311-5520

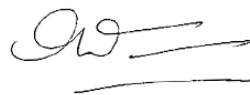
เสนอ คณะกรรมการอุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ สถาบันยานยนต์

ข้าพเจ้าได้ตรวจสอบงบดุล ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 งบรายได้และค่าใช้จ่าย และงบแสดงการเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของอุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ สถาบันยานยนต์ ซึ่งผู้บริหารของสถาบันฯ เป็นผู้รับผิดชอบต่อความถูกต้อง และครบถ้วนของข้อมูลในงบการเงินเหล่านี้ ส่วนข้าพเจ้าเป็นผู้รับผิดชอบในการแสดงความเห็นต่องบการเงินดังกล่าวจากผลการตรวจสอบของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าได้ปฏิบัติงานตรวจสอบตามมาตรฐานการสอบบัญชีที่รับรองทั่วไป ซึ่งกำหนดให้ข้าพเจ้าต้องวางแผนและปฏิบัติงาน เพื่อให้ได้ความเชื่อมั่นอย่างมีเหตุผลว่า งบการเงินแสดงข้อมูลที่ขัดต่อข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่ การตรวจสอบรวมถึงการใช้วิธีการทดสอบหลักฐานประกอบรายการ ทั้งที่เป็นจำนวนเงินและการเปิดเผยข้อมูลในงบการเงิน การประเมินความเหมาะสมของหลักการบัญชีที่สถาบันฯ ใช้ และประมาณการเกี่ยวกับรายการทางการเงินที่เป็นสาระสำคัญ ซึ่งผู้บริหารเป็นผู้จัดทำขึ้น ตลอดจนการประเมินถึงความเหมาะสมของการแสดงรายการที่น่าเสนอในงบการเงินโดยรวม ข้าพเจ้าเชื่อว่าการตรวจสอบดังกล่าวให้ข้อสรุปที่เป็นเกณฑ์อย่างเหมาะสมในการแสดงความเห็นของข้าพเจ้า

ข้าพเจ้าเห็นว่า งบการเงินข้างต้นนี้แสดงฐานะการเงิน ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553 ผลการดำเนินงาน และการเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน สำหรับปีสิ้นสุดวันเดียวกันของแต่ละปี ของอุตสาหกรรมพัฒนามูลนิธิ สถาบันยานยนต์ โดยถูกต้องตามที่ควรในสาระสำคัญตามหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

บริษัท ดี ไอ เอ ออดิท จำกัด



(นางวิไลรัตน์ โรจน์นครินทร์)

ผู้สอบบัญชีรับอนุญาต เลขทะเบียน 3104

วันที่ 21 ตุลาคม 2554

งบดุล

สถาบันยานยนต์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

สินทรัพย์	หมายเหตุ	2554	2553
สินทรัพย์หมุนเวียน			
เงินสดและรายการเทียบเท่าเงินสด	3	61,830,027.37	173,150,108.46
เงินลงทุนชั่วคราว	4	342,723,642.17	205,009,589.04
ลูกหนี้การค้า-สุทธิ	5	7,232,884.50	12,044,042.20
สินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		3,633,446.97	1,482,731.90
รวมสินทรัพย์หมุนเวียนอื่น		415,420,001.01	391,686,471.60
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียน			
เงินฝากสถาบันการเงินที่มีภาระผูกพัน	6	612,900.00	545,300.00
เงินลงทุนระยะยาว	7	15,000,000.00	0.00
อุปกรณ์-สุทธิ	8	78,128,644.22	112,771,507.18
สินทรัพย์ไม่มีตัวตน-สุทธิ	9	2,800,238.83	4,967,101.30
สินทรัพย์ไม่หมุนเวียนอื่น		568,262.61	17,867.29
รวมสินทรัพย์ไม่หมุนเวียน		97,110,045.66	118,301,775.77
รวมสินทรัพย์		512,530,046.67	509,988,247.37

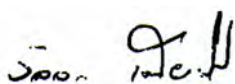
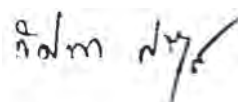
หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

หน่วย : บาท

หนี้สินและเงินกองทุน	หมายเหตุ	2554	2553
หนี้สินหมุนเวียน			
เจ้าหนี้การค้า		2,138,393.24	9,099,366.15
รายได้รับล่วงหน้า	10	76,778,358.82	129,824,744.62
หนี้สินหมุนเวียนอื่น		14,601,717.34	11,823,553.21
รวมหนี้สินหมุนเวียน		93,518,469.40	150,747,663.98
หนี้สินไม่หมุนเวียน			
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่น		117,311.95	650,777.24
รวมหนี้สินไม่หมุนเวียน		117,311.95	650,777.24
รวมหนี้สิน		93,635,781.35	151,398,441.22
เงินกองทุน			
เงินทุน	11	107,732,200.00	107,732,200.00
รายได้มากกว่า (น้อยกว่า) ค่าใช้จ่าย		311,162,065.32	250,857,606.15
รวมเงินกองทุน		418,894,265.32	358,589,806.15
รวมหนี้สินและเงินกองทุน		512,530,046.67	509,988,247.37

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

ขอรับรองว่ารายการข้างต้นเป็นความจริง และถูกต้องทุกประการ


(นายวัลลภ เตียศิริ)
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์

(นางทัศนีย์ พิริยพฤทธิ์)
รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์

งบรายได้และค่าใช้จ่าย

สถาบันยานยนต์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

หน่วย : บาท

รายได้

รายได้จากเงินอุดหนุนรัฐบาล

13,14

83,778,785.80

119,400,101.03

รายได้จากการประกอบกิจการ

13,15

103,139,874.22

86,641,952.68

รายได้อื่น

13,16

8,504,332.80

6,106,366.88

รวมรายได้

195,422,992.82

212,148,420.59

ค่าใช้จ่าย

ค่าใช้จ่ายทางตรงจากเงินอุดหนุนรัฐบาล

17

35,248,637.55

50,079,546.74

ค่าใช้จ่ายทางตรงจากการประกอบกิจการ

17

82,285,260.50

82,754,115.32

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นจากเงินอุดหนุนรัฐบาล

18

8,790,917.95

9,870,260.05

ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอื่นจากการประกอบกิจการ

18

8,793,717.65

10,000,251.18

รวมค่าใช้จ่าย

135,118,533.65

152,704,173.29

รายได้มากกว่า (น้อยกว่า) ค่าใช้จ่ายประจำปี

60,304,459.17

59,444,247.30

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้

วิมล เตียศิริ

(นายวิมล เตียศิริ)
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์

กมล ทรัพย์

(นางกมล ทรัพย์)
รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์

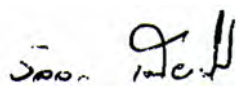
งบแสดงการเปลี่ยนแปลงของเงินกองทุน สถาบันยานยนต์

ณ วันที่ 30 กันยายน 2554 และ 2553

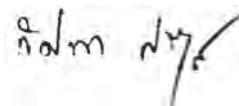
หน่วย : บาท

	เงินทุน	รายได้มากกว่า (น้อยกว่า) ค่าใช้จ่าย	รวม
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 1 ตุลาคม 2552	107,732,200.00	191,413,358.85	299,145,558.85
รายได้มากกว่า (น้อยกว่า) ค่าใช้จ่ายปี 2553		59,444,247.30	59,444,247.30
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2553	107,732,200.00	250,857,606.15	358,589,806.15
รายได้มากกว่า (น้อยกว่า) ค่าใช้จ่ายปี 2554		60,304,459.17	60,304,459.17
ยอดคงเหลือ ณ วันที่ 30 กันยายน 2554	107,732,200.00	311,162,065.32	418,894,265.32

หมายเหตุประกอบงบการเงินเป็นส่วนหนึ่งของงบการเงินนี้



(นายวัลลภ เตียศิริ)
ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์



(นางทัศนาศรี พิริยพุทธิ)
รองผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์





สำนักงานบางปู

655 ซอย 1 นิคมอุตสาหกรรมบางปู หมู่ 2 ถนนสุขุมวิท กม. 34
ตำบลบางปูใหม่ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ 10280
โทรศัพท์ : 0-2324-0710 โทรสาร : 0-2323-9598

สำนักงานกล้วยน้ำไท

ชั้น 4 อาคารสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมรายสาขา (สพข.) ซอยตรีมิตร
ถนนพระราม 4 แขวงคลองเตย เขตคลองเตย กรุงเทพมหานคร 10110
โทรศัพท์ : 0-2712-2414 โทรสาร : 0-2712-2415



www.thaiauto.or.th

