



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

วารสาร

ปีที่ 25 ฉบับที่ 10 ตุลาคม 2557 ♦ www.boi.go.th

ส่งเสริมการลงทุน

INVESTMENT PROMOTION JOURNAL



ความสำเร็จของ

ECO CAR รุ่น 1

ศูนย์บริการลงทุน

ทุกคำถามการลงทุน เรามีคำตอบ



บริการด้วยใจ

- ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ
- บริการข้อมูล กฎ ระเบียบ ด้านการลงทุนแก่นักลงทุน และผู้สนใจทั่วไป
- บริการหนังสือและเอกสารด้านเศรษฐกิจการลงทุน
- บริการจัดหาผู้ร่วมทุน
- อำนวยความสะดวกในการออกใบอนุญาตทำงานและวีซ่าแก่นักลงทุนที่ได้รับบีโอไอ
- ติดต่อนัดหมายและประสานงานหน่วยงานราชการและเอกชนที่เกี่ยวข้องให้แก่นักลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

555 ถนนวิภาวดีรังสิต จตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ : 0 2553 8111 โทรสาร : 0 2553 8222
อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



นิคมอุตสาหกรรมไฮเทคกบินทร์
เป็นนิคมฯ ร่วมดำเนินงาน
กับ

การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
เพียงแห่งเดียวในจังหวัดปราจีนบุรี

- **One Stop Service**
- **โดยการนิคมอุตสาหกรรม (กนอ.)**
- สิทธิของชาวต่างชาติในการถือกรรมสิทธิ์ที่ดินในนิคมอุตสาหกรรม
- การขออนุญาตไปก่อสร้าง / ประกอบกิจการ
- การขอใบอนุญาตทำงาน / VISA
- **เขตส่งเสริมการลงทุนที่ 3**
- **ทำเลที่ตั้งสูงจากระดับน้ำทะเล 30 เมตร (+30MSL)**



Hi-Tech Kabin Logistics Corp., Ltd.

130 - 132 Sindthorn Bldg., Tower 2, 8th Floor, Wireless Road, Bangkok 10330
 Tel. 0 - 2651 - 5575 Fax. 0 - 2651 - 5573, E - mail. info@hitechkabin.co.th

โรงงานสำเร็จรูป ขนาด 600 - 1,800 ตร.ม
小規模工場 建売/賃貸 600-1,800 Sqm.
ขาย/เช่า



ติดต่อสอบถาม
 คุณเทพฤทธิ์ 02 254 - 4130 - 7
 คุณกมลวรรณ 025 250 - 284



SERVICES FOR MEMBERS OF IC



These services include the following :

Receiving Regular Documents and Information related to Investment Issues.

- Investment Promotion Journal (12/year)
- Thailand Investment Review (TIR)(12/year)
- IC E-Newsletter (by E-mail - 12/year)
- Brochure of IC Training and Seminars every 2 months (6/year)

Participating in Membership Events and Training or Seminars (Free of charge or Special rates)

- Free admission to seminars by Key Note speakers, functions or events
- Free participation in academic forum, seminars related to special topics, or other functions organized by IC in cooperation with other institutions
- Free participation in members executives meeting with the BOI (BOI & IC Networking)
- Free study trips or factory visits to modern and successful operation for those extending their memberships under the year or 5 year programs (others at a special rate)
- Participation in the "Welcome Meeting" for new members (free for new members)

Other Services offered by IC to Members

- Reduction in fees for application to use the RMTS and waiver of the deposit for the use of the RMTS and eMT, in the event that the application for these services and for membership are submitted together
- Special discounts for training and seminars organized by IC (10-40% discount for Public Training, In-house Training, and Procedure Training, i.e. RMTS, Import Online, and eMT)
- Buying books from IC with discount of 10-20%
- Issuance of financial and membership verification by IC for use in registration as exporter and to the revenue department

Right to be elected to the Board of IC as a Director or selected to join a Sub-Committee of IC, and to vote for IC Directors as well as attend Annual General Meetings

Contact for more information at **INVESTOR CLUB ASSOCIATION**

1 TP&T Tower, 12th, 16th FL., Vibhavadi-Rangsit Rd., Chatuchak, Bangkok 10900

Tel. : 66 [0] 2936 1429 Ext. 201-204 Fax. : 66 [0] 2936 1441-2 E-mail : cus_service@ic.or.th

Website : <http://www.ic.or.th>



OSOS

One Start One Stop Investment Center
ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน



OSOS

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน

สนใจขอรับการส่งเสริมการลงทุน เพื่อรับสิทธิประโยชน์ด้านภาษีติดต่อ

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330

โทรศัพท์ : 0 2209 1100 โทรสาร : 0 2209 1199

อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : www.osos.boi.go.th



สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

เจ้าของ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

คณะที่ปรึกษา

นายอุดม	วงศ์วิวัฒน์ไชย	เลขาธิการฯ
นางศิริบุญญา	สุจินัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน
นางสาวอัจฉรินทร์	พัฒนพันธ์ชัย	ที่ปรึกษาด้านการลงทุน และที่ปรึกษาประจำกองบรรณาธิการ
นางสาวดวงใจ	อัศวินตติจร	รองเลขาธิการฯ
นายโชคดี	แก้วแสง	รองเลขาธิการฯ

กองบรรณาธิการ

นางสาวสุดิมา	พุ่มศรีสวัสดิ์	บรรณาธิการบริหาร
นางสาวช่อแก้ว	ประสงค์สม	หัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวสุนันทา	อักรชกิจ	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ
นางสาวจิรวรรณ	การุณจิตร	ผู้ช่วยหัวหน้ากองบรรณาธิการ

คณะทำงานวารสารส่งเสริมการลงทุน

นายยุทธศักดิ์	คณาสวัสดิ์
นางสาวกาญจนา	นพพันธ์
นางสาวพรรณิ	เชิงสุทธา
นายสุทธิชาติดี	หัตถ์พัชร์กุล
นางสุภาดา	เครือเนตร
นางสาวปิยะวรรณ	ชัยนภัก
นางสาวธัญนิดา	ศิริทรัพย์
นายธรรมรัตน์	รัตนพันธ์
นางสาววรรณนิภา	พิภพไชยาสิทธิ์
นางอุทัยวรรณ	วัฒนสุกุล
นางสาวยอดกมล	สุธีรพจน์
นางสาวนันทนาฎ	กฤษณจินดา
นางสาวสุวิดา	ธัญวรงค์
นายสถาปนา	พรหมบุญ
นางสาววันทนา	ทาตาล
นางสาวรัชชนิกร	ไพรัชธานี
นางสาวศัลยา	อักรรนต์
นายศิริพันธ์	ยงวัฒนานันท์

กองบรรณาธิการ วารสารส่งเสริมการลงทุน

ศูนย์บริการลงทุน

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900

โทรศัพท์ : 0 2553 8111 ต่อ 8145, 8410 และ 6196

โทรสาร : 0 2553 8222 และ 0 2553 8316

อีเมล : head@boi.go.th

เว็บไซต์ : www.boi.go.th

ออกแบบและพิมพ์ที่

บริษัท เกรย์ แมทเทอร์ จำกัด

21/61-62 RCA โซน C ซอยศูนย์วิจัย ถนนพระรามเก้า

แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพฯ 10320

โทรศัพท์ : 0 2203 1240-7 แฟกซ์ : 0 2641 4211



รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือ ECO CAR ที่เรารู้จักกัน เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ปีโอไอเปิดให้การส่งเสริมการลงทุน ซึ่งในปัจจุบันได้เปิดให้การส่งเสริมฯ ในรุ่นที่ 2 แล้ว อันเป็นการต่อยอดถึงความสำเร็จของโครงการนี้ได้เป็นอย่างดี

คำว่า “รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล” แท้จริงแล้วจุดมุ่งเน้นของโครงการนี้คือ การสร้างมาตรฐานใหม่ของวงการยานยนต์ที่เน้นการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ พร้อมทั้งมีมาตรฐานความปลอดภัยในระดับสากลที่เป็นที่ยอมรับ ส่วนในด้านราคานั้นเป็นสิ่งที่ได้มาจากมาตรการส่งเสริมการลงทุนและมาตรการจัดเก็บภาษีที่ผู้ผลิตได้รับ จึงส่งผลต่อราคาขายสู่ผู้บริโภคอีกชั้นหนึ่ง

ภายในเล่มนี้ท่านผู้อ่านจะได้ทราบถึงที่มาของโครงการ ECO CAR รุ่น 1 ทิศทางโครงการในอนาคต รวมถึงความคิดเห็นของเลขาธิการสมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย ซึ่งได้ให้มุมมองที่น่าสนใจพร้อมแนะนำวิธีการปรับตัวแก่บริษัทคนไทยในช่วงเศรษฐกิจซบเซา และเตรียมพร้อมรับมือเมื่อคำสั่งซื้อกลับมา



สารบัญ CONTENTS

แวดวงบีโอไอ

6 แวดวง “บีโอไอ”

ความสำเร็จของ ECO CAR รุ่น 1

8 ความสำเร็จของรถยนต์
ประหยัดพลังงาน
มาตรฐานสากล
(ECO CAR) รุ่น 1

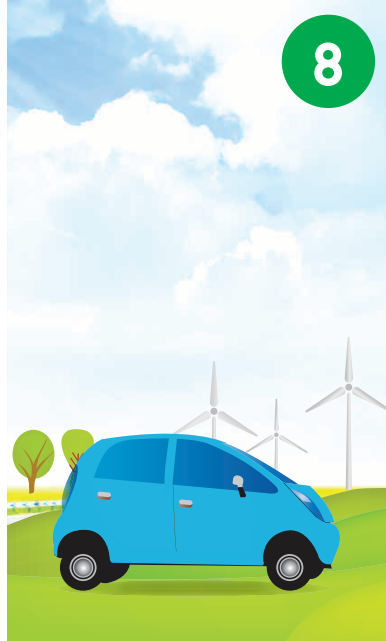
15 นโยบายส่งเสริมการลงทุน
ECO CAR

22 รถยนต์ประหยัดพลังงาน
แนวใหม่ของโลก
ยานยนต์

28 ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย
กับกระแสความแรงของ
รถยนต์ ECO CAR

นานาชาติ:

36 บีโอไอนำทัพเอสเอ็มอีไทย
ขยายเครือข่ายลงทุน
การเกษตรในหูหนาน



41 โปรแกรมอัจฉริยะ:
ผลิตหนัง 3D พัฒนาในไทย

47 เจริญโภคภัณฑ์อาหาร
กับการสร้างแบรนด์ไทย
ในเวทีโลก

51 Terminal Logistics และ
ICD...เคอรี่ สยามซีพอร์ต



ภาวะส่งเสริมการลงทุน

55 โครงการอนุมัติ
ให้การส่งเสริมการลงทุน





แวดวง "บีไอไอ"



28 สิงหาคม 2557

คุณรัตนวิมล นารี ศรีกรีเชตร ผู้อำนวยการศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (บีไอไอ ขอนแก่น) กล่าวเปิดงานสัมมนา “แนวทางการปฏิบัติการเปิดดำเนินการ การบัญชีและภาษีอากร” และร่วมบรรยายในหัวข้อ “นโยบายส่งเสริมการลงทุนในปัจจุบัน และทิศทางการลงทุนใหม่” ณ โรงแรมพูลแมนขอนแก่น ราชา ออคิด จังหวัดขอนแก่น



30 - 31 สิงหาคม 2557

สำนักพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการลงทุน บีไอไอ จัดงานสัมมนาทางวิชาการซึ่งจัดภายใต้งาน “Thailand Industry Expo 2014” โดยกระทรวงอุตสาหกรรม ณ ห้องจูปีเตอร์ 9 เมืองทองธานี



3 กันยายน 2557

คุณอุดม วงศ์วิวัฒน์ไชย เลขาธิการบีไอไอ กล่าวเปิดการนำเสนอผลการศึกษา “โอกาส ลู่ทางและระเบียบการลงทุน การทำธุรกิจในเคนยา กานา แทนซาเนีย และเปรู” จัดโดยบีไอไอ ร่วมกับ มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง ณ ศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์



5 - 7 กันยายน 2557

คุณวีรพงษ์ ศิริวัน ผู้อำนวยการศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (บีไอไอ นครราชสีมา) ร่วมจัดแสดงนิทรรศการภายในงาน “มหกรรมสินค้าช่วยค่าครองชีพ กระทรวงอุตสาหกรรมคืนความสุขให้ประชาชน” ณ ลานจัดงาน อุบลสแควร์ อำเภอเมือง จังหวัดอุบลราชธานี



11 กันยายน 2557

คุณโชคดี แก้วแสง รองเลขาธิการบีโอไอ ให้การต้อนรับคณะ Japan - Thailand Business Forum (JTBF) จากประเทศญี่ปุ่น และแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเรื่องสภาพเศรษฐกิจของไทย - ญี่ปุ่นในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ณ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



29 กันยายน 2557

คุณอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย ที่ปรึกษาด้านการลงทุน บีโอไอ ให้การต้อนรับคณะนักธุรกิจจากประเทศอิสราเอล ซึ่งเดินทางมาศึกษาหาแหล่งการลงทุนในประเทศไทย นำคณะเยือนไทยโดยคุณจักร บุญหลง เอกอัครราชทูต ณ กรุงเทลอาวีฟ ณ โรงแรมเดอะสุโกศล



30 กันยายน 2557

คุณโชคดี แก้วแสง รองเลขาธิการบีโอไอ ให้การต้อนรับรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงวางแผนและการลงทุน แห่งสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม ที่เข้าหารือพร้อมแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านการลงทุน ณ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



9 ตุลาคม 2557

ม.ร.ว. ปรีดิยาทร เทวกุล รองนายกรัฐมนตรี ฝ่ายเศรษฐกิจ ร่วมหารือกับคุณอดุลม วงศ์วิวัฒน์ไชย เลขาธิการ บีโอไอ และคณะผู้บริหาร เกี่ยวกับยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุนใหม่ ณ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน



ความสำเร็จของ รถยนต์ประหยัดพลังงาน มาตรฐานสากล (ECO CAR) รุ่น 1



อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยมีการเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเพื่อให้เกิดการสร้างฐานการผลิตรถยนต์ประเภทใหม่ในประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในตลาดส่งออกให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในระยะยาว และเพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์หลายประเภทและครบวงจรมากยิ่งขึ้น คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้เปิดให้การส่งเสริมการลงทุนกิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO CAR) ขึ้นเป็นครั้งแรก ในปี 2550 โดยวัตถุประสงค์ของการส่งเสริมการลงทุนในโครงการ ECO CAR ใน 3 มิติ ได้แก่

- **มิติผู้บริโภค**
 - เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเป็นเจ้าของรถยนต์ที่มีมาตรฐานสูงที่ก่อให้เกิดมลภาวะต่ำ ประหยัดพลังงาน มีความปลอดภัย และราคาไม่แพงเกินไป
- **มิติทางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม**
 - เพื่อผลักดันให้เกิดการลงทุนใน Cluster ใหญ่
 - สร้างฐานการผลิตและส่งออกที่ยั่งยืนสำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล ชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง



- **มิติทางสังคม**
 - เพื่อรองรับการขยายตัวของสังคมเมืองและความจำเป็นในการใช้รถยนต์
 - เพื่อลดผลกระทบจากการใช้รถยนต์ มลพิษทางอากาศ และ CO₂ ประสิทธิภาพการใช้น้ำมัน และ ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

**“สำหรับผู้ประกอบการ
ที่ได้รับการส่งเสริมฯ
ตามโครงการ ECO CAR รุ่น 1
มีจำนวนทั้งสิ้น 5 ราย มีกำลังการผลิต
รวม 663,000 คันต่อปี
และมีมูลค่าเงินลงทุนรวม
มากกว่า 50,000 ล้านบาท”**

ดังนั้นโครงการผลิตรถยนต์ ECO CAR จึงได้มีการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ ทั้งด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ด้านสิ่งแวดล้อม

แวดล้อม และด้านความปลอดภัย ดังนี้

- ด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง
 - สำหรับรถยนต์ที่ใช้หรือสามารถใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจะต้องมีอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร
 - ด้านสิ่งแวดล้อม
 - ต้องเป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 4 หรือระดับที่สูงกว่า
 - มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร
 - ด้านความปลอดภัย
 - มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสาร กรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE หรือระดับที่สูงกว่า

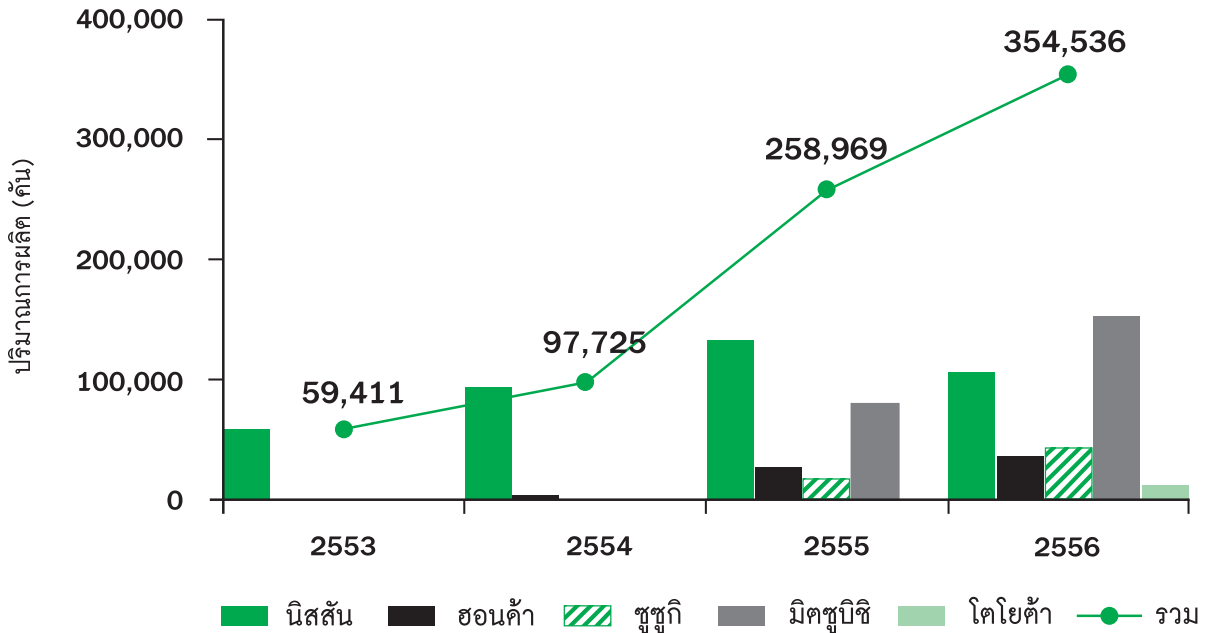
สำหรับผู้ประกอบการที่ได้รับการส่งเสริมฯ ตามโครงการ ECO CAR รุ่น 1 นั้นมีจำนวนทั้งสิ้น 5 ราย มีกำลังการผลิตรวม 663,000 คันต่อปี และมีมูลค่าเงินลงทุนรวมมากกว่า 50,000 ล้านบาท โดยผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของทั้ง 5 บริษัท เป็นดังนี้

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของผู้ประกอบการโครงการ ECO CAR รุ่น 1

ผู้ประกอบการ	ปีที่เริ่มผลิต	กำลังการผลิต (คัน/ปี)	การผลิต (คัน)				
			2553	2554	2555	2556	รวม
นิสสัน	2553	120,000	59,411	94,309	133,019	107,144	393,883
ฮอนด้า	2554	120,000	-	3,416	27,840	37,230	68,468
ซูซูกิ	2555	138,000	-	-	17,684	43,299	60,983
มิตซูบิชิ	2555	185,000	-	-	80,426	153,826	234,252
โตโยต้า	2556	100,000	-	-	-	13,037	13,037
รวม		663,000	59,411	97,725	258,969	354,536	770,641

หมายเหตุ ไม่รวมการผลิต CKD เพื่อส่งออก

ปริมาณการผลิตรถยนต์ ECO CAR ของผู้ประกอบการทั้ง 5 ราย



“ไทยยังเป็นฐานการผลิตเพื่อรองรับตลาดญี่ปุ่นอย่างสมบูรณ์สำหรับรถยนต์ ECO CAR จำนวน 3 รุ่น ได้แก่ Mitsubishi Mirage, Nissan March และ Almera คือไม่มีการผลิตรถยนต์รุ่นนี้ในญี่ปุ่นเลย”










สร้างประวัติศาสตร์หน้าใหม่ ผลิตไทยส่งขายญี่ปุ่น

ประเทศไทยยังเป็นฐานการผลิตเพื่อรองรับตลาดประเทศญี่ปุ่นอย่างสมบูรณ์สำหรับรถยนต์ ECO CAR จำนวน 3 รุ่น ได้แก่ Mitsubishi Mirage, Nissan March และ Nissan Almera กล่าวคือไม่มีการผลิตรถยนต์รุ่นนี้ในประเทศญี่ปุ่นเลย โดยญี่ปุ่นนำเข้ารถยนต์รุ่นเหล่านี้จากประเทศไทยทั้งหมด ซึ่งเป็นรูปแบบการดำเนินธุรกิจยานยนต์ที่ไม่เคยเกิดขึ้นมาก่อนในประวัติศาสตร์อุตสาหกรรมรถยนต์หนึ่งของประเทศไทย

แสดงให้เห็นถึงความสำเร็จของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ซึ่งส่งผลให้ประเทศไทยได้ก้าวขึ้นสู่การเป็นฐานการผลิตรถยนต์หนึ่งที่มีมาตรฐานระดับโลกอย่างแท้จริง

นอกจากความสำเร็จในด้านการขึ้นนำการพัฒนาอุตสาหกรรม และในด้านเศรษฐกิจดังกล่าวแล้ว ข้อกำหนดด้านคุณสมบัติของรถยนต์ประกอบกับมาตรการส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ได้ส่งผลให้ประชาชนชาวไทยสามารถเข้าถึงรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงขึ้นกว่าที่เคยมีมา ทั้งในด้านการประหยัดพลังงานที่โดดเด่น ด้านการปล่อยมลพิษที่น้อยลง และด้านความปลอดภัย โดยเป็นรถยนต์ที่จำหน่ายในประเทศไทยเพียงประเภทเดียว ที่ภาครัฐกำหนดให้ต้องผ่านการทดสอบการป้องกันผู้โดยสารในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชน (Crash Test) ทั้งนี้ ผู้บริโภคยังสามารถเป็นเจ้าของได้ในราคาที่ต่ำกว่ารถยนต์ทุกประเภทที่มีจำหน่ายในประเทศ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ได้กระตุ้นให้เกิดการพัฒนาในด้านคุณสมบัติ คุณภาพ และราคาของรถยนต์ประเภทอื่นที่จำหน่ายในประเทศต่อเนื่องไปอีกด้วย

รถยนต์ ECO CAR ที่วางขายในประเทศไทย

ผู้ผลิต	รุ่น 5 ประตู (Hatchback)	รุ่น 4 ประตู (Sedan)
Nissan (March & Almera)		
Honda (Brio & Brio Amaze)		
Suzuki (Swift & Celerio)	 	
Mitsubishi (Mirage & Attrage)		
Toyota (Yaris)		

การส่งเสริมฯ ในโครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO CAR) รุ่น 2

สำหรับทิศทางของอุตสาหกรรมยานยนต์โลก ยังคงมีแนวโน้มที่พัฒนาไปสู่ “Sustainable Mobility” ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันให้รถยนต์ที่มีความ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” มีความต้องการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องทั้งในตลาดส่งออกและตลาดในประเทศ จึงคาดว่า การผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของ

ประเทศไทย จำเป็นต้องขยายกำลังการผลิตให้สูงกว่า 663,000 คันต่อปี (กำลังการผลิตที่ประเทศไทยได้ให้การส่งเสริมฯ) เพื่อรองรับความต้องการของตลาดในอนาคต การส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลครั้งใหม่จึงได้เกิดขึ้น เพื่อให้โอกาสแก่ผู้ประกอบการได้ขยายการลงทุนผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลและธุรกิจอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย

เมื่อวันที่ 18 ธันวาคม 2555 คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการปรับโครงสร้างภาษีสรรพสามิตรถยนต์ โดยเปลี่ยนหลักเกณฑ์การให้สิทธิลดหย่อนอัตราภาษีมาเป็นรถยนต์ที่มีความ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” โดยจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 เป็นการกำหนดมาตรการของภาครัฐ ที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกรอบการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งสำคัญ

และจะมีผลต่อการแข่งขันทางธุรกิจอย่างมาก จากการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางเลือกซื้อรถยนต์ของประชาชนที่มีความต้องการรถยนต์ที่มีความ “สะอาด ประหยัด ปลอดภัย” ซึ่งเป็นคุณสมบัติหลักของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลอัตราภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559 สามารถสรุปได้ดังนี้

อัตราภาษีสรรพสามิตของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่จะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2559

คุณสมบัติ	ภาษีสรรพสามิต (ร้อยละ)
ECO CAR ที่มีอัตราการปล่อย Co ₂ ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร	17
ECO CAR ที่มีอัตราการปล่อย Co ₂ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร พร้อมระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Active Safety)	14
ECO CAR ที่มีอัตราการปล่อย Co ₂ ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร พร้อมระบบความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Active Safety) และใช้น้ำมัน E85/B10	12

หมายเหตุ - สำหรับรถยนต์เบนซินที่มีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,300 ซีซี และเครื่องยนต์ดีเซลมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,500 ซีซี

- เดิมกำหนดให้เครื่องยนต์ดีเซลมีความจุกระบอกสูบไม่เกิน 1,400 ซีซี ต่อมาได้ปรับเป็นไม่เกิน 1,500 ซีซี รวมทั้งแก้ไขอัตราภาษีเป็นร้อยละ 12 กรณีใช้เชื้อเพลิงประเภท B10 ตามร่างประกาศกระทรวงการคลัง เรื่องการลดอัตราภาษีสรรพสามิต ฉบับที่ 109 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจาก คสช. เมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2557

“ผู้ประกอบการทั้งสิ้น 10 ราย

ได้ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ

ภายใต้โครงการ ECO CAR รุ่น 2

มีกำลังการผลิตรวม 1,581,000 คันต่อปี

คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุน 138,000 ล้านบาท”

คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีมติเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2556 เปิดให้การส่งเสริมฯ กิจกรรมผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รุ่น 2 ขึ้น โดยได้มีการกำหนดคุณสมบัติทางการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัยให้สูงขึ้นกว่าคุณสมบัติของรถยนต์ ECO CAR รุ่น 1 เพื่อให้สอดคล้องกับโครงสร้างอัตราภาษีสรรพสามิตที่กำหนดขึ้นใหม่สำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ดังนี้

เปรียบเทียบคุณสมบัติของรถยนต์ ECO CAR รุ่น 1 และ รุ่น 2

	คุณสมบัติรถ ECO CAR รุ่น 1	คุณสมบัติรถ ECO CAR รุ่น 2
1. ด้านการประหยัดพลังงานเชื้อเพลิง	- อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 5.0 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร	- อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่เกิน 4.3 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร
2. ด้านสิ่งแวดล้อม	- เป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 4 หรือระดับที่สูงกว่า - มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน 120 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร	- เป็นไปตามมาตรฐานมลพิษระดับ Euro 5 หรือระดับที่สูงกว่า - มีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกจากท่อไอเสียไม่เกิน 100 กรัมต่อ 1 กิโลเมตร
3. ด้านความปลอดภัย		
- ด้านความปลอดภัย (Passive Safety)	- มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE หรือระดับที่สูงกว่า	- มีคุณสมบัติในการป้องกันผู้โดยสารกรณีที่เกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถตามมาตรฐาน UNECE หรือระดับที่สูงกว่า
- ด้านความปลอดภัยเชิงป้องกัน (Active Safety)	ไม่มีข้อกำหนด	- มีคุณสมบัติด้านความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Active Safety) โดยอย่างน้อยต้องมีระบบห้ามล้อแบบป้องกันการล็อก (Antilock Braking System - ABS) ซึ่งได้ติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Stability Control System - ESC System) และระบบห้ามล้อดังกล่าวนี้ต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE หรือระดับที่สูงกว่าด้วย

โดยมีผู้ประกอบการทั้งสิ้น 10 ราย ได้ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ภายใต้โครงการ ECO CAR รุ่น 2 โดยเป็นผู้ประกอบการรายเดิมจำนวน 5 ราย และผู้ประกอบการรายใหม่จำนวน 5 ราย มีกำลังการผลิตรวม 1,581,000 คันต่อปี คิดเป็นมูลค่าเงินลงทุนทั้งสิ้นประมาณ 138,000 ล้านบาท

นอกเหนือจากการส่งเสริมฯ ในโครงการ ECO CAR รุ่น 2 จะก่อให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ในประเทศแล้ว ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับประชาชนโดยตรงก็คือจะมีทางเลือกมากขึ้นในการเข้าถึงรถยนต์ที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มีระบบความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน ในราคาที่ประหยัดอีกด้วย 🍃

- ที่มา** - เอกสารการเปิดให้การส่งเสริมกิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (ECO CAR) รุ่นที่ 2, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2556
- ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถยนต์ ECO CAR รุ่นที่ 1, สถาบันยานยนต์, 2557
 - เอกสารประกอบการประชุมคณะทำงานพิจารณาข้อเสนอเบื้องต้นโครงการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รุ่นที่ 2 (ECO CAR) ครั้งที่ 1/2557, สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม, 2557





นโยบายส่งเสริมการลงทุน ECO CAR



คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้มีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลหรือ ECO CAR ซึ่งเป็นรถยนต์ทั้งสะอาด ประหยัด ปลอดภัย และสอดคล้องกับทิศทางอุตสาหกรรมยานยนต์โลกในอนาคต มาตั้งแต่ปี 2550 เพื่อสร้างฐานการผลิตรถยนต์แบบใหม่ และเพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์หลายประเภทและครบวงจรมากขึ้น

แนวโน้มสู่รถยนต์ขนาดเล็กประหยัดน้ำมัน

ปัจจุบันแนวโน้มสำคัญของอุปสงค์ต่อรถยนต์ทั่วโลก รวมถึงประเทศไทยด้วย ต่างหันไปนิยมรถยนต์ขนาดเล็กแบบประหยัดพลังงานมากขึ้น เนื่องจากสังคมชนบทได้ปรับเปลี่ยนไปเป็นสังคมเมือง ทำให้ความต้องการรถเล็กมีมากขึ้น เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพการ

ใช้งานในเขตเมือง ประกอบกับน้ำมันมีราคาแพง ดังนั้นการใช้รถยนต์ขนาดเล็กจะส่งผลดีในการช่วยลดการใช้พลังงาน ลดปัญหามลพิษ และลดปัญหาด้านการจราจรติดขัดอีกด้วย

จากแนวโน้มข้างต้น ทำให้บริษัทรถยนต์ต้องหันมาผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก โดยแม่แต่ บริษัทรถยนต์ซึ่งเดิมผลิตรถยนต์หรูหรามีขนาดใหญ่ เช่น บริษัท ไดม์เลอร์ บริษัท BMW ฯลฯ ก็หันมาผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก โดยค่ายไดม์เลอร์ผลิตรถยนต์สมาร์ต และรถยนต์เมอร์ซิเดส รุ่น A Class ส่วนค่าย BMW ผลิตรถยนต์มินิ

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญสำหรับรถยนต์ขนาดเล็กคือ ความปลอดภัย เนื่องจากทฤษฎีฟิสิกส์ได้มีกฎพื้นฐานว่า ยิ่งรถยนต์มีขนาดใหญ่เท่าใด ก็ยิ่งมีความปลอดภัยมากขึ้นเท่านั้น ดังนั้น รถยนต์ขนาดเล็กจะมีความปลอดภัยต่ำกว่า ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าวทางฟิสิกส์ข้างต้น รถยนต์ขนาดเล็กต้องติดตั้งอุปกรณ์ความปลอดภัยเพื่อลดผลกระทบจากอุบัติเหตุให้น้อยที่สุด โดยเฉพาะการชน

ด้านหน้า ด้านข้าง และด้านหลัง รวมถึงติดตั้งระบบควบคุมการทรงตัวของรถยนต์ ระบบ Antilock Brake เพื่อป้องกันการลื่นไถลเมื่อเบรกกะทันหัน รวมถึงพวงมาลัยรถยนต์ที่สามารถยุบตัวลงได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ



กำหนดเป็น Product Champion ตัวที่ 2

สำหรับความคิดเกี่ยวกับรถยนต์ขนาดเล็กประหยัดพลังงานของไทยเริ่มต้นขึ้นเมื่อคุณพินิจ จารุสมบัติ ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม และ ดร. วีระะ พรรณชัชวาลย์ ดำรงตำแหน่งผู้ช่วยรัฐมนตรีกระทรวงอุตสาหกรรม โดยกระทรวงอุตสาหกรรมได้ตั้งคณะกรรมการยุทธศาสตร์ยานยนต์ขึ้นเมื่อเดือนธันวาคม 2546 เพื่อผลักดันโครงการพัฒนาให้ไทยเป็นดีทรอยต์แห่งเอเชีย

มาตรการหนึ่งภายใต้แผนยุทธศาสตร์ข้างต้น คือ ECO CAR ซึ่งเป็นรถยนต์ราคาย่อมเยา ประหยัดน้ำมันปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลดีทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยมีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้นนับเป็นการสร้างผลิตภัณฑ์หลัก (Product Champion) อีกอย่างหนึ่งของอุตสาหกรรมรถยนต์ไทย เพิ่มเติมจากรถยนต์ปิกอัพที่เราเก่งอยู่แล้ว ทำให้อุตสาหกรรมรถยนต์ไทยสามารถยืนอยู่ได้บนขา 2 ข้าง

สำหรับค่ายรถยนต์ที่มีบทบาทผลักดัน ECO CAR อย่างเต็มที่คือ ฮอนด้า โดยบุคลากรภาคเอกชนคนสำคัญที่มีบทบาทประสานลืบทิศในการแจ้งเกิดรถยนต์แบบนี้ในประเทศไทยคือ คุณอดิศักดิ์ โรหิตะศุน อดีตรئيسบริหารของฮอนด้า



การส่งออกรถยนต์ ECO CAR นิสสันมาร์ช ไปยังต่างประเทศ

**“การวางตลาดรถยนต์แบบนี้
จะเข้ามาช่วยให้กลุ่มนี้สามารถ
ซื้อรถยนต์คันแรกเป็นรถใหม่ป้ายแดง
ราคาย่อมเยา ประหยัดทั้งพลังงาน
และค่าใช้จ่ายอีกด้วย”**

กำหนด 3 ตลาดเป้าหมาย

ลูกค้าเป้าหมายของรถยนต์ ECO CAR สามารถจำแนกออกเป็น 3 กลุ่ม

กลุ่มแรก ตลาดภายในประเทศ เป็นการสร้างตลาดกลุ่มใหม่ให้เกิดขึ้น สำหรับผู้มีรายได้ปานกลางค่อนข้างต่ำ ซึ่งเดิมกลุ่มนี้ต้องขับรถจักรยานยนต์หรือซื้อรถยนต์มือสอง เนื่องจากไม่มีเงินเพียงพอในการซื้อรถยนต์ใหม่ราคาคันละ 600,000 บาท การวางตลาดรถยนต์แบบนี้ จะเข้ามาช่วยให้กลุ่มนี้สามารถซื้อรถยนต์คันแรกเป็นรถใหม่ป้ายแดง ราคาย่อมเยา ประหยัดทั้งพลังงานและค่าใช้จ่ายอีกด้วย

กลุ่มที่สอง ตลาดในประเทศกลุ่มประชาชนที่แม้มีอำนาจซื้อรถยนต์ราคาแพง แต่ต้องการรถยนต์ขนาดเล็กลงเพื่อให้คล่องตัวต่อการใช้งานในเขตเมือง ประหยัดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันและมีความห่วงใยในสิ่งแวดล้อม ส่วนรถขนาดใหญ่หรือรถแบบครอบครัวนั้น ก็จะเก็บเอาไว้ใช้งานช่วงวันหยุด

เมื่อต้องเดินทางออกต่างจังหวัด เนื่องจากกรณีรถยนต์ขนาดเล็กเกินไป จะประสบปัญหาเรื่องความปลอดภัย เมื่อเดินทางออกต่างจังหวัดหรือขึ้นทางด่วนสัมผัสลมด้วยความเร็วสูง จะเสียการทรงตัวได้ง่าย

กลุ่มที่สาม ตลาดต่างประเทศ จะส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการผลิตสำคัญของรถยนต์แบบนี้เพื่อส่งออก ดังนั้นจะต้องกำหนดคุณลักษณะของรถยนต์ให้เป็นมาตรฐานสากล เพื่อให้สามารถส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้ด้วย แต่เนื่องจากมีข้อจำกัดค่อนข้างสูงทั้งในด้านประหยัดน้ำมัน ด้านมลพิษ และด้านความปลอดภัย ทำให้ต้นทุนในการผลิตไม่ได้ต่ำมากอย่างที่คิด ดังนั้น ตลาดเป้าหมายจึงเป็นประเทศพัฒนาแล้ว มีรายได้สูงและประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้ปานกลาง แต่ยากที่จะเจาะตลาดประเทศด้อยพัฒนาที่มีรายได้ต่ำ



ตั้งชื่อใหม่เป็นรถประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล

โครงการ ECO CAR ได้ทบทวนกันหลายครั้ง แม้บางครั้งเรื่องได้เจียบหายไป แต่เมื่อน้ำมันมีราคาแพงก็ได้ริ้วฟื้นขึ้นมาพิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง ทั้งนี้ ภายหลักริเริ่มแนวคิดรถยนต์ประเภทนี้เป็นเวลา 4 ปี ก็ได้ฤกษ์คลอดในปี 2550 เมื่อคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งมีคุณโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ ขณะนั้นดำรงตำแหน่งเป็นรองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นประธานกรรมการ ได้มีมติเห็นชอบ

ในการเปิดการส่งเสริมรถยนต์ประเภทนี้ โดยตั้งชื่ออย่างเป็นทางการว่า **“รถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล”** แต่ไม่ค่อยมีคนรู้จักชื่อทางการนี้ โดยคนทั่วไปยังเรียกขานในชื่อเดิมคือ ECO CAR

สำหรับเงื่อนไขที่กำหนดใหม่ได้แตกต่างจากเดิมที่เคยกำหนดไว้ตั้งแต่ปี 2546 ไปบ้าง เป็นต้นว่า

ประการแรก เดิมได้กำหนดมิติรถยนต์ว่ายาวไม่เกิน 3.6 เมตร กว้างไม่เกิน 1.6 เมตร แม้มต่อมาเห็นควรขยายขนาดความกว้างเป็น 1.63 เมตร แต่มีการคัดค้านจากค่ายโตโยต้าว่าไม่ควรกำหนดขนาดรถยนต์โดยควรกำหนดเฉพาะความสิ้นเปลืองน้ำมันเท่านั้น ต่อมาจึงเปิดเสรีว่าขนาดเท่าใดก็ได้

ประการที่สอง เงื่อนไขความสิ้นเปลืองน้ำมันเดิมกำหนดไม่เกิน 5.6 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร แต่ต่อมาได้ปรับเปลี่ยนให้ประหยัดน้ำมันเพิ่มมากขึ้น ลดลงเหลือไม่เกิน 5 ลิตร ต่อ 100 กิโลเมตร

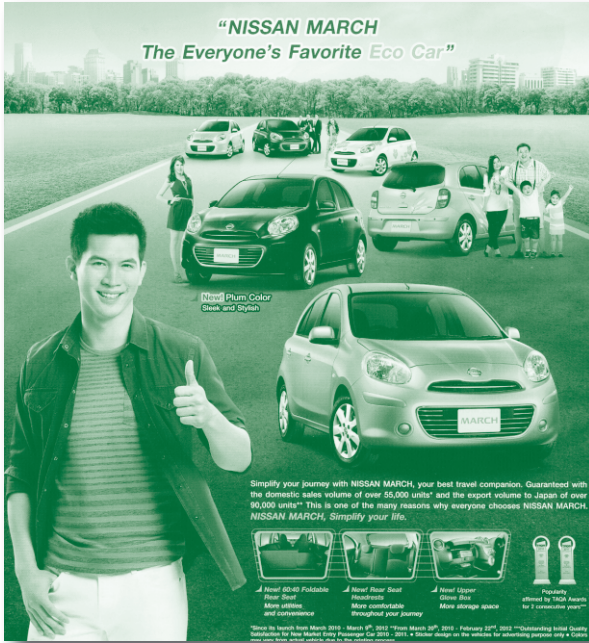
ประการที่สาม กำหนดมาตรฐานมลพิษระดับมาตรฐานสากล กล่าวคือ EURO 4 หรือสูงกว่า ปริมาณ CO₂ ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร

ประการที่สี่ กำหนดระบบความปลอดภัยปกป้องขณะเกิดอุบัติเหตุ (Passive Safety) ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลคือ UNECE Reg. 94 และ 95 Rev.0 หรือสูงกว่า สำหรับป้องกันกรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้า และด้านข้างของรถยนต์

ประการที่ห้า ต้องผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ ฝาสูบ เครื่องยนต์ (Cylinder Head) เสื้อสูบเครื่องยนต์ (Cylinder Block) เพลาข้อเหวี่ยง (Crank Shaft) เพลาลูกเบี้ยว (Cam Shaft) และก้านสูบ (Connecting Rod) โดยอย่างน้อยจะต้องมีขั้นตอนการ Machining

ประการที่หก กำหนดผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 100,000 คัน ตั้งแต่วันที่ 5

ประการที่เจ็ด เงินลงทุนไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท



**“กระทรวงการคลังเห็นว่า
ควรปรับลดลงเหลือร้อยละ 17 เท่านั้น
มิฉะนั้นจะกระทบต่อการจำหน่าย
รถยนต์ปิกอัพอย่างมาก
และเห็นว่าการลดภาษีสรรพสามิตระดับนี้
น่าจะเพียงพอแล้ว
ทำให้รถยนต์ ECO CAR
มีราคาไม่ต่ำลงมากอย่างที่คิด”**

ลดภาษีสรรพสามิตเหลือร้อยละ 17

การลงทุนจะได้รับสิทธิประโยชน์สูงสุดตามกฎหมายส่งเสริมการลงทุนคือ ยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร และยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลไม่เกิน 8 ปี ในทุกเขตที่ตั้ง ทั้งการประกอบรถยนต์ (จำกัดวงเงิน ยกเว้นไม่เกินมูลค่าลงทุนของโครงการ) การผลิตเครื่องยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนอื่นๆ

เดิมคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้ตั้งเป้าหมาย

เจมาจากับกระทรวงการคลังเพื่อขอให้ลดอัตราภาษีสรรพสามิต ECO CAR เหลือไม่เกินร้อยละ 10 แต่กระทรวงการคลังเห็นว่าควรปรับลดลงเหลือร้อยละ 17 เท่านั้น มิฉะนั้นจะกระทบต่อการจำหน่ายรถยนต์ปิกอัพอย่างมาก และเห็นว่าการลดภาษีสรรพสามิตระดับนี้น่าจะเพียงพอแล้ว ทำให้รถยนต์ ECO CAR มีราคาไม่ต่ำลงมากอย่างที่คิด คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบกับข้อเสนอของกระทรวงการคลัง โดยมีมติเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2550 ให้เก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 17 โดยกำหนดขนาดไม่เกิน 1,300 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์เบนซิน และไม่เกิน 1,400 ซีซี สำหรับเครื่องยนต์ดีเซล โดยไม่จำกัดกำลังเครื่องยนต์ ซึ่งยังเสียเปรียบรถยนต์ปิกอัพขนาด 1 ตัน ซึ่งจัดเก็บภาษีสรรพสามิตในอัตราร้อยละ 3 เท่านั้น

นอกจากนี้ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนยังได้มีมติเมื่อกลางปี 2552 เห็นชอบให้ลดหย่อนอากรขาเข้าชิ้นส่วน วัสดุดิบและวัสดุจำเป็นสำหรับการผลิตรถยนต์ ECO CAR ร้อยละ 90 เป็นเวลา 2 ปีแรก แก่กิจการผลิตรถยนต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ECO CAR

นิสสันฝ่าวิกฤติเดิมน้ำเต็มแก้ว

โครงการ ECO CAR ได้รับการตอบสนองเป็นอย่างดี มีบริษัทรถยนต์มากถึง 6 ค่าย ที่ขอรับการส่งเสริมและได้รับการส่งเสริมการลงทุนในโครงการผลิตรถยนต์ ECO CAR คือ นิสสัน โตโยต้า ซูซูกิ มิตซูบิชิ ฮอนด้า และทาทา มอเตอร์ (ดำเนินการจริง 5 ค่าย โดยค่ายทาทา มอเตอร์ ได้ยกเลิกโครงการ) แต่เศรษฐกิจไทยต้องเผชิญกับวิกฤติแฮมเบอร์เกอร์พอดี ทำให้ยอดจำหน่ายรถยนต์ทั่วโลก รวมถึงไทยด้วยลดลงมาก ทำให้ค่ายรถยนต์เกือบทั้งหมดชะลอการลงทุนโครงการ ECO CAR ออกไปก่อนเพื่อรอดูสถานการณ์ ยกเว้นนิสสันเพียงค่ายเดียวที่เดินหน้าน้ำเต็มแก้ว ทำให้สามารถเปิดตัวได้ในเดือนมีนาคม 2553

การที่ค่ายนิสสันผลักดันโครงการ ECO CAR อย่างมากนั้น เนื่องจากกำหนดให้เป็นผลิตภัณฑ์หลักตัวใหม่

ของนิสสันเพื่อทวงคืนความยิ่งใหญ่ตั้งแต่สมัยเดิม ซึ่งใช้ชื่อว่าดีทสันเคอร์องอันดับ 1 ตลาดรถยนต์นั่งส่วนบุคคลในไทย ซึ่งกำหนดใช้ชื่อว่า “มาร์ช” สำหรับการจำหน่ายในตลาดญี่ปุ่น รวมถึงในประเทศไทยด้วย แต่จะใช้ชื่อ “ไมครา” สำหรับจำหน่ายในตลาดยุโรป ทั้งนี้ รุ่นใหม่นี้ถือเป็นเจเนอเรชันที่ 4 ของมาร์ชนับจากเปิดตัวรุ่นแรกในปี 2552

“โดยล่าสุดในปี 2556 นิสสันครองอันดับ 3 ตลาดรถยนต์นั่งในไทย รองจากฮอนด้า และโตโยต้า โดยมียอดจำหน่าย 76,131 คัน ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 12.1”

กระแสตอบรับรถ ECO CAR มีมากเกินความคาดหมาย ประกอบกับวิกฤติแฮมเบอร์เกอร์แม้กระทบต่อประเทศตะวันตกอย่างมาก แต่กระทบต่อเศรษฐกิจไทยไม่มากนัก แม้ยอดจำหน่ายรถยนต์ในไทยจะสะดุดลงไปบ้างในช่วงนั้น แต่ก็ฟื้นตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้นิสสันมียอดจำหน่ายนิสสันมาร์ชในปีแรกมากถึง 28,000 คัน ทำให้ได้ประโยชน์จาก ECO CAR เป็นกอบเป็นกำ ส่งผลทำให้นิสสันแจ้งเกิดในไทยอีกครั้งหนึ่ง โดยล่าสุดในปี 2556 นิสสันครองอันดับ 3 ตลาดรถยนต์นั่งในไทย รองจากฮอนด้าและโตโยต้า โดยมียอดจำหน่าย 76,131 คัน ส่วนแบ่งตลาดร้อยละ 12.1

ขณะเดียวกันอีก 4 ค่ายรถยนต์ ต้องรีบเร่งดำเนินโครงการเพื่อแย่งยอดขายกลับคืนมารวมถึงเพื่อส่งออกด้วย โดยรายต่อมาก็คือ ฮอนด้าได้เปิดตัวรถยนต์บริโอในอีก 1 ปีต่อมาคือ เดือนมีนาคม 2554 จากนั้นรายอื่นๆ ก็เปิดตัวตามมาเป็นลำดับ โดยรายสุดท้ายคือ โตโยต้าเปิดตัวรถยนต์ยาริสเมื่อเดือนตุลาคม 2556 ทำให้ ECO CAR กลายเป็นตลาดรถยนต์ที่มีการแข่งขันสูง มีหลายรุ่นให้ลูกค้าเลือกซื้อตามความพอใจในราคาย่อมเยา ส่งผลให้ในปี 2555 ไทยมีปริมาณการผลิตรถยนต์ ECO CAR

รวม 6 แบบ จำนวนมากถึง 2.6 แสนคัน จำแนกเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 1.6 แสนคัน และเป็นการผลิตเพื่อส่งออกอีกแสนคัน

สำหรับล่าสุดในปี 2556 ยอดจำหน่าย ECO CAR ภายในประเทศได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.8 แสนคัน โดยค่ายนิสสันครองตลาดอันดับ 1 อย่างต่อเนื่อง โดยมียอดจำหน่าย 5.7 หมื่นคัน รองลงมาคือ มิตซูบิชิ 4.3 หมื่นคัน ซูซูกิ 3.6 หมื่นคัน ฮอนด้า 2.7 หมื่นคัน และโตโยต้า 1.2 หมื่นคัน

ขณะเดียวกัน โครงการ ECO CAR นับเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้ไทยมียอดผลิตรถยนต์ในปี 2556 มากถึง 2.46 ล้านคัน ก้าวมาเป็นผู้ผลิตรายใหญ่อันดับ 9 ของโลก จำแนกเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ 1.33 ล้านคัน และส่งออกอีก 1.12 ล้านคัน ทำให้กลายเป็นผู้ส่งออกรถยนต์รายใหญ่อันดับ 6 ของโลก



ปีไอ้จุก ECO CAR รุ่น 2

จากความสำเร็จอย่างท่วมท้น รวมถึงเพื่อขยายฐานการผลิตรถยนต์ ECO CAR อย่างต่อเนื่อง คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2556 เห็นชอบให้เปิดส่งเสริมรถยนต์ ECO CAR รุ่น 2 โดยกำหนดคุณสมบัติเข้มข้นขึ้นอีกในหลายด้าน เป็นต้นว่า

ประการแรก ประหยัดพลังงานมากยิ่งขึ้น ECO CAR รุ่น 1 กำหนดสิ้นเปลืองน้ำมันไม่เกิน 5 ลิตรต่อระยะทาง 100 กิโลเมตร แต่รุ่น 2 ได้ลดลงเหลือ

ไม่เกิน 4.3 ลิตร ตาม Combine Mode ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg 101 Rev 2 หรือระดับที่สูงกว่า

ประการที่สอง เงื่อนไขสิ่งแวดล้อมเข้มงวดขึ้น เดิมกำหนดมาตรฐานมลพิษ Euro 4 ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ไม่เกิน 120 กรัมต่อกิโลเมตร สำหรับรุ่น 2 กำหนดมาตรฐานมลพิษ Euro 5 ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงเหลือ 100 กรัมต่อกิโลเมตร ที่วัดตามข้อกำหนด ที่วัดตามหลักเกณฑ์ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg 101 Rev 2 หรือระดับที่สูงกว่า

ประการที่สาม อุปกรณ์ความปลอดภัยมีมาตรฐานสูงยิ่งขึ้น เดิมเน้นกำหนดเฉพาะระบบปลอดภัยปกป้องขณะเกิดอุบัติเหตุ (Passive Safety) ให้เป็นไปตามมาตรฐาน UNECE Reg. 94 และ 95 Rev.0 หรือสูงกว่า สำหรับป้องกันกรณีเกิดอุบัติเหตุจากการชนด้านหน้า และด้านข้างของรถยนต์ ได้ปรับปรุงเล็กน้อย โดยกำหนดคุณสมบัติป้องกันผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุการชนด้านหน้าและด้านข้างของตัวรถ ตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg 94 Rev 1 หรือระดับที่สูงกว่า

เพิ่มเงื่อนไข Active Safety

ประการที่สี่ เพิ่มเติมเงื่อนไขอุปกรณ์ความปลอดภัยเชิงป้องกันก่อนเกิดเหตุ (Active Safety) โดยรุ่น 1 กำหนดเฉพาะเงื่อนไข Passive Safety เท่านั้น ไม่กำหนดเงื่อนไข Active Safety แต่อย่างใด แต่รุ่น 2 ได้กำหนดว่าอย่างน้อยต้องมีระบบห้ามล้อแบบป้องกันการล็อก (Antilock Braking System - ABS) ซึ่งได้ติดตั้งระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Stability Control System - ESC System) และระบบห้ามล้อดังกล่าวต้องเป็นไปตามข้อกำหนดทางเทคนิค UNECE Reg 13H Rev 2 หรือระดับที่สูงกว่า

“แม้เงื่อนไขจะมีความเข้มงวดมากขึ้น แต่การให้สิทธิและประโยชน์ลดลง จากเดิมรุ่น 1 ยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี สำหรับรุ่น 2 ได้ปรับลดลงเหลือเพียง 6 ปี เพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตลงทุนเพิ่ม ในด้านการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน และแม่พิมพ์ของไทย”

ประการที่ห้า ด้านเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน รุ่น 1 กำหนดเงินลงทุนไม่น้อยกว่า 5,000 ล้านบาท ปรับเปลี่ยนเป็นหากเป็นผู้ขอรับการส่งเสริมฯ ผลิต ECO CAR รายใหญ่ จะต้องลงทุนในส่วนของโครงการรวม (Package) ได้แก่ ประกอบรถยนต์ ผลิตเครื่องยนต์ และผลิตชิ้นส่วน ทั้งของตนเองและผู้ผลิตชิ้นส่วน (Suppliers) รวมกันไม่น้อยกว่า 6,500 ล้านบาท แต่กรณีผู้ได้รับการส่งเสริมฯ ผลิต ECO CAR รายเดิม ปรับลดเงื่อนไขลงเหลือ 5,000 ล้านบาท

ประการที่หก กำหนดให้ผลิตจริง (Actual Production) ให้เป็นไปตามเงื่อนไขขั้นต่ำ 1 แสนคันต่อปี รวดเร็วยิ่งขึ้น โดยตามรุ่น 1 กำหนดผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 แสนคัน ตั้งแต่ปีที่ 5 แต่รุ่น 2 กำหนดต้องมีปริมาณการผลิตไม่น้อยกว่า 1 แสนคันต่อปี ตั้งแต่ปีที่ 4 เป็นต้นไป พร้อมกับกำหนดด้วยว่าต้องเริ่มดำเนินการผลิตภายในปี 2562

อนึ่ง เงื่อนไขกำหนดต้องผลิตชิ้นส่วนหลักของเครื่องยนต์อย่างน้อย 4 ใน 5 ชิ้น ได้แก่ ฝาสูบ เครื่องยนต์ (Cylinder Head) เสื้อสูบเครื่องยนต์ (Cylinder Block) เฟลาข้อเหวี่ยง (Crank Shaft) เฟลาลูกเบี้ยว (Cam Shaft) และก้านสูบ (Connecting Rod) โดยอย่างน้อยจะต้องมีขั้นตอนการ Machining ที่ได้กำหนดไว้ตามเดิม

แม้เงื่อนไขจะมีความเข้มงวดมากขึ้น แต่การให้สิทธิและประโยชน์ลดลง จากเดิมเฟสแรกยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี สำหรับรุ่น 2 ได้ปรับลดลงเหลือเพียง 6 ปี เพื่อจูงใจให้ผู้ผลิตลงทุนเพิ่มในด้านการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนและแม่พิมพ์ของไทย ซึ่งจะเป็นสิ่งสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ยั่งยืนในระยะยาว โดยกำหนดว่าหากลงทุนเพิ่มหรือมีค่าใช้จ่ายเพื่อพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และแม่พิมพ์ไทย ไม่น้อยกว่า 500 ล้านบาท จะยกเว้นภาษีเงินได้เพิ่มเติมอีก 1 ปี รวมเป็น 7 ปี และหากลงทุนเพิ่มและมีค่าใช้จ่ายในด้านนี้เพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 800 ล้านบาท จะยกเว้นเพิ่มขึ้นอีก 2 ปี รวมเป็น 8 ปี ซึ่งเปรียบเสมือนได้สิทธิประโยชน์เท่ากับ ECO CAR รุ่น 1 แต่ต้องลงทุนเพิ่มอีกเล็กน้อย เพื่อประโยชน์ของอุตสาหกรรมยานยนต์และประเทศไทย



10 ค่ายรถร่วมวงศิพบูลย์

รถยนต์ ECO CAR รุ่น 2 ได้กำหนดให้ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2557 ซึ่งมีค่ายรถยนต์สนใจขอรับการส่งเสริมฯ อย่างล้นหลามเช่นเดียวกับรุ่น 1 โดยยื่นขอรับการส่งเสริมฯ มากถึง 10 โครงการ ได้แก่

1. บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
2. บริษัท ชูชิ มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด
3. บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
4. บริษัท เจนเนอร์ล มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด
5. บริษัท ฮอนด้า ออโตโมบิล (ประเทศไทย) จำกัด
6. บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด

7. บริษัท เอสเอไอซี มอเตอร์ - ซีพี จำกัด
8. บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ คัมปะนี (ประเทศไทย) จำกัด
9. บริษัท ออโต้ฮัลลายแอนซ์ (ประเทศไทย) จำกัด
10. บริษัท โพลิศวากัน จำกัด

ด้านฟอร์ดและมาสด้าซึ่งไม่ได้ร่วมวงศิพบูลย์ในการผลิตรถยนต์ ECO CAR รุ่น 1 ทำให้พลาดโอกาสทองอย่างน่าเสียดาย ดังนั้นทั้ง 2 รายจึงได้เตรียมพร้อมเต็มอัตราศึกเพื่อแก้ตัวในการผลิตรถยนต์ ECO CAR รุ่น 2

กิจการผลิต ECO CAR ของบริษัท ออโต้ฮัลลายแอนซ์ จะตั้งที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด (ระยอง) แถบพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ซึ่งนับเป็นคลัสเตอร์อุตสาหกรรมยานยนต์ที่ใหญ่ที่สุดของเออีซี โดยพื้นที่แถบนี้ นอกจากเป็นฐานการผลิตรถยนต์ดั้งเดิมของกิจการร่วมทุนระหว่างค่ายฟอร์ดและมาสด้าอยู่แล้ว ยังเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของค่ายโตโยต้า อีซูซุ มิตซูบิชิ จีเอ็ม บีเอ็มดับเบิลยู และซูซูกิ รวมถึงฐานการผลิตรถจักรยานยนต์ของค่ายคาซาคิ ไทวอัมพ์ และดูคาติอีกด้วย โดยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวนมากในพื้นที่แถบนี้ ดังนั้น การส่งเสริมฯ โครงการนี้จะยิ่งทำให้คลัสเตอร์แห่งนี้ทวีความแข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น

ขณะที่ค่ายฮอนด้าก็ต้องการแก้มือสำหรับ ECO CAR รุ่น 2 เนื่องจากฮอนด้าเป็นบริษัทที่ผลักดันนโยบาย ECO CAR มาตั้งแต่ในรุ่น 1 แต่รถยนต์ ECO CAR บริโอของค่ายฮอนด้ากลับไม่ประสบผลสำเร็จในด้านยอดขายเท่าที่ควร ขณะที่ค่ายอื่นที่ไม่ได้ผลักดันนโยบายนี้แต่อย่างใด กลับสร้างยอดขายเป็นกอบเป็นกำ



รถยนต์ประหยัดพลังงาน แนวใหม่ใหม่ของโลกยานยนต์



ถึงแม้ว่าวันนี้ ราคาน้ำมันจะมีการลดลงบ้างแล้วก็ตาม แต่กระแสเรื่องรถยนต์ประหยัดพลังงานก็ยังเป็นจุดสนใจสำหรับผู้ที่ใช้รถยนต์อยู่เสมอ

รัฐบาลไทยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของรถยนต์ประหยัดพลังงานมานานแล้ว จึงได้มีแนวความคิดส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานขึ้นอย่างชัดเจนตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2550 เรื่องนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลจากวันที่ 5 มิถุนายน 2550 เป็นต้นมา จนถึงปัจจุบัน นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน

ได้ประสบความสำเร็จ เป็นที่รู้จักกันอย่างแพร่หลายจนสามารถพูดได้ว่า วันนี้คนไทยรู้จักรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ “ECO CAR : Ecology Car” กันเป็นอย่างดีแล้ว

วันนี้ ผู้เขียนขออนุญาตนำท่านผู้อ่านย้อนกลับไปดูที่มาของนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานของไทยว่า มีที่มาเป็นอย่างไร ใครอยู่เบื้องหลังกันบ้างและไปดูว่าประเทศอื่นได้มีการจัดทำนโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานกันบ้างหรือไม่

เบื้องหลังความสำเร็จนโยบาย ECO CAR รุ่น 1 สามหน่วยงานร่วมแรงเคียงกัน

มติคณะรัฐมนตรีเรื่อง นโยบายส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน 2550 ได้กำหนดให้ 3 หน่วยงานรัฐที่สำคัญและต้องมีบทบาทอย่างสูงในการส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงาน ได้แก่ กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ ซึ่งทั้ง 3 หน่วยงานได้ทำอะไรบ้าง เรามาติดตามกัน

หน่วยงานแรกที่จะขอกล่าวถึงก็คือ **กระทรวงอุตสาหกรรม** ซึ่งได้ดำเนินการออกประกาศกำหนด



คุณสมบัติของรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยให้ครอบคลุมข้อกำหนดทางเทคนิครถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รวมทั้งรับผิดชอบการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติว่ารถยนต์รุ่นใดมีคุณสมบัติเป็นรถยนต์ประหยัดพลังงานบ้าง

หน่วยงานต่อมาคือ **กระทรวงการคลัง** ซึ่งได้ดำเนินการออกประกาศกำหนดให้การจัดเก็บภาษีสรรพสามิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล โดยกำหนดให้ มีอัตราการจัดเก็บภาษีสรรพสามิตที่เหมาะสม ซึ่งอัตราภาษีสรรพสามิตสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลนี้ ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2552 เป็นต้นไป ทั้งนี้ รถยนต์ที่จะได้รับสิทธิการเสียภาษีสรรพสามิตในอัตราสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลนี้ จะต้องเป็นรถยนต์รุ่นที่ได้รับการตรวจสอบและพิจารณาอนุมัติจากกระทรวงอุตสาหกรรม

**“จากการสนับสนุน และร่วมแรงแข่งขัน
จาก 3 หน่วยงานดังกล่าวข้างต้น
ทำให้มีค่ายรถยนต์หลายค่าย
ให้ความสนใจที่จะตั้งสายการผลิตรถยนต์
ประหยัดพลังงานขึ้นในประเทศไทย
โดยเริ่มต้นจากการขอรับการส่งเสริม
การลงทุนจากบีโอไอ”**



หน่วยงานสุดท้าย ก็คือ **สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือบีโอไอ** นั่นเอง โดยบีโอไอได้ออกประกาศส่งเสริมการลงทุน พร้อมทั้งกำหนดสิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน แก่กิจการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ที่มีคุณสมบัติรถยนต์ประหยัดพลังงานตามข้อกำหนดของกระทรวงอุตสาหกรรม

จากการสนับสนุน และร่วมแรงแข่งขันจาก 3 หน่วยงานดังกล่าวข้างต้น ทำให้มีค่ายรถยนต์หลายค่ายให้ความสนใจที่จะตั้งสายการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานขึ้นในประเทศไทย โดยเริ่มต้นจากการขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอ ซึ่งในท้ายที่สุด มีค่ายรถยนต์รวม 5 ค่าย ได้รับการอนุมัติส่งเสริมการลงทุน มีมูลค่าการลงทุน รวมประมาณมากกว่า 50,000 ล้านบาท

โครงการรถยนต์ประหยัดพลังงานที่ได้รับการส่งเสริมฯ นอกเหนือจากการประหยัดพลังงานที่ต้องได้ตามมาตรฐานที่กำหนดแล้ว มาตรฐานของรถยนต์ประหยัดพลังงานที่ผลิตได้ ยังจะต้องมีความปลอดภัยสูง เพราะผู้ผลิตจะต้องผลิตให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามเกณฑ์ของคณะกรรมการการเศรษฐกิจยุโรปแห่งสหประชาชาติ (UNECE) อันเป็นที่ยอมรับทั่วโลกอีกด้วย

นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) ถือว่าเป็นผู้ได้รับการส่งเสริม “ECO CAR” รายแรกที่ได้เปิดตัวจำหน่ายโดยรถยนต์ประหยัดพลังงานรุ่นแรกของนิสสันและของประเทศไทย คือ Nissan March (นิสสัน มาร์ช) เมื่อวันที่ 14 มีนาคม 2553 ซึ่งได้รับความนิยมจากลูกค้าเป็นอย่างมาก โดยมียอดขายทั้งสิ้นกว่า 31,000 คันในปี 2553 หลังจากนั้น ค่ายรถอื่นๆ อีก 4 ราย ต่างก็ได้ทยอยเปิดตัวรถยนต์ประหยัดพลังงานออกมาเป็นระยะ ไม่ว่าจะเป็น ฮอนด้า “Brio” ซูซูกิ “Swift” มิตซูบิชิ “Mirage” และ โตโยต้า “Yaris”

ECO CAR รุ่น 2 ความท้าทายใหม่ที่ต้องจับตา

ในช่วงปี 2551 - 2553 นอกจากประเทศไทยจะมี

ปัญหาด้านการเมืองภายในประเทศแล้ว ยังได้ประสบปัญหา ยอดการส่งออกรวมของไทยลดลง เนื่องจากเกิดภาวะ เศรษฐกิจโลกตกต่ำลง โดยเฉพาะปัญหาเศรษฐกิจตกต่ำ ในภูมิภาคอเมริกาและยุโรป ซึ่งทั้ง 2 ภูมิภาคดังกล่าว เป็นตลาดส่งออกหลักของไทย

**“สาเหตุหลักของตัวเลขดังกล่าว
มาจากการส่งออกรถยนต์
ที่เพิ่มสูงขึ้นมากถึง 98,284 คัน
เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 79.71
ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดในประวัติศาสตร์
การส่งออกรถยนต์ของไทย
ในรอบ 25 ปี”**

แต่ในปี 2553 เป็นต้นมา หลังจากที่นิสสัน มีการผลิตและจำหน่ายรถยนต์ ECO CAR ออกมาเป็น รายแรก และตามด้วยรายอื่น ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ไทย มียอดการผลิตและยอดการส่งออกรถยนต์เติบโตอย่าง ก้าวกระโดด และอาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมยานยนต์ ได้มาช่วยกระตุ้นการส่งออกสินค้าของไทยที่อยู่ใน ภาพรวมในเวลานั้น มียอดการส่งออกติดลบมาโดยตลอด หลังจากเศรษฐกิจโลกซบเซา ซึ่งการส่งออกรถยนต์มีผล ช่วยให้อยอดส่งออกของไทยพลิกฟื้นกลับมาเป็นบวกได้ เล็กน้อยที่ร้อยละ 0.34 ในเดือนตุลาคม 2555

สาเหตุหลักของตัวเลขดังกล่าวมาจากการส่งออก รถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นมากถึง 98,284 คัน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 79.71 ซึ่งเป็นสถิติสูงสุดในประวัติศาสตร์การส่งออก รถยนต์ของไทยในรอบ 25 ปี ณ เวลานั้น และเมื่อ รวม 10 เดือนของปี 2555 ยอดส่งออกรถยนต์มี จำนวนถึง 840,149 คัน เพิ่มขึ้นร้อยละ 21 มีมูลค่าส่งออก รวม 588,027 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.68

ข้อมูลการส่งออกยานยนต์ที่น่าสนใจคือ “ECO CAR”



ได้กลายเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรม ยานยนต์ไทย เพราะมียอดการส่งออกสูงพอสมควร เนื่องจากราคารถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จึงทำให้คนทั่วโลกหันมาใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น

จากแนวโน้มการขายตัวของรถ ECO CAR ส่งผลให้รัฐบาลตัดสินใจเปิดโครงการ ECO CAR รุ่น 2 ขึ้นมาและได้มอบหมายบีโอไอกำหนดนโยบายส่งเสริม การลงทุนผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานรุ่นที่ 2 ซึ่งรัฐบาล ในเวลานั้นได้มีการตั้งเป้าหมายการผลิต ECO CAR ทั้ง รุ่น 1 และรุ่น 2 ที่จะเกิดขึ้นใหม่ว่า จะต้องผลิตให้ได้ รวมกัน 9.3 แสนคันภายในปี 2561 และจะต้องมีส่วน ช่วยผลักดันให้การผลิตรถยนต์รวมในประเทศทำได้กว่า 3 ล้านคัน แบ่งออกเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกร้อยละ 70 และขายภายในประเทศร้อยละ 30 ซึ่งสูงกว่าในช่วง ปี 2555 - 2556 ที่มีสัดส่วนการส่งออกและจำหน่าย ในประเทศเท่ากันที่ร้อยละ 50

สำหรับ ECO CAR รุ่น 2 นั้น บีโอไอได้ กำหนดให้ค่ายรถที่สนใจ สามารถยื่นขอรับการส่งเสริม การลงทุนจนถึงวันที่ 31 มีนาคม 2557 ที่ผ่านมา ซึ่งมี เงื่อนไขสำคัญที่กำหนดใน ECO CAR รุ่น 2 คือ

- จะต้องมียุทธศาสตร์การลงทุนไว้ไม่น้อยกว่า 6,500 ล้านบาท
- จะต้องลงทุนผลิตแบบครบวงจร ทั้งการ ประกอบรถยนต์ และการผลิตชิ้นส่วนและเครื่องยนต์
- จะต้องมียุทธศาสตร์การผลิตไม่น้อยกว่า 100,000 คันต่อปี นับตั้งแต่การผลิตปีที่ 4 เป็นต้นไป



- สเปกของเครื่องยนต์ต้องได้ตามมาตรฐานยูโร 5 ที่ให้ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ได้ไม่เกิน 100 กรัมต่อกิโลเมตร มีอัตราการใช้น้ำมันไม่เกิน 4.3 ลิตรต่อ 100 กิโลเมตร หากเป็นเครื่องยนต์เบนซินมีขนาดไม่เกิน 1300 ซีซี ส่วนเครื่องยนต์ดีเซลมีขนาดไม่เกิน 1500 ซีซี โดยค่าयरยนต์ที่ผ่านเงื่อนไขสามารถเริ่มผลิตได้ในปี 2562

**“ซึ่งนำยืนยันว่ามีจำนวนผู้สนใจ
ยื่นขอรับการส่งเสริมฯ
ใน ECO CAR รุ่น 2 นี้
มากกว่า ECO CAR รุ่น 1
ซึ่งผู้ที่ยื่นขอมา มีทั้งค่ายรถยนต์
จากเอเชีย และยุโรป
ที่ ECO CAR รุ่น 1 ไม่ได้เข้าร่วม”**

หลังจากที่บีโอไอได้ประกาศนโยบายส่งเสริม ECO CAR รุ่น 2 ออกไป และมีการกำหนดเงื่อนไขว่า จะต้องยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ภายในวันที่ 31 มีนาคม 2557 ซึ่งหลังจากสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าว ปรากฏว่ามีค่ายรถยนต์หลายค่ายมายื่นขอรับการส่งเสริมฯ ซึ่งนำยืนยันว่ามีจำนวนผู้สนใจยื่นขอรับการส่งเสริมฯ ECO CAR รุ่น 2 นี้มากกว่า ECO CAR รุ่น 1 ซึ่งผู้ที่ยื่นขอมา มีทั้งค่ายรถยนต์จากเอเชีย และยุโรป ที่ ECO CAR รุ่น 1 ไม่ได้เข้าร่วม

นอกเหนือจากความสำเร็จในเบื้องต้นของ ECO CAR รุ่น 2 ที่มีผู้ขอรับการส่งเสริมฯ มากกว่า รุ่น 1 แล้ว ในมุมมองของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมยานยนต์ก็มีความเห็นต่อนโยบาย ECO CAR รุ่น 2 ดังนี้

- รถ ECO CAR ที่ผลิตในประเทศไทย จะเป็น Product Champion ตัวที่ 2 ต่อจากรถปิกอัพ จะมีส่วนผลักดันให้เป้าหมายการผลิตยานยนต์ของไทยไปสู่เป้าหมายการผลิต 3 ล้านคันได้ในอนาคต

- นโยบาย ECO CAR ถือเป็นเรื่องที่ดีเมื่อมองในภาพรวม เพราะเป็นนโยบายที่มีแนวคิดที่ดี แต่ในเชิงธุรกิจอาจจะมึอุปสรรคบ้าง แต่ถ้าทุกอย่างเดินหน้าตามแผน ก็จะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

อย่างไรก็ตาม ประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนก็มีความตื่นตัว และให้ความสำคัญกับโครงการต่างๆ ที่จะส่งเสริมการผลิตรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์ประหยัดพลังงานเช่นเดียวกับประเทศไทย ดังนั้น การที่บีโอไอประกาศให้การส่งเสริมรถยนต์ ECO CAR รุ่น 2 จึงถือว่าเป็นความท้าทายที่ต้องจับตาว่า จะประสบความสำเร็จเหมือนโครงการ ECO CAR รุ่น 1 หรือไม่ ซึ่งหากเราสามารถทำได้ตามเป้าหมาย ก็จะส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยเรา ยังคงเป็นผู้นำในอาเซียนและก้าวสู่การเป็นผู้นำในเอเชียต่อไปในอนาคตด้วย

มองนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ ประเทศเพื่อนบ้าน

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า ประเทศเพื่อนบ้านของเราในอาเซียนเองก็มีความตื่นตัว และให้ความสำคัญกับโครงการต่างๆ ที่จะส่งเสริมการผลิตรถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์ประหยัดพลังงานเช่นเดียวกับประเทศไทย ซึ่งเราจะมาดูว่าประเทศเพื่อนบ้านของเรามีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานที่ชัดเจนเหมือนอย่างประเทศไทยหรือไม่

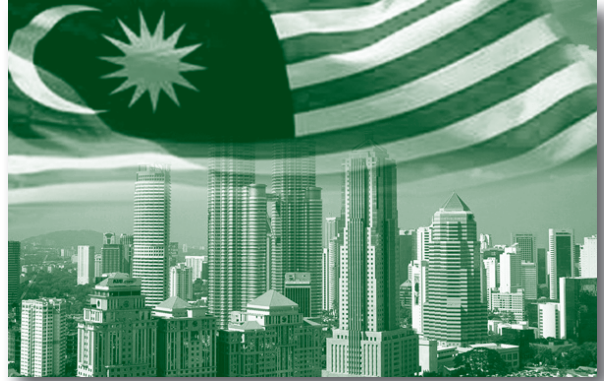
สถาบันยานยนต์ และกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เล็งเห็นความสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ ตลอด

จนโอกาสในการเติบโตและขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ประเทศไทย จึงได้มีการกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคตตาม “แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ พ.ศ. 2555 - 2559” ซึ่งในแผนแม่บทนี้ ส่วนหนึ่งได้มีการกล่าวถึงนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่ามีความน่าสนใจ จึงขออนุญาตที่จะนำมาเพื่อให้ท่านผู้อ่านเห็นว่า นโยบายของประเทศไต้หวันที่มีการส่งเสริมรถยนต์ประหยัดพลังงานเช่นเดียวกับประเทศไทย

ในแผนแม่บทได้มีการกล่าวว่า ประเทศสมาชิกอาเซียนที่ตั้งที่อยู่ในภูมิภาคใกล้เคียงกัน แต่สภาพเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศยังคงมีความแตกต่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยที่ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ทั้งในด้านอุปสงค์ ที่ผู้บริโภคมีรสนิยมแตกต่างกัน และอุปทานที่ความสามารถในการผลิตยานยนต์มีไม่เท่ากัน ซึ่งส่งผลต่อเนื่องทำให้นโยบายเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ของแต่ละประเทศแตกต่างกัน ดังนี้



• **ประเทศอินโดนีเซีย** สภาพสังคมมีลักษณะครอบครัวใหญ่ จึงนิยมใช้รถยนต์นั่งที่สามารถบรรทุกสมาชิกครอบครัวที่มีจำนวนมากได้ ทำให้รัฐส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (Multi - Purpose Vehicle - MPV) และเพื่อเป็นการส่งเสริมให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศมีความแข็งแกร่งภาครัฐจึงส่งเสริมการผลิตรถยนต์นั่งขนาดเล็กที่มีราคาถูก



• **ประเทศมาเลเซีย** เป็นประเทศเดียวในอาเซียนที่มีโครงการรถยนต์แห่งชาติ เนื่องจากในปี 2528 รัฐบาลต้องการให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นสัญลักษณ์ของการเปลี่ยนแปลงประเทศจากเกษตรกรรมเข้าสู่ยุคอุตสาหกรรม รวมทั้งต้องการส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศอย่างจริงจัง โดยโครงการแรกเริ่มต้นในปี 2528 ผลิตรถยนต์ตรา “Proton” และต่อมาในปี 2537 จึงมีโครงการที่สองผลิตรถยนต์ขนาดเล็ก ตรา “Perodua” และเพื่อให้การเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์มีความยั่งยืน ในปัจจุบันภาครัฐจึงมีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ภายใต้โครงการ Green Initiative Program



• **ประเทศฟิลิปปินส์** ด้วยสภาพภูมิประเทศที่เกิดภัยธรรมชาติอยู่บ่อยครั้ง อีกทั้งสภาวะเศรษฐกิจและการเมืองที่ไม่มีเสถียรภาพ ทำให้ไม่มีการส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประเภทใดประเภทหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางประเภท คือ เป็น

ฐานการผลิตระบบส่งกำลัง (Transmission) ประเภท Manual Transmission สำหรับปิกอัพ



- **ประเทศเวียดนาม** ประชาชนยังมีรายได้ในระดับต่ำ อีกทั้งกฎหมายควบคุมความเร็วในการขับขี่รถยนต์ ทำให้ประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์มากกว่ารถยนต์ อุตสาหกรรมยานยนต์จึงเน้นการผลิตรถจักรยานยนต์ขนาดเล็ก ราคาถูก



สำหรับประเทศไทย ในอดีตเป็นประเทศเกษตรกรรม ประชาชนต้องการพาหนะเพื่อขนส่งสินค้าเกษตรจึงกำหนดให้รถปิกอัพเป็นผลิตภัณฑ์เป้าหมาย (Product Champion) และในเวลาต่อมาแนวโน้มการใช้รถยนต์ของผู้บริโภคในประเทศเปลี่ยนแปลงไปสู่การใช้รถยนต์นั่งขนาดกลางมากขึ้น ประกอบกับการตั้งเป้าหมายที่จะให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์ของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งภาครัฐตระหนักว่า การส่งเสริมการผลิตรถปิกอัพ

เพียงอย่างเดียว อาจไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนเป็นสังคมเมืองมากขึ้น จึงกำหนดให้รถประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล หรือที่เรียกกันสั้นๆ ว่า ECO CAR เป็น Product Champion ตัวใหม่ ดังนั้น จะเห็นว่าประเทศไทยมีนโยบายส่งเสริมการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานหรือ ECO CAR ชัดเจนที่สุดในกลุ่มประเทศอาเซียน และอาจรวมถึงในเอเชียด้วย แต่ในอนาคตอาจมีบางประเทศมีนโยบายในลักษณะเช่นเดียวกับของไทยออกมา ซึ่งการที่ประเทศไทยมีการออกนโยบายส่งเสริม ECO CAR ทั้งรุ่น 1 และ 2 จึงถือว่าเป็นการตอบสนอง แนวโน้มใหม่ของโลกยานยนต์ ซึ่งมีแนวโน้มความต้องการใช้รถยนต์ประหยัดพลังงานมากขึ้น และถือว่าเป็นโอกาสอันดีของนักลงทุนในแวดวงอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบ ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรถยนต์ หรือผู้ผลิตชิ้นส่วน ทั้งไทยและต่างชาติที่มีการลงทุนในประเทศไทย จะได้ใช้โอกาสนี้ในการผลิตเพื่อขยายตลาดรถยนต์ประหยัดพลังงานด้วย 📌



ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย กับกระแสความแรงของรถยนต์ ECO CAR



กระแสความแรงของตลาดรถยนต์ในบ้านเรา เมื่อหลายปีก่อน คงไม่มีใครไม่รู้จักรถเล็ก ประหยัดน้ำมัน หรือที่เราเรียกกันติดปากว่ารถ “อีโคคาร์” (ECO CAR) ความนิยมของผู้บริโภค ที่ให้ความสนใจกันอย่างมากมาย ทำให้ค่ายรถยนต์ ยักษ์ใหญ่หลายค่ายในเมืองไทย มียอดขายพุ่งสูง ขึ้นอย่างถล่มทลาย หลังจากที่มีการเปิดตัว รถยนต์ประหยัดน้ำมันขนาดเล็ก ออกสู่ตลาดใน เวลาเพียงไม่กี่เดือน ยอดการสั่งจองทะลุเป้าเกิน ความคาดหมายที่ตั้งไว้ จนผลิตแทบไม่ทัน ถึง ขนาดมียอดการจองข้ามปี

ทางด้านกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ถือว่าได้รับประโยชน์ไปไม่น้อย จากกระแสความแรงของ รถยนต์ ECO CAR ในช่วงที่ผ่านมา จากยอดการผลิต รถยนต์ของค่ายต่างๆ ที่มีตัวเลขสูงมากนั้น ส่งผลให้ต้อง มีการใช้ชิ้นส่วนที่เพิ่มมากขึ้นตามมา และมีผู้ประกอบการ หลายรายด้วยกันที่ประสบความสำเร็จอย่างมาก จากการผลิต ชิ้นส่วนให้กับรถยนต์ ECO CAR สำหรับค่ายรถรายใหญ่

วารสารส่งเสริมการลงทุน ได้รับเกียรติจาก คุณชาญชัย ตั้งธรรมพูนผล เลขาธิการสมาคมส่งเสริม การรับช่วงการผลิตไทย และกรรมการผู้จัดการบริษัท เอส. พี. เมทัล พาร์ท จำกัด ซึ่งท่านได้สละเวลา มาถ่ายทอดเรื่องราวความสำเร็จ จากการเป็นผู้ผลิต ชิ้นส่วนให้กับรถยนต์ ECO CAR รวมทั้งฝากคำแนะนำ ดีๆ ให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อเตรียมตัวรับมือ กับโครงการ ECO CAR รุ่น 2 ที่กำลังจะมาถึง



คุณชาญชัย ตั้งธรรมพูนผล

เลขาธิการสมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย
และกรรมการผู้จัดการบริษัท เอส. พี. เมทัล พาร์ท จำกัด

บริษัทฯ ได้เริ่มเข้ามาเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนให้กับรถ ECO CAR ได้อย่างไร

จุดเริ่มต้นของเราคือ การได้เข้าไปฟังการนำเสนอโครงการของค่ายรถยนต์ทั้ง 5 ราย ที่ขอรับการส่งเสริมฯ ในโครงการ ECO CAR ของบีโอไอ ซึ่งในเวลานั้นเอง มี 2 ค่ายที่ผลิตรถยนต์ ECO CAR อยู่ก่อนแล้ว ได้แก่ Nissan และ Mitsubishi โดยบริษัทฯ ได้เริ่มผลิตทำชิ้นส่วนรถยนต์ ECO CAR ให้กับ Nissan March เป็นรุ่นแรก ซึ่งประสบความสำเร็จดีมาก ต่อมาก็ได้เริ่มผลิตชิ้นส่วนรถยนต์รุ่นอื่นให้กับ Nissan อย่างต่อเนื่อง เช่น Nissan Almera และหลังจากนั้นไม่นานก็ได้รับคำสั่งซื้อชิ้นส่วนจาก Mitsubishi Mirage และ Mitsubishi Attrage อีกด้วย ในช่วงนั้นเองตัวเลขคาดการณ์ก่อนการผลิตถือว่าค่อนข้างดี มีคำสั่งซื้อสูง อย่างไรก็ตามราคาที่ได้นั้นค่อนข้างถูก เนื่องจากรถยนต์ ECO CAR มีราคาไม่สูงมากนัก จึงมีปัญหาพอสมควรในเรื่องการทำราคา แต่โดยรวมแล้วก็ถือว่าได้ยอดขายจากการผลิตชิ้นส่วนให้กับ Nissan March และ Mitsubishi Mirage มากพอสมควร

**“ปัจจุบันได้มีการขยายโรงงานไปที่
อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี
เพื่อใช้เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์
ให้กับ Mitsubishi ในขณะเดียวกัน
โรงงานเดิม เรายังคงใช้
เป็นฐานผลิตหลักให้กับ Nissan”**

หลังจากที่ผลิตชิ้นส่วนให้กับรถยนต์ 2 ค่ายแล้ว บริษัทฯ ต้องมีการขยายฐานการผลิตหรือลงทุนเครื่องจักรใดๆ เพิ่มเติมหรือไม่?

หลังจากที่ได้มีการผลิตไปช่วงหนึ่งแล้ว ตลาดรถยนต์ ECO CAR ก็ได้รับความนิยมเป็นอย่างมากบวกกับผลจาก “โครงการรถคันแรก” ของรัฐบาล ทำให้

บริษัทฯ มีแผนการขยายโรงงานตั้งแต่ตอนนั้นเป็นต้นมา ซึ่งในปัจจุบันก็ได้มีการขยายโรงงานไปที่ อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี เพื่อใช้เป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับ Mitsubishi ในขณะเดียวกันโรงงานเดิม เรายังคงใช้เป็นฐานผลิตหลักให้กับ Nissan ซึ่งการขยายโรงงานก็เป็นผลมาจาก ECO CAR โดยตรง



ชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตให้กับ Nissan และ Mitsubishi นั้น มีอะไรบ้าง?

ถ้าจะพูดถึงชิ้นส่วนโดยตรงนั้น ค่อนข้างตอบยากเนื่องจากชิ้นส่วนของบริษัทฯ เป็นชิ้นส่วนที่ต้องนำไปประกอบอีกทีหนึ่ง แต่ชิ้นส่วนที่พูดแล้วสามารถเห็นภาพได้ชัดเจนคือ บริษัทฯ มีโอกาสได้ผลิตเก้าอี้หนึ่ง (Seat) ของเบาะคู่หน้าในรถยนต์ Nissan Almera ที่บริษัทฯ ส่งให้กับบริษัท ทาเคิล ซีทติ้ง นำไปประกอบ จากนั้นจึงใส่โฟมและหุ้มเบาะ เพื่อส่งต่อไปยัง Nissan นอกจากนี้บริษัทฯ ยังได้มีการส่งออกชิ้นส่วนนี้ไปยังประเทศญี่ปุ่นและออสเตรเลีย และบางรุ่นก็ได้มีการส่งเบาะไปที่มาเลเซียอีกด้วย

สำหรับรถยนต์ Nissan March บริษัทฯ ได้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นเส้นลวดสำหรับค้ำฝากระโปรงรถ เป็นต้น ส่วน Mitsubishi Mirage ชิ้นส่วนที่บริษัทฯ ผลิตให้ประมาณ 30 รายการ ซึ่งหลายๆ ชิ้นส่วน ก็ยังใช้ในรถ Mitsubishi Attrage อีกด้วย ในส่วนของตัวเลขยอดขายปัจจุบันของ Mitsubishi ยังคงดำเนินไปได้ดี เนื่องจาก

ผลิตรออกมาหลัง Nissan ประมาณ 2 ปี ทำให้ยังถือว่าค่อนข้างใหม่อยู่ โดยรวมแล้ว Mitsubishi ตัวเลขยอดขายถือว่าดี เนื่องจากตลาดหลักเป็นตลาดส่งออก

คิดว่าโครงการ ECO CAR ของบีโอไอมีส่วนในการช่วยเพิ่มขีดความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนในไทยอย่างไรบ้าง?

โครงการ ECO CAR มีส่วนช่วยยกระดับการผลิตของบริษัทฯ ได้ถึง 2 ส่วนด้วยกัน อันดับแรกเลยเป็นผลมาจากการทำแก๊อนิ่งให้กับ Nissan Almera ตอนนั้นบริษัทฯ เอง ก็ยังไม่ได้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็น Complete Set เท่าไหร่ัก หลังจากที่มีโครงการนี้เราก็ได้มีโอกาสผลิตให้กับ Nissan Almera ทั้งคันรถผลที่เกิดขึ้นคือ มีความยุ่งยากมากขึ้นเนื่องจากต้องมีการทำไลน์ประกอบ เมื่อก่อนเราทำเป็นเพียงสเตชันซึ่งการต้องทำแก๊อนิ่งทั้งตัวนั้น มีชิ้นส่วนรวมกันร้อยกว่ารายการ มีฟังก์ชันพาร์ทและเซฟตี้พาร์ทเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้ต้องมีการเรียนรู้และพัฒนาตลอดเวลา ผลที่ตามมาก็คือ เราได้ทำแก๊อนิ่งให้กับรถรุ่นอื่นๆ ในเวลาต่อมา และตอนนี้เราได้ทำแก๊อนิ่งให้กับรถยนต์รุ่น Eco Sport ของค่ายฟอร์ด เนื่องจากลูกค้ามองว่าเรามีความสามารถในการทำ นั่นคือเหตุผลที่มี ECO CAR แล้วทำให้เราพัฒนา อย่างที่บอกคือลูกค้าต้องการราคาที่ค่อนข้างถูก และเรามีการพัฒนาในเรื่องของการทดสอบ เรื่องการผลิต และมีไลน์การประกอบที่ดี ทำให้สามารถควบคุมต้นทุนและราคาได้ดี

“โดยสรุปคือ มีการลดคนลง

และเพิ่มมูลค่าของการประกอบ

ในการผลิตมากขึ้น นี่ก็เป็นสองส่วนที่เรา

เห็นได้ชัดจากโครงการ ECO CAR”



ประเด็นที่สองก็คือ จากการผลิตที่เคยผลิตตามคำสั่งซื้อ ในปัจจุบันเปลี่ยนมาเป็นการผลิตอย่างต่อเนื่องเนื่องจากคำสั่งซื้อในการผลิตมากขึ้น นั่นก็เป็นเหตุผลหนึ่งที่มีการปรับสภาพของการทำงาน โดยสรุปคือมีการลดคนลงและเพิ่มมูลค่าของการประกอบในการผลิตมากขึ้น นี่ก็เป็นสองส่วนที่เราเห็นได้ชัดจากโครงการ ECO CAR

**“ในส่วนของแรงงานนั้นก็ยังมีผลบ้าง
เราเองก็มีการวางแผนเปลี่ยนการทำงาน
จากการใช้แรงงานคนมาเป็นระบบ
Semi - Automation ก่อน
เพื่อปูทางไปสู่ระบบ Automation”**

เกิดปัญหาหรืออุปสรรคใดบ้าง ระหว่างการผลิตชิ้นส่วนให้กับกลุ่ม ECO CAR?

ปัญหาไม่มากนัก แต่มีช่วงหนึ่งที่ตัวเลขการผลิต Nissan March ลดลงมาก ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายได้รับผลกระทบ แต่บริษัทฯ ไม่ได้รับผลกระทบมากนัก เนื่องจาก Nissan มาก่อนใคร เมื่อมีคู่แข่งตามมาจึงทำให้ยอดขายลดลง บวกกับเมื่อมีรถ ECO CAR ค่ายอื่นออกมาเพิ่มขึ้น ทำให้คนหันไปหาค่ายอื่น จึงต้องมีการเปลี่ยนกลยุทธ์บ้าง แต่บริษัทฯ เองไม่ได้รับผลกระทบในจุดนี้

ในส่วนของแรงงานนั้นก็มีส่วนบ้าง เรายังมีการวางแผนเปลี่ยนการทำงานจากการใช้แรงงานคนมาเป็นระบบ Semi - Automation ก่อน เพื่อปูทางไปสู่ระบบ Automation ซึ่งหากนำระบบ Automation มาใช้เลยจะต้องมีการลงทุนที่ค่อนข้างสูง ซึ่งเรื่องค่าใช้จ่ายสูงก็ไม่ได้เป็นปัญหามากนัก แต่จะมีปัญหาตรงที่แรงงานจะไม่สามารถเรียนรู้แบบก้าวกระโดดได้ เราจึงต้องเริ่มจาก Semi - Automation ไปก่อน โดยให้คนมีส่วนร่วมในการทำงานครั้งหนึ่ง แล้วจึงค่อยปรับเปลี่ยนเป็น Automation เต็มตัวในภายหลัง โดยส่วนตัวแล้วเชื่อว่าเรื่องนี้เป็นสิ่งจำเป็น เนื่องจากเชื่อว่าในอนาคตนั้นเราจะมีปัญหาในเรื่องคนต่อไป ดังนั้นมองว่าเรื่องนี้ต้องถูกทำเป็นแผนระยะยาว จะต้องพัฒนาและสุดท้ายก็ต้องมีการลงทุนในเรื่องของ Semi - Automation มากขึ้นในอนาคต

**“เราได้มีการขยายโรงงานไว้เรียบร้อยแล้ว
ที่อำเภอบ้านมิ่ง จังหวัดชลบุรี
เมื่อ ECO CAR รุ่น 2
เข้ามาเราจะสามารถตอบสนอง
ลูกค้าได้เลย แต่ทุกคนก็มีการเตรียมตัว
เหมือน ๆ กันทำให้การแข่งขัน
คงจะเริ่มสูงเหมือนเดิม”**

อยากทราบว่ายอดขายที่เพิ่มขึ้นประมาณการได้เท่าไร?

บริษัทฯ ก่อนช่วงโควิดที่ยอดขายเพิ่มขึ้น 100% ภายในปีเดียวหลังจากปีที่มีน้ำท่วมใหญ่ ส่วนในปีที่ผ่านมา (2556) มียอดขายลดลงประมาณร้อยละ 5 ปีนี้คาดว่าทุกบริษัทน่าจะมียอดขายลดลงหมด เนื่องจากว่าทุกค่ายมีตัวเลขความต้องการผลิตลดลง ซึ่งก็คิดว่าคงต้องใช้เวลาระยะกว่าที่ ยอดความต้องการจะปรับเพิ่มขึ้น ซึ่งเราก็มีแผนรับมือโดยใช้ตัวเลขของปีนี้ในการพยากรณ์ยอดขายในปีหน้า

ได้มีการเตรียมการรับมือกับโครงการ ECO CAR รุ่น 2 ที่กำลังมาถึงแล้วหรือยัง?

เราก็ได้มีการขยายโรงงานไว้เรียบร้อยแล้วที่อำเภอบ้านมิ่ง จังหวัดชลบุรี เมื่อ ECO CAR รุ่น 2 เข้ามาเราจะสามารถตอบสนองลูกค้าได้ทันที แต่ทุกคนก็มีการเตรียมตัวเหมือนกัน ทำให้การแข่งขันเริ่มสูงเหมือนเดิม ซึ่งเป็นเรื่องปกติของการทำธุรกิจ คงจะต้องวัดกันที่ว่า Q, D และ C (Quality, Delivery and Cost) ว่าใครดีกว่ากัน รวมถึงในเรื่องของการรับมือการเข้าสู่ AEC ซึ่งในส่วนของชิ้นส่วนเราก็มีการขายไปทั่วโลก ไม่ได้จำกัดอยู่เฉพาะประเทศไทย บางปีชิ้นส่วนบางตัวที่บางประเทศผลิตไม่ทันก็จะซื้อจากเรา

ในส่วนของเก้าอี้ที่นั่งที่เคยพูดไว้ก่อนหน้านี้ก็มีการสั่งซื้อไปที่มาเลเซีย ญี่ปุ่น ออสเตรเลีย ทางเราจึงมองว่าการมาถึงของ AEC ในปีหน้าคงไม่มีปัญหาอะไร เพราะชิ้นส่วนที่ผลิตสามารถหมุนเวียนได้หมด ตลาดที่เราเป็นฐานการผลิต ภูมิภาคผู้ประกอบการวิตกใหม่ ผู้ประกอบการก็มีวิตกเหมือนกันเนื่องจากตัวเลขตลาดทำให้มีข่าวออกมาว่าญี่ปุ่นเตรียมย้ายฐานการผลิตไปอยู่ที่อินโดนีเซีย ซึ่งในภูมิภาคอาเซียนเราก็มองว่าอินโดนีเซียเป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องจากจำนวนประชากรที่มีมากกว่า แต่ในเรื่องของเทคโนโลยีการผลิตและ Know - How ไทยยังดูดีกว่าเนื่องจากเราทำธุรกิจในเรื่องรถยนต์มากกว่า 20 - 30 ปีแล้ว ดังนั้นพื้นฐานตรงนี้ก็ถือว่าเรามีความพร้อมมากกว่า

ในฐานะที่เป็นเลขาธิการสมาคมส่งเสริมการรับช่วงการผลิตไทย มองภาพรวมสถานการณ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนไทย ตอนนี้เป็นอย่างไรบ้าง?

สำหรับสมาชิกที่อยู่ในสมาคมฯ มีอยู่ประมาณ 300 กว่าราย เราเชื่อว่าสมาชิกของเราที่เป็น SMEs ก็มีความพร้อมในการผลิต ถ้าหากมีการรวมตัวกัน ก็สามารถผลิตสินค้าบางส่วนได้เลยด้วยซ้ำไป เนื่องจากสมาชิกในสมาคมฯ มีความหลากหลายในเรื่องของ

ผลิตภัณฑ์ที่ทำ ไม่ได้ผลิตแนวเดียวกัน ทางสมาชิกเรามีทำทั้งแม่พิมพ์ Stamping ยาง พลาสติก Die Casting และยังมีที่เป็น Electronic เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ปัจจุบันสิ่งที่เรากำลังพยายามทำอยู่คือ ให้มีการซื้อขายกันเองในสมาชิก จึงทำให้พูดคุยกันได้ง่ายและทำให้มีการพัฒนาไปด้วยกัน ถือว่าเป็นเรื่องที่ดีเนื่องจากบริษัทใหญ่สามารถช่วยบริษัทเล็กได้ โดยเฉพาะถ้ามีปริมาณการผลิตที่มาก เราสามารถที่จะช่วยเข้าไปพัฒนาได้ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของระบบและการอบรมพนักงาน รวมถึงการแลกเปลี่ยนข้อมูล โดยรวมแล้วถือว่าสมาชิกในสมาคมฯ ได้ประโยชน์กันเป็นลูกโซ่ จากการที่มีโครงการส่งเสริมฯ รถ ECO CAR

อย่างไรก็ตามก็เป็นที่น่ากังวลสำหรับบางบริษัทที่มีการขยายตัวไปอย่างเต็มรูปแบบในช่วงก่อนหน้านี้ เช่น ซื้อเครื่องจักรมาเพิ่ม พอถึงช่วงที่ยอดขายรถ ECO CAR ตกลง ก็อาจทำให้ปรับตัวไม่ทัน ก็แนะนำว่าควรหาตลาดอย่างอื่นเข้ามาทดแทน โดยอาจจะต้องผลิตสินค้าตัวอื่นขึ้นมาแข่งเพื่อลดความเสี่ยงจากอุตสาหกรรมรถยนต์ เพื่อให้สามารถบริหารธุรกิจได้ อย่างบริษัทฯ เองก็มีการผลิตสินค้าส่งไปที่ออสเตรเลีย และทำเตียงคนไข้ส่งไปที่ญี่ปุ่น เรามองว่าสินค้าอะไรที่ดูมีอนาคตก็ควรจะมีการเตรียมตัวที่จะผลิตไว้ เพราะในโลกธุรกิจมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอด ผู้ประกอบการต้องมีการปรับตัวอยู่เสมอและพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

“บริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมฯ

ตามนโยบาย SMEs ซึ่งได้รับประโยชน์อย่างมาก

และซึ่งกว่าจะขอรับการส่งเสริมฯ ได้

เราก็ได้รับการผลักดันพอสมควร

ซึ่งในการขอรับการส่งเสริมฯ

บริษัทส่วนใหญ่จะมองว่ายุ่งยาก

แต่มูลค่าที่ได้กลับมานั้นมหาศาลมาก”

**อยากให้ภาครัฐช่วยเหลือผู้ประกอบการ ผู้ผลิตชิ้นส่วน
อย่างไรบ้าง?**

ที่ผ่านมา สมาคมฯ ก็ไม่ได้ใช้บริการจากทางภาครัฐมากเท่าไร แทบจะเรียกว่าเป็นการดิ้นรนเองมาโดยตลอด เนื่องจากการติดต่อกับภาครัฐเป็นสิ่งที่เข้าถึงได้ยาก แต่ในปัจจุบันภาครัฐก็ได้ให้การสนับสนุนหลายด้าน เพียงแต่ว่าในส่วนของผู้ประกอบการเองก็ต้องมีความสนใจเข้าไปศึกษาบ้างเพื่อให้เข้าใจเหตุผล ตอนนั้นก็มีการสนับสนุนในเรื่องการขอรับการส่งเสริมการลงทุนในกิจการ SMEs จากบีโอไอ โดยบริษัทฯ ได้รับการส่งเสริมฯ ตามนโยบาย SMEs ซึ่งได้รับประโยชน์อย่างมาก กว่า จะขอรับการส่งเสริมฯ ได้ เราก็ได้รับการผลักดันพอสมควร ซึ่งในการขอรับการส่งเสริมฯ บริษัทส่วนใหญ่จะมองว่ายุ่งยาก แต่มูลค่าที่ได้กลับมานั้นมหาศาลมาก อยากให้ผู้ประกอบการไปศึกษาดู เพราะจะทำให้ได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษี และนโยบายของทางภาครัฐก็มีหลายทางเลือกที่เป็นประโยชน์ ผู้ประกอบการที่มีความถนัดด้านไหนเป็นพิเศษก็ควรไปศึกษาเรื่องนั้น อย่างสิ่งที่ภาครัฐทำและเราเห็นว่าเป็นประโยชน์มาก ก็เช่นในเรื่องของการประหยัดพลังงาน (Energy Saving) ที่มีการจัดอบรมและสัมมนาต่างๆ และยังมีหน่วยงานต่างๆ ที่ช่วยเหลืออยู่มากมาย เช่น บีโอไอ หรือ สวทช. เป็นต้น

**คิดว่าปัญหาที่ทำให้ผู้ประกอบการไม่ค่อยขอความช่วยเหลือ
จากทางภาครัฐมาจากอะไร?**

หลักๆ เลย น่าจะเป็นกลัวความยุ่งยากซับซ้อน แต่ถ้าหากเราเปิดใจสักหน่อยและยอมลงทุนกับเรื่องเหล่านี้มากขึ้น เช่น การหาคนมาดูแลในเรื่องบีโอไอ โดยเฉพาะ ก็จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเป็นอย่างมาก ยิ่งอย่างบริษัทฯ หลังจากที่เราขอรับการส่งเสริมฯ ไปแล้วทำให้ต้องมีการปรับปรุงในเรื่องของการทำบัญชี และทำทุกอย่างให้ถูกต้องมากขึ้น



คิดว่า การประชาสัมพันธ์จากทางภาครัฐ เรื่องของการจัดกิจกรรมหรือนโยบายส่งเสริมต่างๆ ที่มีต่อผู้ประกอบการเพียงพอหรือไม่?

ในส่วนของการประชาสัมพันธ์ บริษัทฯ ได้รับข่าวสารมาตลอด เช่นการร่วมกิจกรรมกับทางหน่วย BUILD (หน่วยพัฒนาการเชื่อมโยงอุตสาหกรรม) ของบีไอไอ โดยเริ่มมาจากการได้รับข่าวสารทางอีเมล ตั้งแต่ช่วง 10 ปีก่อน ซึ่งทางเราได้มีโอกาสไปทำ Business Matching กับบริษัท โตโยต้า รวมถึงการได้ไปดูโรงงานของฟอร์ดที่จังหวัดระยอง ซึ่งโดยปกติแล้วหากไม่มีภาครัฐให้ความช่วยเหลือ การที่จะได้เข้าไปชมโรงงานของบริษัทเหล่านี้เป็นเรื่องยากมาก ซึ่งการเข้าไปชมโรงงานถือว่าเป็นประโยชน์แก่ผู้ประกอบการอย่างมาก เพราะจะทำให้มองเห็นภาพได้ชัดเจนว่าควรจะผลิตงานออกมาอย่างไร เพื่อให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้า ดังนั้นภาครัฐควรจะมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องเหล่านี้ต่อไปอย่างต่อเนื่อง และคิดว่าจะต้องทำอย่างไรที่จะสื่อสารให้ผู้ประกอบการเข้าใจได้ง่าย

“โดยส่วนตัวมองว่าในปัจจุบัน Segment ของรถนั้นมีมากเกินไป ทำให้ผู้ประกอบการสามารถขยับจากความต้องการใช้ ECO CAR ไปเป็นรถที่มีราคาสูงกว่าเล็กน้อยได้ง่ายขึ้น”

เห็นด้วยหรือไม่อย่างไร กับการส่งเสริมโครงการรถ ECO CAR รุ่น 2 ?

ยังไม่มั่นใจมากนัก เหตุผลแรกคือ ถ้าจะมองย้อนกลับไปในช่วง ECO CAR รุ่นแรกที่ผ่านมาจากการที่มีนโยบาย “รถคันแรก” ของรัฐบาลแล้ว ทำให้มีความต้องการเทียมเกิดขึ้นมาก มีคนจำนวนมากที่ซื้อรถเพราะกลัวเสียสิทธิ์การคืนภาษี แต่ไม่ได้สะท้อนถึงความต้องการใช้รถของคนไทยอย่างแท้จริง

อีกเหตุผลหนึ่งคือ วัฒนธรรมการใช้รถของคนไทยที่ในสมัยก่อนเรานิยมใช้รถกระบะ รวมทั้งถูกส่งเสริมให้เป็น Detroit ของการผลิตรถยนต์ ดังนั้นการผลิตรถยนต์ ECO CAR จำเป็นต้องตอบโจทย์ เพราะแท้จริงแล้ว ECO CAR เหมาะกับคนในเมือง และเมืองใหญ่ๆ เช่น กรุงเทพฯ นครราชสีมา ภูเก็ต เป็นต้น รวมไปถึงอาจจะเหมาะสำหรับนักศึกษาที่เพิ่งจบใหม่ หรือคนที่เพิ่งเริ่มทำงานที่ต้องการมีรถเป็นคันแรก

ถ้าหากจะถามว่าโครงการ ECO CAR มีข้อดีอย่างไร ก็ตอบได้ว่าดีในด้านของภาพรวมเศรษฐกิจ เนื่องจากต้องมีการประหยัดพลังงานให้เป็นที่มาตามที่มีมาตรฐานกำหนด และถือว่าดีสำหรับในด้านการเป็นทางเลือกหนึ่งให้กับผู้บริโภค สำหรับในประเทศไทยคงต้องใช้เวลาก่อนที่จะเห็นผลในการปรับให้เข้าสู่สังคม ECO CAR แบบในต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ซึ่งมีการใช้รถ ECO CAR กันมานานแล้วและโดยส่วนตัวมองว่าในปัจจุบัน Segment ของรถนั้นมีมากเกินไป ทำให้ผู้ประกอบการสามารถขยับจากความต้องการใช้ ECO CAR ไปเป็นรถที่มีราคาสูงกว่าเล็กน้อยได้ง่ายขึ้น ในส่วนการที่รถ ECO CAR มีการชิงส่วนแบ่งการตลาดจากรถยนต์รุ่นอื่นๆ บริษัทฯ แทบจะไม่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการผลิตชิ้นส่วนเนื่องจากทางบริษัทฯ เอง โดยปกติก็ผลิตชิ้นส่วนให้เฉพาะรถกระบะและรถ ECO CAR เป็นหลัก สำหรับตลาดรถยนต์นั้น คงต้องใช้เวลาปรับตัวระยะหนึ่งถึงจะเข้าสู่จุดดุลยภาพ

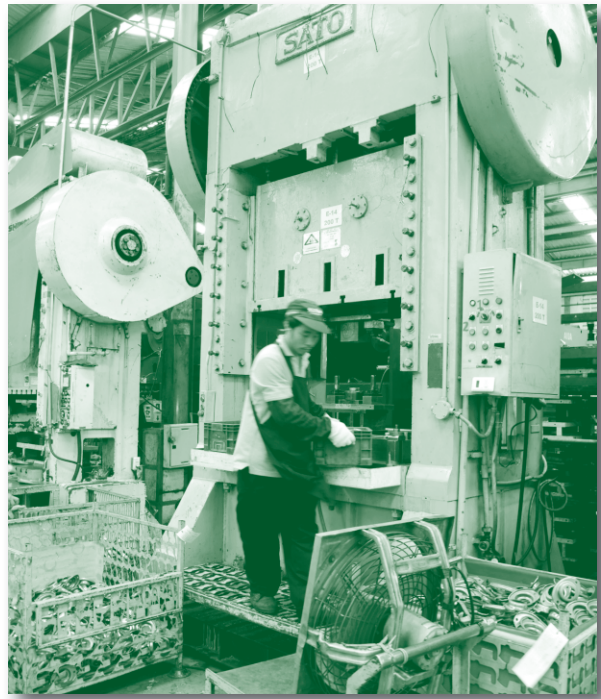
สุดท้ายนี้มีคำแนะนำอะไรที่จะฝากให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์?

ข้อแรกเลยคือ ผู้ประกอบการต้องมองภาพธุรกิจรถยนต์ให้ออก เนื่องจากว่าธุรกิจนี้มีการขึ้นและลงอย่างรวดเร็ว อย่างที่เราได้เห็นกันไปในช่วงที่มีโครงการรถคันแรกว่า ยอดขายและการผลิตสูง ก็ดีใจกัน แต่พอหลังจากนั้นไม่นานยอดขายรถยนต์ตก ก็ส่งผลให้มีความหนักใจไปตามๆ กัน ดังนั้นจึงต้องมีการเตรียมความพร้อม เมื่อธุรกิจยานยนต์ไปถึงจุดอิ่มตัวแล้ว ต้องตัดสินใจให้ดีกว่าจะ Subcontract ออกข้างนอก หรือควรจะมีการขยายการลงทุนหรือไม่

ข้อที่สองคือ ปัญหาเรื่องของแรงงาน ต้องมองให้ออกว่าในอนาคตจะต้องมีการพัฒนาเรื่องของแรงงานอย่างไร ต้องมีการเตรียมพร้อมรับมืออยู่ตลอด อย่างเช่นว่าในปีที่ธุรกิจยานยนต์อาจจะไม่ดีเท่าไร แต่หากว่าในปีถัดไปเกิดบูมขึ้นมาอีกครั้ง ก็ต้องมีการเตรียมโรงงานและเครื่องจักรให้พร้อม เพราะเมื่อถึงเวลาจะได้รับมือในการผลิตได้ทัน

ข้อที่สามคือ ต้องหาตลาดรองรับ ถ้าหากคิดจะอยู่ในอุตสาหกรรมรถยนต์แล้ว การหาตลาดมารองรับมีความสำคัญอย่างมาก เช่น การออกงานแสดงสินค้าในต่างประเทศ ที่หน่วย BUILD ได้จัดขึ้น

เป็นประจำ ก็เป็นโอกาสที่ดีของผู้ประกอบการ อย่างไรก็ตามมองว่า การจะทำให้คนรับรู้ได้นั้นควรจะไปงานเดิมอย่างน้อย 3 - 4 ครั้ง เพื่อให้คนจำภาพของบริษัทฯ ได้ จึงจะเห็นผลอย่างแท้จริง และอย่ามองว่าเป็นการลงทุนที่เสียเปล่า ให้มองว่าเป็นเรื่องของการลงทุนทางการตลาด เป็นการทำให้คนอื่นได้รู้จักว่าคุณมีตัวตนและผลิตงานให้กับใครบ้าง ในขณะเดียวกันการไปร่วมออกงานแสดงสินค้ายังช่วยให้คุณมองตลาดอื่นๆ ได้ด้วย




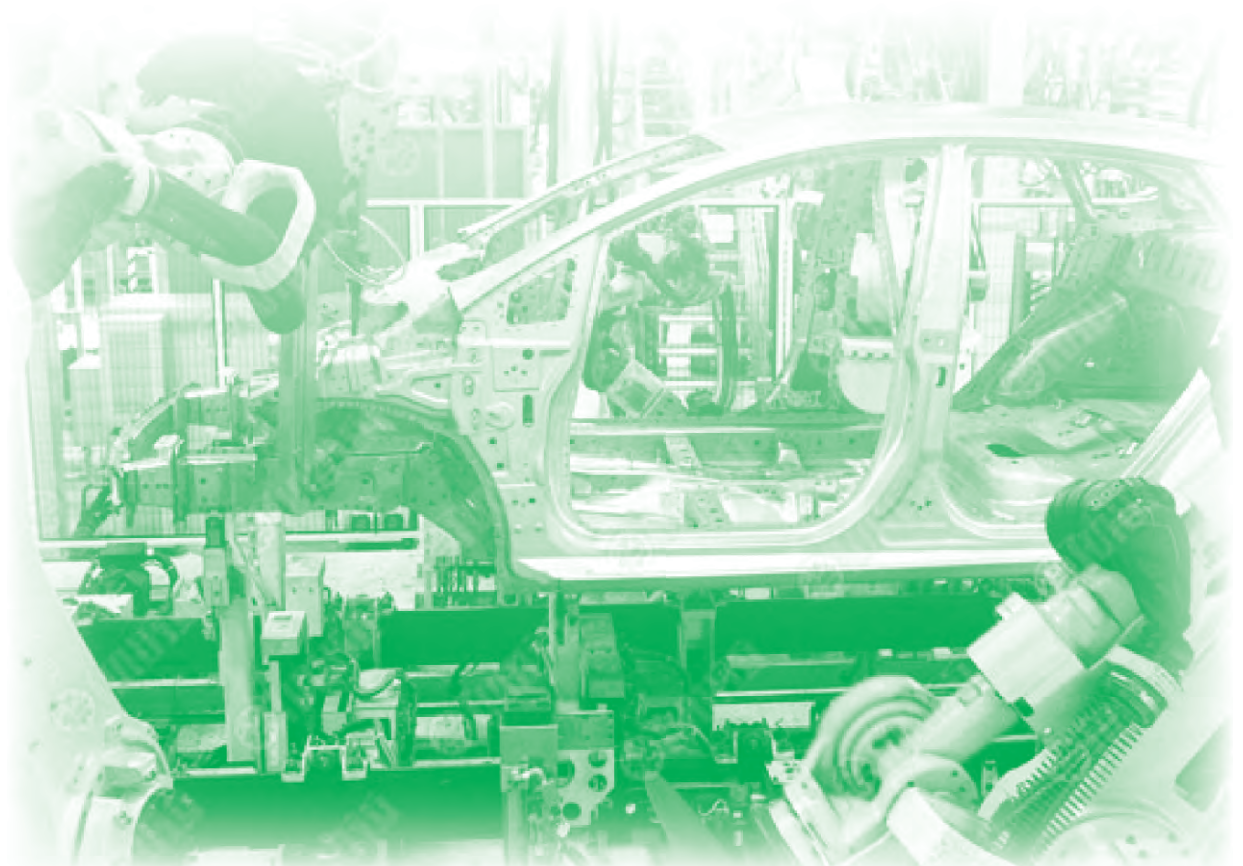
บริษัท เอส. พี. เมทัล พาร์ท จำกัด เริ่มก่อตั้งในนามโรงงาน เค. เอช. โลหะกิจ เมื่อปี 2518 ดำเนินธุรกิจผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลายประเภท และชิ้นส่วนเครื่องใช้ไฟฟ้า ซึ่งเป็นชิ้นส่วนงานขึ้นรูปโลหะประเภทต่างๆ โดยมีผลิตภัณฑ์หลัก ได้แก่ ชิ้นส่วนทั่วไป ชิ้นส่วนยานยนต์ ชิ้นส่วนท่อไอเสีย งานเชื่อม งานตะแกรงต่างๆ และการผลิตแม่พิมพ์ ซึ่งปัจจุบัน บริษัท เอส. พี. ทูลส์ แอนด์ ดาย เอ็นจิเนียริงโปรดักส์ จำกัด ซึ่งเป็นบริษัท

ในเครื่องสามารถผลิตแม่พิมพ์ขึ้นใช้เองและจำหน่ายให้กับลูกค้า

ในปี 2542 บริษัทฯ ได้ย้ายโรงงานมาที่ซอย ไกรศักดิ์ดาว์ฒน์ ซึ่งเป็นที่อยู่ปัจจุบัน และเปลี่ยนชื่อเป็น บริษัท เอส. พี. เมทัล พาร์ท จำกัด ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้กับลูกค้าอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น บริษัท นิสสัน มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท มิตซูบิชิ มอเตอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท บริดจสโตน เอ็นซีอาร์ จำกัด เป็นต้น และในส่วนของชิ้นส่วนอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า บริษัทฯ ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้กับบริษัทต่างๆ เช่น บริษัท กันยงอิเล็กทรอนิกส์ จำกัด บริษัท ไทยซัมซุง

อิเล็กทรอนิกส์ จำกัด บริษัท มิตซูบิชิอิเล็กทรอนิกส์ คอนซูมเมอร์โปรดักส์ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น บริษัทฯ ได้เห็นถึงคุณภาพเป็นสำคัญ อีกทั้งได้พัฒนากระบวนการผลิตอย่างต่อเนื่อง ปัจจุบันบริษัทฯ มีพนักงาน 500 คน และมีกำลังการผลิตประมาณ 20 ล้านชิ้นต่อปี

ปี 2548 บริษัท เอส. พี. ทูลส์ แอนด์ ดาย เอ็นจิเนียริงโปรดักส์ จำกัด ได้ก่อตั้งขึ้น เพื่อผลิตและออกแบบแม่พิมพ์ขึ้นรูปโลหะ (Mold & Die), Single Die, Progressive Die C/F Jig Design 2D & 3D, Basic M/C เป็นต้น เพื่อส่งมอบให้กับลูกค้า และสนับสนุนงานของบริษัทแม่ 





บีโอไอ นำทัพเอสเอ็มอีไทย ขยายเครือข่ายการลงทุนภาคเกษตร ในหุบเขา

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ บีโอไอ อยู่ระหว่างการปรับเปลี่ยนจากการส่งเสริมการลงทุนในประเทศเป็นหลัก (Inbound Investment) เป็นการเพิ่มบทบาทในการส่งเสริมการลงทุนไทยในต่างประเทศ (Inbound & Outbound Investment) เพื่อสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมของไทยไปแสวงหาวัตถุดิบที่ไทยขาดแคลน รวมทั้งไปขยายตลาดให้กับสินค้าหรือบริการในประเทศที่มีศักยภาพ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านต้นทุนและแรงงาน

ที่ผ่านมา บีโอไอได้จัดกิจกรรมนำคณะนักธุรกิจไทยที่สนใจไปลงทุนในต่างประเทศ เดินทางไปศึกษาโอกาสและสู่ทางการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านอย่างต่อเนื่องและล่าสุด เมื่อต้นเดือนพฤษภาคม 2557 บีโอไอโดยสำนักพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการลงทุนได้นำนักธุรกิจในกลุ่มผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (เอสเอ็มอี) เดินทางไปร่วมกิจกรรมสร้างเครือข่ายการลงทุนและเพิ่มศักยภาพเอสเอ็มอีไทย ณ มณฑลหูหนาน สาธารณรัฐประชาชนจีน

โดยมีเป้าหมายที่จะสร้างเครือข่ายการลงทุนระหว่างเอสเอ็มอีไทยกับผู้ประกอบการของจีน ในกลุ่มอุตสาหกรรมภาคเกษตร เครื่องจักรและอุปกรณ์ทางการเกษตร เกษตรแปรรูป ชิ้นส่วนยานยนต์ และชิ้นส่วนเครื่องจักรที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง

**“บีไอไอเลือกนำเอสเอ็มอีไทย
เดินทางไปมณฑลหูหนาน เพราะเป็นมณฑล
ที่มีพื้นฐานทางการเกษตรที่เข้มแข็ง
เหมือนกับไทย มีทรัพยากรธรรมชาติ
ที่อุดมสมบูรณ์
และเป็นแหล่งผลิตปลาน้ำจืดขนาดใหญ่”**



**คุณอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย
ผู้บริหารบีไอไอปรองผู้ว่าการมณฑลหูหนาน**

บีไอไอเลือกนำเอสเอ็มอีไทยเดินทางไปมณฑลหูหนาน เพราะหูหนานเป็นมณฑลที่มีพื้นฐานทางการเกษตรที่เข้มแข็ง เหมือนกับไทย มีทรัพยากรธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ และเป็นแหล่งผลิตปลาน้ำจืดขนาดใหญ่ของจีน ที่สำคัญ การดำเนินธุรกิจการเกษตรในหูหนานได้มีการนำเกษตรสมัยใหม่มาปรับใช้ให้ได้ผลผลิตมาก บีไอไอจึงมองว่าเป็นโอกาสดีที่นักลงทุนไทยจะเข้าไปสร้างเครือข่ายธุรกิจ และต่อยอดองค์ความรู้ด้านเกษตรสมัยใหม่ เพื่อนำมาพัฒนาตัวเองให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก และผลักดันอุตสาหกรรมเกษตรไทยให้มีการพัฒนาต่อเนื่อง

นอกจากนี้ กลุ่มอุตสาหกรรมการเกษตร การขยายพันธุ์พืชและสัตว์แบบครบวงจร อุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักร หรือเครื่องจักรกลการเกษตร ก็เป็นกลุ่มอุตสาหกรรมที่รัฐบาลจีนสนับสนุนให้ต่างชาติเข้าไปลงทุนด้วย กิจกรรมสำคัญของการเดินทางไปสร้างเครือข่ายการลงทุนครั้งนี้มีมากมาย ไม่ว่าจะเป็นการเยี่ยมชมการผลิตของบริษัทชั้นนำในหูหนาน การพบปะหารือกับผู้นำภาครัฐของมณฑลหูหนาน และกิจกรรมสัมมนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ และโอกาสทางการลงทุนไทย - หูหนาน

วารสารส่งเสริมการลงทุนฉบับนี้ จึงขอเสนอบทสรุปจากการกิจกรรมต่างๆ มาให้เห็นถึงโอกาสที่เอสเอ็มอีไทยได้รับจากการเดินทางในครั้งนี้ ทั้งในแง่ของโอกาสความร่วมมือด้านการลงทุน และการนำองค์ความรู้มาต่อยอดธุรกิจของเอสเอ็มอีไทย

**“เยี่ยมชม Hunan Binhu
New Engine Co., Ltd.
ซึ่งเป็นโรงงานผลิตเครื่องจักรกล
การเกษตรที่ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2495
และเป็น 1 ใน 6 ผู้ผลิตชั้นนำ
ในกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตรของจีน”**

การเยี่ยมชม Hunan Binhu New Engine Co., Ltd. ซึ่งเป็นโรงงานผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรที่ก่อตั้งมาตั้งแต่ปี 2495 และเป็น 1 ใน 6 ผู้ผลิตชั้นนำในกลุ่มเครื่องจักรกลการเกษตรของจีน การเข้าเยี่ยมชมในครั้งนี้ ทำให้ได้ทราบถึงความก้าวหน้าของการผลิตเครื่องจักรทางการเกษตรที่ช่วยสนับสนุนการเกษตรในท้องถิ่น โดยมีการผลิตที่เน้นต้นทุนต่ำ ราคาถูก แต่ได้เครื่องจักรที่มีประสิทธิภาพ

การเยี่ยมชม Hunan Yiyang Fujia Technology Co., Ltd. ซึ่งเป็นโรงงานผลิตเครื่องจักรกล

ทางการเกษตรที่มีความชำนาญเป็นพิเศษในเรื่องการพัฒนาและการออกแบบวิศวกรรมสมัยใหม่ในเครื่องจักรทางการเกษตร การเข้าเยี่ยมชมในบริษัทฯ นี้ คณะของเอสเอ็มอีไทยได้เห็นถึงการผลิตเครื่องจักรกลการเกษตรที่ทันสมัย มีการวิจัยพัฒนา โดยเฉพาะบริษัทฯ ได้นำเสนอและสาธิตการใช้เครื่องเก็บฝ้ายขนาดเล็กที่ใช้มือถือโดยใช้พลังงานจากแบตเตอรี่ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่สร้างความสะดวกสบายและประหยัดพลังงานให้กับเกษตรกร

การเยี่ยมชม Zoomlion Heavy Industry Science & Technology Development Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทยักษ์ใหญ่ทางด้านการผลิตเครื่องจักรขนาดใหญ่ที่ใช้ในการก่อสร้าง และปัจจุบันเป็นบริษัทชั้นนำระดับโลกในวงการก่อสร้าง มีสาขาทั่วโลกรวมถึงประเทศไทย เป็นบริษัทฯ ที่มีระบบการก่อสร้างที่มีนวัตกรรมของตัวเองอย่างครบวงจร เป็นอีกหนึ่งบริษัทฯ ในวงการก่อสร้างที่เจริญเติบโตเร็วมากบริษัทหนึ่งของโลก การเข้าชมบริษัทฯ นี้ทำให้ได้เห็นว่าประเทศจีนมีบริษัทขนาดยักษ์ใหญ่ระดับโลกที่มีศักยภาพตลอดจนการวิจัยและพัฒนาอย่างครบวงจรโดยใช้เทคโนโลยีของตนเองที่สามารถแข่งขันได้ในระดับโลก นักลงทุนส่วนใหญ่ในคณะล้วนชื่นชอบและรู้สึกถึงความก้าวหน้า ทันสมัย และความใหญ่โต ของบริษัทฯ นี้เป็นอย่างมาก

การเยี่ยมชม Yuan Long ping High - Tech Agriculture Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทฯ ที่ทำห้องแล็บวิจัยและพัฒนา และจำหน่ายเมล็ดพันธุ์ที่ทันสมัย ปัจจุบันได้ชื่อว่าเป็นผู้นำในด้านการจำหน่ายเมล็ดพันธุ์ โดยเฉพาะพันธุ์ข้าวลูกผสม (Hybrid Rice) เพื่อขายให้กับชาวนาไปเพาะปลูกได้ผลผลิตที่ดีและทนทานต่อโรค การเข้าชมบริษัทฯ นี้ ทำให้คณะได้ทราบถึงการทํารวจและพัฒนาในเรื่องเมล็ดพันธุ์ของประเทศจีน โดยเฉพาะข้าวลูกผสม ที่ประเทศจีนมีความก้าวหน้าไปมาก ซึ่งปัจจุบันมีการนำพันธุ์ข้าวลูกผสมไปพัฒนาปลูกในต่างประเทศ เช่น ฟิลิปปินส์ และติมอร์ด้วย



Hunan Grain Group Co., Ltd.

การเยี่ยมชม Hunan Grain Group Co., Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทฯ ที่เป็นศูนย์กลางการเก็บผลิตผลทางการเกษตร เช่นข้าว ข้าวโพด และน้ำมันพืชขนาดใหญ่ มีกำลังผลิตในส่วนของโกดังเมล็ดพืช 110 ล้านตัน น้ำมันพืช 80 ล้านตัน และมีความสามารถในการขนส่ง 350 ล้านตันต่อปี โดยมีลักษณะเป็นโกดังที่มีระบบการขนส่งและจัดเก็บที่ทันสมัย โดยเชื่อมต่อบริเวณ

การขนส่งได้แก่ ถนน รางรถไฟ และท่าเรือ รวมไปถึง
 เดียวกันเพื่อความสะดวกในการจัดเก็บและการส่งต่อ
 เพื่อจำหน่าย การเข้าชมบริษัทฯ นี้ คณะเอสเอ็มอีไทย
 ได้เห็นการจัดระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยที่รวมการขนส่ง
 ทั้งทางเรือ รถยนต์และรถไฟ ไว้ในที่เดียวกัน เพื่อ
 ประสิทธิภาพสูงสุดในการจัดเก็บและจัดจำหน่าย



**Changsha Economic and
 Technological Development Zone (CETZ)**

การเยี่ยมชม Changsha Economic and
 Technological Development Zone (CETZ) หรือ
 เขตเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมที่มีระบบโครงสร้างพื้นฐาน
 และโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ที่ทันสมัย การเข้าเยี่ยมชมที่นี่
 ทำให้คณะเอสเอ็มอีได้ทราบถึงแนวคิดของการพัฒนา
 เขตอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจขนาดใหญ่ของ
 เมืองฉางซา ที่ทำอย่างมีระบบแบบแผน มีการวางแผน
 ในอนาคตเพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ
 ทำให้เป็นที่มั่นใจของนักลงทุนที่จะมาลงทุนในเขต
 เศรษฐกิจแห่งนี้ รวมทั้งได้รับทราบ ว่าหากมาลงทุนที่นี่

จะได้รับสิทธิประโยชน์หลักโดยได้รับยกเว้นภาษีเงินได้
 นิติบุคคลใน 2 ปีแรกและยกเว้นอีกร้อยละ 50 เป็น
 เวลา 3 ปี หลังจาก 2 ปีแรก

การเยี่ยมชม The Automotive World
 Zhongnan ซึ่งเป็นศูนย์กลางการค้าเกี่ยวกับ
 อุตสาหกรรมยานยนต์ มีพื้นที่รวม 200 เฮกตาร์ มีพื้นที่
 ในส่วนของอาคาร 2 ล้านตารางเมตร กิจกรรมหลัก
 ที่บริการคือ การซื้อขายรถยนต์ การแสดงโชว์รถยนต์
 การบริการต่างๆ การจัดงานโชว์ Expo การซ่อมและตกแต่ง
 ความสวยงามของรถ ทั้งนี้โครงการนี้เป็นการสร้างโอกาส
 ให้ผู้ขายและผู้ซื้อได้มีตลาดกลางซื้อขายที่ใกล้ชิด
 และสะดวกสบาย ด้วยหลักการ One - Stop - Service
 โดยได้รับผลประโยชน์สูงสุดทั้งสองฝ่าย โดยมีเป้าหมาย
 การซื้อขายและบริการไว้ที่จำนวนรถยนต์ 30,000 คันต่อปี
 และคิดเป็นยอดเงินที่หมุนเวียน 4.8 พันล้านหยวนต่อปี


การเข้าชมศูนย์ The Automotive World
 Zhongnan ทำให้คณะได้เห็นถึงการที่เมืองฉางซาได้ให้
 ความสำคัญกับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่จัดว่าเป็น
 อุตสาหกรรมที่สำคัญที่มีการเจริญเติบโตสูงตามจำนวน
 ของประชากรของประเทศ ว่ามีหลักการแนวคิดและวิธี
 การอย่างไรบ้างในการกระตุ้นให้เกิดการบริโภคที่พึงพอใจ
 สูงสุดทั้งผู้ซื้อและผู้ขาย

**“คณะฯ ได้เข้าร่วมกิจกรรมการสัมมนา
 “Thailand – China (Hunan)
 Economic Cooperation
 and Investment
 Opportunities Seminar”
 เพื่อรับทราบถึงโอกาสทางการค้า
 และการลงทุนของทั้งสองประเทศ
 ซึ่งมีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้นจำนวน 135 ราย”**



บรรยากาศการสัมมนา "Thailand - China (Hunan)
Economic Cooperation and
Investment Opportunities Seminar"

นอกจากนี้ คณะฯ ยังได้เข้าร่วมกิจกรรมการสัมมนา "Thailand - China (Hunan) Economic Cooperation and Investment Opportunities Seminar" เพื่อรับทราบถึงโอกาสทางการค้าและการลงทุนของทั้งสองประเทศ ซึ่งมีผู้เข้าร่วมทั้งสิ้นจำนวน 135 ราย เป็นผู้เข้าร่วมฝ่ายไทย 29 ราย และฝ่ายจีนจำนวน 106 ราย บริเวณหน้าห้องสัมมนาจัดเป็นนิทรรศการย่อยๆ โชว์สินค้าตัวอย่างบางส่วนจากผู้ประกอบการไทย

ทั้งนี้ คณะของบีโอไอ นำโดยนางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย ที่ปรึกษาด้านการลงทุน ยังได้เข้าร่วมกิจกรรมพบปะหรือกัรับรองผู้ว่าราชการมณฑลหูหนาน Mr. He Baoxiang พร้อมคณะผู้แทนจากรัฐบาลมณฑลหูหนาน กรมการค้า คณะกรรมการเศรษฐกิจและสารสนเทศ กรมการเกษตร กรมกิจการเงินพื้นทะเล รองนายกเทศมนตรีของเมือง Loudi รองนายกเทศมนตรีของเมือง Shaoyang และ รองนายกเทศมนตรีของเมือง Rongzhou เพื่อหารือถึงความร่วมมือด้านการค้าและการลงทุนของทั้งสองประเทศ 



โปรแกรมอัจฉริยะ ผลิตหนัง 3D พัฒนาในไทย

ปัจจุบันภาพยนตร์สามมิติเริ่มได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่องทั่วโลก รวมทั้งประเทศไทยด้วย และกระแสความนิยมยิ่งมากขึ้นๆ จนจะล้าไปถึงหกมิติแล้ว ท่านผู้อ่านคงเห็นว่าโรงภาพยนตร์ในไทยเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้สูงมากที่สุดทีเดียว บ้านเราดูภาพยนตร์ใหม่ๆ ได้พร้อมกับต่างประเทศเลย กระแสความนิยมภาพยนตร์สามมิติ ก็ดูได้จากผู้ประกอบการโรงภาพยนตร์ต่างๆ ได้หันมาปรับเปลี่ยนโรงภาพยนตร์ของตนเองให้สามารถรองรับกับภาพยนตร์ดังกล่าว

แข็งที่โดดเด่นกว่าบริษัทอื่นๆ ในตลาดโลกอย่างไร รวมทั้งโปรแกรมนี้ สามารถนำไปผลิตต่อยอดเป็นผลิตภัณฑ์อย่างอื่นอีกได้หรือไม่

**“เหตุผลสนับสนุนหลัก
ที่บริษัทฯ เลือกไทย
เป็นฐานการผลิตซอฟต์แวร์
มาจาก CEO ชื่นชอบ
ความมี Creative ของคนไทย”**

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน หรือ ปีไอไอ ให้การส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมทางด้านซอฟต์แวร์ ซึ่งก็มีบริษัทซอฟต์แวร์ที่ผลิตโปรแกรมสำหรับสร้างภาพยนตร์สามมิติด้วย ในบทความต่อไปนี้ ผู้เขียนและทีมงานได้มีโอกาสไปสัมภาษณ์ผู้บริหารของบริษัท P2P จำกัด เป็นหนึ่งในผู้คิดค้นและพัฒนาโปรแกรมซอฟต์แวร์เพื่อผลิตภาพยนตร์สามมิติขึ้นในบ้านเรา ในบทความเราจะมาอธิบายไปด้วยกันว่า ทำไมบริษัทจึงเลือกมาตั้งฐานการผลิตในไทย จุดเริ่มต้นของโปรแกรมการผลิตดังกล่าวเกิดขึ้นมาได้อย่างไร และมีจุด



Michihiro Kim David Y.Kim
บริษัท P2P (ประเทศไทย) จำกัด

คนละภาษาแต่ความคิดเดียวกัน

บริษัท P2P (ประเทศไทย) จำกัด ก่อตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2556 ซึ่งเป็นบริษัทสัญชาติญี่ปุ่น แต่ CEO เป็นชาวเกาหลี ที่ใช้ชีวิตส่วนใหญ่ตั้งแต่สมัยเป็นวัยรุ่นอยู่ในญี่ปุ่น โดยเรียนจบมาทางด้าน Computer Science สามารถเขียนโปรแกรมต่างๆ ได้ และทำงานทางด้านนี้มาโดยตลอด เหตุผลที่บริษัทฯ เลือกลงทุนธุรกิจในประเทศไทย เนื่องจาก CEO นั้นมีความคุ้นเคยกับประเทศไทยเป็นอย่างดี มีการเดินทางไปกลับมานานกว่า 15 ปีแล้ว ทำให้รู้จักและชื่นชอบประเทศไทยเป็นอย่างมาก และโดยส่วนตัวมีความเห็นว่าคนไทยมีความรู้ความสามารถทางการออกแบบ ซึ่งเหมาะสมที่จะร่วมดำเนินธุรกิจกัน กอปรกับลักษณะนิสัยของคนไทยมีความรักและผูกพันกับครอบครัวมาก และไทยยังเป็นศูนย์กลางทางด้านเศรษฐกิจของภูมิภาคนี้อีกด้วย

สำหรับบริษัทแม่ที่ญี่ปุ่นนั้น ก่อตั้งเมื่อปี 2546 โดยเน้นการดำเนินธุรกิจทางด้านไอที และอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก

“การคิดค้นระบบ 3D ได้รับแรงบันดาลใจมาจาก ภาพที่ปรากฏในกล่องวงจรปิด”

จุดเริ่มต้นของโปรแกรมผลิต 3D

การผลิตโปรแกรมทำภาพ 3D นั้น แม้ในช่วงแรกจะไม่ได้ทำเรื่อง 3D โดยตรง แต่เริ่มต้นมาจากการทำโปรแกรมระบบควบคุมความปลอดภัยในโรงงาน เป็นที่มาหรือเป็นพื้นฐานที่บริษัทฯ ได้นำมาพัฒนาเป็น 3D ซึ่งการคิดค้นระบบ 3D ของบริษัทฯ ได้รับแรงบันดาลใจมาจากภาพที่ปรากฏในกล่องวงจรปิดนับเป็นจุดเริ่มต้นที่บริษัทฯ ได้ดำเนินการพัฒนามาอย่างต่อเนื่อง และประสบความสำเร็จเช่นทุกวันนี้

ในช่วงที่เดินทางไปกลับระหว่างประเทศไทยเป็นเวลากว่า 15 ปี ทำให้ได้รู้จักเพื่อนคนไทย และยังได้รับทราบ



อีกว่าหากดำเนินธุรกิจทางด้านที่เกี่ยวกับซอฟต์แวร์สามารถขอรับการส่งเสริมการลงทุนจากบีโอไอได้ และยังได้ค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมจากอินเทอร์เน็ตด้วยตนเอง

อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งบริษัทฯ นี้ขึ้นมา ก็ไม่ต้องการให้บริษัทฯ เป็นเพียงสาขาของบริษัทแม่เท่านั้น แต่ต้องการให้บริษัทฯ สามารถเลี้ยงตนเองได้โดยไม่ต้องรับความช่วยเหลือทางการเงินจากบริษัทแม่ เนื่องจากบริษัทแม่ที่ตั้งอยู่ทั้งในญี่ปุ่นและเกาหลี ต่างก็มีธุรกิจที่แตกต่างกัน ปัจจุบันได้ดำเนินการเคลื่อนย้ายห้องเขียนโปรแกรมจากเกาหลีมาอยู่ที่ประเทศไทยทั้งหมดแล้ว ถึงแม้ว่าต้นแบบที่เขียนโปรแกรมจะเป็นชาวเกาหลีก็ตาม

ทั้งนี้พนักงานของบริษัทฯ ส่วนใหญ่เป็นคนไทย รวมถึงคนที่เขียนโปรแกรมก็เป็นคนไทยเช่นกัน เนื่องจากต้องการจะให้ Know - How ทุกอย่างมาจากคนไทย กล่าวคือ เป็นบริษัทฯ ของไทยและคนไทยเป็นคนดำเนินการ วันที่ที่ทีมงานได้ไปสัมภาษณ์นั้น ได้เห็นบรรยากาศสนุกสนาน และเวลาทำงานก็จริงจังกับการทำงานจากห้องๆ ที่ทีมงานพัฒนาซอฟต์แวร์ในบริษัทฯ ที่มีไฟแรง จบจากคณะที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาซอฟต์แวร์ เช่น เป็น Graphic Design, Artist ต่างๆ บริษัทฯ ให้โอกาสห้องๆ ที่เพิ่งจบมาก็สามารถเรียนรู้การพัฒนาโปรแกรมนี้ได้ ที่สำคัญบริษัทฯ สามารถหาทีมงานที่พูดภาษาเกาหลีและจบด้านการพัฒนาซอฟต์แวร์มาอยู่ที่บริษัทฯ ทำงานร่วมกันได้ อันนี้เป็นช่วยการสร้างงานให้คนไทยรุ่นใหม่เป็นอย่างดี

ร่วมมือกับกันตนาผลิต 3D

สำหรับผลงานของบริษัทฯ ที่ผ่านมา ได้มีโอกาส ร่วมทำงานกับบริษัทฯ กันตนาฯ โดยไปออกงานที่ ประเทศเกาหลี โดยบริษัท กันตนาฯ มีความเชี่ยวชาญ ด้านการผลิตหลายด้าน ไม่ว่าจะเป็นละคร ภาพยนตร์ Animation สื่อโฆษณา แต่ยังไม่มียระบบ 3D แบบที่บริษัทฯ ดำเนินการอยู่ ดังนั้นเมื่อบริษัทฯ มีโอกาสได้นำผลงาน ไปนำเสนอกับประธานบริษัท กันตนาฯ (คุณจารึก) ซึ่ง เมื่อท่านได้ชมผลงานแล้ว ท่านให้ความสนใจเป็นอย่างมาก และในที่สุดจึงได้ดำเนินธุรกิจร่วมกัน

อย่างไรก็ตาม บริษัทฯ ไม่ได้รู้จักหรือคุ้นเคยกับ ผู้บริหารของบริษัท กันตนาฯ เป็นการส่วนตัว แต่ได้รับการแนะนำให้รู้จักกัน ผ่านทางบริษัท Sony PCL ของญี่ปุ่น ซึ่งเป็นบริษัทที่ดำเนินธุรกิจลักษณะเดียวกับบริษัทฯ กันตนาฯ ซึ่งในช่วงนั้นการทำ 3D ที่ญี่ปุ่น จะประสานงานกับ บริษัท Sony PCL ญี่ปุ่น และบริษัท กันตนาฯ ของไทย นอกจากนี้ยังมีโอกาสได้ร่วมงานกับบริษัท กันตนาฯ อีกหลายครั้ง อาทิ

- การร่วมออกบูทงานแห่งหนึ่ง ซึ่งบริษัทฯ ได้ ดำเนินการติดตั้งจอทีวีแบบ 3D ที่ไม่ต้องใส่แว่นก็ สามารถเห็นภาพเป็นสามมิติได้ เนื่องจากจอตั้งกล่าวมี การติดตั้งแผ่นฟิล์มชนิดหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “แมสฟิล์ม” และครั้งนั้นยังได้ดำเนินการทำ 3D ภาพยนตร์ไทย ไปร่วมแสดงด้วย

- การทำ 3D บนป้ายโฆษณาที่บริษัท กันตนาฯ ได้รับสัมปทาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งป้ายโฆษณาที่จุดจักร นั้นเป็นป้ายที่น่าสนใจมาก ซึ่งบริษัทฯ ได้เสนอจะให้เป็น 3D ไปยังบริษัท กันตนาฯ แล้ว อยู่ระหว่างรอการ ตัดสินใจ

- มีการลงนามใน MOU เพื่อทำ 3D ให้กับ บริษัทผลิตภาพยนตร์แอนิเมชันแห่งหนึ่ง จากประเทศ เกาหลี ซึ่งได้มีการเข้ามาถ่ายทำในประเทศไทย

- บริษัท P2P และบริษัท กันตนาฯ ได้มีการ เห็นสัญญากับศูนย์วัฒนธรรมเกาหลีในการผลิต 3D

โดยเบื้องต้นทำสัญญาในประเทศไทยแล้ว และจะทำ สัญญาอย่างเป็นทางการอีกครั้งที่เกาหลี

โปรแกรมอัจฉริยะ EGG 3D สร้างมืออาชีพ

หากเปรียบเทียบกับระหว่าง บริษัท Sony PCL ซึ่งจะเน้นผลิต VDO ที่เป็นทั้งระบบ 2D และ 3D ซึ่ง วิธีการทำส่วนใหญ่จะใช้ระบบการถ่ายทำเป็นหลัก แต่ โปรแกรมอัจฉริยะนี้พบว่ามีความแตกต่างจากของบริษัท อื่นๆ คือ ตัวโปรแกรมที่สามารถเปลี่ยนภาพให้เป็น 3D อย่างรวดเร็ว และสามารถปรับแก้ไขได้ทุกจุดตามที่ ต้องการ จึงประหยัดเวลาขึ้นมากหากต้องมีการแก้ไข โดยไม่ต้องเริ่มใหม่ตั้งแต่ต้น นับเป็นปรากฏการณ์ใหม่ ในวงการทำหนัง 3D

**“โปรแกรม 3D นี้เรียกว่า
“EGG 3D”**

เป็นโปรแกรมในลักษณะ All In One”

สำหรับโปรแกรม 3D นี้เริ่มวางแผนดำเนินการ เมื่อประมาณ 5 ปีที่ผ่านมา โปรแกรมนี้เรียกว่า “EGG 3D” เป็นโปรแกรมในลักษณะ All In One คือ รวม โปรแกรมทุกประเภทไว้ด้วยกัน ซึ่งตรงนี้จึงเป็นความ แตกต่างของบริษัทฯ กับบริษัทอื่นๆ

โดยบริษัทอื่นๆ จะใช้โปรแกรมพื้นฐานต่างๆ ไป และในการเปลี่ยนภาพก็จะมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ ยุ่งยากซับซ้อน และใช้โปรแกรมที่แตกต่างกันหลาย



โปรแกรมคือ ใช้ทั้ง Photo Shop, Autodesk, Aftereffect ฯลฯ และเมื่อต้องการจะแก้ไขก็ต้องเริ่มต้นใหม่ทั้งหมด รวมทั้งเป็นเรื่องยากในการหาบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านโปรแกรกดังกล่าวข้างต้น

แต่โปรแกรมของบริษัทฯ นั้น จะเป็นการรวมฟังก์ชันทุกอย่างที่จะใช้ในการเปลี่ยนภาพของทุกโปรแกรม และเป็นโปรแกรมที่ผู้ใช้สามารถเรียนรู้ได้ง่ายและรวดเร็วโดยไม่จำเป็นต้องมีพื้นฐานทางด้าน Photo Shop หรือโปรแกรมใดๆ ก็สามารถมาฝึกฝน และรับรองว่าจะสามารถทำได้ในช่วงระยะเวลาสั้นๆ

อย่างเช่นพนักงานของบริษัทฯ ในปัจจุบันนี้ บางคนจบมาทางด้านอักษรศาสตร์ ก็สามารถเรียนรู้ และฝึกฝนใช้โปรแกรม EDD 3D ได้เป็นอย่างดี แม้ว่าจะมีอายุงานประมาณ 1 ปีเท่านั้น ก็สามารถจะกลายเป็นผู้เชี่ยวชาญในการเปลี่ยนภาพเป็น 3D ได้ไม่ยาก เปรียบเทียบหากใช้โปรแกรม Photo Shop หรืออื่นๆ ต้องใช้เวลากว่า 3-4 ปี จึงจะเชี่ยวชาญในโปรแกรกดังกล่าวและสามารถที่จะพัฒนาโปรแกรมตามแผนของบริษัทฯ ต่อไป

“เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2556 มีโอกาสนำเสนอโปรแกรม EGG 3D ให้กับบริษัทชั้นนำแห่งหนึ่ง ของฮอลลีวูด”

เมื่อประมาณเดือนพฤศจิกายน 2556 บริษัทฯ มีโอกาสไปนำเสนอโปรแกรมทำหนัง 3D ของบริษัทฯ ให้กับบริษัทชั้นนำแห่งหนึ่งของฮอลลีวูดมีพนักงานกว่า 3,000 คน ทำการผลิตหนังฟอร์มยักษ์ต่างๆ โดยผลงานที่ผ่านมาของบริษัทนี้ อาทิ ทราเนฟฟอร์มอร์ เซรีค สไปเดอร์แมน ฯลฯ ที่สำคัญคือ Transformer 4 ที่แฟนหนังทั่วโลกรอคอย เมื่อบริษัทดังกล่าวได้รับชมและฟังการนำเสนอของบริษัทฯ แล้ว ปรากฏว่าให้ความสนใจและชื่นชมโปรแกรมของบริษัทฯ เป็นอย่างมาก ซึ่งเบื้องต้นได้มีการเจรจากันว่า ในอนาคต



น่าจะมีความร่วมมือกันแต่ยังไม่ได้กำหนดรายละเอียดว่าจะดำเนินการอย่างไรบ้าง และบริษัทดังกล่าวมีแผนที่จะเดินทางมาเยี่ยมชมการดำเนินธุรกิจของบริษัทฯ ในประเทศไทยด้วย

การคัดเลือกบุคลากร

การคัดเลือกพนักงานของบริษัทฯ นั้น ดำเนินการผ่านหลายช่องทาง เช่น Jobthai เพื่อนชวนเพื่อน ฯลฯ โดยพนักงานคนแรกของบริษัทฯ คือ ล่ามที่พูดภาษาเกาหลี ซึ่งจบจากมหาวิทยาลัยศิลปากร ก็ได้ชักชวนเพื่อนๆ มาสมัคร ดังนั้นพนักงานส่วนใหญ่ของบริษัทฯ จึงเป็นนักศึกษาที่จบใหม่ และมีพนักงานที่มีประสบการณ์การทำงานมาแล้วจำนวน 2 คน ที่เข้ามาเป็นระดับหัวหน้า อาจกล่าวได้ว่าในจำนวนพนักงานของบริษัทฯ กว่าร้อยละ 40 กลายเป็นผู้เชี่ยวชาญทางด้าน 3D ด้วยโปรแกรม EGG 3D ที่ใช้งานได้ง่ายไม่ซับซ้อน

ลักษณะพิเศษของ EGG 3D

สำหรับโปรแกรม EGG 3D นั้น สามารถสร้างภาพ 3D ให้เคลื่อนไหวได้เสมือนคนจริงๆ เป็นการฉายภาพ 3D ผ่านแผ่นฟิล์มชนิดพิเศษ (แมสฟิล์ม) ซึ่งจะมีการติดตั้งแผ่นฟิล์มดังกล่าวไว้ จากนั้นจึงฉายภาพผ่านโปรเจกเตอร์ไปยังแผ่นฟิล์ม ก็ทำให้ภาพที่ปรากฏต่อสายตาทุกคนนั้นเป็นภาพที่เคลื่อนไหวได้เสมือนคนจริงๆ

แนวโน้มธุรกิจใหม่ที่ใช้โปรแกรม 3D

ในประเทศเกาหลีหรือญี่ปุ่น มีการแข่งขันในการส่งเสริมการขายสินค้ากันแบบดุเดือด และพยายามทำให้ผู้บริโภคได้รับความบันเทิงไปด้วยจากการนำเสนอภาพหลากหลายมิติบนจอ LCD หน้าร้าน เช่น ด้านหน้าดีลเลอร์ รถยนต์ที่มีจอแสดงภาพ 3D เสมอจริง เช่น ภาพผู้หญิงเดินรอบๆ รถยนต์และเดินทะลุออกมาหน้าจอเป็นภาพสามมิติ ซึ่งในไทยเรายังไม่เห็นหรือถ้ามีก็ยังมีน้อยมาก

บริษัทฯ จึงมีแนวคิดที่จะนำเสนอรูปแบบการโฆษณาใหม่ๆ ให้กับสินค้าแต่ละประเภทในประเทศไทย เพื่อให้สินค้านั้นมีความแตกต่าง

บริษัทฯ จึงต้องการที่จะขยายธุรกิจนี้ไปในการโฆษณาในรูปแบบต่างๆ ทั้งนี้หากเปรียบเทียบต้นทุนกับการโฆษณาผ่านจอ LED ขนาดใหญ่ ที่นิยมดำเนินการอยู่ในขณะนี้ จะมีราคาสูงกว่าถึง 10 เท่า แต่รูปแบบการโฆษณาของบริษัทฯ ยังมีข้อจำกัดคือ หากอยู่กลางแจ้งในเวลากลางวันก็จะมองภาพได้ไม่ชัดเจน แต่ถ้าอยู่ในที่ร่มและมีแดดจะเห็นได้ชัดเจนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งป้ายที่สนามบินนานาชาติสุวรรณภูมินั้น หากดำเนินการเปลี่ยนเป็นป้ายโฆษณาแบบ 3D จะทำให้ป้ายดังกล่าวน่าสนใจมากยิ่งขึ้น

รวมทั้งป้าย Billboard ทั่วไป ซึ่งจะทำให้การโฆษณาได้เพียงครั้งละ 1 สินค้าเท่านั้น แต่ถ้าเปลี่ยนมาติดตั้งแบบ 3D ก็สามารถจะโฆษณาสินค้าได้หลากหลาย แม้ว่าในช่วงเวลากลางวันอาจจะเห็นภาพได้ไม่ชัดเจนนัก แต่กลางคืนจะเห็นภาพเคลื่อนไหวเหมือนการฉายภาพยนตร์หรือ VDO ก็จะทำให้สินค้าได้รับความสนใจจากผู้คนที่ได้เห็นมากยิ่งขึ้น

**“วางแผนนำเสนอรูปแบบการโฆษณา
ให้กับบริษัทผลิตรถยนต์
หรือโชว์รูมรถยนต์
โดยบริษัทที่นำเสนอไปแล้วคือ
บริษัท ฮุนได”**



บริษัทฯ วางแผนที่จะนำเสนอรูปแบบการโฆษณาดังกล่าวให้กับบริษัทผลิตรถยนต์หรือโชว์รูมรถยนต์ต่างๆ โดยบริษัทรถยนต์ที่บริษัทฯ ได้นำเสนอไปแล้วคือ บริษัท ฮุนได ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างรอการตัดสินใจจากผู้บริหารบริษัทรถยนต์ดังกล่าว

ส่วนราคาค่าติดตั้งแผ่นฟิล์มชนิดพิเศษนี้ ขนาดฟิล์ม 1 X 1 เมตร ราคาจะอยู่ที่ประมาณ 20,000 บาท หากคิดเป็นการจัดงาน 1 งาน ซึ่งรวมการออกแบบ 3D ด้วย ราคาจะอยู่ประมาณ 1,000,000 บาท เมื่อเปรียบเทียบกับการโฆษณาแบบเดิมๆ จะประหยัดค่าใช้จ่ายได้มากกว่า

เลือกดำเนินธุรกิจ 3D ในไทย

การที่บริษัทฯ เลือกดำเนินธุรกิจในประเทศไทยนั้น โดยส่วนตัวมีความเห็นว่าประเทศไทยมีความเหมาะสมในหลายๆ เรื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายตลาดในภูมิภาคนี้ ประเทศไทยกำลังได้รับความสนใจจากประเทศต่างๆ ดังนั้นแนวทางที่บริษัทฯ จะดำเนินการต่อไปคือ พยายามที่จะขยายตลาดทางด้าน 3D ในสื่อโฆษณาต่างๆ เพื่อให้ประเทศเหล่านั้นได้เห็นผลงานที่บริษัทฯ นำเสนอ ซึ่งนอกจากจะมีความทันสมัยเข้ากับวิถีชีวิตของคนรุ่นใหม่แล้ว ยังมีความน่าสนใจมากอีกด้วย

สำหรับใครก็ตามที่มีแนวคิดจะจัดตั้งบริษัทเพื่อดำเนินธุรกิจทางด้าน 3D นั้น ในเบื้องต้นอาจจะดำเนินการได้ค่อนข้างยาก เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ค่อนข้างสูงทั้ง

อุปกรณ์ แรงงาน และหากไม่มีโปรแกรมเฉพาะก็จำเป็นจะต้องใช้หลายๆ โปรแกรมมาประกอบกัน

คุณภาพที่ดีของ 3D

หลายท่านที่มีโอกาสได้ชมภาพยนตร์ในระบบ 3D แล้ว จะเกิดอาการมีน้ตึระะ ซึ่งคาดว่าจะมีมาจากหลายสาเหตุ เช่น ระยะเวลาในการเปลี่ยนภาพแต่ละภาพของผู้ผลิต ซึ่งหากผลิตออกมาไม่ได้คุณภาพ อาจทำให้ผู้ที่ได้รับชมเกิดอาการดังกล่าวได้ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับความรู้สึก สภาพร่างกายของผู้ชมแต่ละคนในช่วงเวลานั้นๆ ด้วย

อย่างไรก็ตาม หากเป็นภาพยนตร์ที่บริษัทฯ เป็นผู้ดำเนินการทำ 3D เอง รับรองได้ว่าผู้ชมจะไม่เกิดอาการดังกล่าวอย่างแน่นอน เนื่องจากการดำเนินการในแต่ละขั้นตอนนั้นจะดำเนินการอย่างละเอียดและเหมาะสมกับภาพนั้นๆ ด้วยประสบการณ์ของทีมงานและโปรแกรม EGG 3D ของบริษัทฯ



เจ้าหน้าที่บีไอไอเอี่ยมชมบริษัทฯ

สำหรับภาพที่เป็น ผุ่น น้ำ หมอก เม็ดฝน ฯลฯ เป็นภาพที่ทำ 3D ได้ดีมาก และการผลิตภาพ 3D ในแต่ละประเทศยังมีความแตกต่างกัน เช่น ประเทศแถบยุโรป และอเมริกา จะไม่ชอบให้ภาพถูกดึงออกมามากนัก ซึ่งแตกต่างจากแถบเอเชีย ที่ชื่นชอบให้ภาพถูกดึงออกมามากๆ

“แผนงานในอนาคตของบริษัทฯ คือ โครงการผลิตการ์ตูนแอนิเมชัน 3D”

ทั้งนี้แผนงานในอนาคตที่บริษัทฯ จะดำเนินการต่อไปคือ โครงการผลิตการ์ตูนแอนิเมชัน 3D ซึ่งเป็นการวางเค้าโครงเรื่องเองทั้งหมด รวมถึงการร่างภาพตัวการ์ตูนแต่ละตัวด้วย และคงใช้เวลาอีกไม่นานนักทุกท่านน่าจะมีโอกาสได้รับชมกัน 📺



เจริญโภคภัณฑ์อาหาร กับการสร้างแบรนด์ไทยในเวทีโลก



บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน) หรือ ซีพีเอฟ ประกอบธุรกิจเกษตรอุตสาหกรรมและอาหารที่จำแนกธุรกิจหลักตามลักษณะของผลิตภัณฑ์ ออกเป็น 4 ประเภท คือ 1) ธุรกิจอาหารสัตว์ (Feed) ได้แก่ การผลิตและจำหน่ายอาหารสัตว์ 2) ธุรกิจการเลี้ยงสัตว์ (Farm) ได้แก่ การเพาะพันธุ์สัตว์ การเลี้ยงสัตว์เพื่อการค้าและการแปรรูปเนื้อสัตว์ชั้นพื้นฐาน 3) ธุรกิจอาหาร (Food) ได้แก่ การผลิตเนื้อสัตว์แปรรูปกึ่งปรุงสุกและปรุงสุก และการผลิตสินค้าอาหาร และ 4) ธุรกิจค้าปลีกและร้านอาหาร (Retail and Food Outlets)

ขอบเขตในการดำเนินธุรกิจจำแนกออกเป็น 2 ส่วนหลัก คือ

1. กิจการประเทศไทย (Thailand Operations) เป็นการประกอบกิจการเกษตรอุตสาหกรรมและอาหารแบบครบวงจรเพื่อจำหน่ายในประเทศ และเพื่อส่งออก

ผลิตภัณฑ์เนื้อสัตว์ เนื้อสัตว์แปรรูป และอาหารพร้อมรับประทานภายใต้ตราสินค้าของบริษัท ตราสินค้า CP และตราสินค้าของลูกค้า ไปจำหน่ายมากกว่า 40 ประเทศใน 5 ทวีปทั่วโลก



การดำเนินธุรกิจของบริษัทในประเทศไทยครอบคลุมประเภทของสัตว์บกและสัตว์น้ำ โดยมีประเภทสัตว์หลัก ได้แก่ สุกร ไก่เนื้อ ไก่ไข่ เป็ด กุ้ง และปลา ซึ่งมีกระบวนการผลิตครบวงจรเริ่มตั้งแต่การผลิตอาหารสัตว์ การเพาะพันธุ์สัตว์ การเลี้ยงสัตว์เพื่อการค้า การแปรรูปเนื้อสัตว์ชั้นพื้นฐาน การผลิตสินค้าเนื้อสัตว์แปรรูปกึ่งปรุงสุกและปรุงสุก การผลิตผลิตภัณฑ์อาหารสำเร็จรูปหรือผลิตภัณฑ์อาหารพร้อมรับประทาน รวมถึงการดำเนินธุรกิจค้าปลีกและร้านอาหาร



**“กิจการต่างประเทศ
เป็นการประกอบกิจการในธุรกิจเกษตร
อุตสาหกรรมและอาหาร
ในต่างประเทศรวม 13 ประเทศ
ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อย
ในประเทศจีน เวียดนาม ตุรกี อินเดีย
มาเลเซีย อังกฤษ ลาว รัสเซีย ฟิลิปปินส์
ไต้หวัน และเบลเยียม”**

2. กิจการต่างประเทศ (International Operations) เป็นการประกอบกิจการในธุรกิจเกษตรอุตสาหกรรมและอาหารในต่างประเทศรวม 13 ประเทศ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อยในประเทศจีน เวียดนาม ตุรกี อินเดีย มาเลเซีย อังกฤษ ลาว รัสเซีย ฟิลิปปินส์ ไต้หวัน และเบลเยียม และการลงทุนโดยบริษัทร่วมในประเทศ กัมพูชา และสวีเดน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557)

ซีพีเอฟจดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2521 ในนาม “บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหารสัตว์ จำกัด” ด้วยทุนจดทะเบียนเริ่มแรก 5 ล้านบาท โดยเริ่มด้วยธุรกิจอาหารสัตว์บกและการเลี้ยงสัตว์บกในประเทศไทย ต่อมาในเดือนธันวาคม 2530 ซีพีเอฟได้

รับอนุญาตให้นำหุ้นสามัญเข้าจดทะเบียนเป็นหลักทรัพย์จดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยภายใต้ชื่อย่อหลักทรัพย์ว่า “CPF” หลังจากนั้น บริษัทฯ ได้ขยายเข้าสู่ธุรกิจการเลี้ยงกุ้งครบวงจรในปี 2531 และแปรสภาพเป็นบริษัทมหาชนจำกัดในเดือนมกราคม 2537

ในปี 2541 ซีพีเอฟได้เข้าซื้อบริษัทที่ดำเนินธุรกิจเกษตรอุตสาหกรรมด้านการเลี้ยงสัตว์ และการแปรรูปเนื้อสัตว์ของเครือเจริญโภคภัณฑ์ เข้ามาอยู่ภายใต้การบริหารงานของซีพีเอฟ โดยได้ดำเนินการเสร็จสมบูรณ์ในช่วงต้นปี 2542 ซีพีเอฟได้เปลี่ยนชื่อบริษัทเป็น “บริษัท เจริญโภคภัณฑ์อาหาร จำกัด (มหาชน)” พร้อมประกาศวิสัยทัศน์ความต้องการเป็น “ครัวของโลก” (Kitchen of the World) ที่มีการดำเนินธุรกิจเกษตรอุตสาหกรรมครบวงจรเพื่อผลิตสินค้าเนื้อสัตว์ และสินค้าอาหารคุณภาพให้แก่ผู้บริโภคทั่วโลก หลังจากนั้นบริษัทได้มีการขยายธุรกิจไปลงทุนในต่างประเทศอย่างต่อเนื่อง และในปี 2548 ได้เริ่มใช้ตราสินค้า **CP** กับสินค้าเนื้อสัตว์แปรรูปพื้นฐาน พร้อมกับการเริ่มธุรกิจการผลิตสินค้าอาหารพร้อมรับประทานภายใต้ตราสินค้าดังกล่าวออกจำหน่ายในประเทศไทยและส่งออกต่างประเทศ รวมถึงการขยายช่องทางการจัดจำหน่ายสินค้าของบริษัทในรูปแบบธุรกิจค้าปลีกสินค้าอาหาร และร้านอาหาร

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2556 ซีพีเอฟมีทุนชำระแล้ว 7,742,941,932 บาท เป็นหุ้นสามัญทั้งจำนวน และมีรายได้จากการขายรวมทั้งสิ้น 389,251 ล้านบาท

ปัจจุบัน จำนวนพนักงานและคนงานของซีพีเอฟและบริษัทย่อย มีทั้งสิ้น 102,597 คน (ข้อมูลจากรายงานประจำปีของบริษัทฯ ปี 2556)





ความเป็นมาในการขยายตลาดไปต่างประเทศ

เริ่มตั้งแต่ปี 2545 - ปัจจุบัน ซีพีเอฟได้ขยายธุรกิจไปลงทุนในต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายที่จะนำความเชี่ยวชาญในธุรกิจเกษตรอุตสาหกรรมครบวงจรที่ทันสมัยของกิจการประเทศไทยไปประยุกต์ใช้ในประเทศต่างๆ ที่มีศักยภาพในการเติบโตของการบริโภคอาหาร โดยปัจจุบันซีพีเอฟมีกิจการในต่างประเทศรวม 13 ประเทศ ซึ่งดำเนินการโดยบริษัทย่อยในประเทศจีน เวียดนาม ตุรกี อินเดีย มาเลเซีย อังกฤษ ลาว รัสเซีย ฟิลิปปินส์ ใต้หวัน และเบลเยียม และการลงทุนโดยบริษัทร่วมในประเทศกัมพูชา และสวีเดน (ข้อมูล ณ วันที่ 31 มีนาคม 2557)

“การทำให้ผู้บริโภค

มีความจงรักภักดีต่อแบรนด์

ไม่ใช่เพียงการบอกว่าบริษัทมีสินค้าอะไร

แต่เป็นเรื่องของการสื่อสาร

เพื่อสร้างความคุ้นเคยว่าแบรนด์คืออะไร”



การสร้างแบรนด์ไทยให้เป็นที่นิยม

การทำให้ผู้บริโภคมีความจงรักภักดีต่อแบรนด์ ไม่ใช่เพียงการบอกว่าบริษัทมีสินค้าอะไร แต่เป็นเรื่องของการสื่อสารเพื่อสร้างความคุ้นเคยว่าแบรนด์คืออะไร ล่าสุดที่ผ่านมาซีพีเอฟได้ออกหนังสือโฆษณาเชิง Corporate เป็นครั้งแรก โดยพยายามสื่อสารถึงตัวตนของแบรนด์ เพื่อตอกย้ำจุดยืนขององค์กรว่าเป็นผู้นำในธุรกิจอาหารที่มุ่งเน้นความสด สะอาด ปลอดภัย จากความใส่ใจในทุกขั้นตอนการผลิต โดยหนังสือโฆษณากล่าวเรื่องราว “ทุกคำมีความหมาย” ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการให้พลังในชีวิตประจำวันของผู้บริโภค” และทำให้ทุกก้าวจากนี้ไปของซีพีเอฟมีมิติที่เติมไปด้วยความหมายมากขึ้น รับรู้ และผูกพัน

“ถึงแม้เราจะขายเกี่ยวกับดีที่สุดในโลก

แต่การเป็นซีพีเอฟแบรนด์ล้วนๆ

คนทั่วโลกยังไม่รู้จัก

ยังต้องใช้เวลาอีกหลายปี

ทุกวันนี้เรานับการเจาะตลาด


กลุ่มอาหารไทยในต่างประเทศ

เพื่อสร้างฐานการรับรู้ระยะยาว”





ที่ผ่านมาแบรนด์อาหารซีพีประสบความสำเร็จไม่น้อยในตลาดเมืองไทย แทบทุกกลุ่มสินค้าทั้งประเภทอาหารสด อาหารพร้อมทาน และกลุ่มอาหารว่าง อย่างไรก็ตาม การเติบโตในต่างประเทศยังเป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลาอีกไม่น้อย โดยประเด็นหลักคือ การสร้างคนให้มีความรู้และเติบโตไปพร้อมกับการขยายตัวของธุรกิจ ขณะเดียวกันการเติบโตในฐานะซีพีแบรนด์เอง ยังคงมีโอกาสและอุปสรรคภายใต้ข้อจำกัดมากมาย ทั้งกฎระเบียบการค้าระหว่างประเทศ ทำให้ต้องใช้เวลาอีกระยะหนึ่ง ในการสร้างแบรนด์ซีพีให้เป็นที่นิยมในวงกว้าง “ถึงแม้เราจะขายเกี่ยวกันดีที่สุดทั่วโลก แต่การเป็นซีพีแบรนด์ล้วนๆ คนทั่วโลกยังไม่รู้จัก ยังต้องใช้เวลาอีกหลายปี ทุกวันนี้เราเน้นการเจาะตลาดกลุ่มอาหารไทยในต่างประเทศ เพื่อสร้างฐานการรับรู้ระยะยาว”

ที่ผ่านมา ซีพีแบรนด์ มีการปรับเปลี่ยนตัวเองหลายอย่าง ทั้งการจัดหมวดหมู่สินค้า เพื่อให้ง่ายต่อการบริหารจัดการ และการปรับปรุงรสชาติใหม่ ภายใต้การบริหารต้นทุน เพื่อให้สินค้าซีพีเป็นที่นิยมและเข้าถึงความต้องการของผู้บริโภคอย่างแท้จริง และในอนาคตอันใกล้ บริษัทฯ ยังเตรียมความพร้อมในการขยายตลาดผลิตภัณฑ์อาหารสุขภาพ ทั้งหมดนี้ก็เพื่อตอบสนองไลฟ์สไตล์และความต้องการของผู้บริโภคในการเข้าถึงอาหาร ด้วยความมั่นใจสูงสุดในแบรนด์อาหารซีพี 





ปัจจุบันธุรกิจจัดการโลจิสติกส์มีบทบาทสำคัญต่อการค้าและการลงทุน การจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพเป็นการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของธุรกิจ และเพิ่มขีดความสามารถขององค์กรให้สามารถแข่งขันได้ บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด เป็นหนึ่งในเครือ บริษัท เคอรี่ โลจิสติกส์ ประเทศไทย ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ครบวงจรในกลุ่ม “เคอรี่ โลจิสติกส์ เน็ตเวิร์ค” ผู้นำด้านโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยปัจจุบันเคอรี่ โลจิสติกส์ เน็ตเวิร์ค มีสำนักงานอยู่ใน 400 เมือง ใน 35 ประเทศทั่วโลก

ด้วยทำเลที่ตั้งใกล้กับท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหลักของไทยภาคตะวันออก เคอรี่ สยามซีพอร์ต ผู้ให้บริการแบบ One Stop Service ด้านท่าเทียบเรือ คลังเก็บสินค้า และ ICD (Inland Container Depot หรือ สถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าสู่คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก หรือโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้า และบรรจุของขาออก ที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์

นอกเขตท่าเทียบท่าเรือของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงเป็นอีกหนึ่งทางเลือกของผู้นำเข้าและส่งออกสินค้า นอกเหนือจากท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งเป็นท่าเทียบเรือหลักของประเทศ

**“ลักษณะธุรกิจของบริษัท
เป็นการให้บริการท่าเทียบเรือเอกประสงค์
บริการขนถ่ายสินค้าทางการเกษตร
น้ำตาลกระสอบ น้ำตาลเทกอง ขันไม้สับ
เหล็กรูปพรรณ สินค้าประเภทวัตถุดิบ
และสินค้าทั่วไปอื่นๆ”**



บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2533 ตั้งโครงการอยู่ที่อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ได้ขอรับส่งเสริมการลงทุนและขยายธุรกิจมาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 24 ปี แม้ในยามที่ประเทศต้องเผชิญกับวิกฤติเศรษฐกิจในช่วงปี 2540 ก็ตาม ทั้งนี้เป็นผลมาจากปริมาณสินค้าส่งออกและนำเข้าที่เพิ่มขึ้นมาโดยตลอด

ลักษณะธุรกิจของบริษัทเป็นการให้บริการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ บริการขนถ่ายสินค้าทางการเกษตร น้ำตาลกระสอบ น้ำตาลเทกอง ชันไม้สับ เหล็กรูปพรรณ สินค้าประเภทวัตถุดิบ และสินค้าทั่วไปอื่นๆ เพื่อการนำเข้าและส่งออก มีคลังเก็บสินค้าเพื่อรอการส่งออก

ลักษณะท่าเทียบเรือมีความลึกหน้าท่าตามร่องน้ำธรรมชาติที่ 14.5 เมตร จาระดับน้ำทะเลปานกลาง (Mean Sea Level) ลึกกว่าท่าเรือแหลมฉบัง (Basin 1) ซึ่งมีความลึกอยู่ที่ 14 เมตร เป็นท่าเทียบเรือที่ยื่นไปในทะเลลักษณะรูปตัวที (T) ระยะห่างจากฝั่ง 2.7 กิโลเมตร มีความยาวหน้าท่าด้านนอกและด้านในรวม 1,505 เมตร สามารถรับเรือขนาด 100,000 เดทเวทตันได้พร้อมกันถึง 8 ลำ ให้บริการขนถ่ายสินค้าทั่วไป สินค้าเทกองไม่บรรจุหีบห่อต่างๆ รวมถึงสินค้าตู้คอนเทนเนอร์

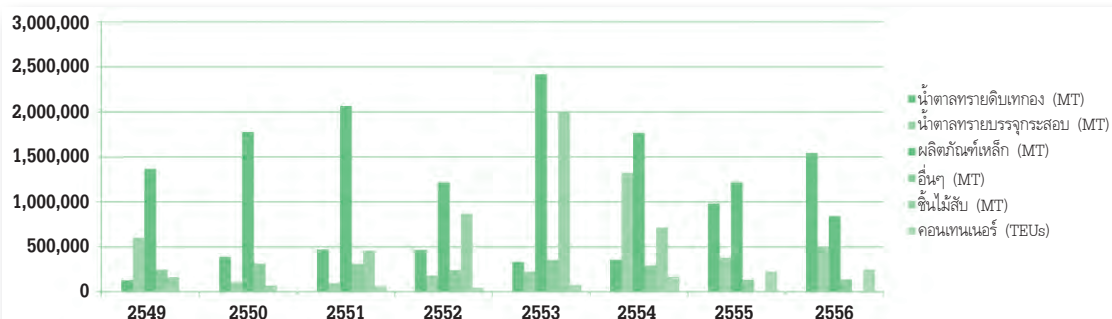
มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ เพื่อการยกขนและเคลื่อนย้ายตู้สินค้า พื้นที่หลังท่าประกอบด้วยคลังเก็บสินค้า 22 หลัง ได้แก่ คลังสินค้าทั่วไป โรงพักสินค้า (Transit Warehouse) คลังสินค้าเทกอง ไซโลเก็บสินค้าเหลว รวมถึงลานคอนกรีตสำหรับกองเก็บสินค้ากลางแจ้ง

นอกจากธุรกิจท่าเทียบเรือและคลังเก็บสินค้าแล้ว เคอรี่ สยามซีพอร์ต ยังให้บริการในกิจการ ICD เพื่อเสริมธุรกิจท่าเทียบเรือที่ดำเนินการอยู่ให้มีศักยภาพและครบวงจร โดยเป็นพื้นที่ในการตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ให้กับผู้นำเข้าและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศคู่ค้าที่สำคัญของประเทศไทย เช่น จีน อินเดีย สหรัฐฯ ยุโรป และตะวันออกกลาง เป็นต้น

พื้นที่ ICD ประกอบด้วย อาคารเก็บสินค้าและลานวางตู้คอนเทนเนอร์กลางแจ้ง ลานวางตู้คอนเทนเนอร์แบบควบคุมอุณหภูมิ (Refer Container) ลานพักสินค้าอันตราย มีรั้วรอบพื้นที่ตามระเบียบศุลกากรที่กำหนดเพื่อแยกกิจกรรมออกจากส่วนอื่นๆ สินค้าที่เข้ามาในพื้นที่ ICD จะมีการทำพิธีการศุลกากรทั้งสินค้าขาเข้าและขาออกในบริเวณที่กำหนด

ปริมาณสินค้าผ่านท่า

สินค้า	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
น้ำตาลทรายดิบเทกอง (MT)	386,852	386,852	469,410	465,542	331,166	356,087	980,379	1,541,379
น้ำตาลทรายบรรจุกระสอบ (MT)	600,000	600,000	96,856	181,588	224,893	1,321,450	381,448	499,433
ผลิตภัณฑ์เหล็ก (MT)	1,213,360	1,213,360	1,213,360	1,213,360	2,418,749	1,767,527	1,214,486	839,153
อื่นๆ (MT)	313,336	313,336	309,870	239,169	353,362	292,425	130,491	136,945
ชันไม้สับ (MT)	70,179	70,179	457,198	866,844	1,999,513	711,131	711,131	711,131
คอนเทนเนอร์ (TEUs)	-	62,612	62,612	45,074	79,129	168,426	226,000	248,609



กรณีผู้สินค้าขาเข้าลูกค้าสามารถเลือกได้ว่าเมื่อผ่านพิธีการศุลกากรแล้วจะลากตู้ไปเปิดที่โรงงานทั้งตู้ (FCL) หรือจะเปิดตู้นำสินค้าออกที่ ICD แล้วใช้รถบรรทุกขนส่งเข้าโรงงาน (LCL) สายเดินเรือเมื่อส่งมอบสินค้าภายในตู้แล้ว จะทำความสะอาดตู้ก่อนนำส่งให้กับลูกค้าที่ต้องการรับตู้ไปบรรจุเพื่อการส่งออก ซึ่งสามารถลากตู้ไปบรรจุสินค้าที่โรงงานหรือจะนำสินค้ามาบรรจุเข้าตู้ในพื้นที่ ICD ก็ได้ เมื่อผู้สินค้าขาออกได้ผ่านพิธีการศุลกากรเรียบร้อยแล้ว บริษัทจะนำตู้ส่งไปยังท่าเทียบเรือต่างๆ ตามที่ลูกค้าต้องการ โดยมากแล้วจะเป็นท่าเรือแหลมฉบัง

**“เคอรี่ สยามซีพอร์ต
เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียว
ที่ให้บริการ ICD
ในพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบัง”**

เคอรี่ สยามซีพอร์ต เป็นผู้ประกอบการเพียงรายเดียวที่ให้บริการ ICD ในพื้นที่ใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบัง กลุ่มเป้าหมายจะเป็นผู้นำเข้าและส่งออกในเขตพื้นที่จังหวัดชลบุรีและใกล้เคียง รวมถึงสายการเดินเรือต่างๆ เป็นการเพิ่มช่องทางในการทำพิธีการศุลกากรให้กับผู้นำเข้าส่งออกสินค้า นอกเหนือจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบ้ง หรือ ICD ลาดกระบ้ง และเนื่องด้วยนโยบายของกรมศุลกากรเกี่ยวกับมาตรการตรวจสอบตู้สินค้าที่ทำเทียบเรือ 24 ชั่วโมงก่อนเรือเทียบท่า ซึ่งกำลังจะประกาศใช้ในอนาคตอันใกล้นี้ คาดว่า จะทำให้เกิดความแออัดของผู้สินค้าบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจะส่งผลถึงสายการเดินเรือที่ไม่สามารถนำเรือเข้าเทียบท่าตามตารางเวลาที่กำหนด ดังนั้นกิจการทำเทียบเรือและ ICD ของบริษัทฯ จึงเป็นการแบ่งเบาภาระความแออัดของท่าเรือแหลมฉบังที่มีในปัจจุบันและในอนาคต เป็นการสนับสนุนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลด้านตะวันออกให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางเรือของภูมิภาคได้เร็วยิ่งขึ้น

กิจการและขนาดของกิจการ

กิจการ / การให้บริการ	ขนาดกิจการ	หน่วย
ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าทั่วไปและเทกอง (Conventional Terminal) รวม 6 ท่า	6,000,000	เมตริกตัน
ท่าเทียบเรือขนถ่ายสินค้าตู้คอนเทนเนอร์ (Container Terminal) รวม 2 ท่า	200,000	TEUs
คลังเก็บสินค้าเทกอง (Bulky Warehouse) รวม 1 หลัง	30,880	ตารางเมตร
คลังเก็บสินค้าอเนกประสงค์ (Hybrid Warehouse) รวม 22 หลัง	54,755	ตารางเมตร
รพท. (Inland Container Depot : ICD)	200,000	TEUs
ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ (Empty Container Depot)	30,000	TEUs
ไซโลเก็บสินค้าเหลว (Liquid Silo) รวม 3 ถัง	39,000	เมตริกตัน



นอกจาก เคอรี่ สยามซีพอร์ต แล้ว ยังมีกิจการในกลุ่มบริษัท เคอรี่ โลจิสติกส์ ประเทศไทย ซึ่งต่อเนื่องและเกี่ยวพันกันในลักษณะซัพพลายเชน นำส่งให้กิจกรรมโลจิสติกส์ของกลุ่มในภาพรวมขับเคลื่อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ครบวงจรแบบ One-Stop-Service ซึ่งประกอบด้วย

- **บริษัท เคอรี่ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด (Kerry Logistics)** บริการจัดการระบบซัพพลายเชนแบบครบวงจร ทั้งระบบบริหารจัดการคลังสินค้าทั่วไป เขตปลอดอากร ในพื้นที่ของเขต/นิคมอุตสาหกรรม และท่าเทียบเรือ

- **บริษัท เคอรี่ ดิสทริบิวชัน (ประเทศไทย) จำกัด (Kerry Distribution)** บริการการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์สำหรับนำเข้าและส่งออก บริการรถหัวลากและทางลากพื้นเรียบสำหรับบรรทุกสินค้าหนักทางอุตสาหกรรม รถบรรทุกสี่ล้อ หกล้อ และสิบล้อ เพื่อการขนส่งภายในประเทศ

- **บริษัท เคอรี่ เอ็กซ์เพรส (ประเทศไทย) จำกัด (Kerry Express)** บริการจัดส่งพัสดุแบบเร่งด่วนภายในประเทศ รับประกันการส่งถึงปลายทางในวันถัดไป รับประกันสินค้าเสียหาย รับชำระเงินค่าสินค้า ณ ปลายทาง นอกจากนี้ยังให้บริการจัดรับส่งพัสดุภัณฑ์ตามพื้นที่ต่างๆ ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้แก่ อโศก (อาคารอโศก ทาวเวอร์) สยาม (สยามซอย 10) สีลม (อาคารสีลม แกรนด์พาลัส) ลาดพร้าว (ยูเนี่ยนมอลล์) และบางใหญ่ (ซอยเทศบาลตำบลเสาชิงหิน)

- **บริษัท เคอรี่ เฟรท (ประเทศไทย) จำกัด (Kerry Freight)** บริการจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งทางทะเลและอากาศ บริการด้านพิธีการศุลกากร บริการรับ-ส่งสินค้าจากต้นทางถึงจุดหมายปลายทางลักษณะ Door-to-Door

- **บริษัท เคอรี่ เอเชีย โรด ทรานสปอร์ต (ประเทศไทย) จำกัด หรือ คาร์ท (KART)** ให้บริการขนส่งสินค้าข้ามแดนทางบก มีขอบเขตให้บริการครอบคลุมประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีชายแดนติดกับประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน อันได้แก่ เมียนมาร์ กัมพูชา ลาว เวียดนาม มาเลเซีย จีน และสิงคโปร์

- **บริษัท เคอรี่ ไอทีเอส (ประเทศไทย) จำกัด (Kerry - ITS)** บริการทำความสะอาดและซ่อมบำรุง Tank Container หรือ ISO Tank ด้วยระบบอัตโนมัติในการทำความสะอาดภายใน Tank มีระบบชีวบำบัดน้ำเสียจากการล้างทำความสะอาด บริการอุ่นสินค้า (Stream Heating of Cargo) การถ่ายสินค้า การตั้งวาล์วถึงสินค้า

ปัจจุบันธุรกิจต่างๆ มีการแข่งขันเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจภายในประเทศหรือจะเป็นองค์กรข้ามชาติที่เข้ามาเปิดตลาดการค้าการลงทุนในประเทศไทย ประกอบกับความต้องการของผู้บริโภคหรือลูกค้ามีความต้องการที่ซับซ้อนและหลากหลายขึ้น การดำเนินธุรกิจทั้งในและระหว่างประเทศจึงต้องหาพันธมิตรทางโลจิสติกส์ที่เหมาะสมกับธุรกิจของตนเอง บริษัท เคอรี่ สยามซีพอร์ต จำกัด และกลุ่มบริษัทในเครือ เคอรี่ โลจิสติกส์ ประเทศไทย เป็นอีกกลุ่มธุรกิจหนึ่งที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์แบบครบวงจร เป็นส่วนหนึ่งของประตูการค้าระหว่างไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและภูมิภาคอื่นๆ ทั่วโลก 🌐



โครงการอนุมัติให้การส่งเสริม การลงทุน เคื่อนกันยายน 2557

บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)	
หมวด 1 เกษตรกรรม และผลิตผลทางการเกษตร						
1	เหอ อี้ เฮง จำกัด (ร่วมทุนไทย - ใต้หวัน)	ขนมจากธัญพืช 100 ตัน	1.11	3.37	6	ชลบุรี (เขต 2)
2	โรงสีข้าว ต. ประเสริฐ อุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ข้าวคัดคุณภาพ 67,320 ตัน	1.14	100.00	15	อุตสาหกรรม (เขต 3)
3	แฮปปี้ แอนด์ โกลฟ จำกัด (ร่วมทุนไทย - อินเดีย)	ถุงมือยางธรรมชาติ 192,000,000 ชิ้น	1.16	44.00	31	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
4	คอร์น ยูโคเปีย จำกัด (ร่วมทุนไทย - ใต้หวัน)	อบพืชและไซโล 1,370 ตัน	1.7	120.80	25	ขอนแก่น (เขต 3)
5	โดมอนด์ ฟู้ด โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารทะเลบรรจุ ภาชนะผนึก 17,250 ตัน	1.11	122.00	233	สมุทรสาคร (เขต 1)
6	โกลเด้น ฟีด (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสัตว์ เช่น อาหารไก่ 500,000 ตัน	1.5	1,000.00	63	ลพบุรี (เขต 3)
7	เจจ - มันทันส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นอังกฤษทั้งสิ้น)	ผงมอลต์สกัดปรุงแต่ง และผงมอลต์สกัด 7,300 ตัน	1.11	675.00	19	ชลบุรี (เขต 2)
8	โชคชัยลักกี้ฟู้ด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อาหารสำเร็จรูปจากเนื้อสัตว์ เช่น ไส้กรอก หมูยอ ลูกชิ้น 600 ตัน	1.11	16.00	22	นครราชสีมา (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
9	นายศุภชัย จินตนาเลิศ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 85,680 ตัน น้ำมันเมล็ดในปาล์ม 15,120 ตัน เมล็ดในปาล์มอบแห้ง 14,112 ตัน	1.12	120.00	65	ชลบุรี (เขต 2)
10	นายชนะ จินตรัตนวงศ์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	น้ำมันปาล์มดิบ 85,680 ตัน น้ำมันเมล็ดในปาล์ม 15,120 ตัน เมล็ดในปาล์มอบแห้ง 14,112 ตัน	1.12	135.00	65	ชลบุรี (เขต 2)
11	ไทยวาฟเฟิลโปรดักส์ จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - สิงคโปร์ - ฮ่องกง - สวิตเซอร์แลนด์)	ผลิตภัณฑ์จากธัญพืช เช่น เส้นก๋วยเตี๋ยวอบแห้ง และเส้นหมี่อบแห้ง 2,700 ตัน	1.11	100.00	73	นครปฐม (เขต 1)
12	เอสเอส กรีน เอ็นเนอร์ยี จำกัด (ร่วมทุนไทย - เกาหลีใต้)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด (WOOD PELLET) 126,720 ตัน	1.17	150.00	73	สุราษฎร์ธานี (เขต 3)
13	ไทยซิลค์โปรดักส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พืชผักอบแห้ง 250 ตัน	1.11	13.00	24	นครราชสีมา (เขต 3)
14	อี ยู ไบโอบีโอส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ก๊าซชีวภาพ 14,553,300 ลูกบาศก์เมตร	1.18	50.00	12	อุบลราชธานี (เขต 3)
15	ไทยอีสเทิร์น อินโนเวชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยางแท่ง (BLOCKED RUBBER) 36,000 ตัน	1.16	35.00	28	ชลบุรี (เขต 2)
หมวด 2 เหมืองแร่ เซรามิกและโลหะขั้นมูลฐาน						
1	MR. KOIZUMI SHIGETO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	อะลูมิเนียมแท่ง (ALUMINUM BILLET) 6,000 ตัน	2.17	1,124.20	59	ปราจีนบุรี (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
2	นายวิเชียร เชิดชูตระกูลทอง (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์เซรามิก 7,000 ตัน โครงสร้างโลหะสำหรับงาน ก่อสร้างหรืองานอุตสาหกรรม 20,000 ตัน และชิ้นส่วนโลหะ เช่น GRATING	2.5, 4.19 และ 4.3	52.00	240	เชียงใหม่ (เขต 3)
3	ดี แอนด์ บีวาย (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	ตัดและแปรรูปโลหะ 30,000 ตัน	2.18	44.00	16	ชลบุรี (เขต 2)
4	แกรนด์ เทค พรีซิชั่น แมนูแฟคเจอริ่ง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ท่อเหล็ก 20,000 ตัน	2.14	250.00	80	ระยอง (เขต 2)
5	เอ็ม ที อลูมิเนียม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	อะลูมิเนียมเส้นหน้าตัดรูปต่างๆ 5,600 ตัน	2.17	196.00	62	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
6	นิชชินเบรค (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนเหล็กหล่อ เช่น CALIPER BODY 4,500 ตัน	2.15	207.20	91	ขอนแก่น (เขต 3)
7	เหล็กสยาม (2001) จำกัด (ร่วมทุนไทย - อินเดีย)	เหล็กรูปพรรณ 72,000 ตัน และเหล็กถวด 300,000 ตัน	2.13	111.90	328	สระบุรี (เขต 2)
หมวด 3 อุตสาหกรรมเบา						
1	เทียร์ว่าโซลูชั่น จำกัด (หุ้นสเปนทั้งสิ้น)	สิ่งประดิษฐ์ 400,000 ชิ้น	3.14	14.00	106	เชียงใหม่ (เขต 3)
2	เฮอร์เบิร์ต (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เตียงที่ใช้ทางการแพทย์ 700 เตียง โคมไฟที่ใช้ในห้องผ่าตัด 200 ชุด	3.9	20.00	20	ขอนแก่น (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	นายสุนทร ไกรตระกูล (ร่วมทุนไทย - เยอรมนี)	พรม 150,000 ตารางเมตร	3.1	50.00	298	ขอนแก่น (เขต 3)
4	ไทยซาคาอะเอส จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผ้าลูกไม้ (LACE) 725,000 ตารางเมตร ย้อมสีและแต่งสำเร็จผ้า 2,150,000 ตารางเมตร	3.1	147.90	20	ลำพูน (เขต 3)
หมวด 4 ผลิตภัณฑ์โลหะ เครื่องจักร และอุปกรณ์ขนส่ง						
1	นางสาววันฉวี โลจนะโกสินทร์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 750 ตัน แม่พิมพ์และการซ่อมแซม แม่พิมพ์ที่ผลิตเอง	4.2	10.00	74	นนทบุรี (เขต 1)
2	เค.ดับบลิว. เมทัล เวิร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไบพานสำหรับรถแทรกเตอร์ การเกษตร 200,000 ชิ้น	4.2	51.50	25	ระยอง (เขต 2)
3	ถงซิง เมทัล อินดัสเตรียล จำกัด (ร่วมทุนไต้หวัน - เยอรมนี)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น STEEL BALL VALVE 300 ตัน	4.3	31.00	39	ปราจีนบุรี (เขต 3)
4	แสงไทยฟาร์อีสท์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น เครื่องใช้เกี่ยวกับการครัว 5,184,000 ชิ้น	4.3	10.80	145	ระยอง (เขต 2)
5	ชัมมิท พูจิกิโกะ คุราตะ แมนูแฟคเจอร์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 1,050,000 ชุด และแกนบังคับช่วยเลี้ยวรถยนต์	4.10	80.00	15	ระยอง (เขต 2)
6	นิฮอน เทคโนโลยี ฮีท ทรีตเมนต์ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	การอบ - ชุบโลหะ (HEAT TREATMENT) 2,070 ตัน	4.5	121.00	55	ระยอง (เขต 2)
7	ยูนิมิต เอ็นจิเนียริง จำกัด (มหาชน) (ร่วมทุนไทย - ไต้หวัน - จีน)	โครงสร้างโลหะสำหรับ งานอุตสาหกรรม 1,530 ตัน	4.19	80.00	50	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
8	เอจีซี ออโตโมทีฟ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	กระจกสำหรับยานพาหนะ 144,000 ชิ้น	4.10	89.10	18	ชลบุรี (เขต 2)
9	ทีบีเคเค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น BEARING HOUSING 302 ตัน	4.10	163.20	8	ชลบุรี (เขต 2)
10	ดานิลี ออโตเมชัน จำกัด (หุ้นลักเซมเบิร์กทั้งสิ้น)	ซ่อมเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ 1,050 ชุด	4.17	198.60	23	ระยอง (เขต 2)
11	โตโยต้า โมโตริค สยาม เมทัล จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 31,215,112 ชิ้น	4.10	320.00	70	ชลบุรี (เขต 2)
12	เอ็นทีพีที จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 6,120 ตัน	4.10	335.00	26	ชลบุรี (เขต 2)
13	สยามแพนคอน จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บรรจุภัณฑ์โลหะและชิ้นส่วน เช่น ปีบ ฝาและตัวกระป๋อง 10,855 ตัน	4.3	31.20	68	สมุทรปราการ (เขต 1)
14	มีทิล ลาโบ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น RESERVOIR 850,000 ชิ้น	4.10	28.00	10	ชลบุรี (เขต 2)
15	โกลบอล - ไทยซอน พริชชั่น อินดัสทรี จำกัด (ร่วมทุนไต้หวัน - ซามัวร์)	แม่พิมพ์และการซ่อมแม่พิมพ์ 100 ชุด อุปกรณ์จับยึด 12,000 ชุด ชิ้นส่วนโลหะ 1,237 ตัน	4.2 และ 4.3	215.00	217	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
16	โอริออน แมชชีนเนอรี เอเชีย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	AIR FILTER สำหรับระบบอากาศอัด 300 ชุด	4.2	44.70	9	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
17	เอสเค เมโดธ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	สลักภัณฑ์ (FASTENERS) 12,250 ตัน	4.3	194.20	42	สมุทรปราการ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
18	สยามเพรส โลคัลพาร์ทส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ 20,000,000 ชิ้น แม่พิมพ์ 50 ชุด ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 18,000 ชิ้น การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 30 ชุด	4.2 และ 4.3	25.90	36	กรุงเทพฯ (เขต 1)
19	โดงยูน เพลท เมคคิง (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	ลูกกลิ้งสำหรับพิมพ์หรืออัดลาย (PRINTING ROLLERS) 950 ตัน	4.2	114.10	121	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
20	คอมแพ็ค อินเตอร์เนชั่นแนล (1994) จำกัด (ร่วมทุนไทย - มาเลเซีย)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น ดิสก์เบรก 1,440,000 ชุด	4.10	142.00	142	เพชรบุรี (เขต 3)
21	ซัมมิท แหลมฉมัง โอโต บอดี เวิร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	การเคลือบผิว (SURFACE TREATMENT) 6,810,000 ชิ้น	4.4	195.00	23	ชลบุรี (เขต 2)
22	โคโย จอยท์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 1,702,800 ชิ้น	4.10	137.80	38	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
23	โรเบิร์ต บ็อกซ์ ออตโมทีฟ เทคโนโลยีส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นเนเธอร์แลนด์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น WHEEL SPEED SENSOR 9,200,000 ชิ้น	4.10	169.40	180	ระยอง (เขต 2)
24	เคทีเค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น ข้อต่อท่อเหล็ก 360 ตัน	4.3	46.00	39	ปราจีนบุรี (เขต 3)
25	ฮาร์ ซิสเต็ม ดีเวลอปเม้นต์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องจักร อุปกรณ์และชิ้นส่วน เช่น ROBOT SYSTEM และ ROBOT HAND 105 ชุด อุปกรณ์จับยึด (JIG) 40 ชุด	4.2	6.50	31	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
26	เอ.เจ. พลาสท์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	การเคลือบผิว (SURFACE TREATMENT) 7,000 ตัน	4.4	120.00	28	ชลบุรี (เขต 2)
27	ออฟโร้ด แอกเซสซอรี่ส์ จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น PROTECTION BAR 68,550 ชิ้น	4.10	179.90	97	ระยอง (เขต 2)
28	ฟูรุทาวา ออร์โตโมทีฟ ซิสเต็มส์ (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น JUNCTION BOX 856,000 ชิ้น	4.10	112.80	51	ชลบุรี (เขต 2)
29	โทร่า เวอร์คกิ้ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แม่พิมพ์ 50 ชุด ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 500 ชิ้น การซ่อมแซมแม่พิมพ์ 500 ชุด	4.2	15.20	31	นครราชสีมา (เขต 3)
30	โซว้า ออโต้พาร์ท (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชุดบังคับเลี้ยวพวงมาลัย 254,420 ชิ้น	4.10	587.90	73	ชลบุรี (เขต 2)
31	ซึมมิท แหลมฉบัง โอโต้ บอดี้ เวิร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ เช่น ขอบประตูและหน้าต่าง 584 ตัน	4.10	52.00	12	ระยอง (เขต 2)
32	ซีโร่ พาวเวอร์เทรน จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 600,000 ชิ้น	4.10	79.00	140	ไม่ระบุที่ตั้ง
33	เดลต้า ไทยรุ่ง จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนยานพาหนะ 6,882,000 ชิ้น เบาะรถยนต์ 500,000 ชิ้น กระปุกเกียร์ 100,000 ชิ้น	4.10	198.70	281	ระยอง (เขต 2)
34	อินาสะ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์โลหะ เช่น ชุดครอบเครื่องจักร 55,000 ชิ้น	4.3	26.00	33	สมุทรปราการ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
35	ไทยนิปปอน สตีล แอนด์ ซูมิคิน เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น คอร์ปอเรชั่น จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	แท่นผลิตและชุดเจาะ ก๊าซและน้ำมัน 10,000 ตัน	4.19	92.00	160	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
36	เซอิมิทซู ไทย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะ เช่น INJECTOR BODY 140 ตัน	4.3	212.90	34	ระยอง (เขต 2)
37	นายสินชัย สิทธิเสถียรชัย (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	STEEL STRAP 11,000 ตัน และ STEEL CLIP 20,000,000 ชิ้น	4.3	34.40	23	ระยอง (เขต 2)
หมวด 5 อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และเครื่องใช้ไฟฟ้า						
1	โค๊ดแอกเซล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.98	4	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	เอส ซี เอ็ม เทคโนโลยีจีส จำกัด (ร่วมทุนสิงคโปร์ - ไทย)	ซอฟต์แวร์	5.8	3.00	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
3	ทีซีเอ็ม โฮลดิ้ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	30.00	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
4	อีวเทค (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ท่อพลาสติกสำหรับหุ้มสายไฟ เช่น PE TUBE 35 ตัน	5.3	20.00	4	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
5	MR. JOSTEIN AKSNES (ร่วมทุนไทย - นอร์เวย์)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	16	กรุงเทพฯ (เขต 1)
6	เอส เอ็น ซี ฟูกูอิ โฮลดี อินชูเลชั่น จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนเครื่องปรับอากาศ เช่น INSTALLATION PIPE KIT 6,000 ตัน	5.3	70.00	35	สมุทรปราการ (เขต 1)
7	บุญก เทค จำกัด (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ เช่น ชิ้นส่วนเครื่องซักผ้า 120 ตัน	5.3	3.00	8	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
8	ทรานสตรอน (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	ซอฟต์แวร์	5.8	22.79	34	กรุงเทพฯ (เขต 1)
9	MR. ROBERT ANDRE AUCH MUTY WAVRE (หุ้นสหราชอาณาจักรทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	3.70	8	กรุงเทพฯ (เขต 1)
10	MR. YOUNG SEOK KUAN (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	19.90	20	กรุงเทพฯ (เขต 1)
11	เคอีดับบลิว (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	เครื่องมือวัดทางไฟฟ้าและ อิเล็กทรอนิกส์ 400,000 เครื่อง	5.4	80.50	50	ปทุมธานี (เขต 1)
12	Y J TECH CO., LTD. (หุ้นเกาหลีใต้ทั้งสิ้น)	ท่อโลหะสำหรับเครื่องปรับอากาศ 1,560,000 ชิ้น	5.3	32.00	55	ชลบุรี (เขต 2)
13	ไอ เอ็ม อี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ 8,640,000 ชิ้น	5.5	17.00	12	ปราจีนบุรี (เขต 3)
14	ไคฟา เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ เช่น FLEX CABLE ASSEMBLY (FCA) 8,640,000 ชิ้น	5.5	26.00	147	ปราจีนบุรี (เขต 3)
15	พานาโซนิค อินดัสเตรียล ดีไวซ์ (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น - สิงคโปร์)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สำหรับ ยานพาหนะ เช่น THERMISTOR SENSOR 40,000,000 ชิ้น	5.5	163.70	57	สมุทรปราการ (เขต 1)
16	นิเด็ค โคปาล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	DIGITAL CAMERA จำนวน 900,000 ตัว	5.4	133.30	248	ปทุมธานี (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
17	เอสเคทีจี - เทค จำกัด (ร่วมทุนไทย - เกาหลีใต้)	ชิ้นส่วนสำหรับเครื่องใช้ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ 3,500,000 ชิ้น	5.3 และ 5.5	55.00	60	ชลบุรี (เขต 2)
18	MR. SHUNZHU TAO (หุ้นจีนทั้งสิ้น)	POWER SUPPLY 12,500 ชุด และ PLASMA LAMP 3,000 ชุด	5.3	86.80	12	ระยอง (เขต 2)
19	MR. GEN SUZUKI (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.95	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
20	ลักซ์โซลา (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	พาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E - COMMERCE)	5.9	20.00	51	กรุงเทพฯ (เขต 1)
21	MR. KWANGHO SEOL (หุ้นเกาหลีทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.78	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
22	อีแมนกู จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.85	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
23	MR. JOHAN OLSTENIUS (ร่วมทุนไทย - สวีเดน)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.00	10	กรุงเทพฯ (เขต 1)
24	นายจักริศวรร โลงนะโกสินทร์ (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับยานพาหนะ 5,000 ชิ้น	5.5	25.00	16	นนทบุรี (เขต 1)
25	นางสุนทรี รอดประจง (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนแม่พิมพ์ 600 ตัน แม่พิมพ์ 100 ชุด และการซ่อมแซมแม่พิมพ์ ที่ผลิตเอง	5.3	10.00	74	นครราชสีมา (เขต 3)
26	ซูเปอร์ฟาสท์ เทคโนโลยี (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนโลหะสำหรับ เครื่องใช้ไฟฟ้าและ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ 5,000 ตัน	5.3	25.00	24	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
27	ไอเอสบี คอร์ปอเรชั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	5.00	14	กรุงเทพฯ (เขต 1)
28	ชาร์ป แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ 75,000 เครื่อง ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์ 300,000 ชิ้น	5.4 และ 5.5	279.10	170	นครปฐม (เขต 1)
29	นายเลิศศักดิ์ เบ่งแสงทอง (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	6.83	36	กรุงเทพฯ (เขต 1)
30	อินทีเกรชั่น เซอร์วิส เซ็นเตอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.94	5	กรุงเทพฯ (เขต 1)
31	ลองกอง สตูดิโอ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	2.40	27	กรุงเทพฯ (เขต 1)
32	จิตตะ ดอท คอม จำกัด (ร่วมทุนไทย - เวียดนาม)	ซอฟต์แวร์	5.8	4.50	3	กรุงเทพฯ (เขต 1)
33	MR. SAM TAYLOR (ร่วมทุนออสเตรเลีย - อิตาลี)	ซอฟต์แวร์	5.8	1.60	5	เชียงใหม่ (เขต 3)
34	บริดจ์ อินเทลลิเจนซ์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ซอฟต์แวร์	5.8	5.00	15	กรุงเทพฯ (เขต 1)
35	โกลบอล เอชเทค จำกัด (หุ้นไต้หวันทั้งสิ้น)	แผงเซลล์แสงอาทิตย์ (SOLAR MODULE) 150 เมกะวัตต์	5.5	180.00	120	ปราจีนบุรี (เขต 3)

หมวด 6 เคมีภัณฑ์ กระดาษ และพลาสติก

1	MR. HE WEI HONG (ร่วมทุนจีน - มาเลเซีย)	บรรจุภัณฑ์พลาสติก 187 ตัน	6.12	5.00	14	สมุทรสาคร (เขต 1)
2	เพ็ทฟอร์ม (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ต่างชาติ)	ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป (PREFORM) 18,280 ตัน	6.12	391.90	44	นครราชสีมา (เขต 3)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
3	เพ็ทฟอร์ม (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ต่างชาติ)	ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป (PREFORM) 13,750 ตัน	6.12	289.70	33	ลพบุรี (เขต 2)
4	เพ็ทฟอร์ม (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ต่างชาติ)	ขวดพลาสติกกึ่งสำเร็จรูป (PREFORM) 13,750 ตัน	6.12	296.70	33	ระยอง (เขต 2)
5	เบอร์ลินฟาร์ม มาซูติคอลอินดัสตรี จำกัด (หุ้นฮ่องกงทั้งสิ้น)	ยาแผนปัจจุบัน 724 ตัน	6.5	460.00	160	กรุงเทพฯ (เขต 1)
6	นงนุช อินดัสเตรียล จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ผลิตภัณฑ์พลาสติก เช่น ของใช้ในครัวเรือน 3,000 ตัน	6.12	34.40	93	นนทบุรี (เขต 1)
7	พีซีแอล (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 3,200 ตัน	6.12	136.80	379	เพชรบุรี (เขต 3)
8	แอร์ ลิควิด (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	ก๊าซไฮโดรเจน 43,800,000 ลูกบาศก์เมตร ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ 6,018,120 ลูกบาศก์เมตร ไอน้ำความดันสูง 105,120 ลูกบาศก์เมตร น้ำเพื่ออุตสาหกรรม 446,760 ลูกบาศก์เมตร	6.2 และ 7.1	38.60	266	ระยอง (เขต 2)
9	ไทยอ็อฟเซท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	บรรจุภัณฑ์พลาสติก พิมพ์ลวดลาย 25,600 ตัน	6.16	60.00	20	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
10	ไทยนครพัฒนา จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ยาปราศจากเชื้อชนิดน้ำ ปริมาณน้อย 413,280 ลิตร	6.5	140.00	5	นนทบุรี (เขต 1)
11	คาร์บอน เมจิก (ประเทศไทย) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ชิ้นส่วนพลาสติก เสริมคาร์บอนไฟเบอร์ 30,000 ชิ้น	6.12	20.80	52	ชลบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
12	สุธากัญจน์ จำกัด (มหาชน) (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	แคลเซียมออกไซด์ 120,000 ตัน	6.2	250.00	50	สระบุรี (เขต 2)
13	อิมโก้ ฟู้ดแพ็ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ถ้วยพลาสติก 752 ตัน	6.12	24.80	6	ฉะเชิงเทรา (เขต 2)
14	ทีพีโอ ออล ซีซั่น จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ฟิล์มพลาสติกสำหรับ เซลล์แสงอาทิตย์ 1,030 ตัน	6.12	8.90	16	สระบุรี (เขต 2)
15	MR. CHRISTIAAN JOSEPH ROSALIE TROGH (ร่วมทุนเบลเยียม - จีน)	ยาปราบศัตรูพืช 2,000 ตัน	6.7	60.10	35	สระบุรี (เขต 2)
16	พรอสแพค อุตสาหกรรม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ชิ้นส่วนพลาสติกสำหรับ อุตสาหกรรมต่างๆ 680 ตัน	6.12	59.00	3	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
หมวด 7 กิจการบริการและสาธารณูปโภค						
1	MR. MATS IKEDA STEINNES (หุ้นนอร์เวย์ทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค	7.13	10.00	52	กรุงเทพฯ (เขต 1)
2	MR. KAZUMI MATSUMOTO (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	วิจัยและพัฒนาอวัยวะเทียม และเครื่องมือแพทย์	7.20	10.00	3	ปทุมธานี (เขต 1)
3	นาคามูระ พรیشิตัน (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	7	ระยอง (เขต 2)
4	MR. HIRONARI MIWA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	31.50	8	กรุงเทพฯ (เขต 1)
5	ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ)	ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ	7.9	340.20	66	ไม่ระบุที่ตั้ง
6	ไทย เอเวชั่น เซอร์วิส จำกัด (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ)	ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ	7.9	756.00	66	ไม่ระบุที่ตั้ง

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
7	ไทย เอเวจัน เซอร์วิส จำกัด (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ)	ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ	7.9	756.00	66	ไม่ระบุที่ตั้ง
8	ไทย เอเวจัน เซอร์วิส จำกัด (ร่วมทุนไทย - อังกฤษ)	ขนส่งทางอากาศ 1 ลำ	7.9	340.20	66	ไม่ระบุที่ตั้ง
9	บุรีรัมย์เพาเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 9.9 เมกะวัตต์ และไอน้ำ 60 ตัน/ชั่วโมง	7.1.1	542.70	36	บุรีรัมย์ (เขต 3)
10	ไดโนพาร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	สวนสนุก 35 ไร่	7.3.3	1,025.00	235	ขอนแก่น (เขต 3)
11	ท้อป มารีไทม์ เซอร์วิส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 2 ลำ	7.9	285.00	20	ไม่ระบุที่ตั้ง
12	เอสซีจี เคมิคอลส์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	วิจัยและพัฒนาตัวเร่งปฏิกิริยา สำหรับการผลิตเม็ดพลาสติก พอลิเอทิลีน	7.20	5.10	4	ระยอง (เขต 2)
13	ฮันวาไทย จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	2.80	4	ชลบุรี (เขต 2)
14	แม็กซ์ ดีเวลลอปเม้นท์ อินเตอร์เนชันแนล จำกัด (ร่วมทุนไทย - จีน)	บริการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ 24,770 ตัวอย่าง	7.21	18.00	8	กรุงเทพฯ (เขต 1)
15	MR. YOSHIO MATSUE (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	3.00	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
16	ทานาเท็กซ์ เคมีเคิลส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	7.80	14	ระยอง (เขต 2)
17	อาโต้ไรซ์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	9.10	21	ระยอง (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
18	อามาโน่ เพรส แมชชีนเนอร์รี่ จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	7.00	17	สมุทรปราการ (เขต 1)
19	MR. ALLAN MATHIAS WIKLUND (หุ้นอิตาลีทั้งสิ้น)	สนับสนุนการค้าและการลงทุน	7.15	10.00	6	กรุงเทพฯ (เขต 1)
20	MR. MARC PATRICK YVES BOURBEILLON (หุ้นเยอรมนีทั้งสิ้น)	สำนักงานปฏิบัติการภูมิภาค 1,191.5 ตารางเมตร	7.13	21.70	104	กรุงเทพฯ (เขต 1)
21	ชันทา อิเล็กทรอนิกส์ (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	1.80	7	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
22	เวสคอน ทักโบ้ท แอนด์ มารีน เซอร์วิส จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เรือกลด้นลากจูง 1 ลำ	7.9	51.45	9	ไม่ระบุที่ตั้ง
23	นาวิแอร์ ยอททิง ออฟเพอเรชั่น จำกัด (ร่วมทุนไทย - สวีเดน)	เดินเรือท่องเที่ยวหรือให้เช่า เรือท่องเที่ยว 2 ลำ	7.3	26.90	4	ไม่ระบุที่ตั้ง
24	เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	บริการทดสอบ ทางวิทยาศาสตร์ 290,000 ตัวอย่าง	7.21	120.00	65	กรุงเทพฯ (เขต 1)
25	ศตวรรษพลาสติก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากพลังงานแสงอาทิตย์ ที่ติดตั้งบนหลังคา 0.65 เมกะวัตต์	7.1	37.00	3	สมุทรปราการ (เขต 1)
26	นายทาคากิ คาซุนริ (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	3	สมุทรปราการ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
27	MR. YOSHINOBU MATSUMURA (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	บริการทดสอบชิ้นส่วน และอุปกรณ์สำหรับอุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ 1,000 ชิ้นงาน	7.21	8.40	2	ชลบุรี (เขต 2)
28	ลูแมน (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นออสเตรเลียทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	3.80	9.00	ระยอง (เขต 2)
29	MR. SUSUMU HIOKI (ร่วมทุนญี่ปุ่น - ฮองกง)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	7	กรุงเทพฯ (เขต 1)
30	MR. GARY RICHARD MURRAY (หุ้นบริติชเวอร์จิเนียแลนด์ ทั้งสิ้น)	โรงแรม 211 ห้อง	7.4	1,000.00	186	ภูเก็ต (เขต 2)
31	สุเพิร์บ พาวเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 1.34 เมกะวัตต์	7.1	162.00	25	สระบุรี (เขต 2)
32	MR. RENAUD PLUVINET (หุ้นฝรั่งเศสทั้งสิ้น)	วิจัยและพัฒนา	7.20	6.10	9	สมุทรปราการ (เขต 1)
33	คูโรดา ออโต้ - เทค (ไทยแลนด์) จำกัด (หุ้นญี่ปุ่นทั้งสิ้น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	39.10	34	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
34	โตดา ไฟฟ์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	57.70	20	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
35	นาเด็คซ์ (ไทยแลนด์) จำกัด (ร่วมทุนไทย - ญี่ปุ่น)	ศูนย์จัดหาจัดซื้อชิ้นส่วน และผลิตภัณฑ์ระหว่างประเทศ	7.12	10.00	4	สมุทรปราการ (เขต 1)
36	ที.อาร์.อาร์. ไปโอพาวเวอร์ จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากก๊าซชีวภาพ 0.5 เมกะวัตต์	7.1	15.10	12	ราชบุรี (เขต 2)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
37	โดมอนต์ รัชดา เรียลเอสเตท จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ที่อยู่อาศัยสำหรับผู้มีรายได้น้อยหรือปานกลาง 200 หน่วย	7.5	40.30	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
38	เอส เอ็ม ทรี ดี เอ็นจิเนียริ่ง จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ออกแบบชิ้นส่วนยานยนต์ และอุปกรณ์การผลิต ที่เกี่ยวข้อง	7.23	2.00	12	กรุงเทพฯ (เขต 1)
39	เมจิก แพลนท์ เอ็นเนอร์ยี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด (WOOD PELLET) 5,990 ตัน	7.1	17.00	35	ชัยภูมิ (เขต 3)
40	สุรีนิวเอเบิล เอ็นเนอร์จี จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	เชื้อเพลิงชีวมวลอัด (WOOD PELLET) 17,280 ตัน	7.1	37.00	16	ระนอง (เขต 3)
41	ดับเบิลดี ปีโตรเลียม จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนส่งทางเรือ 1 ลำ	7.9	61.00	21	ไม่ระบุที่ตั้ง
42	สินสมนึก จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ขนถ่ายสินค้าสำหรับ เรือเดินทะเลขนถ่ายสินค้าทั่วไป 589,560 ตัน ขนถ่ายสินค้าเหลว 144,000,000 ลิตร	7.1	57.10	16	เชียงราย (เขต 3)
43	นายธรรณ ประจักษ์ธรรม และนางพรพรรณ ไต่ตระกูล (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	วิจัยและพัฒนา	7.20	125.30	33	นนทบุรี (เขต 1)
44	นครศรีพาวู๊ด จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	ไฟฟ้าจากเชื้อเพลิงชีวมวล 2.5 เมกะวัตต์ ไอน้ำ 5 ตัน/ชั่วโมง	7.1	170.00	21	นครศรีธรรมราช (เขต 3)
45	ไทคอน โลจิสติกส์ พาร์ค จำกัด (หุ้นไทยทั้งสิ้น)	พัฒนาอาคารสำหรับ โรงงานอุตสาหกรรม 2 หน่วย	7.8	850.00	3	สมุทรปราการ (เขต 1)

	บริษัท / ผู้ร่วมทุน	ผลิตภัณฑ์	ประเภท กิจการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	การจ้างงานไทย (คน)	ที่ตั้ง (เขต)
46	รี เอนไวโร (ประเทศไทย) จำกัด (หุ้นสิงคโปร์ทั้งสิ้น)	นำวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว นำมาแปรรูปเพื่อมาใช้ใหม่ 21,600 ตัน	7.27	90.80	44	พระนครศรีอยุธยา (เขต 2)
		รวม 7 หมวดอุตสาหกรรม		20,281.44	8,567	เขต 1 = 53 เขต 2 = 66 เขต 3 = 32 ไม่ระบุที่ตั้ง = 9

หมายเหตุ เขต 1 ได้แก่ กรุงเทพฯ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร
 เขต 2 ได้แก่ กาญจนบุรี ฉะเชิงเทรา ชลบุรี นครนายก พระนครศรีอยุธยา ราชบุรี สระบุรี สมุทรสงคราม สุพรรณบุรี อ่างทอง
 ระยอง และภูเก็ต
 เขต 3 ได้แก่ 59 จังหวัดที่เหลือ





ซบคอน ไทยแลนด์

งานแสดงอุตสาหกรรมรับช่วงการผลิต
เพื่อการจัดซื้อชิ้นส่วนที่ใหญ่ที่สุดในอาเซียน

พร - เสาร์

13-16 พฤษภาคม 2558

ไบเทค บางนา

กรุงเทพฯ



ร่วมจัดโดย



สนับสนุนโดย



จัดร่วมกับ



www.subconthailand.com

ข้อมูลเพิ่มเติม ติดต่อ

บริษัท ยูบีเอ็ม เอเชีย (ประเทศไทย) จำกัด โทรศัพท์: +66(0)2 642 6911 ต่อ 418 โทรสาร: +66(0)2 642 6919-20 อีเมล: Pacharapan.p@ubm.com

คิดถึงการลงทุน คิดถึง

บีไอไอ

• สำนักงานในประเทศ •

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 1 (เชียงใหม่)

ห้อง 108 - 110 อาคารแอร์พอร์ต บีซิเนส ปาร์ค
เลขที่ 90 ถนนมหิดล ตำบลหายยา อำเภอเมือง
จังหวัดเชียงใหม่ 50100
โทรศัพท์ 0 5320 3397 - 400
โทรสาร 0 5320 3404
อีเมล : chmai@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 2 (นครราชสีมา)

2112/22 ถนนมิตรภาพ อำเภอเมือง
จังหวัดนครราชสีมา 30000
โทรศัพท์ 0 4421 3184 - 6 โทรสาร 0 4421 3182
อีเมล : korat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 3 (ขอนแก่น)

177/54 หมู่ 17 ถนนมิตรภาพ ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น 40000
โทรศัพท์ 0 4327 1300 - 2 โทรสาร 0 4327 1303
อีเมล : khonkaen@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 4 (ชลบุรี)

46 หมู่ 5 นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ถนนสุขุมวิท
ตำบลทุ่งสุขลา อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี 20230
โทรศัพท์ 0 3840 4900 โทรสาร 0 3840 4997 - 9
อีเมล : chonburi@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 5 (สงขลา)

7 - 15 อาคารไชยยงค์ ถนนรุติอุทิศ 1
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 90110
โทรศัพท์ 0 7434 7161 - 5
โทรสาร 0 7434 7160
อีเมล : songkhla@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 6 (สุราษฎร์ธานี)

49/21 - 22 ถนนศรีวิชัย ตำบลมะขามเตี้ย
อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี 84000
โทรศัพท์ 0 7728 4637, 0 7728 4435
โทรสาร 0 7728 4638
อีเมล : surat@boi.go.th

ศูนย์เศรษฐกิจการลงทุนภาคที่ 7 (พิษณุโลก)

59/15 อาคารไทยศิริวัฒน์ ชั้น 3
ถนนบรมไตรโลกนารถ 2 ตำบลในเมือง
อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก 65000
โทรศัพท์ 0 5524 8111 โทรสาร 0 5524 8777
อีเมล : phitsanulok@boi.go.th

• หน่วยงานบริการอื่นๆ •

สมาคมสโมสรนักลงทุน

อาคารทีพีแอนด์ที ชั้น 16 เลขที่ 1 ถนนวิภาวดีรังสิต
แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
โทรศัพท์ 0 2936 1429 ต่อ 201 - 208 โทรสาร 0 2936 1441 - 2
อีเมล : is-investor@ic.or.th เว็บไซต์ : www.ic.or.th

ศูนย์ประสานการบริการด้านการลงทุน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2209 1100 โทรสาร 0 2209 1199
อีเมล : osos@boi.go.th เว็บไซต์ : osos.boi.go.th

ศูนย์บริการวีซ่าและใบอนุญาตทำงาน

อาคารจัตุรัสจามจุรี ชั้น 18 ถนนพญาไท เขตปทุมวัน กรุงเทพฯ 10330
โทรศัพท์ 0 2209 1100 โทรสาร 0 2209 1194 อีเมล : visawork@boi.go.th
เว็บไซต์ : www.boi.go.th

• สำนักงานในต่างประเทศ •

BEIJING : Thailand Board of Investment, Beijing Office

Royal Thai Embassy, No.40 Guang Hua Rd., Beijing 100600 P.R.C.
Tel : +86-10-6532-4510 Fax : +86-10-6532-1620 E-mail : beijing@boi.go.th

FRANKFURT : Thailand Board of Investment, Frankfurt Office

Investment Section, Royal Thai Consulate-General
Bethmannstr. 58,5.0G 60311 Frankfurt am Main, Federal Republic of Germany
Tel : +49 (069) 92 91 230 Fax : +49 (069) 92 91 2320 E-mail : frk@boi.go.th

GUANGZHOU : Thailand Board of Investment, Guangzhou Office

Royal Thai Consulate-General, Guangzhou
No. 36 Youhe Road, Haizhu District, Guangzhou, P.R.C. 510310

Tel : +86-20-8385-8988 Ext. 220-225, +86-20-8387-7770 (Direct line)
Fax : +86-20-8387-2700 E-mail : guangzhou@boi.go.th

LOS ANGELES : Thailand Board of Investment, Los Angeles Office

Royal Thai Consulate-General,
611 North Larchmont Boulevard, 3rd Floor, Los Angeles CA 90004, U.S.A.
Tel : +1 (0)-323-960-1199 Fax : +1 (0)-323-960-1190 E-mail : boila@boi.go.th

MUMBAI : Thailand Board of Investment, Mumbai Office

Royal Thai Consulate-General 1st Floor, Dalalal House, Jammalal Bajaj Marg, Nariman Point,
Mumbai - 400 021 Republic of India

Tel : +(91 22) 2204 1589-90 Fax : +(91 22) 2282 1071 E-mail : mumbai@boi.go.th

NEW YORK : Thailand Board of Investment, New York Office

7 World Trade Center, 34th Floor. Suite F, 250 Greenwich Street, New York,
New York 10007, U.S.A.

Tel : +1 (0) 212 422 9009 Fax : +1 (0) 212 422 9119 E-mail : nyc@boi.go.th
Website: www.thinkasiainvestthailand.com

OSAKA : Thailand Board of Investment, Osaka Office

Royal Thai Consulate-General, Bangkok Bank Building, 7th Floor,
1-9-16 Kyutaro-Machi, Chuo-Ku, Osaka 541-0056 Japan
Tel : +81 (0) 6-6271-1395 Fax : +81 (0) 6-6271-1394 E-mail : osaka@boi.go.th

PARIS : Thailand Board of Investment, Paris Office

Ambassade Royale de Thaïlande 8, rue Gréuze, 75116 Paris, France
Tel : +(33-1) 56 90 26 00 Fax : +(33-1) 56 90 26 02 E-mail : par@boi.go.th

SEOUL : Thailand Board of Investment, Seoul Office

#1804, 18th Floor, Koryo Daeyeongak Center,
97 Toegye-ro, Jung-gu, Seoul, 100-706, Korea
Tel : +82-2-319-9998 Fax : +82-2-319-9997 E-mail : seoul@boi.go.th

SHANGHAI : Thailand Board of Investment, Shanghai Office

Royal Thai Consulate-General, 15th Floor, Crystal Century Tower,
567 Weihai Rd., Shanghai 200041, P.R.C
Tel : +86-21-6288-9728-9 Fax : +86-21-6288-9730 E-mail : shanghai@boi.go.th

STOCKHOLM : Thailand Board of Investment, Stockholm Office

Stureplan 4C 4th Floor, 114 35 Stockholm, Sweden
Tel : +46 (0) 8463 1158, +46 (0) 8463 1174-75 Fax : +46 (0) 8463 1160
E-mail : stockholm@boi.go.th

SYDNEY : Thailand Board of Investment, Sydney Office

Suite 101, Level 1, 234 George Street, Sydney, New South Wales 2000, Australia
Tel : +61-2-9252-4884 Fax : +61-2-9252-2883 E-mail : sydney@boi.go.th

TAIPEI : Thailand Board of Investment, Taipei Office

Taipei World Trade Center, 3rd Floor, Room 3E 39-40
No.5 Xin-Yi Rd., Sec. 5 Taipei 110, Taiwan R.O.C.
Tel : +886-2-2345-6663 Fax : +886-2-2345-9223 E-mail : taipei@boi.go.th

TOKYO : Thailand Board of Investment, Tokyo Office

Royal Thai Embassy, 8th Floor, Fukuda Building West,
2-11-3, Akasaka, Minato-ku, Tokyo 107-0052 Japan
Tel : +81 (0) 3-3582-1806 Fax : +81 (0) 3-3589-5176 E-mail : tyo@boi.go.th



THAILAND BOARD OF INVESTMENT

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

555 ถนนวิภาวดีรังสิต เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900 โทรศัพท์ 0 2553 8111 โทรสาร 0 2553 8222
อีเมล : head@boi.go.th เว็บไซต์ : www.boi.go.th