Cluster SMEs

รายงานการศึกษา

เครือข่ายวิสาหกิจ

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา
นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

สำนักงาน
ส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง
และขนาดย่อม กรกฎาคม 2551

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 1-19

- ภาพรวมของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 1
- การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 16
- ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ของการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 19

บทที่ 2 แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 20-21

บทที่ 3 แผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 22-58

- แผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 22
- โครงการนำร่องของจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง 38

บทที่ 1

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

1. ภาพรวมของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เป็นภาคอุตสาหกรรมที่มีประวัติศาสตร์อันยาวนาน อุตสาหกรรมหนึ่งของประเทศไทย โดยในอดีต สามารถแบ่งเหตุการณ์ตามนโยบายของรัฐบาลเป็น 3 ช่วงระยะเวลา ได้ดังนี้

ระยะที่ 1 : ระยะเริ่มต้นของอุตสาหกรรมยานยนต์ (พ.ศ. 2504 – 2532)

เริ่มจากนโยบายการนำเข้าชิ้นส่วน Complete knockdown (CKD) เพื่อประกอบรถยนต์ โดยที่นำเข้ามาจากสหรัฐอเมริกา ยุโรป และญี่ปุ่นเป็นหลัก ซึ่งปริมาณการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จนกระทั่งปี พ.ศ. 2512 รัฐบาลมุ่งเน้นการส่งเสริมการลงทุนกิจการชิ้นส่วนแทนกิจการประกอบรถยนต์ โดยมีมาตรการต่าง ๆ อาทิ มาตรการด้านภาษี และการกำหนดชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตภายในประเทศ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศแทนการนำเข้า

ระยะที่ 2 : รัฐบาลส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ

อย่างไรก็ดี ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา รัฐบาลได้เปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อส่งเสริมการส่งออก โดยมีมาตรการต่าง ๆ อาทิ การยกเลิกการควบคุมการนำเข้า ทั้งที่เป็นรถยนต์ใหม่และที่ใช้แล้ว ลดภาษีชิ้นส่วน CKD ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ ซึ่งนโยบายการเปิดเสรีนี้เองทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกและญี่ปุ่นมาตั้งฐานการประกอบในประเทศไทยมากขึ้น

ระยะที่ 3 : นโยบายหลังวิกฤติเศรษฐกิจ

ต่อมาในปี พ.ศ. 2540 ตลาดภายในประเทศหดตัวเป็นอย่างมาก เนื่องจากวิกฤติเศรษฐกิจและกระแสการค้าเสรีทั่วโลก แต่ต่อมาก็ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 2 ปีหลัง ยอดขายรถยนต์และชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากเศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว และจากการที่รัฐบาลได้เปิดเสรีทางการค้ามากขึ้น ทำให้มาตรการในการปกป้องอุตสาหกรรมภายในลดน้อยลง ไทยต้องเผชิญกับปัญหาที่ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตได้เอง ประกอบกับสภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ส่งผลให้ภาคการส่งออกรถยนต์ของไทยเพิ่มขึ้นเล็กน้อยในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา แต่ในส่วนของการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์มีการส่งออกเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เพราะผู้ประกอบการผลิตได้ขยายการลงทุนในตลาดส่งออก เนื่องจากการชะลอตัวของตลาดในประเทศ

อีกทั้งแนวโน้มของต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนและการประกอบรถยนต์ในประเทศต่ำกว่าในหลายประเทศและผู้ซื้อมีความมั่นใจในเรื่องราคา คุณภาพ และการส่งมอบสินค้าของไทย

ปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นบริษัทที่มีชื่อเสียงระดับโลก ทั้งจากประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และยุโรป ได้มีการสร้างวิสัยทัศน์ให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและประกอบรถยนต์ของโลก จากแนวโน้มอันดีนี้เองจะเป็นโอกาสทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ มองเห็นอนาคตที่สดใสมากขึ้น เพราะการผลิตต่อไปจะเป็นการผลิตเพื่อเน้นการส่งออกในอัตราที่สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ต้นทุนการผลิตต่ำลง นอกจากนี้ภาครัฐยังได้กำหนดเป็นนโยบายเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้อุตสาหกรรมนี้เป็นอุตสาหกรรมหลัก 1 ใน 5 ของประเทศที่จะต้องได้รับการพัฒนาทางด้านการบริหาร กระบวนการผลิต เทคโนโลยีและความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลก โดยมีการจัดทำแผนแม่บทเชื่อมโยงกับกติกาการค้าของโลกอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

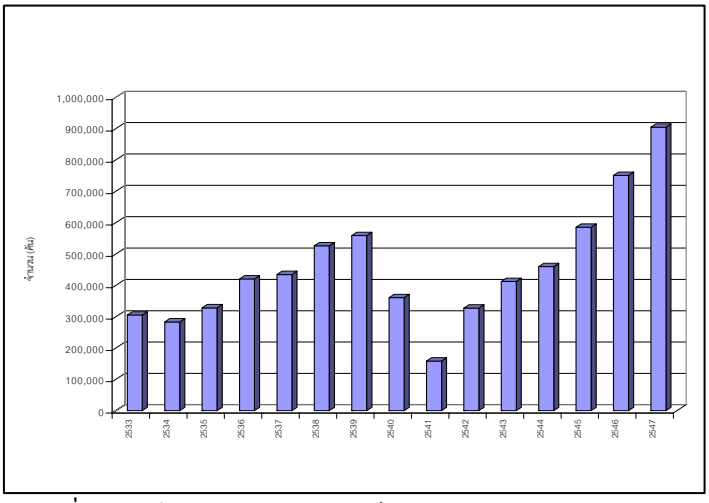
อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของประเทศไทย แบ่งเป็น 2 ประเภทดังนี้

1. อุตสาหกรรมยานยนต์ ประกอบด้วย อุตสาหกรรมรถยนต์ และอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์

2. อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ในที่นี้จะขอกล่าวถึงรายละเอียดเฉพาะอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน

อุตสาหกรรมรถยนต์

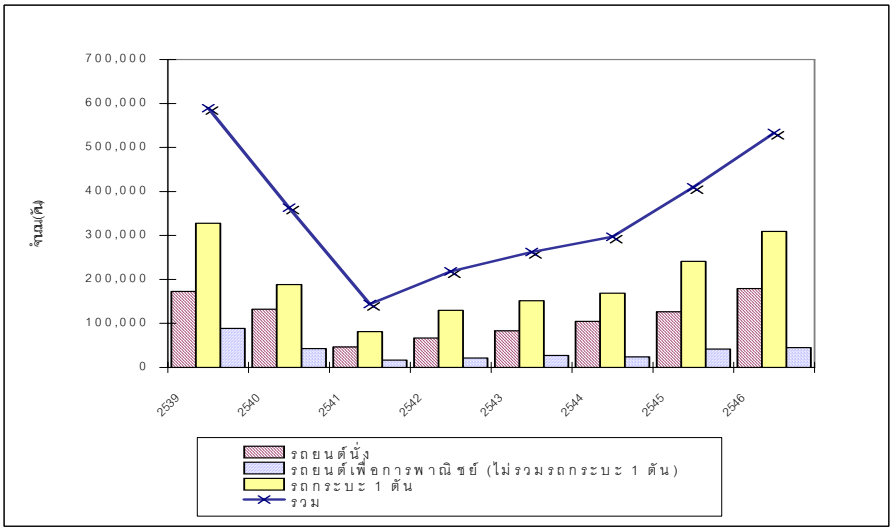
จากสถิติการผลิตรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2533-2545 พบว่ายอดการผลิตรถยนต์ลดลงในช่วงปี พ.ศ. 2540 - 2541 และค่อย ๆ ปรับตัวเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2542 โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2546 มียอดผลิตสูงกว่าปี พ.ศ. 2545 ถึง 165,661 คัน ด้วยอัตราการเติบโตร้อยละ 28.30 และปี พ.ศ. 2547 มียอดผลิตถึง 904,000 คัน ทั้งนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการส่งออกที่ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง



แหล่งที่มาของข้อมูล: สถาบันยานยนต์

ภาพที่ 1 ปริมาณการผลิตรถยนต์ ปี พ.ศ. 2533-2547

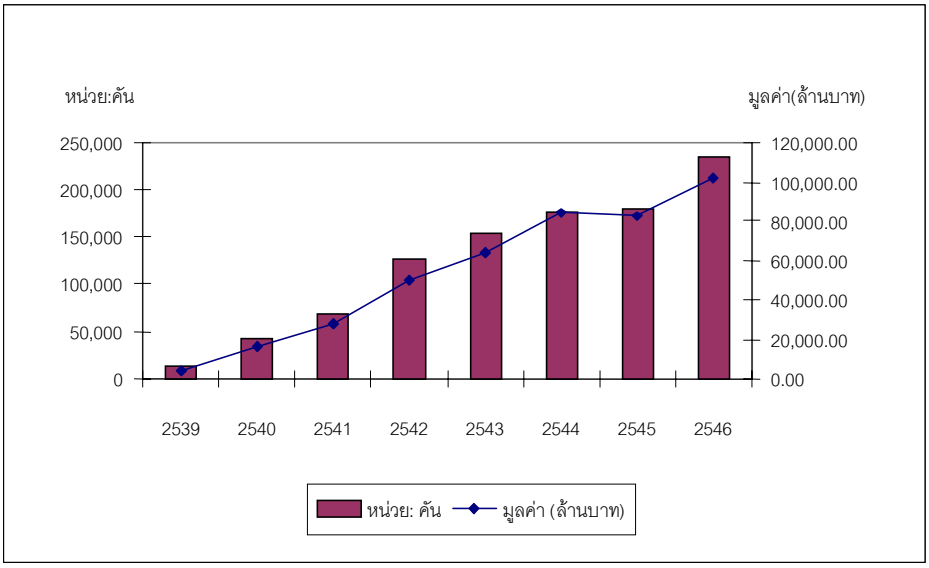
สำหรับยอดการจำหน่ายรถยนต์ของไทยในปี พ.ศ. 2539-2546 พบว่าปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศก่อนวิกฤติเศรษฐกิจ มีแนวโน้มลดลง โดยช่วงวิกฤติเศรษฐกิจ ปี พ.ศ. 2541 มียอดการจำหน่ายต่ำสุด แต่หลังจากปี พ.ศ. 2542 เป็นต้นมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยรถกระบะ 1 ตัน มียอดจำหน่ายมากที่สุด รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ ตามลำดับ



แหล่งที่มาของข้อมูล: สถาบันยานยนต์

ภาพที่ 2 ยอดจำหน่ายรถยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2539-2546

สำหรับการส่งออกรถยนต์ของไทยในช่วงปี พ.ศ. 2538-2546 ถึงแม้เป็นช่วงที่ประเทศประสบปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจ แต่ปริมาณการส่งออกรถยนต์ยังคงมีการเจริญเติบโตเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยยอดการส่งออกรถยนต์ปี พ.ศ. 2546 มีการส่งออกทั้งสิ้น 235,022 คัน (+29.51% เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2545) มีมูลค่า 102,208.06 ล้านบาท (+23.40%) โดยประเทศที่เป็นตลาดสำคัญของรถยนต์นั่ง คือ อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น และเบลเยียม รถแวนและปิกอัพ คือ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย อิตาลี และตลาดรถบัสและรถบรรทุก คือ ออสเตรเลีย สิงคโปร์ และซาอุดิอาระเบีย



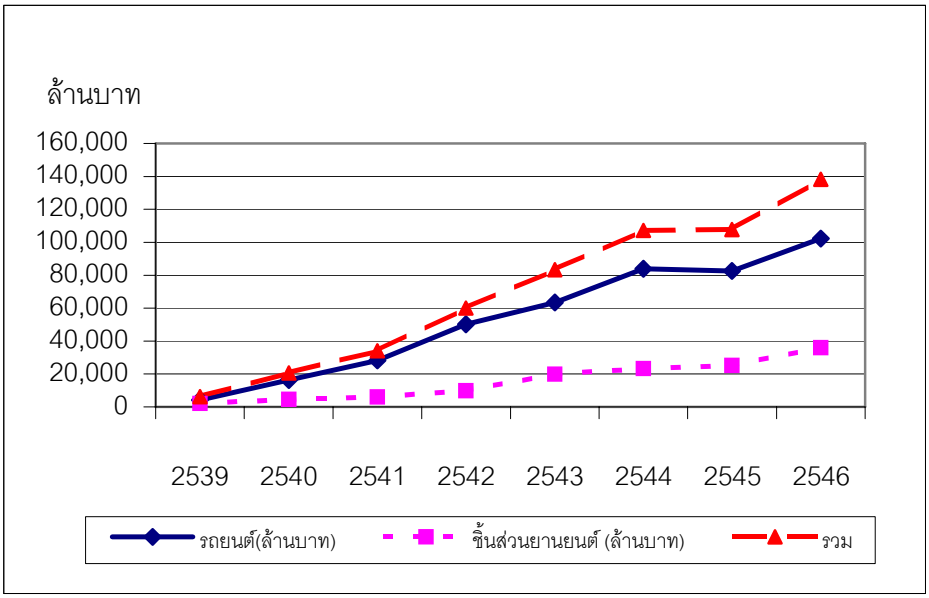
แหล่งที่มาของข้อมูล: สถาบันยานยนต์

ภาพที่ 3 มูลค่าการส่งออกรวมของรถยนต์แต่ละปี พ.ศ. 2546

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ตลาดหลักในการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของไทยใน ปี พ.ศ. 2546 ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น รองลงมาคือประเทศสหรัฐอเมริกา มาเลเซีย อินโดนีเซียและออสเตรเลีย ตามลำดับ สำหรับตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทยที่มีศักยภาพสำหรับการขยายตลาดหรือเปิดตลาดใหม่ ได้แก่ ประเทศไต้หวัน อินเดีย จีน บราซิล และสิงคโปร์ เนื่องจากมีอัตราการขยายตัวของการส่งออกสูงขึ้นในปี 2546 โดยเพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 125.58 , 398.56 , 195.48 , 329.69 และ 91.89 ตามลำดับ

จากมูลค่าการส่งออกรวมของยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในปี พ.ศ. 2539 – 2546 พบว่า มีอัตราการขยายตัวต่อเนื่องตลอดมา (ดังภาพที่ 22) ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของแผนแม่บทยานยนต์ไทยที่มุ่งผลิตรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 ล้านคันต่อปี



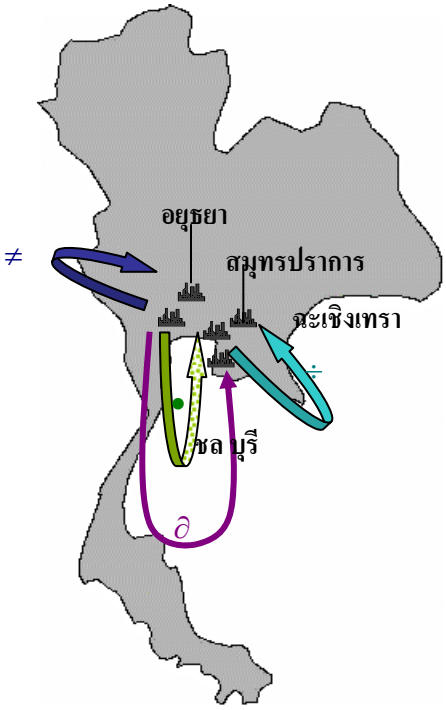
แหล่งที่มาของข้อมูล : สถาบันยานยนต์

ภาพที่ 4 มูลค่าการส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี พ.ศ.2539-2546

การเคลื่อนย้ายอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์สู่ภาคตะวันออก

อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย เริ่มต้นอย่างจริงจังเมื่อบริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้เข้ามาประกอบรถยนต์ ในปี พ.ศ. 2504 จากนั้นก็มีค่ายประกอบรถยนต์และรถบรรทุกทั้งยี่ห้อเบนซ์ เฟียต แวเลียม ซิมคา ฟาร์โก และดอดจ์ ต่อมาในปี พ.ศ. 2505 ค่ายรถยนต์ของประเทศญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุน เริ่มจากยี่ห้อ ดัทสัน อีซูซุ โตโยต้า มิตซูบิชิ และฮีโน่ ซึ่งในการประกอบรถยนต์ยังกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ

จนเมื่อปี พ.ศ. 2537 ผู้ประกอบรถยนต์ได้ย้ายฐานการผลิตไปภูมิภาค เช่น โตโยต้าตั้งโรงงานแห่งที่สองที่นิคมอุตสาหกรรมเกตเวย์ ฉะเชิงเทรา ฮอนด้าย้ายฐานจากกรุงเทพฯไปอุตสาหกรรมโรจนะ พระนครศรีอยุธยา มิตซูบิชิตั้งโรงงานผลิตปิกอัพแห่งที่สองที่นิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (ดังภาพ ที่ 4.23)



หมายเหตุ

∂ MMC.Sithipol Co., Ltd. (Mitsubishi) : กรุงเทพ ∏ ชลบุรี

• Siam Nissan Automobile Co., Ltd. (Nissan) กรุงเทพฯ ∏ สมุทรปราการ

÷ Toyota Motor Thailand Co., Ltd. : สมุทรปราการ ∏ ฉะเชิงเทรา

≠ Honda : กรุงเทพฯ ∏อยุธยา

ที่มา: www.toyota.co.th

www.asianhonda.com

www.nissan-th.com

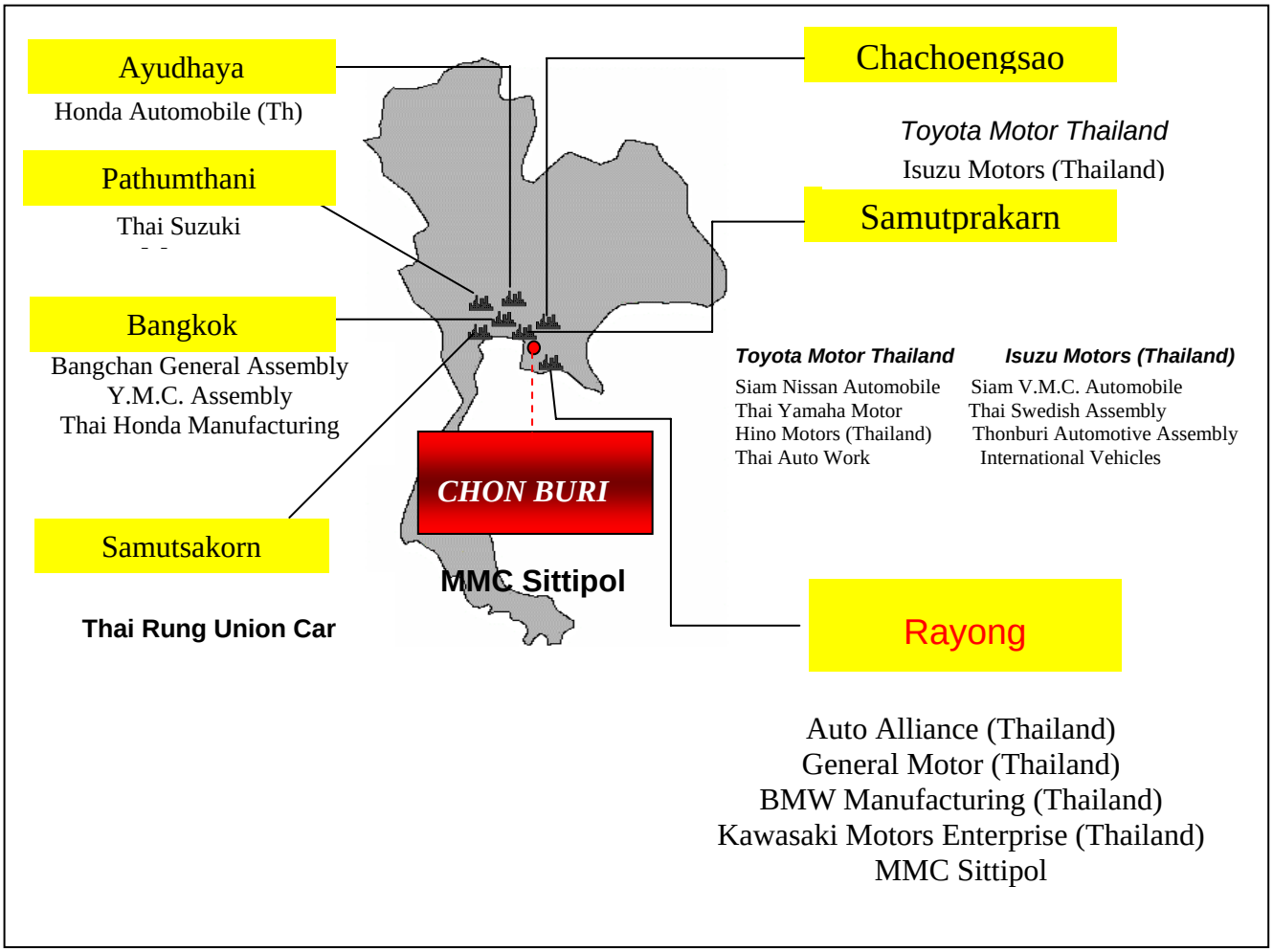
www.mitsubishimotors.co.th

ภาพที่ 5 การย้ายฐานการผลิตของโรงงานประกอบรถยนต์

จากนั้นค่ายรถจากสหรัฐอเมริกาก็กลับมาลงทุนในไทยอีกครั้ง อาทิ ออโต้อัลลายแอนซ์ (เป็นการร่วมทุนของฟอร์ดและมาสด้า) ผลิตรถปิกอัพที่นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง และค่ายจีเอ็ม ในปี พ.ศ. 2538 และอีก 2-3 ปีต่อมา บีเอ็มดับเบิลยูก็ได้เข้ามาตั้งโรงงานในไทยที่นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ จังหวัดระยอง

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีผู้ผลิตรถยนต์ ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า มิตซูบิชิ นิสสัน (ซึ่งบริษัทแม่จากญี่ปุ่นได้เข้ามาลงทุนเพิ่มและเตรียมการขยายการลงทุน) อีซูซุ ออโต้อัลลายแอนด์ กำลังขยายฐานการผลิตมาเพิ่มอีก เจเนอรัลมอเตอร์ และบีเอ็มดับเบิลยู และกำลังมีเพิ่มอีก 1 ราย คือ ออดี้ (ดังภาพที่ 6)

สำหรับศูนย์วิจัยและพัฒนาด้านยานยนต์ในประเทศไทย เป็นของโตโยต้า และล่าสุดค่ายเบนซ์ได้ตัดสินใจที่จะตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาในประเทศไทยเช่นกัน



แหล่งที่มาของข้อมูล: สถาบันยานยนต์

ภาพที่ 6 ที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์

โครงสร้างของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

โครงสร้างของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย แบ่งเป็น 3 กลุ่มหลัก ๆ คือ (1) กลุ่มประกอบยานยนต์ (2) กลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ระดับที่ 1 (First-tier) และ (3) กลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ระดับที่ 2, 3 และ ต่ำกว่า (Second-tier, Third-tier and lower) พบว่า กลุ่มประกอบยานยนต์เป็นบริษัทต่างชาติทั้งหมด แบ่งเป็นบริษัทประกอบรถยนต์ 15 บริษัทและบริษัทประกอบรถจักรยานยนต์ 5 บริษัท ส่วนกลุ่มผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ First-tier มีจำนวน709 บริษัท แบ่งเป็นบริษัทต่างชาติ 287 บริษัท (ร้อยละ 40.5) บริษัทร่วมทุนโดยผู้ถือหุ้นหลักเป็นคนไทย 68 บริษัท (ร้อยละ 9.6) และเป็นบริษัทคนไทย 354 บริษัท (ร้อยละ49.9) (ดังภาพที่ 4.25)

แหล่งที่มาของข้อมูล: ทำเนียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2545-2546

ภาพที่ 7 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

จากข้อมูลการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) พบว่า สถิติการลงทุนในจังหวัดระยองและในจังหวัดชลบุรีมีมาก เมื่อเทียบกับจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และปทุมธานี (ดังภาพที่ 8) ทั้งนี้เนื่องจากนโยบายการส่งเสริมของ BOI ในแต่ละเขตส่งเสริมการลงทุนต่างกัน ส่งผลให้จังหวัดระยองซึ่งอยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุน 3 ซึ่งได้รับยกเว้นอากรขาเข้าเครื่องจักร ขณะที่จังหวัดชลบุรี อยู่ในเขตส่งเสริมการลงทุน 2 ไม่ได้รับการลดหย่อนดังกล่าว จึงทำให้มีการลงทุนในจังหวัดระยองมากกว่า

BOI Promoted Compnies and Certificates Issued within the Activity Code of 4.8 (Manufacturing of Vehicle Parts) since 1987

(Unit: Number of Certificates)

	BOI Registered Companies	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Ayudhaya	30	0	1	0	0	0	1	0	4	7	4	2	3	1	5	5	5	5	2	45
Bangkok	10	1	2	4	4	1	1	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	16
Samutsakorn	4	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	5
Samutprakarn	25	1	6	4	1	2	1	0	0	0	0	1	4	1	1	1	0	1	4	28
Pathumthani	11	0	3	2	6	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	1	17
Chachoengsao	24	0	2	1	1	2	0	0	2	3	2	1	1	4	3	4	4	6	0	36
Chon Buri	81	0	0	1	0	1	2	4	17	11	9	14	11	5	7	17	19	27	19	164
Rayong	87	0	0	0	0	0	0	0	4	4	11	18	6	3	16	15	25	33	12	147
Total	272	2	14	12	13	8	5	5	27	26	26	36	25	15	34	43	53	75	39	458

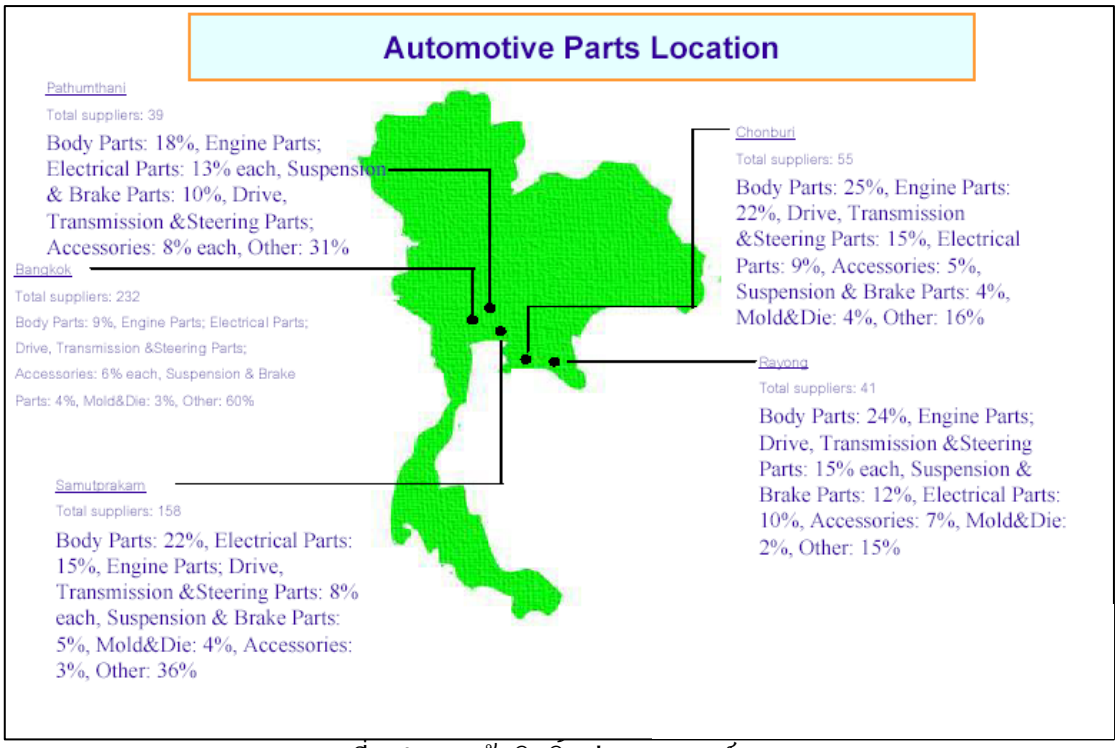
*Data as of May 25, 2004.

Source: BOI Promoted Company Database.

แหล่งที่มาของข้อมูล: สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ)

ภาพที่ 8 จำนวนสถานประกอบการของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ได้จดทะเบียนกับBOI

จากข้อมูลของสถาบันยานยนต์ พบว่ามีผู้ประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร 570 ราย จังหวัดสมุทรปราการ 285 ราย จังหวัดระยอง 62 ราย จังหวัดปทุมธานี 60 ราย และจังหวัดชลบุรี 77 ราย ซึ่งแบ่งเป็น Body Parts ร้อยละ 25 Engine Parts ร้อยละ 22 Drive, Transmission & Steering Parts ร้อยละ 15 Electrical Parts ร้อยละ 9 Accessories ร้อยละ 5 Suspension& Brake Parts ร้อยละ 4 Mold & Die ร้อยละ 4 and Other ร้อยละ 16



ภาพที่ 9 จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากการที่อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เริ่มต้นมาจากการนำเข้าชิ้นส่วนเพื่อประกอบ ต่อมาพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยรัฐบาลได้กำหนดให้บริษัทประกอบรถยนต์ในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศมากขึ้น โดยต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละ 25 และได้เพิ่มสัดส่วนการใช้มากขึ้นหลายต่อหลายครั้งในปีถัด ๆ มา ส่งผลให้บริษัทประกอบรถยนต์ต้องให้ความช่วยเหลือทางเทคโนโลยีแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ และนำไปสู่การร่วมลงทุนระหว่างคนไทยและต่างชาติในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่าง ๆ จนกระทั่งปี พ.ศ. 2543 รัฐบาลได้ยกเลิกมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ ตามข้อบังคับขององค์การการค้าโลก (WTO) ซึ่งเปรียบเสมือนบีบให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศต้องมีการปรับปรุงประสิทธิภาพและเพิ่มศักยภาพทางเทคโนโลยี และผลจากการที่ค่ายรถใหญ่ ๆ ย้ายฐานการผลิตมาประเทศไทย ทำให้จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในไทยมีกว่า 1,000 ราย ในจำนวนดังกล่าวมีบริษัทคนไทย ประมาณ 400 ราย ส่วนอีก 300 ราย เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศที่ย้ายฐานตามค่ายรถยนต์ใหญ่ ๆ มา ที่เหลือเป็นบริษัทร่วมทุนที่คนไทยถือหุ้นข้างมาก ทั้งนี้จากวิวัฒนาการของอุตสาหกรรมยานยนต์ พบว่า นโยบายจากรัฐบาลมีผลอย่างมากต่อทิศทางของอุตสาหกรรม นั่นคือ รัฐบาลเปลี่ยนนโยบายจากการปกป้องอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ มาเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน ประกอบกับการที่รัฐบาลมีการกำหนดนโยบายสนับสนุนส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็น 1 ใน 5 ของอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยมีการจัดทำแผนแม่บท ฯ เชื่อมโยงกับกติกาโลกอย่างต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ และหลังจาก BOI เปลี่ยนแปลงนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในปี พ.ศ. 2545 พบว่าจังหวัดชลบุรี มีการลงทุนมากเป็นอันดับ 2 รองจากจังหวัดระยอง โดยผู้ลงทุนหลักจากต่างประเทศ คือ ญี่ปุ่น รองลงมา คือ ไต้หวัน สำหรับมูลค่าการส่งออกรวมของยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากผู้ประกอบรถยนต์ปรับกลยุทธ์ โดยเน้นไปยังตลาดส่งออกเพิ่มขึ้น ทำให้จำนวนโรงงานประกอบของผู้ประกอบการรายใหม่เพิ่มขึ้น รวมทั้งมีการขยายการผลิตและการย้ายฐานการผลิตของโรงงานประกอบรถยนต์ของผู้ประกอบการเดิมในไทย โดยพบว่าในจังหวัดสมุทรปราการ มีโรงงานประกอบรถยนต์มากที่สุด รองลงมา คือ จังหวัดระยอง และเมื่อพิจารณาถึงจำนวนของผู้ประกอบชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่า 3 อันดับแรกที่มีจำนวนผู้ประกอบชิ้นส่วนมากที่สุด คือ กรุงเทพฯ สมุทรปราการ และชลบุรี ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม การที่แนวโน้มอุตสาหกรรมยานยนต์ที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ประกอบกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพสูง เช่น การมีโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ การมีตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ที่เหมาะสม ความเข้มแข็งของนโยบายรัฐบาล การลงทุนจากบริษัทประกอบยานยนต์ที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนนโยบายการผลิตเพื่อมุ่งเน้นการส่งออก เป็นปัจจัยที่ทำให้ผู้ประกอบชิ้นส่วนต้องคำนึงถึงข้อกำหนดจากลูกค้าในด้านต่าง ๆ ทั้งคุณภาพสินค้าที่สูงขึ้น ความเป็นมาตรฐานของระบบการผลิตที่เพิ่มขึ้น ความสามารถของกำลังการผลิต รวมทั้งข้อกำหนดอื่น ๆ ที่ลูกค้าต้องการ

นอกจากนี้แล้ว ผู้ประกอบการต้องตระหนักถึงภาวะการแข่งขันที่เพิ่มขึ้น ภาครัฐจึงได้มีนโยบายสนับสนุนให้เกิดการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม แบบที่เรียกว่า “เครือข่ายอุตสาหกรรม” เพื่อเป็นแนวทางในการร่วมกันคิดค้นพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันให้สามารถดำเนินกิจการของกลุ่มอุตสาหกรรมได้อย่างเจริญก้าวหน้าและมีความยั่งยืน อันจะส่งผลให้เกิดความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนเป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมหลักที่สำคัญของไทย เพราะในปัจจุบันประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญแห่งหนึ่งของโลก ดังจะเห็นได้จากการที่บริษัทยักษ์ใหญ่ทางด้านยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็น บริษัทในเครือของ General Motor Toyota Isuzu Honda ฯลฯ ย้ายฐานการผลิตมาตั้งอยู่ที่ประเทศไทยมากขึ้น และพื้นที่เป้าหมายที่สำคัญก็คือในภูมิภาคตะวันออกนี่เอง

ทั้งนี้ ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีกลุ่มการผลิตแบ่งเป็น 3 ลำดับหลัก ๆ ที่สำคัญคือ

ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (2nd & lower tiers) เป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่จะนำไปใช้ประกอบเป็นเครื่องยนต์ หรือส่วนประกอบหลักของตัวรถ ก่อนที่จะนำไปประกอบเป็นรถทั้งคันอีกต่อหนึ่งในลำดับต่อไป การผลิตในลำดับนี้มีกระบวนการสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. Stamping หรือ การปั๊ม โดยการนำเอาแผ่นงานขนาดใหญ่ เช่น แผ่นเหล็ก หรือแผ่นพลาสติกมาปั๊มตัดออกเป็นชิ้น ๆ ให้มีรูปแบบและขนาดที่เหมือนกัน ชิ้นส่วนที่ได้ เช่น โครงรถส่วนที่แบน ๆ เรียบ ๆ

2. Plastics ได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่เป็นพลาสติก เช่น แผงหน้าปัดชิ้นส่วนเพื่อประกอบคอนโซลหน้ารถ ฯลฯ

3. Rubber คือ ชิ้นส่วนที่ทำมาจากยางนั่นเอง เช่น ยางรถทั้งยางในและยางนอก ขอบประตู

4. Forging คล้ายกับการปั๊ม แต่เป็นการปั๊มที่ไม่ใช่เพียงตัดออกเป็นชิ้นสำเร็จรูปธรรมดาเท่านั้น แต่จะทำให้ชิ้นงานที่ได้มีรูปร่าง ๆ ตามต้องการด้วย เช่น ทำให้โค้ง หรือยุบ ซึ่งจะต้องใช้แท่นแม่แบบที่จะอัดกระแทกลงมายังวัตถุดิบหรือแผ่นเหล็ก (Punch) และแท่นสำหรับรองรับการกระแทก (Die) โดยให้แผ่นเหล็กอยู่ตรงกลาง ดังนั้น ข้อที่แตกต่างจากการ Stamping อีกประการหนึ่งก็คือ วัตถุดิบที่จะเอาไปใช้ต้องมีความยืดหยุ่นสามารถเปลี่ยนรูปตามแรงอัดได้นั่นเอง หลังจากนั้นอาจจะต้องใช้ความร้อนช่วยให้มีการแข็งตัวในภายหลัง ชิ้นงานที่ได้จากกระบวนการนี้ เช่น โครงรถส่วนที่โค้ง

5. Casting หรือการหล่อชิ้นงาน โดยนำเอาวัตถุดิบ เช่น เหล็ก มาหล่อเพื่อขึ้นรูปเป็นชิ้นงานต่าง ๆ อาทิ ฝาสูบ เสื้อสูบ เพลาลูกเบี้ยว ฯลฯ

6. Trimming คือ การตัดให้เป็นชิ้นงานต่าง ๆ

7. Machining คือการทำให้ชิ้นงานดิบที่ผ่านกระบวนการข้างต้นนั้นมีความเรียบร้อย ด้วยการกลึง ไส ตัด เจาะ พร้อมที่จะเอาไปประกอบกับชิ้นส่วนอื่น ๆ ได้ลงตัว ก่อนที่จะนำไปประกอบเป็นตัวรถทั้งคันอีกต่อหนึ่ง

8. Function ได้แก่การผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์เสริมต่าง ๆ

9. Electrical คือ ชิ้นส่วนอุปกรณ์ไฟฟ้า เช่น แผงวงจรไฟฟ้า

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย ส่วนใหญ่ก็เป็นผู้ผลิตในลำดับนี้นี่เอง ซึ่งจะผลิตชิ้นส่วนย่อยต่าง ๆ เพื่อป้อนเข้าสู่โรงงานประกอบชิ้นส่วนหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง (1st tier) ดังนั้น จึงถือเป็นธุรกิจหลักของอุตสาหกรรมนี้

ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง หรือ Components and Module Maker(1st tier) คือ ธุรกิจในลำดับต่อมา ซึ่งจะนำเอาชิ้นส่วนย่อยต่าง ๆ จากผู้ผลิตลำดับสองมาประกอบเข้าด้วยกันให้เป็นชิ้นส่วนหลักที่พร้อมทำงาน ดังต่อไปนี้

1. Engines คือ การนำเอาชิ้นส่วนต่าง ๆ เช่น ฝาสูบ เสื้อสูบ ฯลฯ มาประกอบเป็นเครื่องยนต์ที่จะติดตั้งในตัวรถ

2. Drive Trains คือ การประกอบชุดขับเคลื่อน

3. Steering คือ การประกอบชุดพวงมาลัย

4. Suspension คือ ระบบรองรับการกระแทก

5. Brake คือ ระบบเบรก

6. Wheel คือ โครงสร้างของล้อรถ

7. Tire คือ ยางรถ ทั้งยางในและยางนอก

8. Bodyworks คือ ชิ้นส่วนที่ห่อหุ้มรถ เช่น กระโปงหน้ารถ ท้ายรถ กระบะรถ

9. Interior คือ อุปกรณ์ตกแต่งภายในรถ

10.Electronic and Electrical systems คือ ระบบอิเล็กทรอนิกส์หรืออุปกรณ์ไฟฟ้าต่าง ๆ

จะเห็นได้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับนี้คือตลาดหรือลูกค้าที่สำคัญของธุรกิจหลักในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนนั่นเอง

ผู้ประกอบรถยนต์ ทั้งรถยนต์นั่ง รถปิ๊กอัพ และรถเพื่อการค้า นับเป็นลำดับสุดท้ายของกระบวนการผลิตรถยนต์ กล่าวคือ หลังจากที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง ได้ประกอบชิ้นส่วนหลักต่าง ๆ อาทิ เครื่องยนต์ ชุดเบรก ชุดขับเคลื่อน ระบบไฟฟ้า ฯลฯ เรียบร้อยแล้วก็จะส่งไปยังโรงงานประกอบ เพื่อประกอบทุกชิ้นส่วนเข้าด้วยกันจนกลายเป็นรถเต็ม ๆ คัน สามารถวิ่งได้จริง พร้อมที่

จะส่งขายต่อไป แต่ผู้ประกอบการในลำดับนี้เกือบทั้งหมดที่มีในประเทศไทย จะเป็นบริษัทต่างชาติหรือบริษัทร่วมทุน (Joint Venture) ได้แก่ บริษัทเจ้าของแบรนด์สินค้าเอง เช่น โตโยต้า อีซูซุ ฮอนด้า ฯลฯ

สำหรับปัจจัยการผลิตที่สำคัญของการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีมากมาย ได้แก่ อุปกรณ์ชิ้นส่วน หรือวัตถุดิบที่จะนำมาใช้ในการผลิตชิ้นส่วนแต่ละอย่าง ดังต่อไปนี้

1. ***เหล็ก*** เป็นวัตถุดิบสำคัญอันดับแรก ซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศ โดยเฉพาะจีน ไต้หวัน เหล็กที่จะนำมาใช้นั้นมีทั้งเหล็กก้อน (เหล็กดิบ) และเศษเหล็กที่นำมาหลอมผสมลงไปกับเหล็กดิบ เพื่อเป็นการประหยัดต้นทุน (เหล็กมีราคาแพงมาก) และยังช่วยให้เหล็กมีคุณสมบัติเหมาะสมกับการใช้งานมากกว่าการใช้เหล็กดิบทั้งหมด

2. ***พลาสติก*** ปัจจุบันไม่จำเป็นต้องนำเข้า เพราะสามารถผลิตได้เอง โดยการใช้เม็ดพลาสติกซึ่งได้มาจากน้ำมัน ดังนั้น ในภาวะที่น้ำมันมีราคาสูงขึ้นมากในขณะนี้จึงส่งผลให้ราคาเม็ดพลาสติกสูงขึ้นตามไปด้วย

3. ***ยาง*** มี 2 ประเภท คือ ยางธรรมชาติหรือยางพารา และยางสังเคราะห์ ซึ่งเป็นยางที่มีส่วนผสมของพลาสติกด้วย

4. ***แก้วและกระจก*** ซึ่งได้มาจากทรายที่นำไปผ่านกระบวนการทำให้เป็นแผ่นกระจก ก่อนที่จะนำมาตัดเป็นชิ้นส่วนต่าง ๆ ของรถยนต์

5. ***ผ้าและเครื่องหนัง*** ใช้หุ้มเบาะรถ เป็นวัตถุดิบที่มีในประเทศเช่นกัน

6. ***อิเล็กทรอนิกส์*** ได้แก่สารกึ่งตัวนำชนิดต่าง ๆ ที่จะนำมาทำเป็นแผงวงจรอิเล็กทรอนิกส์

อุปกรณ์ที่ช่วยในการผลิต มีทั้งที่เป็นอุปกรณ์ชิ้นเล็ก ๆ และที่เป็นเครื่องจักรขนาดใหญ่ สำหรับอุปกรณ์ทั่ว ๆ ไปนั้นบางอย่างสามารถประดิษฐ์ขึ้นมาใช้งานเองได้ เช่น *อุปกรณ์จับยึดชิ้นงาน* (Jig and Fixture) หรือ*แม่พิมพ์* (Die) แต่สำหรับ*เครื่องจักร*ติดตั้งในโรงงานนั้นต้องนำเข้าหรือสั่งทำจากต่างประเทศ ซึ่งส่วนใหญ่จะซื้อจาก จีน ไต้หวัน ญี่ปุ่น เกาหลี เนื่องจากมีประสิทธิภาพพอใช้งานได้และราคาไม่แพงมากนัก แต่หากเป็นเครื่องจักรจากเยอรมนี จะมีประสิทธิภาพสูงกว่าแต่ราคาก็สูงมากเช่นกัน

ผู้ประกอบการและแรงงาน แม้ว่าในภาคอุตสาหกรรมนี้จะมีการใช้เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ที่ทันสมัยสามารถทำงานยาก ๆ ได้ในปริมาณมาก แต่ก็ยังคงต้องใช้แรงงานมนุษย์ช่วยด้วย ซึ่งแรงงานในกลุ่มงานเหล่านี้ต้องเป็นผู้มีพละกำลังสูงและต้องอดทนอย่างมาก เนื่องจากเป็นงานที่ต้องใช้แรงงานหนัก และถูกแวดล้อมไปด้วยมลพิษอันจะเป็นอันตรายต่อสุขภาพได้มากมายทั้ง ฝุ่น ควัน ความร้อน เสียง แต่แรงงานฝ่ายผลิตเหล่านี้จะเป็นกลุ่มที่ไม่ค่อยมีความรู้ทางวิชาการสูงมากนักและใช้พลังทางกายเป็นหลัก ความเชี่ยวชาญจึงเกิดจากประสบการณ์จากการทำงานโดยตรง แต่สำหรับ

ตัวผู้ประกอบการเอง หรือแรงงานในระดับบริหารนั้น นอกจากจะต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการด้านต่าง ๆ แล้ว ยังต้องมีความรู้ทางวิศวกรรมเป็นพิเศษด้วย เพราะต้องมีการวางแผนและสั่งการด้านวิศวกรรมอยู่ตลอดเวลา หากไม่มีความรู้ก็จะควบคุมงานไม่ได้

นอกจากปัจจัยทั้งหมดข้างต้นแล้ว เงินทุน ก็เป็นปัจจัยเบื้องต้นของทุกธุรกิจ และสำหรับในอุตสาหกรรมนี้ต้องใช้เงินทุนที่สูงกว่าธุรกิจในกลุ่มอื่น ๆ เพราะวัตถุดิบเกือบทุกชนิดมีราคาแพงมากและต้องซื้อมาอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งต้องจ่ายค่าแรงให้กับแรงงานทุกระดับค่อนข้างสูงด้วย

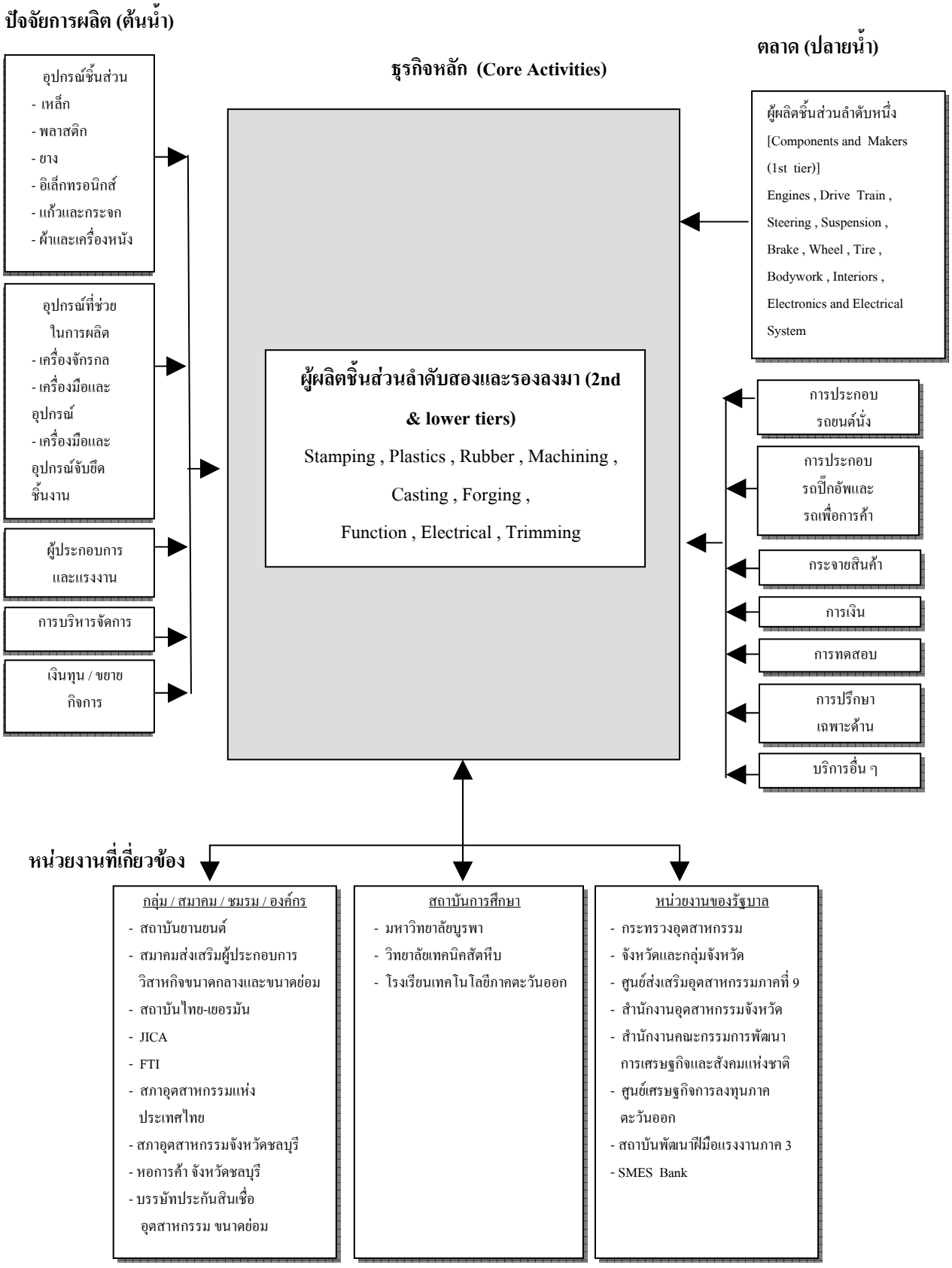
ในเรื่องของตลาดนั้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในตอนต้นว่า เนื่องจากธุรกิจหลักของอุตสาหกรรมนี้มี 3 ลำดับด้วยกัน แต่เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในภาคตะวันออกนี้ ส่วนใหญ่มีเพียงลำดับเดียว คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับสองและรองลงมา (2^{nd} & lower tiers) ซึ่งเป็นกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย ดังนั้น ตลาดหลักที่สำคัญของธุรกิจนี้ก็คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง หรือ Components and Module Maker(1^{st} tier) ซึ่งจะนำเอาชิ้นส่วนย่อยต่าง ๆ จากผู้ผลิตลำดับสองมาประกอบเข้าด้วยกันให้เป็นชิ้นส่วนหลักที่พร้อมทำงานก่อนที่จะถูกส่งไปประกอบยังโรงงานประกอบรถยนต์นั่นเอง ตลาดในที่นี้จึงยังมิได้หมายรวมถึง ผู้ประกอบรถยนต์แต่ละประเภท และโชว์รูมรถยนต์ไม่ว่าจะในประเทศหรือต่างประเทศก็ตาม

จากลำดับขั้นการผลิตดังกล่าวนั้น จึงถือว่า ธุรกิจประกอบรถยนต์ทั้ง*การประกอบรถยนต์นั่ง รถปิ๊กอัพ และรถเพื่อการค้า* เป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องหรือธุรกิจเชื่อมโยงที่สำคัญของกลุ่มวิสาหกิจนี้นั่นเอง นอกจากนี้ยังต้องทำงานร่วมกับธุรกิจที่บริการ*การทดสอบ*ด้วย กล่าวคือ หากบริษัทใดไม่สามารถทดสอบคุณสมบัติของสินค้าได้เองก็จะต้องนำไปทดสอบกับสถาบันที่รับทดสอบ ซึ่งอาจเป็นสถาบันของรัฐหรือเอกชนก็ได้ ทั้งนี้เพราะชิ้นส่วนทุกชนิดจะต้องผ่านการทดสอบและรับรองมาตรฐานจากหน่วยงานที่เชื่อถือได้ อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานบางอย่างจะต้องอาศัยความรู้ ความเชี่ยวชาญพิเศษที่มากพอ ดังนั้น หากบริษัทใดไม่สามารถวางแผนหรือดำเนินการเองได้ ก็จะใช้บริการจากบริษัทที่*บริการให้คำปรึกษาเฉพาะด้าน*มาช่วยในการตัดสินใจดำเนินงานด้วย เช่น การจ้างวิศวกรพิเศษมาให้คำปรึกษาบางเรื่อง รวมทั้ง*บริการอื่น ๆ* ตามแต่ความจำเป็น และที่เกี่ยวข้องอย่างแน่นอน ก็คือ *สถาบันการเงิน* แหล่งสำคัญที่จะให้ความช่วยเหลือทางการเงินได้ในยามฉุกเฉิน

เช่นเดียวกับเครือข่ายวิสาหกิจอื่น ๆ ที่จะพัฒนาหรือเติบโตขึ้นได้นั้น จำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น*กลุ่ม สมาคม หรือองค์กร*ต่าง ๆ ที่อยู่ในกลุ่มธุรกิจเดียวกันหรือเกี่ยวข้องกัน เพื่อประสานความร่วมมือในด้านต่าง ๆ อย่างเข้มแข็ง อาทิ *สถาบันยานยนต์ สภาอุตสาหกรรม สมาคม AT SMEs* ตลอดจนการสนับสนุนส่งเสริมความรู้ทางวิชาการการวิจัยและพัฒนาทางเทคโนโลยีจาก*สถาบันการศึกษา*ต่าง ๆ โดยเฉพาะสถาบันการศึกษาที่อยู่ในภูมิภาค เช่น *มหาวิทยาลัยบูรพา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และวิทยาลัยเทคนิค* ต่าง ๆ และที่สำคัญ

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ที่สุด คือ การสนับสนุนจากหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะ *กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี* และหน่วยงานอื่น ๆ อีกมากมาย ดังรายละเอียดในภาพที่ 10



ภาพที่ 10 แผนผังเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

2. การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

จากการศึกษาวิเคราะห์และประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจ โดยใช้หลักทฤษฎี Diamond Model ตามกรอบแนวความคิดของ Professor Michael E. Porter พบจุดแข็ง และจุดอ่อนของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ในภาคตะวันออก ซึ่งเป็นประเด็นสำคัญที่จะต้องส่งเสริม หรือ ปรับปรุงเพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ของภูมิภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง โดยคำนึงถึงความเชื่อมโยงกันระหว่างปัจจัยหลักทุกมิติที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกล่าวโดยสรุปตามหลักทฤษฎีในแต่ละปัจจัยได้ดังนี้

เงื่อนไขและปัจจัยการผลิต (Factor conditions) อุตสาหกรรมยานยนต์ระดับโลกมาตั้งฐานการผลิตที่ภาคตะวันออก ทำให้อุตสาหกรรมมีความพร้อมทางด้านการเงิน การขนส่ง และมีสาธารณูปโภคที่ดี แต่ยังมีปัญหาการเคลื่อนย้ายแรงงาน ขาดผู้บริหารระดับกลางและวิศวกร วิสัยทัศน์ในการสร้างนวัตกรรมยังไม่เพียงพอ ทำให้ต้องพึ่งพาเทคโนโลยีและเครื่องจักรจากต่างประเทศ ผู้ประกอบการไทยยังเป็นเพียงผู้ป้อนชิ้นส่วนตามลักษณะเฉพาะให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ลงทุนจากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมที่เกี่ยวโยงและสนับสนุน (Related and Supporting Industries) มีการรวมกลุ่ม/องค์กร หรือ สมาคมผู้ประกอบการอย่างเข้มแข็งมีโครงสร้างและองค์ประกอบของอุตสาหกรรมค่อนข้างครบวงจร แต่การเชื่อมโยงของสถาบันและองค์กรต่าง ๆ มีการรวมกลุ่มวิสาหกิจเครือข่ายแล้ว โดยมีแผนและนโยบายที่ชัดเจน

เงื่อนไขทางด้านอุปสงค์ (Demand Conditions) ตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศมีขนาดใหญ่ และมีอัตราการเติบโตสูงอย่างต่อเนื่อง ผู้ซื้อมีอำนาจต่อรอง และเงื่อนไขทางการค้ามากขึ้น มาตรฐานเป็นสิ่งสำคัญที่ลูกค้าต้องการ และลูกค้าบางกลุ่มต้องการชิ้นส่วนที่เป็นเอกลักษณ์

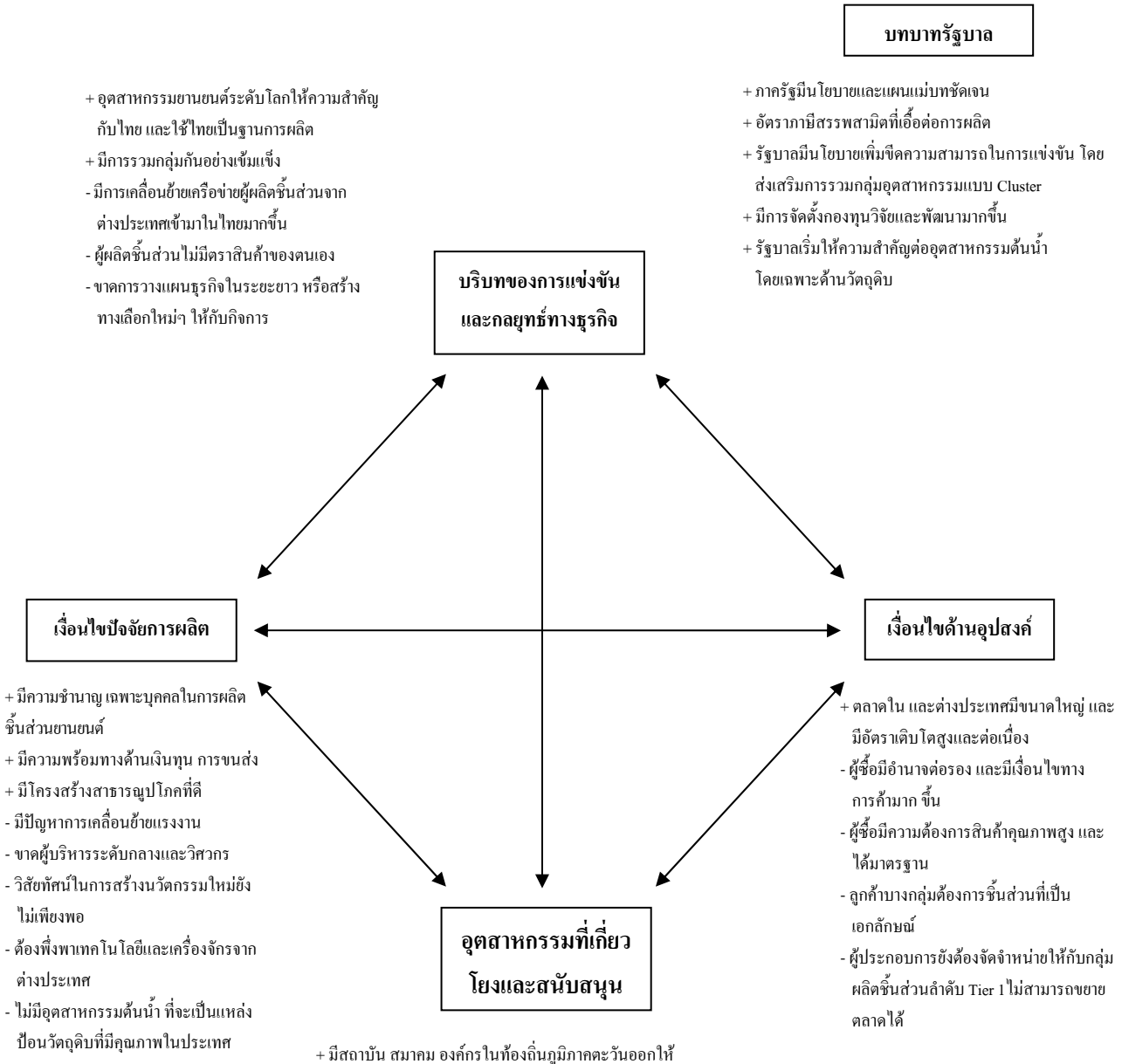
บริบทของการแข่งขันและกลยุทธ์ทางธุรกิจ (Context for Firm Strategy and Rivalry) ผู้ผลิตชิ้นส่วนชาวไทยยังไม่มีตราสินค้าของตนเอง ขาดการวางแผนธุรกิจในระยะยาวหรือสร้างทางเลือกใหม่ให้กับกิจการ ขณะที่มีการเคลื่อนย้ายเครือข่ายผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในไทยมากขึ้น

บทบาทรัฐบาล (Government Role) รัฐบาลมีนโยบายและแผนแม่บทชัดเจนที่จะส่งเสริมกลุ่มอุตสาหกรรมแบบกลุ่มเครือข่ายวิสาหกิจ นอกจากนี้ยังมีนโยบายอัตราภาษีสรรพสามิตที่เอื้อต่อการผลิต ในขณะเดียวกันกระแสนโยบายการค้าเสรีจะมีผลให้การแข่งขันกับต่างประเทศ

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

มากยิ่งขึ้น นโยบายคุ้มครองแรงงาน และการกำหนดค่าจ้างขั้นต่ำที่สูงขึ้นเป็นปัจจัยหนึ่งที่กระทบต่อต้นทุนโดยรวม

โดยสรุปแล้วกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในภาคตะวันออกถือว่าเป็นฐานการผลิตใหญ่ที่มีศักยภาพ ในส่วนของผู้ประกอบการไทยเป็นการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อป้อนให้กับอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ซึ่งเป็นของชาวต่างชาติเกือบทั้งหมด ประเด็นที่สำคัญคือทำอย่างไรให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์จากต่างชาติยังคงฐานการผลิตและเพิ่มอัตราการผลิตในประเทศไทย และทำอย่างไรให้ผู้ประกอบการไทยยังคงครองการเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วน และมีการพัฒนาต่อไป ซึ่งการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนเป็นแนวทางสำคัญในการช่วยเหลือผู้ประกอบการไทยเหล่านี้ ดังภาพ ที่ 11



เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ภาพที่ 11 การประเมินปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ตาม Diamond Model

ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

จากการวิเคราะห์และประเมินระดับศักยภาพ เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จะเห็นว่า จากการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิและจากการระดมความคิด (Focus Group) สรุปได้ว่า เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอยู่ในกลุ่ม **Stars** คือมีการรวมตัวของผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐและเอกชน และยังเข้าถึงแหล่งทุนได้ดีเป็นที่เชื่อถือของสถาบันการเงิน มีแรงงานที่มีทักษะและได้รับการพัฒนา สินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่เป็นฐานการผลิตยานยนต์และชิ้นส่วน ผู้บริหารมีความสามารถเชิงธุรกิจ และมีความร่วมมือระหว่างอุตสาหกรรมต่างๆ ในห่วงโซ่อุปทานดี

นอกจากนั้น ในเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้มีการสร้างสรรค์กระบวนการผลิตใหม่ ๆ ออกมา และมีนวัตกรรมของสินค้าอยู่ตลอด ธุรกิจในเครือข่ายด้านมีแนวโน้มและโอกาสในการแข่งขันในตลาดทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งสามารถแสดงรายละเอียดได้ดังภาพที่ 12

3. Reorganization	6. Stars
2. Seeking direction	5. Potential Stars
1. Fragmented	4. New Wave

ภาพที่ 12 ระดับศักยภาพของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

3. ปัจจัยแห่งความสำเร็จ (Key Success Factors) ของการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่จะช่วยให้เครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์และชิ้นส่วนมีศักยภาพในระดับ Stars อย่างยั่งยืน หรือพัฒนายิ่งขึ้นต่อไป สรุปได้ดังนี้

1. พัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจยานยนต์และชิ้นส่วนให้ มีองค์ประกอบของสมาชิกในภาคตะวันออกเพิ่มขึ้น รวมทั้งเชื่อมโยงเครือข่ายวิสาหกิจฯ นี้กับภูมิภาคอื่น เพื่อสร้างความเข้มแข็งและเพิ่มพันธมิตรทางการค้า

2. วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและบริการใหม่อย่างต่อเนื่อง โดยร่วมกับสถาบันการศึกษาเครือข่าย รวมทั้งการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตและการบริการเพื่อการแข่งขันกับต่างประเทศ

3. การสนับสนุนเชิงนโยบายของรัฐบาลที่เอื้อต่อการคงไว้ซึ่งธุรกิจในส่วนที่ผู้ประกอบการไทยดำเนินการได้และการกำหนดนโยบายการค้ากับต่างประเทศที่ควรคำนึงถึงผลกระทบต่อกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย

บทที่ 2

แผนภาพ เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

2.1 ภาพรวมกลุ่มจังหวัด

2.2 แผนภาพเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

บทที่ 3

แผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

3.1 แผนปฏิบัติการส่งเสริมเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

จากการวิเคราะห์ศักยภาพและปัจจัยแห่งความสำเร็จของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนนำมาซึ่งการกำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแผนงาน/โครงการของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ดังรายละเอียดในลำดับต่อไปนี้

วิสัยทัศน์

“คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภาคตะวันออก เป็นผู้นำหลักในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ภายในปี 2553”

พันธกิจ

“ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์”

เป้าประสงค์

1. เพื่อร่วมกันผลักดันให้เกิดการพัฒนาศักยภาพของกลุ่มสมาชิกเติบโตอย่างยั่งยืน สามารถผลิต จำหน่าย และส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ได้เพิ่มขึ้นปีละ 10% มีมูลค่าเพิ่มภายในภูมิภาคไม่น้อยกว่า 30%

2. เกิดการรวมกลุ่มวิสาหกิจอุตสาหกรรม (Cluster) ที่ประกอบด้วยสมาชิกทั้งภาคเอกชน ภาครัฐ สถาบันการศึกษา และสถาบันการเงิน เพื่อให้ Cluster มีความเข้มแข็ง สามารถเกื้อกูลซึ่งกันและกันได้อย่างใกล้ชิด

กลยุทธ์

1. คลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภาคตะวันออก จะมุ่งเน้นและให้ความสำคัญด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) ภายในองค์กร และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการมีนวัตกรรมใหม่ ๆ

2. ปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตในทิศทางที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด

3. สร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าด้วยผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพ

4. เสริมสร้างความเข้มแข็งของเครือข่ายวิสาหกิจกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ภาคตะวันออกอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจและจริงใจในการร่วมมือในด้านต่าง ๆ

5. เสริมสร้างความเข้มแข็งของหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ(Business Development Service – BDS provider) เพื่อเกื้อกูลให้เครือข่ายมีความเข้มแข็งยิ่งขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์

เพิ่มขีดความสามารถในด้านต่างๆ เพื่อให้ความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในภาคตะวันออกมีศักยภาพยิ่งขึ้น

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
นครนายก	1. เมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศระดับโลก	1. เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศและผจญภัย	1.1 การพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวกและส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลายสู่ระดับชาติและนานาชาติภายใต้ผังพื้นที่เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยว 1.2 การส่งเสริมและสนับสนุนท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ (Spa) 1.3 การสร้างจิตสำนึกที่ดี การจัดตั้งองค์กรเครือข่ายและพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว 1.4 การประชาสัมพันธ์การตลาด 1.5 การพัฒนาสินค้าเพื่อ การท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับกิจกรรมการตลาด 1.6 การรักษาความปลอดภัยและทรัพย์สินของนักท่องเที่ยว
	2. เมืองน่าอยู่		2.1 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานให้มีคุณภาพและพอเพียง 2.2 การแก้ไขปัญหาสังคมและความเดือดร้อนของประชาชน 2.3 การรักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2.4 การรักษาความสงบเรียบร้อยและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน 2.5 การพัฒนาเมืองใหม่และเมืองบริวาร

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
นครนายก	3. การเกษตรก้าวหน้าสู่สากล		3.1 ส่งเสริมการผลิตด้านการเกษตรที่มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการส่งออก 3.2 ส่งเสริมและพัฒนาศูนย์กลางการผลิตและจำหน่ายไม้ดอกไม้ประดับระดับประเทศ 3.3 สร้างความเข้มแข็งให้แก่เศรษฐกิจรากหญ้า 3.4 ปรับปรุงและพัฒนาลุ่มน้ำเจ้าพระยา บางปะกง ปราจีนบุรี และลำน้ำสาขา 3.5 พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศภาคการเกษตร
	4. สังคมฐานความรู้		4.1 ส่งเสริมและพัฒนาความรู้เพื่อสร้างโอกาสและรายได้ 4.2 ส่งเสริมและพัฒนาความรู้ด้านไอทีและสื่ออื่น ๆ 4.3 ส่งเสริมโอกาสให้ผู้มีความรู้ความสามารถพิเศษ 4.4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากแหล่งเรียนรู้และภูมิปัญญาท้องถิ่น
สมุทรปราการ	1.ศูนย์กลางลอจิสติกส์ (Logistics Center) ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	1. เป็นศูนย์กลางลอจิสติกส์เพื่อการส่งออกสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม	1.1 พัฒนาระบบ Logistics ครบวงจรสำหรับสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมเพื่อเชื่อมโยงกับภาคการค้าระหว่างประเทศ 1.2 พัฒนาบุคลากรด้าน Logistics

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
สมุทรปราการ	2. ศูนย์กลางอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเชื่อมโยง (Industrial Cluster) สู่ตลาดโลก	2. เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเชื่อมโยง (Industrial Cluster) ด้านยานยนต์ ชิ้นส่วนยานยนต์ ไฟฟ้า อิเล็กทรอนิกส์ สิ่งทอ เครื่องหนังและอาหารแปรรูป	2.1 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา (R&D) โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) 2.2 ยกระดับคุณภาพผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล 2.3 พัฒนาไปสู่อุตสาหกรรมที่มีมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสะอาด (Clean Technology) 2.4 พัฒนาฝีมือแรงงานให้ตรงตามความต้องการของสถานประกอบการอุตสาหกรรม
	3. แหล่งรองรับการขยายตัวของสนามบินสุวรรณภูมิ	3. เป็นแหล่งรองรับการขยายตัวของสนามบินสุวรรณภูมิ ทั้งทางด้านพาณิชยกรรม อุตสาหกรรม และการบริการอย่างครบวงจร และมีการบริหารการจัดการบ้านเมืองที่ดี	3.1 วางและจัดทำผังเมืองเฉพาะในพื้นที่พัฒนาพิเศษ 3.2 การบริหารจัดการบ้านเมืองและสังคมที่ดีในพื้นที่พัฒนาพิเศษ 3.3 ส่งเสริมและสนับสนุนความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
สมุทรปราการ	4. รองรับยุทธศาสตร์การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง	4.1 เป็นแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศที่ใกล้เมืองหลวง 4.2 เป็นแหล่งผลิตสมุนไพรและบริการด้านแพทย์แผนไทยที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และได้รับการยอมรับจากประชาชน 4.3 เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่มีคุณภาพและมาตรฐานเป็นที่ต้องการของตลาด	4.1 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก และส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย 4.2 ส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ 4.3 การสร้างจิตสำนึก การจัดตั้งองค์กร เครือข่ายและพัฒนาบุคลากรท่องเที่ยว 4.4 ขยายช่องทางการบริการการแพทย์แผนไทยและจำหน่ายผลิตภัณฑ์สมุนไพรในสถานพยาบาลของรัฐ 4.5 การคุ้มครองผู้บริโภคให้ปลอดภัยจากการบริการการแพทย์แผนไทยและสมุนไพรที่ไม่ได้มาตรฐาน 4.6 ยกระดับคุณภาพสินค้าเกษตรให้ได้มาตรฐานสากล 4.7 การปรับเปลี่ยนการผลิตสินค้าเกษตรแบบดั้งเดิมไปสู่สินค้าแบบใหม่ที่มูลค่าเพิ่มสูงขึ้น 4.8 การบริหารจัดการทรัพยากรดินเพื่อการเกษตรอย่างมีประสิทธิภาพ 4.9 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ ภาคการเกษตร

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
สมุทรปราการ	5. การแก้ไขปัญหาความยากจนและการกระจายรายได้	5. ประชาชนมีการเพิ่มและกระจายรายได้	5.1 การเพิ่มและกระจายรายได้เพื่อยกฐานะผู้มีรายได้ต่ำ
	6. การอนุรักษ์ทรัพยากร-ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	6. บ้านเมืองสะอาด เป็นระเบียบเรียบร้อย มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี	6.1 การจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีและมีประสิทธิภาพ 6.2 การฟื้นฟูธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ฉะเชิงเทรา	1.วางผังเมืองรองรับการขยายตัวของเมืองหลวง และสนามบินสุวรรณภูมิอย่างมีศักยภาพ	1. เพื่อให้เมืองเติบโตอย่างมีคุณภาพ เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีทั้งด้านความปลอดภัย และได้รับบริการจากภาครัฐที่มีคุณภาพ	1.1 พัฒนาผังเมืองและโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมและสอดคล้องกับกลุ่มจังหวัด 1.2 ส่งเสริมและพัฒนาให้ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 1.3 ส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรชุมชน และประชาชน มีส่วนร่วมในการพัฒนาระบบสาธารณสุขเพื่อสร้างสุขภาวะที่ดี 1.4 พัฒนาบริการภาครัฐให้มีคุณภาพ
	2.ส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรม	2. เพื่อให้แหล่งท่องเที่ยว ทางธรรมชาติและวัฒนธรรมมีคุณภาพ	2.1 พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สิ่งอำนวยความสะดวก สินค้าและกิจกรรมการท่องเที่ยว 2.2 การสร้างจิตสำนึก จัดตั้งองค์กรเครือข่าย และพัฒนาบุคลากรการท่องเที่ยว 2.3 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาด

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ฉะเชิงเทรา	3. เพิ่มประสิทธิภาพการอนุรักษ์ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	3. ฟื้นฟูระบบนิเวศลุ่มน้ำบางปะกง-ปราจีนบุรี	3.1 การบริหารจัดการลุ่มน้ำบางปะกง-ปราจีนบุรีอย่างยั่งยืน 3.2 การสร้างจิตสำนึก จัดตั้งเครือข่ายรักษ์แม่น้ำบางปะกง 3.3 พัฒนาพื้นที่ป่าชายเลน
	4. ส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมปลอดภัยจากสารพิษและอุตสาหกรรมสู่ตลาดโลก	4. เพื่อเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปปลอดสารพิษและอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน	4.1 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทรัพยากรดินและน้ำ 4.2 พัฒนาสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปให้ได้มาตรฐาน 4.3 สนับสนุนการเกษตรปลอดสารพิษ
	5. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและกระจายสินค้าสู่ตลาดโลก	5. พัฒนาทุนทางสังคมและเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการแข่งขันของตลาดโลก	5.1 ยกระดับการศึกษาและพัฒนาบุคลากรด้านเกษตรกรรมและพัฒนาเทคโนโลยีการเกษตร 5.2 ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาให้สอดคล้องกับตลาดโลก โดยมุ่งเน้นอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม 5.3 พัฒนาฝีมือแรงงานให้ตรงตามความต้องการของสถานประกอบการอุตสาหกรรมในจังหวัด 5.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และสถานประกอบการให้ได้มาตรฐานและเทคโนโลยีสะอาด 5.5 เสริมสร้างศักยภาพ การผลิต การตลาด และการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจชุมชน

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ฉะเชิงเทรา	5. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและกระจายสินค้าสู่ตลาดโลก	5. พัฒนาทุนทางสังคมและเส้นทางคมนาคมเพื่อรองรับการแข่งขันของตลาดโลก	5.6 พัฒนาเศรษฐกิจชุมชนและภูมิปัญญาท้องถิ่นให้เข้มแข็ง 5.7 พัฒนาบุคลากรรองรับการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกด้านเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี 5.8 ยกระดับการศึกษาและพัฒนาบุคลากร 5.9 พัฒนาเส้นทางคมนาคมรองรับการขยายตัวของการขนส่งสินค้า และLogistics สู่ตลาดโลก 5.10 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากลุ่มจังหวัดสู่ตลาดค้าชายแดน ท่าเรือแหลมฉบัง และสนามบินสุวรรณภูมิ
ปราจีนบุรี	1. เมืองน่าอยู่	1. ด้านความปลอดภัยและการได้รับบริการจากภาครัฐที่มีคุณภาพ	1.1 การบริการขั้นพื้นฐานและสิ่งแวดล้อมที่ดี โดยจัดให้มีสาธารณูปโภคและบริการสาธารณะครบครัน มีระบบการคมนาคมที่ดี 1.2 การแก้ไขปัญหาความยากจนและเสริมรายได้โดยส่งเสริมให้ประชาชนมีงานทำ มีรายได้มั่นคงเพียงพอต่อการดำรงชีพ ค่าครองชีพไม่สูง มีที่อยู่อาศัยอย่างพอเพียง 1.3 การพัฒนาคนเพื่อสร้างชุมชนเข้มแข็ง โดยพัฒนาคนให้มีศักยภาพ มีโอกาสได้รับการศึกษาอย่างทั่วถึง มุ่งเน้นให้เป็นคนดี มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย มีสุขภาพดี

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ปราจีนบุรี	1. เมืองน่าอยู่	1. ด้านความปลอดภัยและการได้รับบริการจากภาครัฐที่มีคุณภาพ	1.4 การรักษาความมั่นคง ความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การแก้ไขปัญหายาเสพติด อุบัติภัย การจัดระเบียบสังคม และอำนวยความยุติธรรม 1.5 การบริหารจัดการบ้านเมืองที่ดี
	2. การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ	2. เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสมบูรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกครบครัน มีกิจกรรมและสินค้าเพื่อการท่องเที่ยวหลากหลาย สามารถเพิ่มรายได้และจำนวนนักท่องเที่ยวให้เพิ่มมากขึ้น	2.1 การบริหารจัดการท่องเที่ยวที่ดี โดยประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวในทิศทางที่ยั่งยืน มีความปลอดภัยและให้กำหนดมาตรฐานคุณภาพการบริการทางการท่องเที่ยวด้านที่พัก ร้านอาหาร ห้องน้ำ 2.2 การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว รวมถึง ยกระดับในด้านภาษาและมารยาทการให้บริการให้ได้มาตรฐาน 2.3 พัฒนาสินค้า OTOP ให้เป็นของที่ระลึก พัฒนาการตลาด ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์ให้ทันสมัยรวดเร็ว 2.4 การอนุรักษ์ ฟื้นฟู พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว และสิ่งอำนวยความสะดวกและส่งเสริมกิจกรรมการท่องเที่ยวให้มีความหลากหลาย และหากิจกรรมนำเสนอแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพใหม่

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ปราจีนบุรี	3. เกษตรก้าวหน้า	3. เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตร เกษตรแปรรูปที่มีคุณภาพ ปลอดภัย โดยสร้างมูลค่าเพิ่ม เพื่อเชื่อมโยงไปสู่เชิงพาณิชย์และการส่งออก โดยการเพิ่มคุณภาพและประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูป รายได้ และงานวิจัยและพัฒนา	3.1 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยปรับปรุงประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าการเกษตรไปสู่มาตรฐานเพิ่มมูลค่าในด้านความปลอดภัย เกษตรปลอดสารพิษในพืชผัก ผลไม้ ประมง ปศุสัตว์ พัฒนาและจัดระบบการควบคุม ตรวจสอบรับรองคุณภาพสินค้าเกษตรและอาหาร รวมทั้ง ให้มีการบริหารจัดการน้ำในลุ่มน้ำและแหล่งน้ำให้มีประสิทธิภาพ สร้างระบบเตือนภัยการป้องกันน้ำท่วมและแก้ไขปัญหาน้ำเน่าเสีย 3.2 สร้างมูลค่าเพิ่มจากโซ่การผลิต โดยพัฒนากระบวนการผลิต การแปรรูป การตลาด ให้ใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่า รวมทั้งส่งเสริม และสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการเกษตร 3.3 สร้างความเข้มแข็งให้แก่เศรษฐกิจฐานราก โดยสร้างโอกาสให้เกษตรกรได้อบรมพัฒนาความรู้ และเข้าถึงแหล่งเงินทุน การแปลงสินทรัพย์เป็นทุน และการบริการของรัฐอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ปราจีนบุรี	3. เกษตรก้าวหน้า	3. เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรฯ	3.4 ส่งเสริมงานวิจัย พัฒนาสิ่งประดิษฐ์ด้านการเกษตร และพัฒนาความรู้ให้เกษตรกร โดยการส่งเสริมให้นักวิชาการทั้งภาครัฐและเอกชน เกษตรกร เข้ามามีส่วนร่วมในงานวิจัยและพัฒนาด้านการเกษตรรวมทั้งการประดิษฐ์เครื่องมือการเกษตร และให้การบริการคลินิกเคลื่อนที่ ให้คำปรึกษาให้กับเกษตรกรเป็นรายบุคคล
	4. อุตสาหกรรมก้าวหน้า	4. เป็นแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมต่อเนื่องและส่งออก โดยการพัฒนาคนด้านทักษะเทคโนโลยี โดยการสร้างแรงจูงใจ ให้เกิดการลงทุน การแข่งขันเพิ่มขึ้น พัฒนาคุณภาพสินค้า ทักษะฝีมือแรงงาน กำกับดูแลสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัยให้ได้มาตรฐาน	4.1 สร้างแรงจูงใจให้เกิดการลงทุนด้านอุตสาหกรรม โดยพัฒนาอุตสาหกรรมเข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000 ISO 14000 ISO 18000 HACCP พัฒนาระบบสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานให้สามารถรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม รวมทั้ง ให้มีระบบข้อมูลที่ทันสมัย และระบบบริการแบบเบ็ดเสร็จ (one stop service) และส่งเสริมให้มีการรวมกลุ่ม (industrial cluster) ของอุตสาหกรรมต่อเนื่องและเชื่อมโยง 4.2 กำกับดูแลสิ่งแวดล้อม ระบบน้ำทิ้ง วัตถุอันตราย ให้เป็นไปตามมาตรฐาน รวมทั้งกำกับดูแล ความปลอดภัยจากการประกอบกิจการ ส่งเสริมชีวอนามัยและการใช้เทคโนโลยีสะอาด (CLEAN TECHNOLOGY)

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ปราจีนบุรี	4. อุตสาหกรรมก้าวหน้า	4. เป็นแหล่งผลิตสินค้าฯ	4.3 กำกับ ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาทักษะและคุณภาพชีวิตแรงงาน ยกระดับคุณภาพแรงงาน สร้างโอกาสทางการศึกษาฝึกทักษะฝีมือแรงงาน ร่วมกับสถาบันการศึกษาและสถานประกอบการ ในลักษณะทวิภาคี เพื่อให้ได้มาตรฐานสอดคล้องกับความต้องการ 4.4 การพัฒนาและสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดย่อม วิสาหกิจชุมชน ในโครงการ OTOP เข้าสู่มาตรฐานสากลตามความต้องการของตลาด รวมทั้งให้ได้รับการถ่ายทอดเทคโนโลยีการพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง
	5. ภูมิปัญญาแพทย์ แผนไทย	5. เป็นศูนย์กลางการแพทย์แผนไทยที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในระดับชาติและนานาชาติ พัฒนาผลิตภัณฑ์สมุนไพรไทย และบริการการแพทย์แผนไทยให้เป็นความภาคภูมิใจของประเทศชาติ	5.1 พัฒนากระบวนการผลิต ขยายเครือข่ายการปลูกสมุนไพร จัดระบบควบคุม ตรวจสอบ รับรองคุณภาพสมุนไพรและผลิตผลิตภัณฑ์สมุนไพรให้มีคุณภาพมาตรฐานครบวงจร 5.2 ขยายช่องทางการจำหน่ายผลิตภัณฑ์สมุนไพรและการบริการแพทย์แผนไทยทั้งในประเทศและต่างประเทศ 5.3 ส่งเสริมการประชาสัมพันธ์และการตลาดเชิงรุก 5.4 พัฒนาบุคลากรด้านการแพทย์แผนไทยให้มีชื่อเสียงระดับสากล 5.5 ส่งเสริมการวิจัย ผลิตภัณฑ์ และการบริการแพทย์แผนไทยอย่างต่อเนื่อง

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ชลบุรี	1. เสริมสร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของจังหวัดและของประเทศ	1.2 ส่งเสริมเป็นศูนย์กลางการลงทุนด้านอุตสาหกรรมและพลังงาน	1.2.1 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม และพลังงาน 1.2.2 ส่งเสริมการลงทุนด้านพลังงาน อุตสาหกรรมยานยนต์/ชิ้นส่วนยานยนต์ และอิเลคทรอนิกส์ 1.2.3 พัฒนาและสร้างความเข้มแข็งของวิสาหกิจชุมชน 1.2.4 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในภูมิภาค
		1.3 เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวนานาชาติครบวงจรที่ได้คุณภาพ มีมาตรฐาน	1.3.1 ส่งเสริมให้เป็นดินแดนแห่งความหลากหลายของการท่องเที่ยวแบบครบวงจรและเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค 1.3.2 พัฒนาอนุรักษ์แหล่งท่องเที่ยว วัฒนธรรม และประเพณีท้องถิ่น 1.3.3 ส่งเสริมพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง
		1.4 ส่งเสริมพัฒนาศักยภาพและการเพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร	1.4.1 กระบวนการผลิตได้รับการรับรองมาตรฐาน 1.4.2 สินค้าเกษตรผ่านการรับรองมาตรฐานการส่งออก

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ชลบุรี	2. ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนควบคู่กับการฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาจังหวัด	2.1 พัฒนาจังหวัดให้เป็นเมืองน่าอยู่ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี	2.1.1 การพัฒนาคุณภาพชีวิตที่ดี มีสังคมที่เอื้ออาทร ชุมชนเข้มแข็ง ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน 2.1.2 จัดระบบผังเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และสภาพภูมิทัศน์ของเมือง 2.1.3 การพัฒนา อนุรักษ์ สงวน ฟื้นฟู ป้องกันทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
	3. พัฒนาระบบการให้บริการประชาชนแบบครบวงจรที่มีคุณภาพมาตรฐาน	3.1 ประชาชนได้รับการบริการที่มีคุณภาพมาตรฐาน และผู้รับบริการพึงพอใจ	3.1.1 จัดตั้งศูนย์บริการร่วม(One Stop Service) และส่งเสริมให้มีศูนย์บริการร่วมทุกหน่วยงาน 3.1.2 การพัฒนาระบบการให้บริการในการลดรอบระยะเวลา ของขั้นตอน การปฏิบัติราชการของ ส่วนราชการ
ระยอง	1. พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางด้านอุตสาหกรรมและพลังงานของภูมิภาค ควบคู่ไปกับ การพัฒนาชุมชน สังคมและสิ่งแวดล้อม อย่างยั่งยืน	1. เป็นผู้นำด้านอุตสาหกรรมที่มีมาตรฐานของภูมิภาค	1.1 พัฒนาผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน และส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสะอาด (Clean Technology) 1.2 พัฒนาระบบสาธารณูปโภคอย่างพอเพียงเพื่อรองรับการขยายตัวด้านอุตสาหกรรม 1.3 พัฒนาคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชนทุกระดับ 1.4 บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยืน

ตารางแสดงยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ของจังหวัด

จังหวัด	ยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	กลยุทธ์
ระยอง	2. ส่งเสริมและพัฒนามูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าเกษตร และผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูป	2. เป็นศูนย์กลางด้านเกษตรกรรมที่ปลอดภัย และได้มาตรฐาน	2.1 พัฒนาและเพิ่มมูลค่าผลผลิตให้ปลอดภัยและได้มาตรฐาน 2.2 สร้างและขยายเครือข่ายการตลาด
	3. พัฒนาเพื่อเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวหลักกับแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพเชิงพาณิชย์	3. เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐานสากล	3.1 พัฒนาและส่งเสริมสินค้าและบริการด้าน การท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและมาตรฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน 3.2 พัฒนาและส่งเสริมแหล่งท่องเที่ยวหลักที่มีศักยภาพของจังหวัดให้เชื่อมโยงกับกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

3.2 โครงการนำร่องของจังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

คณะที่ปรึกษาได้พิจารณาคัดเลือกโครงการสำคัญที่ได้จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ (Workshop) และบรรจุไว้ในร่างกรอบแผนปฏิบัติการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ดังต่อไปนี้

1. โครงการที่สนับสนุนพันธกิจ และประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ได้แก่ โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีคุณภาพมากขึ้น

2. โครงการที่สนับสนุนพันธกิจและประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ยานยนต์และชิ้นส่วนให้ได้มาตรฐาน และตรงตามความต้องการของตลาด

2.1 โครงการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต

2.2 โครงการสร้างระบบการบริหารการผลิต

2.3 โครงการปรับปรุงระบบการควบคุมคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

3. โครงการที่สนับสนุนพันธกิจและประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาความเข้มแข็งของเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

3.1 โครงการสร้างสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ในภาคตะวันออก

3.2 โครงการกระตุ้นให้เกิดเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม เพื่อขับเคลื่อนความร่วมมือ

3.3 โครงการความร่วมมือในการผลิต โดยรับคำสั่งซื้อร่วมกัน

3.4 โครงการสร้างผู้ให้การสนับสนุนผู้ประสานงานกลางในการสร้างเครือข่ายวิสาหกิจกลุ่มอุตสาหกรรม

3.5 โครงการสนับสนุนและกระตุ้นการเกิดหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ (BDS Provider) ใหม่ และการสร้างความกระตือรือร้นแก่ผู้ประสานงานกลางที่มีอยู่เดิม

3.6 โครงการส่งเสริมการร่วมวิจัยระหว่างสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และสถาบันการศึกษา

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน: กลุ่มพื้นที่ภาคตะวันออก

โครงการสำคัญในการพัฒนาผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จังหวัดสมุทรปราการ ชลบุรี ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี และระยอง

โครงการส่งเสริมการร่วมวิจัยระหว่างสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และสถาบันการศึกษา

หลักการและเหตุผล

การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนนั้น จำเป็นอย่างยิ่งจะต้องกระตุ้นให้ผู้ประกอบการในกลุ่มมีความตระหนักและเห็นความสำคัญในการศึกษาวิจัย ตลอดจนคิดค้นการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ขบวนการผลิตมีประสิทธิภาพ สามารถนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน รวมทั้งเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ ที่จะสามารถพัฒนาในเชิงพาณิชย์ให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรม ทั้งในส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อส่งให้ผู้ประกอบรถยนต์ (OEM) และส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ต่าง ๆ (REM) อันจะส่งผลให้สามารถครองส่วนแบ่งการตลาด ตลอดจนช่วยในการขยายตลาดให้แก่กลุ่มได้ทางหนึ่ง

โครงการส่งเสริมการร่วมมือระหว่างสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และสถาบันการศึกษานี้ จะเป็นโครงการที่มุ่งส่งเสริมให้ภาคเอกชน โดยความร่วมมือของสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ให้ความสำคัญและเห็นประโยชน์ในการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเริ่มตั้งแต่การปูพื้นฐานความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการวิจัยและพัฒนาสำหรับวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) การสร้างระบบข้อมูลเกี่ยวกับนักวิจัย ตลอดจนระบบการเชื่อมโยงความร่วมมือแบบสากล เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการนำผลงานวิจัยไปใช้อย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์

1. สร้างความตระหนักและกระตุ้นให้ผู้ประกอบการของกลุ่มเห็นความสำคัญในการพัฒนาและวิจัย ขบวนการผลิต ตลอดจนสร้างนวัตกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด
2. สร้างระบบการเชื่อมโยงความร่วมมือด้านการวิจัยและพัฒนาระหว่างผู้ประกอบการและสถาบันการศึกษา เพื่อก่อให้เกิดการร่วมกันคิดค้นและผลักดันผลงานวิจัยเข้าสู่ระบบพาณิชย์
3. สร้างและพัฒนาระบบฐานข้อมูลนักวิจัย ตลอดหน่วยงานวิจัย เพื่อให้การสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนต่อไป

เป้าหมาย

ผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน สถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย ร่วมกันศึกษาวิจัยอย่างน้อยปีละ 1-2 เรื่อง

วิธีดำเนินการ

1. สัมมนากระตุ้นให้กลุ่มสมาชิกเห็นความสำคัญในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ พร้อมให้ความรู้เกี่ยวกับหน่วยงานต่างๆ ที่สนับสนุนงานวิจัย

2. จัดระบบเก็บรวบรวมข้อมูลและผลงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมยานยนต์และ ชิ้นส่วน

3. สร้างระบบเชื่อมโยงการร่วมมือวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ระหว่างผู้ประกอบการ และสถาบันการศึกษา เพื่อประโยชน์เชิงพาณิชย์

4. จัดทำฐานข้อมูลหน่วยงานและผู้เชี่ยวชาญสนับสนุนการวิจัย และพัฒนา เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจด้านวิจัยและพัฒนา

5. สร้างต้นแบบการยกระดับมาตรฐานการวิจัยและพัฒนา(R&D) ของกลุ่มอุตสาหกรรม เพื่อเป็นแนวทางในการขยายความร่วมมือทางการวิจัยต่อไป

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สถาบันยานยนต์ สถาบันวิจัยต่าง ๆ มหาวิทยาลัย โรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออก (E-Tech) วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ

ระยะเวลาในการดำเนินงาน

5 ปี (พ.ศ.2549-2553)

งบประมาณ

ปีละ 10 ล้านบาท (รวม 5 ปี 50 ล้านบาท)

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้ประกอบการ SME ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีความเข้าใจ เห็นความสำคัญและสามารถเริ่มการศึกษา วิจัยและพัฒนาได้มากขึ้น

2. หน่วยงานวิจัยสถาบันการศึกษา ได้รับความร่วมมือจากภาคเอกชนในการวิจัย สามารถนำผลงานไปขยายผลเชิงพาณิชย์

3. เกิดนวัตกรรมใหม่ ๆ ให้แก่กลุ่มและช่วยให้เกิดการขยายตลาดของกลุ่มได้มากยิ่งขึ้น

โครงการสร้างระบบการบริหารการผลิต

หลักการและเหตุผล

การเติบโตของตลาดยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างต่อเนื่องตลอด 3-4 ปีที่ผ่านมานั้น เป็นโอกาสที่ดีแก่กลุ่มผู้ประกอบการ SMEs ที่เกี่ยวข้องที่จะสามารถปรับขบวนการผลิต รวมทั้งการบริหารจัดการด้านต่างๆ เพื่อให้การผลิตสินค้าสามารถตอบสนองการขยายตัวทางตลาดได้มากขึ้น แต่ในขณะเดียวกันเมื่อตลาดเติบโต การแข่งขันก็ทวีความรุนแรงมากขึ้นเช่นกัน ดังนั้น เพื่อให้ SMEs ในกลุ่มสามารถปรับตัวและก้าวทันการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องส่งเสริมและสนับสนุน ดำเนินการปรับระบบการบริหารการผลิต (Productivity) ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น สามารถแข่งขันและรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดได้อย่างต่อเนื่อง

โครงการสร้างระบบการบริหารการผลิต เป็นโครงการที่มุ่งเน้นให้ SMEs ดำเนินงานปรับปรุงระบบการผลิต การบริการจัดการ รวมทั้งการให้ความสำคัญต่อการนำข้อมูลแนวโน้มตลาดมาใช้ประโยชน์ เพื่อช่วยการวางแผนกำลังการผลิตและการลงทุนในระยะยาว รวมทั้ง การควบคุมต้นทุนการผลิตให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ต่อไป

วัตถุประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนในการสร้างระบบการบริหารการผลิตแก่ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนให้สามารถวางแผนการผลิตและการลงทุนได้สอดคล้องกับภาวะตลาด

2. ปรับปรุงให้เกิดการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต (Productivity) แก่ SMEs ในกลุ่มอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านการลดของเสียและความสูญเปล่าในการผลิต รวมทั้งพัฒนาการส่งมอบให้ทันกับความต้องการของลูกค้า

เป้าหมาย

ผู้ประกอบการ (SMEs) ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้รับการพัฒนา Productive ปีละ 20 ราย

วิธีดำเนินการ

1. จัดหาที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญด้าน Productivity ศึกษาและวิเคราะห์ ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำแก่ผู้ประกอบการ SMEs ของกลุ่ม

2. การให้บริการข้อมูลแนวโน้มของตลาดยานยนต์โดยสถาบันยานยนต์ มีความแข็งแกร่งขึ้นเพื่อให้ได้รับข้อมูลในระดับข้อมูลยานยนต์รายวันของประเทศญี่ปุ่น หรือข้อมูลยานยนต์รายสัปดาห์ของอเมริกาและยุโรป (Automotive News ASEAN) เพื่อให้ผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่ม

เครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมสามารถนำข้อมูลแนวโน้มตลาดซึ่งรวบรวมโดยสถาบันยานยนต์ มาใช้ในการวางแผนกำลังการผลิตและการลงทุนในระยะยาว

3. การจัดทำแผนภูมิการควบคุมกระบวนการเบื้องต้น (Basic process control charts and procedures) ให้กับผู้ประกอบการ SMEs เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของระบบการจัดการการผลิตในระยะกลางและระยะสั้น

4. กำจัดความสูญเปล่าของการผลิตมากเกินไป การส่งมอบล่าช้า การผลิตไม่เพียงพอ หรือการว่างของเครื่องจักรและพนักงานที่เกิดขึ้นในผู้ประกอบการ SMEs ลดลงทุกปี

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

สถาบันยานยนต์

ระยะเวลาในการดำเนินงาน

5 ปี (2549-2553)

งบประมาณ

งบประมาณสนับสนุนให้การจัดจ้างที่ปรึกษาให้คำปรึกษาแนะนำด้าน Productivity แก่ผู้ประกอบการ SMEs ปีละ 20 ราย วงเงิน 8 ล้านบาท (รวม 5 ปี 40 ล้านบาท)

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดการพัฒนาด้านระบบบริหารผลิตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีศักยภาพยิ่งขึ้น สามารถรักษาส่วนแบ่งการตลาดให้ได้

2. SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น ทั้งในด้านการควบคุมต้นทุน การลดของเสียและการส่งมอบ โดยที่ผลิตภัณฑ์มีคุณภาพและได้มาตรฐาน

โครงการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต

หลักการและเหตุผล

การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตในกิจการของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีความจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากปัจจุบันอุตสาหกรรมสาขานี้ มีการพัฒนาเทคโนโลยีค่อนข้างเร็ว และมีการนำเทคโนโลยีขั้นสูงเข้ามาใช้ในระบบการผลิตมากขึ้น ส่งผลให้กลุ่ม Supplier โดยเฉพาะผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นผู้ประกอบการ SMEs จำเป็นต้องปรับเทคโนโลยีของตนให้สามารถผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ตอบสนองขบวนการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์ซึ่งใช้เทคโนโลยีขั้นสูงได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อมิให้เกิดการสูญเสียทางการตลาด

โครงการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตเป็นโครงการที่จะช่วยให้ผู้ประกอบการ SMEs ของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ได้รับความรู้ด้านเทคโนโลยีการผลิตล่าสุด การนำอุปกรณ์การผลิตที่มีคุณภาพไปใช้ในกิจการ ตลอดจนการยกระดับฝีมือ ความรู้ของบุคลากรมีความรู้และสามารถใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้อย่างชำนาญ และเชี่ยวชาญยิ่งขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ขบวนการผลิตมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับความต้องการของกลุ่มลูกค้า

วัตถุประสงค์

1. เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตของ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ให้สามารถรองรับและตอบสนองเทคโนโลยีของกลุ่มผู้ประกอบรถยนต์ได้
2. ยกระดับความรู้ความเข้าใจด้านเทคโนโลยีล่าสุดแก่วิศวกรและพนักงานของ SMEs ให้สามารถใช้เทคโนโลยีที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมรถยนต์
3. ส่งเสริมการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อให้ขบวนการผลิต สามารถผลิตผลิตภัณฑ์ได้มาตรฐานตามที่กำหนด

เป้าหมาย

1. เสริมสร้างความรู้ด้านเทคโนโลยีการผลิตล่าสุดให้แก่ผู้ประกอบการ SMEs เพื่อให้สามารถปรับขบวนการผลิตให้ทันกับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนไป
2. พัฒนาและยกระดับวิศวกรและพนักงานของ SMEs ให้สามารถปฏิบัติงานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ได้

วิธีการดำเนินการ

1. จัดอบรมผู้ประกอบการ SMEs ให้ได้รับความรู้ด้านเทคโนโลยีการผลิตล่าสุดจากผู้เชี่ยวชาญ

2. การจัดทัศนศึกษาโรงงานและผู้ผลิตเครื่องจักร

3. ส่งเสริมการใช้อุปกรณ์การผลิตซึ่งรวมถึง Jigs และ Tools ของ SMEs สามารถไปถึงระดับมาตรฐานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

4. สนับสนุนพนักงานผู้ผลิตของ SMEs เข้าร่วมในการฝึกอบรมและทดสอบทักษะเพื่อรับใบประกาศนียบัตรการเป็นช่างเทคนิคยานยนต์

5. สนับสนุนพนักงานผู้ผลิตของ SMEs พัฒนาฝีมือที่เป็นมาตรฐานเพียงพอที่จะดูแลและรักษาอุปกรณ์การผลิต

ระยะเวลาในการดำเนินงาน

5 ปี (2549-2553)

งบประมาณ

งบประมาณด้านการฝึกอบรมผู้ประกอบการ ปีละ 600,000 บาท (3 ครั้ง)
งบประมาณด้านการฝึกอบรมพนักงาน ปีละ 1,000,000 บาท (4 ครั้ง ครั้งละ50 คน)
การจัดศึกษาดูงานใน/ต่างประเทศ ปีละ 4,000,000 บาท (2 ครั้ง ครั้งละ30 คน)
การทดสอบมาตรฐานฝีมือพนักงาน ปีละ 1,000,000 บาท (1 ครั้ง ครั้งละ 100 คน)

รวมงบประมาณทั้งสิ้น 5 ปี (6,600,000 x 5) = 33,000,000 บาท

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผู้ประกอบการ SMEs มีความรู้ ความเข้าใจ และสามารถนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ในกิจการของตนเองได้เพื่อให้เกิดการปรับปรุงขบวนการผลิตที่สอดคล้องกับเทคโนโลยีของอุตสาหกรรม

2. พนักงาน/บุคลากรของ SMEs มีทักษะและฝีมือได้มาตรฐานสามารถดูแลและใช้อุปกรณ์ต่าง ๆ ได้อย่างเชี่ยวชาญ

3. เกิดการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีในกลุ่ม SMEs อย่างต่อเนื่องซึ่งจะช่วยเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์

โครงการปรับปรุงระบบการควบคุมคุณภาพอย่างต่อเนื่อง

หลักการและเหตุผล

การตอบสนองให้ทันกับความต้องการของลูกค้านับเป็นหัวใจสำคัญที่จะทำให้ SMEs ของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ที่มุ่งเน้นเรื่องคุณภาพของผลิตภัณฑ์ได้ตามมาตรฐานที่ลูกค้าต้องการ รวมทั้งการส่งมอบที่รวดเร็ว ดังนั้น การผลิตที่มีระบบควบคุมคุณภาพอย่างต่อเนื่องจะช่วยให้การตอบสนองความต้องการของลูกค้าดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

โครงการปรับปรุงระบบการควบคุมคุณภาพนี้ จะมุ่งเน้นการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ SMEs ของกลุ่ม นำระบบคุณภาพ ISO และ TS หรือระบบคุณภาพอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้เพื่อควบคุมในขบวนการผลิตให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ผลิตภัณฑ์มีคุณภาพได้มาตรฐาน สร้างความพึงพอใจแก่ลูกค้า

วัตถุประสงค์

เพื่อส่งเสริมการปรับปรุงระบบคุณภาพของ SMEs ชิ้นส่วนในกลุ่มอย่างต่อเนื่อง

เป้าหมาย

ผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มได้นำระบบ ISO ระบบTS หรือระบบคุณภาพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมาใช้อย่างน้อย ปีละ 20 ราย

วิธีการดำเนินงาน

1. สำรวจความต้องการด้านการจัดการคุณภาพของลูกค้าโดย SMEs
2. การจัดตั้งคณะทำงาน (Project Team) ที่ SMEs เพื่อรับทราบความต้องการมาตรฐานการจัดการคุณภาพ
3. จัดหาที่ปรึกษาเพื่อให้คำปรึกษาแนะนำแก่ผู้ประกอบการ SMEs ได้รับมาตรฐานการจัดการคุณภาพ เช่น ISO/QS
4. SMEs สำรวจเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในระบบการประเมินผลผู้ผลิตของลูกค้า (Customers' annual supplier evaluation system) และวิเคราะห์ผลการประเมินล่าสุดว่าปัจจัยใดเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ได้คะแนนลดลง ตลอดจน ปรับปรุงคะแนนด้านคุณภาพตามผลการประเมินผู้ผลิตของลูกค้าให้ดีขึ้นทุกปี

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 สถาบันยานยนต์

ระยะเวลาในการดำเนินงาน

5 ปี (พ.ศ.2549-2553)

งบประมาณ

งบประมาณสำหรับการจัดจ้างที่ปรึกษาให้คำปรึกษาแก่ SMEs ปีละ 20 ราย รายละ 500,000 บาท วงเงิน 10 ล้านบาท (รวม 5 ปี 50 ล้านบาท)

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน สามารถปรับปรุงระบบการผลิตอย่างต่อเนื่องและได้รับมาตรฐานการผลิต ปีละ 20 ราย
2. ลูกค้าของกลุ่มมีความพึงพอใจ และ SMEs สามารถขยายตลาดได้กว้างขวางยิ่งขึ้น
3. มูลค่าของผลิตภัณฑ์ของกลุ่มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคคลให้มีคุณภาพมากขึ้น

หลักการและเหตุผล

ทรัพยากรบุคคลนับเป็นหัวใจของกิจการต่างๆ ที่จะช่วยผลักดันให้เกิดความเจริญก้าวหน้าให้แก่ธุรกิจ ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนก็เช่นกัน ทรัพยากรบุคคลเป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่สำคัญที่จะทำให้ธุรกิจสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้ทันท่วงที ส่งผลให้ขบวนการผลิตดำเนินไปอย่างมีคุณภาพ สามารถผลิตผลิตภัณฑ์ที่สร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้ามากขึ้น

โครงการพัฒนาทรัพยากรบุคลากรให้มีคุณภาพมากขึ้น เป็นโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาบุคลากรของผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เพื่อให้มีทักษะการผลิต เกิดความเชี่ยวชาญและเข้าใจเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย รวมทั้งส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน การทำงานเป็นทีม และรักในองค์กรซึ่งจะเป็นกำลังสำคัญให้แก่ SMEs ในการพัฒนาการดำเนินงานได้อย่างต่อเนื่อง

วัตถุประสงค์

เพื่อพัฒนาคุณภาพทรัพยากรบุคคลของ SMEs ยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ให้ดีขึ้น

เป้าหมาย

1. ผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน
2. วิศวกรและพนักงานของ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

วิธีการดำเนินงาน

1. สนับสนุนให้วิศวกรของกลุ่ม เข้าร่วมกับ สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ (Society of Automobile Engineers Thailand : TSAE) สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น (Society of Automotive Engineers Japan : JSAE) หรือ สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ ระหว่างประเทศ (Society of Automotive Engineers International : SAE) เพื่อให้กลุ่มได้รับข้อมูลวิศวกรรมยานยนต์ที่เป็นปัจจุบันและนำไปใช้ได้จาก TSAE JSAE หรือ SAE

2. สนับสนุนวิศวกรของกลุ่ม เข้าร่วมในนิทรรศการและการประชุมทางวิศวกรรมซึ่งจัดโดย JSAE หรือ SAE

3. ฝึกอบรมพนักงานระดับหัวหน้าช่าง และช่างฝีมือได้รับการพัฒนาฝีมือและทักษะอย่างเป็นระบบในระดับต่าง ๆ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 สมาคมวิศวกรรมยานยนต์ สถาบันพัฒนาฝีมือแรงงานภาค3 สถาบันยานยนต์

ระยะเวลาในการดำเนินงาน

5 ปี (พ.ศ.2549-2553)

งบประมาณ

สำหรับกิจกรรม :

จัดอบรม

- ผู้ประกอบการ 2 ครั้ง ครั้งละ 30 คน 400,000 บาท
- วิศวกร 3 ครั้ง ครั้งละ 50 คน 600,000 บาท
- พนักงาน 10 ครั้ง ครั้งละ 50 คน 5,000,000 บาท

รวมปีละ 6,000000 บาท

- ศึกษา/ดูงาน/ประชุม ทั้งในและต่างประเทศ ปีละ 3 ครั้ง ครั้งละ 30 คน 1,500,000 บาท

รวมทั้งโครงการ เป็นเงินทั้งสิ้น 37.5 ล้านบาท

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทรัพยากรบุคคลของ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้รับการพัฒนาด้านต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง สามารถพัฒนาฝีมือทั้งด้านการจัดการ การผลิต และการใช้เทคโนโลยีตลอดจนมีความชำนาญในการดูแลซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่างๆ ได้เป็นอย่างดี

2. เกิดการพัฒนาด้านบุคลากรอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่กิจการ SMEs ของกลุ่มแบบยั่งยืน

3. เสริมสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องจากบุคลากรในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้น

โครงการกระตุ้นให้เกิดเครือข่ายอุตสาหกรรม (Cluster) เพื่อขับเคลื่อนความร่วมมือ

หลักการและเหตุผล

ตามแนวคิดของศาสตราจารย์ไมเคิล อี พอร์เตอร์ การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) นั้น เครือข่ายอุตสาหกรรม (Industrial Cluster) จะช่วยให้เกิดการร่วมมือกันพัฒนาอุตสาหกรรมนั้นได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรต่าง ๆ ได้มากกว่าที่ผู้ผลิตจะต่างคนต่างดำเนินงาน เครือข่ายอุตสาหกรรม เป็นเครื่องมือที่กระตุ้นให้เกิดความร่วมมือในการคิดค้น พัฒนาวิจัย รวมทั้งกระตุ้นให้เกิดความพร้อมทั้งในด้านการจัดหาวัตถุดิบ การปรับปรุงกระบวนการผลิต ตลอดจนเกิดความร่วมมือในการผลิต การใช้เครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดของทรัพยากร เกิดความคุ้มค่าและทำให้ต้นทุนการผลิตลดลง ส่งผลให้กิจการในกลุ่มสามารถร่วมมือแข่งขันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จะเป็นพลังขับเคลื่อนให้เกิดความร่วมมือต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น โดยผ่านความร่วมมือโครงการต่าง ๆ ที่จะจัดขึ้นเพื่อให้เกิดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างเป็นระบบ และได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน สถาบันการศึกษา และสถาบันการเงิน เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน

วัตถุประสงค์

1. เพื่อให้เกิดเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนขับเคลื่อนความร่วมมือผ่านโครงการความร่วมมือต่าง ๆ ให้เกิดการพัฒนาขีดความสามารถของกลุ่ม
2. สร้างมูลค่าเพิ่มของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอย่างต่อเนื่อง

เป้าหมาย

1. สร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งประกอบด้วย
2. ผู้ประกอบการ SMEs ที่เป็นLocal Suppliers ในกลุ่ม Tier 2, 3 และ Lower ซึ่งเป็น Core Activity
3. ผู้ประกอบการ SMEs ที่เป็นกลุ่มต้นน้ำ (ผู้ผลิต ปัจจัยการผลิต อุปกรณ์ต่าง ๆ)
4. สถาบันการศึกษาและสถาบันการเงินในพื้นที่

วิธีดำเนินงาน

1. การจัดตั้งผู้ให้บริการสนับสนุน BDS Providers (BDS Facilitator) พร้อมกับผู้นำที่มีความกระตือรือร้นเป็นเสมือนสถาบันหลักสำหรับการสร้างเครือข่าย

2. สร้างเครือข่ายของบริษัทเอกชนและหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุน (BDS)

3. จัดทำแผนเครือข่ายและดำเนินโครงการความร่วมมือ ซึ่งรวมถึงการสร้างความต่อเนื่องของโครงการนำร่อง (Pilot Project)

4. โครงการความร่วมมือต่าง ๆ ได้รับการนำมาปฏิบัติภายใต้การดูแลของ BDS Facilitator

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 (IPCR9) สมาคมผู้ประกอบการ SMEs จังหวัดชลบุรี มหาวิทยาลัย/วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ/โรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออก (E-Tech) ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย สาขาชลบุรี (SME Bank) สภาอุตสาหกรรมจังหวัดชลบุรี

ระยะเวลา

5 ปี (พ.ศ.2549 – 2553)

งบประมาณ : สำหรับบริหารและส่งเสริมการสร้าง/พัฒนาเครือข่ายให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง

ปี 2549 วงเงิน	750,000 บาท
ปี 2550 วงเงิน	1,500,000 บาท
ปี 2551 วงเงิน	2,500,000 บาท
ปี 2552 วงเงิน	3,000,000 บาท
ปี 2553 วงเงิน	3,000,000 บาท
รวมเงิน	***10,750,000 บาท***

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ซึ่งประกอบด้วย ผู้ประกอบการ SMEs หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา สถาบันการเงิน

2. เกิดความร่วมมือในการพัฒนาเครือข่ายให้มีการเติบโต โดยผ่านความร่วมมือในด้านต่าง ๆ

3. เกิดโครงการความร่วมมือซึ่งจะช่วยผลักดันให้เกิดการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันร่วมกัน

โครงการความร่วมมือในการผลิต โดยรับคำสั่งซื้อร่วมกัน

หลักการและเหตุผล

ความร่วมมือในการผลิตเพื่อรับคำสั่งซื้อร่วมกันของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน นับเป็นเป้าหมายสำคัญที่เครือข่ายอุตสาหกรรมต้องการให้เกิดขึ้นเพื่อประโยชน์ในการขยายตลาด พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน การใช้ทรัพยากรของผู้ประกอบการ SMEsในกลุ่มอย่างคุ้มค่า เกิดความประหยัดในเรื่องต้นทุนร่วมกัน รวมทั้งเกิดความร่วมมือกันระหว่างสมาชิกของเครือข่าย ที่จะร่วมกันพัฒนา ทั้งด้านเทคโนโลยี ขบวนการผลิต รวมทั้งทรัพยากรบุคคลของเครือข่าย เพื่อให้ได้ประโยชน์ซึ่งกันและกัน อันจะส่งผลให้มูลค่าเพิ่มของกลุ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะส่งผลให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีความเจริญเติบโต สร้างความเจริญให้กับเศรษฐกิจของประเทศตามนโยบายของรัฐบาลที่กำหนดไว้

การสร้างความร่วมมือในการผลิต เพื่อรับคำสั่งซื้อ จะเป็นโครงการที่สร้างระบบ การรับคำสั่งผลิต ชิ้นส่วน และส่วนประกอบต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ช่วยให้ SMEs สามารถผลิตร่วมกัน รองรับคำสั่งซื้อที่มีปริมาณมากเกินกว่ากำลังผลิตของแต่ละรายได้ ทำให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกไม่พลาดโอกาสทางการตลาด

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างรูปแบบธุรกิจที่มีความร่วมมือด้านการผลิต เพื่อรับคำสั่งซื้อของลูกค้า

เป้าหมาย

ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

วิธีดำเนินงาน

1. การสนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลุ่มเพื่อรับคำสั่งซื้อผลิตภัณฑ์ที่มีความซับซ้อน (Hybrid Products) เช่น ชิ้นส่วนยานยนต์และส่วนประกอบ

2. การสร้างระบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce & E-Shopping) เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการรับคำสั่งซื้อ

3. การร่วมมือในการผลิตสำหรับผลิตภัณฑ์ที่มีความซับซ้อนและบริษัทไม่สามารถผลิตได้ด้วยตนเองทั้งหมด

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 สถาบันยานยนต์

ระยะเวลาดำเนินงาน

5 ปี (พ.ศ.2549-2553)

งบประมาณ

งบบริหารโครงการ ปีละ 500,000 บาท รวม 5 ปี 2,500,000 บาท

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดความร่วมมือในการผลิต เพื่อรับคำสั่งซื้อชิ้นส่วนยานยนต์และอุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ โดยมีระบบการรับคำสั่งซื้อผ่านอิเล็กทรอนิกส์

2. มูลค่าการตลาดของเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน เพิ่มขึ้นรวม 30% ภายใน 5 ปี

โครงการสร้างผู้ให้การสนับสนุน BDS Provider ในการสร้างเครือข่ายกลุ่มอุตสาหกรรม

หลักการและเหตุผล

ในการสร้างเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน นั้น จำเป็นต้องมีหน่วยงานหรือผู้ประสานงาน ที่จะปฏิบัติหน้าที่ในการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับเครือข่ายอุตสาหกรรมว่ามีความสำคัญเช่นใด มีประโยชน์อย่างไรต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง มีรูปแบบการบริหารจัดการเครือข่ายในลักษณะใดที่จะทำให้เครือข่ายที่เกิดขึ้นสามารถดำเนินงานและพัฒนาก้าวหน้าต่อไปอย่างยั่งยืน

ผู้ให้การสนับสนุน BDS Provider จะทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานกลาง (Facilitator) ในการสร้างความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรต่าง ๆ สถาบันการศึกษา และสถาบันการเงิน เข้าร่วมเป็นเครือข่าย เพื่อผลักดันให้เครือข่ายสามารถพัฒนาสร้างขีดความสามารถให้แก่กลุ่มอุตสาหกรรม โดยได้รับความร่วมมือจากผู้ที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นอย่างใกล้ชิด

วัตถุประสงค์

เพื่อสร้างหน่วยงานที่จะทำหน้าที่เป็น Facilitator ทำหน้าที่กระตุ้นให้เกิดความร่วมมือของหน่วยงานต่าง ๆ ที่ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ ร่วมมือกันผลักดันให้เกิดเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนใน พื้นที่

เป้าหมาย

ผู้ประกอบการ SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนและชิ้นส่วน (ทั้งกลุ่ม Core Activities และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องทั้งต้นน้ำและปลายน้ำ) หน่วยงานภาครัฐ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา และสถาบันการเงิน

วิธีดำเนินการ

1. สรรหาผู้เข้าร่วมในการเคลื่อนไหวของกลุ่มอุตสาหกรรม
2. จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อขับเคลื่อน
3. ตั้งส่วนงานเพื่อการพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมในหน่วยงานเป้าหมาย (Facilitator)
4. ฝึกอบรมพนักงานในส่วนงานใหม่
5. จัดเตรียมเค้าโครงและเนื้อหาการสัมมนา
6. คัดเลือกผู้เข้าร่วมและดำเนินการสัมมนา
7. ออกแบบระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ICT) ที่มีประสิทธิภาพและเหมาะสมในหน่วยงานเป้าหมาย
8. กำหนดกระบวนการการรวบรวมข้อมูลและดำเนินการ
9. จัดทำ Web site เพื่อให้ข้อมูลข่าวสาร

10. สร้างความแข็งแกร่งในบริการห้องสมุดของหน่วยงานเป้าหมาย

11. สร้างคณะกรรมการสนับสนุนโครงงานร่วมภายใต้การสนับสนุนของหน่วยงานเป้าหมายเลือกประเด็นสำคัญ (Theme) ของโครงงานร่วมโดยคณะกรรมการสนับสนุน และนำไปปฏิบัติ

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9

ระยะเวลา

5 ปี (พ.ศ.2549 – 2553)

งบประมาณ

งบบริหารทั่วไป และงบด้านจัดสัมมนาสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับเครือข่ายอุตสาหกรรมและการสร้างความสัมพันธ์ในกลุ่มคลัสเตอร์ ปีละ 500,000.- บาท รวม 5 ปี เป็นเงิน 2,500,000.- บาท

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. การจัดตั้งกลุ่มเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรม เพื่อสนับสนุนการรวมกลุ่มอุตสาหกรรมให้เกิดขึ้นในภูมิภาค

2. เกิดหน่วยประสานงานกลาง (Facilitator) ได้รับการดำเนินงานให้เป็นผู้สนับสนุนคลัสเตอร์ยานยนต์และชิ้นส่วน

3. การจัดหลักสูตรฝึกอบรมของกลุ่ม และผู้ประกอบการรุ่นใหม่ของกลุ่ม เพื่อสร้างให้เห็นประโยชน์ของเครือข่ายอุตสาหกรรมในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของกลุ่ม

4. โครงการร่วมระหว่างวิสาหกิจ สถาบันการศึกษา และภาครัฐ หยั่งรากในภูมิภาค

โครงการสร้างสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ในภาคตะวันออก

หลักการและเหตุผล

การพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน จะดำเนินงานไปอย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น หากมีการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เป็นศูนย์รวมของนักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญในสาขายานยนต์ สามารถให้การสนับสนุนข้อมูลทางวิชาการ คำปรึกษาแนะนำในการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ตลอดจนแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ยังประโยชน์แก่อุตสาหกรรม SMEs ในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ในการสร้างเสริมความรู้และประสบการณ์ได้เป็นอย่างดี

การตั้งสาขาของหน่วยงานที่มีบทบาทดังกล่าวข้างต้น อันได้แก่ สถาบันยานยนต์และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ ในพื้นที่ภูมิภาคตะวันออก จะเป็นศูนย์ให้คำปรึกษาแนะนำตลอดจนการสืบสานต่อยอดความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์พื้นฐาน เกิดโอกาสในการขยายเครือข่ายผู้ใช้บริการสนับสนุนกลุ่มอุตสาหกรรมได้ทางหนึ่ง

วัตถุประสงค์

เพื่อให้เกิดการสร้างเครือข่ายวิศวกรรมในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนภาคตะวันออก

เป้าหมาย

1. สถาบันยานยนต์ (TAI) และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ (TSAE)
2. บุคลากรโดยเฉพาะวิศวกรรมของเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนในภาคตะวันออก

วิธีดำเนินการ

1. การตั้งสาขาของสถาบันยานยนต์ และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ ในภาคตะวันออก
2. สาขาของสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ (TSAE) มีการร่วมมือกับสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ญี่ปุ่น (JSAE) เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านวิศวกรรมระหว่างกัน
3. สาขาที่จัดตั้งขึ้นของสถาบันยานยนต์ และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ร่วมกับมหาวิทยาลัยในภาคตะวันออกจัดกิจกรรมการทัศนศึกษาโรงงาน การจัด Workshop ด้านวิศวกรรม การสอนความรู้ด้านวิศวกรรมยานยนต์พื้นฐาน และการสร้างโอกาสอื่นเพื่อให้เกิดเครือข่าย
4. การตีพิมพ์บทความที่เกี่ยวข้องกับวิศวกรรมยานยนต์โดยวิศวกรในภาคตะวันออกเผยแพร่แก่วิศวกรทั้งหมดของประเทศ

หน่วยงานสนับสนุน

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 สถาบันยานยนต์ และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์

ระยะเวลาดำเนินงาน

2 ปี (พ.ศ.2549 – 2550)

งบประมาณ

งบประมาณสำหรับการจัดตั้ง สาขาของสถาบันยานยนต์ และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ หน่วยงานละ 3 ล้านบาท รวม 6 ล้านบาท (2 ปี)

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดเครือข่ายความร่วมมือของหน่วยงานที่มีบทบาทในการสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ในพื้นที่ภาคตะวันออก

2. SMEs ในกลุ่มเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ได้รับการสนับสนุนด้านวิศวกรรมอย่างใกล้ชิด

3. เกิดการพัฒนาด้านข้อมูลข่าวสารตลอดจนเปิดโอกาสให้เกิดสังคมของบุคลากรในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ที่จะแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นทางเทคโนโลยีและความร่วมมืออื่น ๆ

โครงการสนับสนุนและกระตุ้นการเกิดหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ (BDS Provider) ใหม่ และการสร้างความกระตือรือร้นแก่ BDS ที่มีอยู่เดิม

หลักการและเหตุผล

ในการพัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ให้สามารถดำเนินงานได้อย่างยั่งยืน มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยให้การจัด กิจกรรมพัฒนาขีดความสามารถของกลุ่มเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและรวดเร็วยิ่งขึ้น การเสริมสร้างและกระตุ้นให้เกิดหน่วยงาน BDS Provider ที่มีบทบาทในการสร้างปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่เอื้อในการดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนมากขึ้น จะทำให้การสนับสนุนและพัฒนาเป็นไปอย่างมีระบบ เกิดความคุ้มค่าในการใช้จ่ายงบประมาณของแต่ละหน่วยงาน โดยที่การให้การสนับสนุนที่มีเป้าหมายร่วมกันอย่างชัดเจน

โครงการสนับสนุนและกระตุ้นการเกิดหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ จะเป็นโครงการที่เสริมสร้างให้เกิดการบูรณาความร่วมมือของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว และที่ยังไม่ได้เข้ามาร่วมกับเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ร่วมกันปฏิบัติหน้าที่ในการสนับสนุนกลุ่มผู้ประกอบการในทิศทางเดียวกัน และมุ่งเน้นที่กลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดผลลัพธ์ในการดำเนินการอย่างเต็มที่

วัตถุประสงค์

เพื่อสนับสนุนและกระตุ้นการเกิดหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ (BDS Provider) ใหม่ และสร้างความกระตือรือร้นแก่ BDS Provider ที่มีอยู่เดิม

เป้าหมาย

หน่วยงานราชการ องค์กรเอกชน สถาบันการศึกษา สถาบันการเงิน หน่วยงานวิจัย ตลอดจนเครือข่ายที่ปรึกษา ใน 9 จังหวัดภาคตะวันออก

วิธีการดำเนินงาน

1. การจัดหมวดหมู่ตามหน้าที่งาน (Mapping by category of functions) ของหน่วยงานผู้ให้บริการสนับสนุนธุรกิจ (BDS Providers) ให้สามารถให้บริการได้เป็นอย่างดี

2. ผู้ให้การสนับสนุน BDS Providers (BDS Facilitator) ให้คำแนะนำแก่ผู้ให้บริการเพื่อสร้างบริการใหม่ ๆ

3. จัดสัมมนาหน่วยงานสนับสนุน BDS Providers ในการแลกเปลี่ยนความคิดในการให้บริการที่ดี และสร้างเครือข่าย BDS

หน่วยงานที่รับผิดชอบ

ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมภาคที่ 9 ร่วมกับ BDS Providers ในภาคตะวันออก

ระยะเวลาดำเนินงาน

5 ปี (พ.ศ.2549 - 2553)

งบประมาณ

งบประมาณสำหรับการจัดประชุมพัฒนาความร่วมมือในการกำหนดแผนงานและกิจกรรมให้บริการเครือข่ายอุตสาหกรรม ปีละ 2 ครั้ง ครั้งละ 250,000 บาท รวม 5 ปี (10 ครั้ง) วงเงิน 2,500,000 บาท

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เกิดความร่วมมือระหว่าง BDS ในภาคตะวันออก เพื่อให้การสนับสนุนเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน

2. เกิดแผนปฏิบัติร่วมกันของหน่วยงานทั้งภาครัฐ เอกชน องค์กรต่างๆ สถาบันการศึกษาและสถาบันการเงิน ในการส่งเสริมเครือข่ายอุตสาหกรรม

3. การเชื่อมโยงความร่วมมือในด้านต่างๆ โดยเฉพาะการพัฒนาอุตสาหกรรมที่สถาบันการศึกษา จะพัฒนาจัดการเรียนการสอนที่สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนภายใต้การสนับสนุนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ