

# HINO

ตราสินค้าระดับสากลสำหรับลูกค้าทุกคน

# Cares



## เปิดรายงาน: ศูนย์สนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโน

ในฉบับนี้เราขอแนะนำสถานที่ที่ใช้จัดงานสัมมนาอย่างเป็นทางการของฮิโนในประเทศไทย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งจากความพยายามของบริษัทเพื่อปรับปรุงด้านการให้ความสนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโน (HINO TOTAL SUPPORT)

นอกจากนี้ ในฉบับนี้ เราจะประกาศผู้ชนะเลิศการประกวดผลงานภาพถ่าย "My Favorite Road (ถนนสายที่ฉันชื่นชอบ)" ครั้งแรกอีกด้วย







พนักงานขับที่เรียนรู้เทคนิคในการขับขึ้นเบรคหยัดเชื้อเพลิงด้วยการขับขึ้นรถบรรทุกจริงบนสนามทดสอบ



1

2



3

4



5



ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 2015 ที่ผ่านมา ทีมงาน HINO Cares อยู่ที่เมือง Seremban ประเทศมาเลเซียเพื่อเข้าเยี่ยมศูนย์สนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโน (HTSCC) ของบริษัท Hino Motors Sales (Malaysia) Sdn. Bhd. (HMSM) ศูนย์แห่งนี้ก่อตั้งในเดือนกุมภาพันธ์ปี ค.ศ. 2015 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการสนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโน (HINO TOTAL SUPPORT) และเป็นสถานที่อำนวยความสะดวกแห่งแรกในต่างประเทศของฮิโนที่ลูกค้าสามารถเข้าร่วมสัมมนาและทดสอบการขับขึ้นรถบรรทุกได้

“ฮิโนเสนอบริการจัดงานสัมมนาเกี่ยวกับการขับขึ้นอย่างปลอดภัยและการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิงนอกสถานที่อย่างต่อเนื่องให้กับลูกค้าของเราในประเทศมาเลเซียซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมให้บริการความช่วยเหลือแก่ลูกค้าของเรา และในปีที่ผ่านมา จำนวนลูกค้าที่ร้องขอให้จัดงานสัมมนาการขับขึ้นเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุและการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น” คุณ Mohamad Zaki ผู้บริหารด้านฝึกอบรมระดับอาวุโสของ HTSCC ชี้แจงว่า “เราได้ข้อสรุปว่า เพื่อตอบสนองการร้องขอของลูกค้า เราจำเป็นต้องมีสถานที่อำนวยความสะดวกพิเศษที่สามารถใช้ได้ในทุกโอกาส เราตัดสินใจเปิดสถานที่อำนวยความสะดวกแห่งนี้ขึ้นเป็นสถานที่แบบครบวงจรที่สามารถจัดสัมมนาและการฝึกอบรมการขับขึ้นในเชิงปฏิบัติได้”

HTSCC พร้อมให้การต้อนรับลูกค้าของฮิโนในประเทศมาเลเซียเพื่อให้เข้ามาใช้บริการสนามพิเศษสำหรับทดสอบการขับขึ้นซึ่งมีระยะทาง 1 กิโลเมตร รวมไปถึงห้องสัมมนา และห้องจัดนิทรรศการที่แสดงปรัชญา ประวัติความเป็นมา และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของฮิโนโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย นอกจากนี้ ในงานสัมมนาต่างๆ ที่จัดขึ้นก็ยังมีการพ่ายชมโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกของฮิโนอีกด้วย เนื่องจากทำเลที่ตั้งของโรงงานประกอบรถยนต์บรรทุกอยู่ใกล้กับ Hino Motors Manufacturing (Malaysia) Sdn. Bhd การบริการเหล่านี้เป็นผลมา

จากความมุ่งมั่นของบริษัทที่ไม่เพียงแต่จะเสนอโอกาสในการร่วมงานสัมมนาเท่านั้น แต่ยังเสนอโอกาสได้ลูกค้าสัมผัสถึงปรัชญาของฮิโน รวมถึงทุกสิ่งทุกอย่างที่มากจากความตั้งใจอย่างพิถีพิถันของฮิโนในการผลิตสินค้า งานบริการหลังการขายและอื่นๆ

ในวันที่เราเข้าไปเยี่ยมศูนย์ HTSCC นั้น พนักงานขับที่มาจากบริษัท Radifleet Sdn Bhd แปรผ่านอยู่ที่ศูนย์กำลังเข้าร่วมสัมมนาการขับขึ้นอย่างปลอดภัยและการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิง สำหรับรายละเอียดของการสัมมนา ผู้อ่านหลายท่านอาจยังจำกับความเกี่ยวกับศูนย์ให้รับการความช่วยเหลือทางด้านเทคนิคแก่ลูกค้าในอะมะรุ โตเกียวในอดีตที่แล้ว เพื่อให้มองเห็นภาพรวมอย่างคร่าวๆ โปรแกรมเหล่านี้ประกอบไปด้วยการสัมมนาในห้องเรียนซึ่งผู้เข้าร่วมงานจะได้รับความรู้พื้นฐานรวมถึงท่าทางในการขับขึ้นรถบรรทุกอย่างถูกต้อง ลักษณะของรถบรรทุกและความสำคัญของระยะห่างระหว่างรถ ซึ่งอ้างอิงตามกฎระเบียบนอกจากนั้น ในภาคปฏิบัติผู้เข้าร่วมงานจะได้เรียนรู้เทคนิคอันหลากหลายเกี่ยวกับการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิงอย่างละเอียด

เรามาคุณ Hafizan ผู้บริหารด้านฝึกอบรมเกี่ยวกับจุดเด่นของงานสัมมนาเหล่านี้ “ในงานสัมมนาเชิงปฏิบัติของเรา เราได้จัดเตรียมรถบรรทุกที่มีการติดตั้งอุปกรณ์พิเศษสำหรับการวัดอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง และผู้เข้าร่วมฝึกอบรมจะขับขึ้นรถบรรทุกเหล่านั้นบนเส้นทางทดสอบด้วยวิธีการขับแบบที่ท่ายุติที่ดี ต่อจากนั้นพวกเขาจะได้รับการเรียนรู้เกี่ยวกับการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิงแบบตัวต่อตัว หลังจากนั้นพวกเขาจะทดสอบขับขึ้นรถบรรทุกอีกครั้งโดยใช้ทักษะและความรู้ที่พวกเขาเพิ่งได้เรียนรู้มาใช้ให้เกิดประโยชน์ และเปรียบเทียบอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงก่อนและหลังจากที่ได้รับรู้เกี่ยวกับการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิง และผู้เข้าร่วมฝึกอบรมสามารถตรวจสอบผลการฝึกอบรมได้ด้วยตัวเองทันที

ศูนย์สนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโนเปิดให้บริการแล้วในประเทศมาเลเซีย โดยศูนย์ใหม่นี้ตั้งขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าเป็นหลัก

1&2: ห้องแสดงผลงานขนาดเล็กจัดแสดงผลงานด้านเทคโนโลยีของฮิโน ปรัชญา และประวัติศาสตร์ ตลอดจนข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ของบริษัท

3: พนักงานขับที่มีความกระตือรือร้นที่จะเรียนรู้ในงานสัมมนาการขับขึ้นแบบประหยัดเชื้อเพลิงและปลอดภัย

4: คุณ Zahar หนึ่งในผู้เข้าร่วมงานกล่าวว่า “ผมขับรถบรรทุก HINO500 Series ระยะทางประมาณ 150 กิโลเมตรทุกวัน”

5: คุณ Samsul กล่าวว่า “รถบรรทุกฮิโนมีสมรรถนะยอดเยี่ยม,” “รถบรรทุกฮิโนขับง่ายและนุ่มนวลสบาย ผมชอบรถบรรทุกฮิโนมาก”



ภาพที่ 1 แสดงข้อมูลของผู้ขับที่เข้าร่วมงานสัมมนาในวันที่พวกเราอยู่ที่นั่นด้วย คุณ สามารถเห็นถึงคุณประโยชน์ของการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการฝึก อบรมนี้กับเส้นทางที่หาใช้อยู่เป็นประจำ หรือจากอัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงที่ ลดลงจาก 7.1 กม./ลิตรมาเป็น 9.9 กม./ลิตรหลังรับการฝึกอบรมในเรื่องการขับที่แบบ ประหยัดเชื้อเพลิง สมมุติว่าผู้ขับรายนี้ขับรถคิดเป็นระยะทาง 50,000 กิโลเมตรต่อปี ความแตกต่างในการการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงระหว่างการขับที่รถในอัตรา 7.1 กม./ ลิตรและ 9.9 กม./ลิตรจะมากถึง 1,990 ลิตรต่อปี หากบริษัทมีรถบรรทุกไว้ใช้งานอยู่สิบ คัน และพนักงานขับรถทุกคนขับด้วยวิธีประหยัดเชื้อเพลิงอย่างต่อเนื่อง เราจะสามารถ ประหยัดค่าใช้จ่ายในแต่ละปีได้จำนวนมหาศาล

อ้างอิงถึงประวัติที่มีการบันทึกไว้ว่าฮิโนได้จัดให้มีการสัมมนาที่คล้ายกันขึ้นมาใน หลายๆ ปี สำหรับการสัมมนา ซึ่งใช้เวลาได้อย่างกระชับเพียงแค่วันเดียว นับได้ว่าเป็น หลักสูตรที่สมบูรณ์แบบในด้านการสอนเทคนิคการขับที่แบบประหยัดเชื้อเพลิง ใช้รถ อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด การขับที่แบบประหยัดเชื้อเพลิงช่วยลดการปล่อยก๊าซ คาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) และยังช่วยสร้างจิตสำนึกทางด้านสิ่งแวดล้อมในกลุ่ม พนักงานขับได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ทักษะและเทคนิคที่ได้เรียนรู้จากที่นี้ยัง ช่วยทำให้คุณมั่นใจเกี่ยวกับการขับที่ปลอดภัยและช่วยลดปริมาณการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิง

[ภาพที่ 1]

งานสัมมนาการขับที่แบบประหยัดเชื้อเพลิง <ผลลัพธ์ที่ได้ในแต่ละการทดลอง> วันที่: 30 กรกฎาคม 2015 | รุ่น: 300Series | ระยะทาง: 2.0 กิโลเมตร

ผลที่ได้จากการขับที่แบบประหยัดเชื้อเพลิง

|                                              |                                    | ผลที่ได้     | ปริมาณ ที่ประหยัดได้ | อัตราส่วน ที่ได้ขึ้น | (**) ค่าเกรสโวลด์                               |                  |
|----------------------------------------------|------------------------------------|--------------|----------------------|----------------------|-------------------------------------------------|------------------|
| การขับที่แบบปกติ (ครั้งที่ 1)                | ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้       | 564 ลิตร     | -157 ลิตร            | 27.8%                | อัตราความเร็ว (ความยาวของยานพาหนะ)              | 60 กม./ชม.       |
|                                              | อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง | 7.1 กม./ลิตร |                      |                      | อัตราเร่ง (ความเร่งของเครื่องยนต์)              | 60%              |
| การขับที่แบบประหยัดเชื้อเพลิง (ครั้งสุดท้าย) | ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้       | 407 ลิตร     |                      |                      | อัตราเร็วรอบต่อนาที (ความเร็วรอบของเครื่องยนต์) | 1,600 รอบต่อนาที |
|                                              | อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง | 9.9 กม./ลิตร |                      |                      | ไม่เหยียบคันเร่ง (จึงโดยไม่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิง) | -                |

ผลลัพธ์ที่ได้ในแต่ละเล็ป

| เล็ป         | ความทนทาน | ความเร็วเฉลี่ย | ปริมาณน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้ | อัตราการสิ้นเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิง (กม./ลิตร) | สภาพที่ดีขึ้น |       | มีอัตราการขับที่ (*1) |           |                     |                  |
|--------------|-----------|----------------|------------------------------|-----------------------------------------------|---------------|-------|-----------------------|-----------|---------------------|------------------|
|              |           |                |                              |                                               | ปริมาณ        | %     | อัตราความเร็ว         | อัตราเร่ง | อัตราเร็วรอบต่อนาที | ไม่เหยียบคันเร่ง |
| ครั้งที่ 1   | 5'22"     | 22.0 กม./ชม.   | 564 ลิตร                     | 7.1                                           | -             | -     | 0.0%                  | 0.9%      | 24.7%               | 0%               |
| ครั้งสุดท้าย | 4'44"     | 24.9 กม./ชม.   | 407 ลิตร                     | 9.9                                           | -157 ลิตร     | 27.8% | 0.0%                  | 1.6%      | 21.7%               | 0%               |

คุณ Hafizan กล่าวต่อไปว่า “ที่ HTSCC, เรายังนำเสนอหลักสูตรฝึกอบรมเพื่อสร้างความคุ้นเคยให้กับผู้ขับ (Driver Familiarization Training program) ผู้เข้าร่วมจะได้เรียนรู้ทักษะและได้รับความรู้เกี่ยวกับการตรวจสอบประจำวันที่จะช่วยให้พวกเขามั่นใจได้ว่าการของพวกเขาอยู่ภายใต้การควบคุมที่เหมาะสม ในอนาคต เรามีแผนที่จะยกระดับสิ่งอำนวยความสะดวกและโปรแกรมการฝึกอบรมของเราเพื่อที่เราจะสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าของเราได้มากขึ้น”

“ในฐานะที่เราเป็นผู้ผลิตรถยนต์เชิงพาณิชย์ เราสามารถทำอะไรได้บ้างเพื่อช่วยเหลือธุรกิจของลูกค้าของเรา” นี่คือการถามที่ทุกคนที่ฮิโนถามกับตัวเองเพื่อที่พวกเขาจะได้นำมันที่จะเพิ่มระดับคุณภาพในผลิตภัณฑ์ของพวกเขา ตลอดจนถึงการให้ความสำคัญในเรื่องการส่งเสริมและปรับปรุงโปรแกรมสนับสนุนลูกค้าแบบบูรณาการของฮิโน (HINO TOTAL SUPPORT) เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า

แรงผลักดันที่อยู่เบื้องหลังกิจกรรมเหล่านี้ทั้งหมดคือความมุ่งมั่นของบริษัทที่จะคงความเป็นแบรนด์ทางเลือกสำหรับลูกค้าทั่วโลก HTSCC คือหนึ่งตัวอย่างที่สะท้อนความมุ่งมั่นนี้

ฮิโน ความคิดเห็นจากเจ้าของรถ



ข้อสรุปที่เราได้คือ เราควรยกเลิกการใช้งานรถบรรทุกหลายยี่ห้อ แต่หันมาใช้งานรถบรรทุกเพียงยี่ห้อเดียวเท่านั้นคือ: ฮิโน

บริษัท Radifleet Sdn. Bhd. / มาเลเซีย | คุณ Ir. Zuhairi Yusoff / ผู้จัดการทั่วไป

“งานของบริษัทเราคือการกำจัดของเสียทางการแพทย์และให้บริการ ซักด้นผ้าลินินในโรงพยาบาล นอกจากนี้ยังให้บริการจัดการยานพาหนะทางการแพทย์เช่นรถพยาบาลอีกด้วย

เดียวที่เห็นว่าควรมีการจัดฝึกอบรมให้กับ พนักงานซ่อมบำรุงด้วยเช่นกัน

“เราใช้รถบรรทุกเป็นหลักสำหรับการขนส่งของเสียทางการแพทย์ สิ่งกอลินินและงานบริการซักด้นของเรา เราใช้งานรถบรรทุกจากหลากหลายยี่ห้ออยู่เป็นเวลาหลายปีนับตั้งแต่เราก่อตั้งบริษัทมา จนเมื่อสองปีที่ผ่าน มาเราเพิ่งมาใช้รถบรรทุกฮิโน เรายุ่งมากกับการดำเนินการของเราจน ไม่ค่อยได้ประเมินผลหรือตรวจสอบสมรรถนะรถบรรทุกของเราเลย

“นอกจากนี้ อีกหนึ่งปัจจัยที่ช่วยในการตัดสินใจของเราคือ ที่ประเทศมาเลเซียมีศูนย์ให้บริการของฮิโนอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งทำให้เราเชื่อมั่นได้ว่า ไม่ว่ารถบรรทุกของเราจะเกิดเสียกลางทางที่ไหนก็ตาม ก็ยังสามารถรับความช่วยเหลือจากฮิโนได้

“ดังนั้น ระยะเวลาหลายปีที่ผ่าน มา เรายังมีการศึกษาอย่างละเอียดเกี่ยวกับสิ่งที่บริษัทผลิตรถบรรทุกยี่ห้อต่างๆ มาแนะนำ รวมถึงสมรรถนะ อุปกรณ์และความน่าเชื่อถือของรถบรรทุกเช่นเดียวกับการบริการให้ความช่วยเหลือของตัวแทนจำหน่ายและประโยชน์อื่นๆ ที่จะได้รับ ระยะเวลาคงเดือนที่เราได้ทำการศึกษากำทำให้เราได้ข้อสรุปว่า เราควรยกเลิกการใช้งานรถบรรทุกหลายยี่ห้อ แต่หันมาใช้งานรถบรรทุกเพียงยี่ห้อเดียวเท่านั้น และยี่ห้อนั้นควรเป็นยี่ห้อฮิโน

“ด้วยคตประจำใจของบริษัทเราคือ ‘รวดเร็ว ใ้วางใจได้ และมั่นคง’ เราต้องการเป็นพันธมิตรกับแบรนด์รถบรรทุกที่มีทั้งความเร็ว รวดเร็ว ใ้วางใจได้และมั่นคง แน่นอน ที่เราพูดว่า ‘รวดเร็ว’ นั้น เราหมายถึงความเร็วที่มาพร้อมกับ การให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย”



“เราตัดสินใจซื้อรถบรรทุกฮิโนกันที่ และซื้อเพิ่มไว้ใช้งานในบริษัททุกๆ ปี ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา ณ ปัจจุบัน เราคาดการณ์ว่า ประมาณปี ค.ศ. 2020 รถบรรทุกในบริษัทเราจะเปลี่ยนรถบรรทุกจากฮิโนทั้งหมด และถ้าธุรกิจของเรายังคงเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องแบบนี้ เราอาจจะมียี่ห้อรถบรรทุกมากกว่า 100 คันไว้ใช้งานในอนาคต

“เมื่อเราตัดสินใจร่วมทางไปกับฮิโน สิ่งกับบริษัท Hino Motors Sales (มาเลเซีย) Sdn. Bhd. ทำให้เรานั้นใจคือ พนักงานซ่อมบำรุงและพนักงานขับที่รถบรรทุกของเราได้เข้ารับการฝึกอบรมจากฮิโน แม้ว่าบริการรถยี่ห้ออื่นได้จัดการฝึกอบรมให้กับพนักงานขับที่ แต่ฮิโนเป็นบริษัท



คุณ Yusoff (กลาง) กับคุณ Nirwanzjah Jamaludin (ผู้จัดการ, บบส่ง, วา) และพนักงานของบริษัท (ซ้าย)



ผ้าลินินประมาณ 100 ตันจะถูกซักทุกวันที่บริการซักด้นและสิ่งกอลินินของบริษัท



เตาเผาขยะสำหรับกำจัดของเสียทางการแพทย์ ของเสียทางการแพทย์จะถูกเผาไหม้หลังจากถูกขนส่งมาที่นี่ ส่วนขยะที่ไม่สามารถเผาได้ก็จะถูกเก็บไว้เป็นคลังสินค้าเย็น







รถบัสฮิโนคันนี้วิ่งเส้นทางระหว่าง Tulungagung-Jakarta มีระยะทาง 772 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลา 17 ชั่วโมงต่อเที่ยว

ผมหวังว่าฮิโน  
จะเป็นที่ยอมรับและรู้จัก  
ในฐานะแบรนด์รถบัสชั้นนำ

บริษัท Harapan Jaya / อินโดนีเซีย | คุณ Sugio Utomo / เจ้าของบริษัท



“บริษัทของเราเริ่มดำเนินการรถบัสโดยสารในปี ค.ศ. 1971 และผมรับช่วงต่อจากพ่อบุญธรรมของผมในปี ค.ศ. 1991 ในเวลานั้นรถบัสของเราส่วนใหญ่มาจากผู้ผลิตรายอื่นไม่ใช่ฮิโน”

“เมื่อฮิโนเปิดตัวรถบัสที่ติดตั้งระบบรองรับช่วงล่างแบบถุงลมในรุ่น RN285 เราตัดสินใจซื้อไว้หนึ่งคันเพื่อดูว่ามันจะให้สมรรถนะอย่างไรบนเส้นทางระยะไกล สิ่งที่เราตระหนักได้หลังจากทดลองใช้งานจริงคือรถบัสฮิโนง่ายต่อการดูแลรักษา เมื่อเทียบกับรถบัสฮิโน เราพบว่าการทำงานของรถบัสฮิโนมาจากผู้ผลิตรายอื่นให้อยู่ในสภาพที่พร้อมใช้งาน นั้นทำได้ค่อนข้างยาก แม้แต่การเปลี่ยนลูกสูบยังเป็นอุปสรรค เพราะเราต้องไปที่ตัวแทนจำหน่ายเพียงเพื่อหาขนาดที่เราต้องการ คุณจะไม่พบปัญหาซับซ้อนในยานพาหนะของฮิโน

“นอกจากนี้ ผมอยากจะชี้ให้เห็นว่าเครื่องยนต์ของฮิโนทนทานมาก ผมเชื่อว่ายานพาหนะของฮิโนมอบสมรรถนะที่ดีเลิศให้กับงานของเรา

“เส้นทางเดินรถบัสโดยสารที่ยาวที่สุดของเราคือระยะทาง 772 กิโลเมตร ซึ่งใช้เวลาประมาณ 17 ชั่วโมงต่อเที่ยว ด้วยระยะทางไกลแบบนี้ ลูกจ้างของเราจะรู้สึกเหนื่อยมากถ้าต้องนั่งอยู่บนรถบัสที่มีระบบรองรับช่วงล่างแบบสปริง ดังนั้นเราจึงใช้รถบัสรุ่น RN285 ในเส้นทางนี้ ระบบรองรับช่วงล่างแบบถุงลมของฮิโนเหมาะสำหรับการให้บริการลูกค้าของเราในเส้นทางตอนกลางคืน นอกจากนี้ กำลังเครื่องยนต์และความสบายของรถบัสรุ่นนี้คือเหตุผลที่เราเลือกฮิโน

“ปัจจุบันรถบัสจำนวน 280 คันที่เรามีอยู่ 159 คันเป็นรถบัสฮิโน ผมหวังว่าฮิโนจะเป็นที่ยอมรับและรู้จักในฐานะแบรนด์รถบัสชั้นนำ”

รถบัสโดยสารของบริษัทจะตกแต่งด้วยภาพม้าเปิดตัว ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ของความโชคดี



“ปัจจุบันบริษัทของเรา มีรถบรรทุกอยู่สิบสองคัน ซึ่งแปดคันเป็นรถบรรทุกของฮิโน เราซื้อรถบรรทุกฮิโนคันแรกในปี ค.ศ. 2007 กันที่หลังจากที่เราได้ศึกษาเกี่ยวกับสมรรถนะการบรรทุกที่ยอดเยี่ยมของรถบรรทุกฮิโน

“บริษัท ของเราขายและขนส่งก๊าซปิโตรเลียมเหลว (LPG) ถึงก๊าซ LPG มีน้ำหนักมาก และมีก๊าซบรรจุอยู่ในถัง ดังนั้นเวลาขนส่งจึงจำเป็นต้องระวังเป็นพิเศษ ไปถึงแม้ว่าพนักงานขับรถของเราจะรอบรู้ในจุดที่ควรระวังในขณะขนส่งก๊าซ LPG ก็ตาม แต่ในระหว่างขนส่ง ก๊าซเหล่านี้คงมีการเคลื่อนตัวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้นพนักงานขับรถต้องระมัดระวังเรื่องการจับน้ำหนักเป็นพิเศษเมื่อต้องจับบนทางโค้งหรือหักเลี้ยวเข้ามุม และถ้ายังระบะบรรทุกที่เปียกหรือลื่นจากน้ำฝน พวกเขาต้องยิ่งระวังมากขึ้นกว่าเดิม ด้วยเหตุผลดังกล่าว ความปลอดภัย—โดยเฉพาะเรื่องสมรรถนะในการเบรก—เป็นปัจจัยสำคัญในการเลือกซื้อรถบรรทุก

“นอกจากนี้เรายังให้ความสำคัญกับคุณภาพของงานบริการหลังการขาย มีศูนย์บริการของฮิโน (Soon Heng Motor & Commercial Truck Sdn. Bhd.) อยู่ห่างจากบริษัทเราไปประมาณ 20 นาที เราจะนำรถบรรทุกของเราเข้ารับบริการความช่วยเหลือที่จำเป็น



ถังก๊าซที่แสดงไว้ที่นี่คือถังก๊าซเปล่า ถังก๊าซเหล่านี้จะถูกนำไปเติมก๊าซในสถานที่ที่กำหนดไว้

บริษัท NK Gas (NKS Subang SDN BHD) / มาเลเซีย | คุณ Ng Guan Huat / ผู้จัดการ

เรายังคงใช้งานรถบรรทุกของฮิโนอย่างต่อเนื่องเพราะเราให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัย—โดยเฉพาะเรื่องสมรรถนะในการเบรก

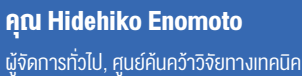


รถบรรทุกคันใหม่กับบริษัทชื่อจะมิตีเวล 9363 อยู่ในป้ายทะเบียนรถทุกคัน ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะว่าเป็นตัวเลขเดียวกับตัวเลขทะเบียนรถยนต์คันแรกที่เราซื้อที่รักของคุณ Ng Guan Huat ชื่อ



# เทคโนโลยี

A white Hino truck is parked on a road, with a large cable-stayed bridge visible in the background. The truck is a heavy-duty model, likely a dump truck or similar, with a large cab and a high chassis. The bridge has multiple tall pylons and numerous stay cables. The sky is clear and blue. The overall scene suggests a construction or industrial setting.



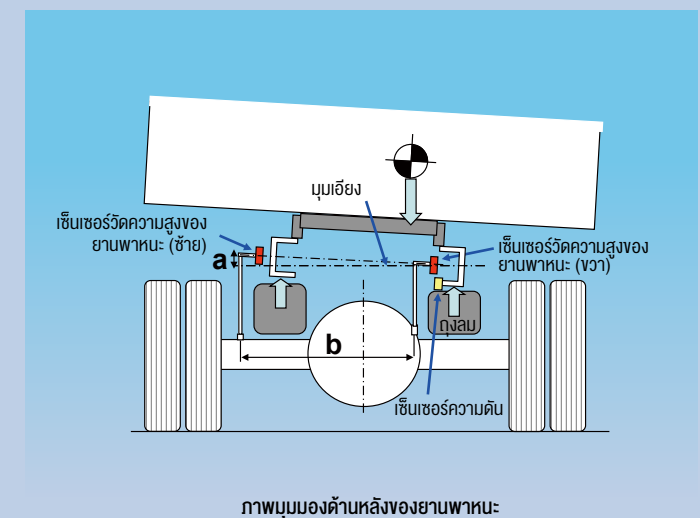
“พันธกิจในแผนของเราคือการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆสำหรับรถบรรทุก และรถยนต์โดยสารที่มีส่วนร่วมในการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมและช่วยเหลือสังคมทั่วโลก” คำอธิบายจากคุณ Hidehiko Enomoto ผู้จัดการทั่วไปของศูนย์ค้นคว้าวิจัยทางเทคนิคของฮิโน “ทุกๆ ภาคส่วนในฮิโนที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนา จะต้องมีความรับผิดชอบต่อการค้นคว้าวิจัยและการพัฒนาที่ล้ำหน้าของเทคโนโลยี ซึ่งจะกลายเป็นสิ่งที่สังคมต้องการในอนาคต”

ตัวอย่างดังเช่นระบบป้องกันการชน Pre-Crash Safety (PCS) ที่จะคอยตรวจจับโอกาสความเป็นไปได้ของการพุ่งชนเข้าทางด้านหลัง ด้วยการทำงานโดยเซนเซอร์ที่จะทำหน้าที่ในการกระตุ้นสัญญาณเตือนภัย และจากนั้นยานพาหนะจะถูกหยุดเพื่อช่วยลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุซ้ำ เป็นป็นผู้ผลิตเจ้าแรกที่นำเอาเทคโนโลยีชิ้นนี้ไปใช้ในยานยนต์เพื่อการพาณิชย์ในญี่ปุ่น และก็เป็นตัวอย่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่าเทคโนโลยีเหล่านี้ จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้เลยหากแท้จริงแล้วมันไม่ได้มาจากการต้องการของ ลูกค้าของบริษัทเรา

เราได้ลองถามคุณ Enomoto ว่าผลงานการพัฒนาเทคโนโลยีชิ้นไหนของคุณวิจัยที่ทำให้เรารู้สึกประทับใจมากที่สุด

คุณ Enomoto บอกกับเราว่า ทางศูนย์ต้องเผชิญกับปัญหาและความท้าทายที่หลากหลายในระหว่างการพัฒนา “ก่อนอื่นเลย เราเก็บข้อมูลคอนเทเนอร์ท่มีข้อจำกัดในการเข้าถึงค่อนข้างเข้มงวด และเราไม่มีข้อมูลเลย ยกตัวอย่างเช่น ข้อมูลที่ว่าผู้คอนเทเนอร์ท่ถูกโหลดขึ้นไปยังบนรถพ่วงได้อย่างไร หรือ รถหัวลากจะเริ่มเคลื่อนจากจุดไหนเมื่อมีการโหลดเกิดขึ้น ดังนั้นเราเลยเริ่มลงมือจากการทำงานร่วมกับลูกค้าผู้ให้คำร้องในเรื่องนี้ มาถึงเรา เพื่อที่จะได้รับความร่วมมือกับบริษัทที่เป็นเจ้าของสถานที่ผู้คอนเทเนอร์ท่ ทำให้เราสามารถศึกษากระบวนการในการโหลดผู้คอนเทเนอร์ท่ได้

“เราสามารถคลี่คลายปัญหาที่หลากหลายได้แม้จะไม่ได้มีการตรวจสอบที่เข้มข้นก็ตาม ที่ ดังตัวอย่างเช่น ในการกำหนดค่าความสมดุลของสินค้าที่อยู่ในชิปिंगคอนเทนเนอร์ให้ มีความแม่นยำ เราจำเป็นต้องหาตัวกลางที่จะเป็นเครื่องมือในการประเมินค่าของตู้ คอนเทนเนอร์ แต่ในตอนที่เราทำการทดลองจริงที่ลานเก็บตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้เรารู้ว่า มันไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างแม่นยำเสียทีเดียว ดังนั้นเราเลยต้องเริ่มมองหาระบบที่จะเริ่ม ทำการประเมินค่าโดยอัตโนมัติตั้งแต่ตอนที่ตู้คอนเทนเนอร์ถูกโหลดขึ้นไปบนรถพ่วง และสามารถทำงานได้โดยไม่บกพร่องบนการทำงานเดิม



ผลการวัดจะถูกแสดงทันทีหลังจากตู้คอนเทนเนอร์ถูกโหลด

- ระบบไม่สามารถวัดได้ถ้ามีตู้คอนเทนเนอร์ไหลคอยู่บนรถพ่วง และไม่สามารถวัดได้ถ้ายังมีการขนถ่ายสินค้าที่ตู้คอนเทนเนอร์
- ระบบไม่สามารถตรวจสอบความไม่สมดุลของการไหลได้ทั้งหมด

หน้าจจะเปลี่ยนอัตโนมัติหลังจากการวัดเสร็จสมบูรณ์



ผลที่ได้จะถูกแสดงบนหน้าจอระบบมัลติอินฟอร์เมชัน

“ท้ายที่สุด เราก็สามารถพัฒนาระบบที่ประกอบไปด้วยเซนเซอร์วัดความสูงคู่ที่ติดตั้งอยู่บริเวณตัวคู่ออกทั้งซ้ายและขวาของรถหัวลากเพื่อใช้ในการตรวจจับองค์การเอียงโดยอ้างอิงจากความแตกต่างของความสูงของยานพาหนะด้านซ้ายและด้านขวา การประเมินวัดค่าจะเริ่มตั้งแต่ตอนที่คูคอนเวนเออร์ถูกโหลด โดยจะใช้วิธีการตรวจจับจากเปลี่ยนแปลงของแรงดันในถุงลม” คือตัวอย่างที่ยอดเยี่ยมที่ได้แสดงให้เห็นว่าเทคโนโลยีเหล่านี้เกิดขึ้นมาได้เพราะการรับฟังเสียงของลูกค้าอีโนและได้ทำงานอย่างใกล้ชิดกับพวกเขา

เมล็ดพันธุ์ของไอเดียสู่วัตถุกรรมทางเทคโนโลยีที่แท้จริงสามารถพบได้จากความต้องการของลูกคําของเรา “ในการพัฒนาของเรา การตัดสินใจเลือกสิ่งที่เราจะทําค้นคว้าวิจัยเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งยวด และเรารู้ว่า ฤกษ์เจ้าบุญทึงจะช่วยคลี่คลาย ‘อะไร’ เหล่านี้คือ การรู้จักลูกค้า รู้จักตลาด และรู้จักเทคโนโลยี วัตถุประสงค์ใจของพวกเราในการทำงานที่ศูนย์คํานวณวิจัยทางเทคนิค คือ ‘ความท้าทาย ความท้าทาย และความท้าทาย’ เรามีความต้องการร่วมกันที่จะพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆสำหรับในอีก 10 หรือ 20 ปีในอนาคตข้างหน้า โดยยึดหลักของความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และ QDR (คุณภาพ ความทนทาน และความเชื่อถือได้) โดยการเป้าหมายที่เราพร้อมจะทําวินให้ถึงเชื่อมั่นในทีมของเรา และเดินหน้าเผชิญกับความท้าทายโดยอย่างไม่ลดละ”



แฟ้มที่ 5:  
神社・仏閣

ศาลเจ้าและวัด

ในทุกๆ ประเทศบนโลกนี้ต่างก็มีสถานที่สำหรับการสักการะบูชาให้ผู้คนได้เข้ามาเยี่ยมชมเพื่อชุ่มโลมจิตใจและอารมณ์อยู่มากมายจนนับไม่ถ้วน ในประเทศญี่ปุ่น สถานที่สำหรับการสักการะบูชาของเราเป็นที่รู้จักกันในรูปแบบของศาลเจ้าและวัด โดยศาลเจ้าเป็นสถานที่ศักดิ์สิทธิ์แห่งการบูชาพระเจ้าแห่งศาสนาชินโต ในขณะที่วัด คือสถานที่สำหรับการกราบไหว้บูชาพระพุทธเจ้า ซึ่งในขณะนี้ศาลเจ้าอยู่ประมาณ 85,000 แห่ง และมีวัดอยู่มากกว่า 76,000 แห่งในประเทศญี่ปุ่น สถานที่บางแห่งได้รับการสืบทอดมาอย่างยาวนานตั้งแต่สมัยศตวรรษที่สี่หรือห้า และผลงานในการปลูกสร้างของศาลเจ้าและวัดเหล่านี้หลายแห่งยังมีคุณค่าที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม วิชาการ และศิลปะอีกด้วย

ดังเช่นตัวอย่างนี้ ลองมาดูกันที่ศาลเจ้า Itsukushima-jinja (อิทสึกุชิมะ-จินจา) บนเกาะ Miyajima (มียะ-จิมาะ) ใน Hiroshima (ฮิโรชิมะ) ศาลเจ้าแห่งนี้ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี 593 และได้รับการบูรณะให้เป็นดังเช่นรูปแบบที่เห็นในปัจจุบันเมื่อปี 1168 ศาลเจ้าแห่งนี้ถือเป็นหนึ่งในศาลเจ้าที่มีชื่อเสียงที่สุดในประเทศญี่ปุ่น และเป็นที่รู้จักกันดีในเรื่องของสวยงามทางสถาปัตยกรรม ซึ่งมีเอกลักษณ์ทางสถาปัตยกรรมที่เรียกว่า shindenzukuri (ชินเดนซุคุริ) หรือรูปแบบที่ใช้สำหรับที่อยู่อาศัยของชนชั้นขุนนางระดับสูงในช่วงศตวรรษที่ 12

สิ่งที่ถือเป็นลักษณะอันโดดเด่นและมีชื่อเสียงที่สุดของ Itsukushima-jinja (อิทสึกุชิมะ-จินจา) คือตำแหน่งของศาลเจ้าซึ่งตั้งอยู่บนหาดตื้นรูปพระจันทร์เสี้ยว ซึ่งในช่วงเวลาน้ำขึ้น นักท่องเที่ยวสามารถเดินออกไปยังเสาประตูศาลเจ้าขนาดใหญ่ที่เรียกว่า torii (โทริ) ได้ และเมื่อถึงเวลาน้ำขึ้น เราจะเห็นภาพที่ดูเหมือนซุ้มศาลาและทางเดินของศาลเจ้ากำลังลอยอยู่บนน้ำ ด้วยตำแหน่งที่ตั้งอันโดดเด่นไม่ธรรมดาของศาลเจ้าแห่งนี้—บนผืนน้ำซึ่งจะให้ภาพของทิวทัศน์ที่แตกต่างอย่างสิ้นเชิงระหว่างช่วงน้ำขึ้นและน้ำลง—ได้รับการยกย่องว่าเป็นความงามที่หาได้ยากจากสถานที่สักการะบูชากันหลายในโล



清水寺  
วัดคิโยะมิซุ-เดระ

เมื่อพูดถึงศาลเจ้าและวัดที่ตั้งอยู่บนทำเลที่สวยงามดึงดูดใจ แน่นอนว่าเราจะลืมพูดถึงวัด Kiyomizu-dera (คิโยะมิซุ-เดระ) ที่อยู่ใน Kyoto (เกียวโต) ไปเสียไม่ได้ด้วยความโดดเด่นอันเนื่องมาจากตัวอาคารหลักของวัดที่ยื่นออกมาจากเนินเขาสูงใหญ่โดยมีเสา 140 ต้นรองรับน้ำหนักไว้อยู่ ซึ่งเสาแต่ละต้นมีความยาวมากที่สุด 12 เมตรและสร้างมาจากลำต้นของต้นเชลโคว่า เสน่ห์แห่งความงดงามที่ล้ำลึกเช่นนี้ยังคงสร้างความหลงใหลให้นักท่องเที่ยวแห่กันทยอยมาเยี่ยมชมอย่างต่อเนื่อง และยังคงสร้างความประหลาดใจอย่างเห็นได้ชัดให้กับผู้คนที่เห็นว่าเมื่อได้รู้ว่ามีมีการใช้ตะปูในเสาหรือโครงสร้างรองรับอื่นๆซึ่งเป็นงานไม้เลยแม้แต่เล่มเดียว



厳島神社  
ศาลเจ้าอิทสึกุชิมะ-จินจา





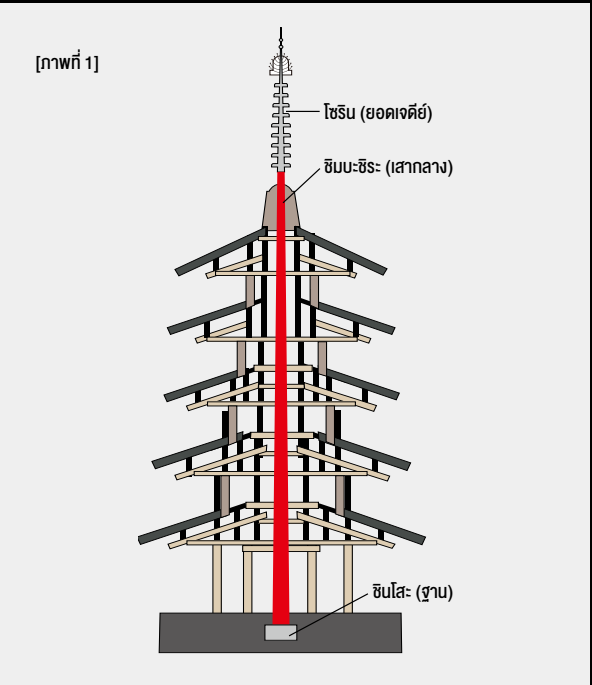
五重の塔  
โกะจู-โนะ-โตะ

ในขณะนี้วัดเหล่านี้ได้รับการยกย่องให้เป็น UNESCO World Heritage Sites (มรดกโลกขององค์การยูเนสโก) แต่ไม่ใช่เป็นเพียงการยกย่องในแง่ของคุณค่าทางด้านประวัติศาสตร์เพียงเท่านั้น นอกเหนือจาก Itsukushima-jinja (อิทสึคุชิมะ-จินจา) และ Kiyomizu-dera (คิโยะมิซึ-เดระ) แล้ว ยังมีศาลเจ้าและวัดที่ล้าเลืคดังามอีกมากมายที่ได้รวบรวมภูมิปัญญาและทักษะของบรรพบุรุษของเราเข้าไว้ด้วยกัน—ภูมิปัญญาและทักษะที่ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าสถาปัตยกรรมเหล่านี้ไม่ได้ถูกสร้างขึ้นมาด้วยการเน้นรูปลักษณ์ที่สง่างามเกียรติหรือความหลงใหลในความงามทางศิลปะแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น

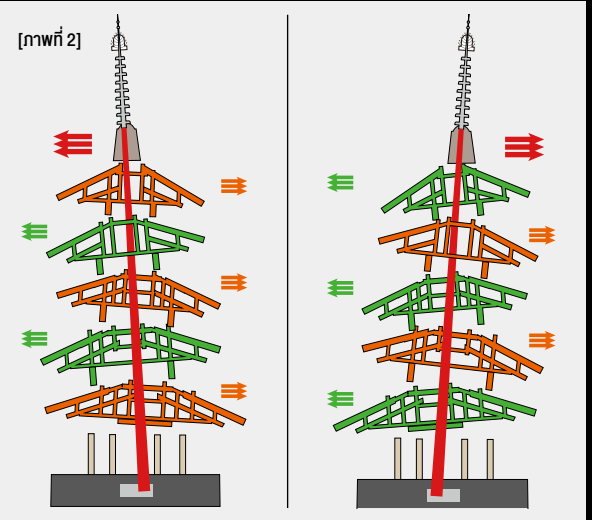
ท้าวโป ซึ่งทั้งวัดและศาลเจ้าหลายๆแห่งในประเทศญี่ปุ่นต่างก็มีเจดีย์ gojun-no-to อยู่ภายในมากมาย ซึ่งตัวอย่างเจดีย์ที่เก่าแก่ที่สุดมีอายุมากถึง 1,300 ปีเลยทีเดียว เจดีย์มีมากกว่า 500 แห่งในประเทศ เหมารวมถึงเจดีย์สามชั้น ไม่มีแห่งไหนเลยที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวจนถึงกับต้องได้รับการบูรณะหรือสร้างขึ้นมาใหม่ ยกตัวอย่างเช่น วนะที่เกิดเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่มีความรุนแรงระดับ 7 ขึ้นทางตอนใต้ของจังหวัด Hyogo (เฮียวโงะ) ในปี 1995 (แผ่นดินไหวครั้งใหญ่ ฮันชิน-อวะวะจิ) แต่เจดีย์ที่ 15 แห่งในจังหวัดนี้กลับไม่มีแห่งไหนที่ถล่มลงมาเลย ขอให้จำไว้ว่าเราไม่ได้กำลังพูดถึงโครงสร้างสมัยใหม่ที่ได้รับการสร้างและออกแบบให้เกิดการต้านทานแรงแผ่นดินไหวอยู่ แต่สำหรับเจดีย์ที่สร้างขึ้นมาก่อนพันกว่าปีที่แล้วแบบนี้ ยังคงตั้งตระหง่านมาอยู่บนประเทศที่เกิดแผ่นดินไหวบ่อยครั้งอย่างญี่ปุ่นได้อย่างไรกัน?

ภายใน gojun-no-to (โกะจู-โนะ-โตะ) โดยทั่วไป มีเพียงหนึ่งเสาที่อยู่บริเวณตรงกลาง เรียกว่า shimbashira (ชิมบะ-ชิระ) หรือเสากลาง (ภาพที่ 1) ซึ่งเสานี้จะรองรับเฉพาะส่วนที่อยู่ด้านบนสุดของเจดีย์ที่เรียกว่า sorin (โซะ-ริน) (หรือที่รู้จักกันในชื่อยอดเจดีย์ ซึ่งมีลักษณะเป็นด้ามแนวยาวตั้งตรงบนบริเวณยอดและบั้งแหวนตลอดด้าม) เท่านั้น และไม่ได้รองรับตัวเจดีย์โดยตรง แต่ละชั้นของเจดีย์ถูกตั้งซ้อนแบบง่าย ๆ ที่ด้านบนของแต่ละชั้น—หรือคุณจะถูกชักชวนว่าเจดีย์ประกอบไปด้วยกล่อ่งห้าใบที่วางซ้อนเรียงตัวกันขึ้นไปด้านบนเหมือนตัวต่อทรงสูงที่ย่อมได้

ทุกๆชั้นบนเจดีย์ถูกเชื่อมต่อเข้าด้วยกันในวิธีที่จะทำให้แต่ละชั้นสามารถเคลื่อนไหวได้อย่างอิสระโดยสัมพันธ์กัน ดังนั้นเมื่อเกิดสถานการณ์ที่เจดีย์ได้รับแรงปะทะจากแผ่นดินไหว แทนที่จะเกิดการสั่นสะเทือน เจดีย์กลับมีการเคลื่อนไหวโอนเอนเบาๆเพียงเท่านั้น โดยในขณะที่ยอดเจดีย์โอนเอนไปมา เสากลางจะทำหน้าที่เป็นตัวหน่วงการสั่นสะเทือน ซึ่งเมื่อเจดีย์โอนเอนไปยังทิศทางใดทิศทางหนึ่ง เสากลางจะเคลื่อนที่ไปยังทิศทางตรงกันข้ามด้วยแรงเฉื่อย กลไกการทำงานแบบนี้เองที่ช่วยทำให้เจดีย์ยังคงตั้งตรงอยู่ได้และลดแรงสั่นสะเทือนที่มาจากแผ่นดินไหว



และในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวครั้งรุนแรง เสานี้จะกระแทกกับโครงสร้างพื้นของชั้นอื่นๆบนเจดีย์เพื่อลดความรุนแรงจากการเคลื่อนไหวรอบด้าน ซึ่งจะช่วยให้เจดีย์ไม่ถล่มลงมา นี่คือนวัตกรรมที่ทำให้เจดีย์นี้เคลื่อนไหวอย่างช้าๆ และทำให้โครงสร้างทั้งหมดของเจดีย์สามารถทนรับแรงสั่นสะเทือนที่มาจากแผ่นดินไหวได้ (ภาพที่ 2)



วิธีการปล่อยให้ตัวอาคารมีการเคลื่อนไหวเพื่อลดแรงสั่นสะเทือนจากแผ่นดินไหว เป็นวิธีที่คล้ายคลึงกันกับที่ใช้การออกแบบโครงสร้างแบบยืดหยุ่นสำหรับอาคารสูงในทุกๆวันนี้ ซึ่งนับว่าเป็นเรื่องแปลกประหลาดมากเลยทีเดียวที่ผู้สร้างเจดีย์นี้ได้รับแนวคิดเดียวกันมาตั้งแต่หลายศตวรรษมาแล้ว

เป็นเพียงเพราะภูมิปัญญาและทักษะที่อยู่เหนือกาลเวลาของบรรพบุรุษของเรา—ดังที่ได้รวบรวมไว้ใน gojun-no-to (โกะจู-โนะ-โตะ) ตัวอย่างเช่น—การที่อาคารเหล่านี้ยังคงขึ้นตระหง่านด้วยความงดงามที่เป็นแบบฉบับดั้งเดิมมาได้จนถึงทุกวันนี้ จิตวิญญาณแห่งการสร้างสรรค์ของช่างฝีมือชาวญี่ปุ่นที่มีมาอย่างช้านานตั้งแต่ในอดีตเป็นตัวอย่างที่ชัดเจนของวิถีในการให้ความสำคัญของความกลมกลืนไปกับสิ่งแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติ เพื่อให้ได้มาซึ่งความงามที่จับต้องได้ เช่นเดียวกับกับความเอาใจใส่และไม่ละเลยกับเรื่องความทนทานของสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งทำให้สถาปัตยกรรมเหล่านี้ยังคงมีให้เห็นอยู่ต่อเนื่องนานนับศตวรรษ สิ่งที่เหมือนกับจิตวิญญาณแห่งการสร้างสรรค์เหล่านี้คือวิถีปฏิบัติที่ฮิโนพัฒนาเทคโนโลยีของเราในฐานะบริษัท เพื่อส่งมอบผลิตภัณฑ์ที่เต็มไปด้วยคุณภาพและความทนทานที่ยอดเยี่ยมแบบไม่มีใครเทียบเท่าแน่นอน





# ผลการตัดสินการประกวดผลงานภาพถ่าย “My Favorite Road (ถนนที่ฉันชื่นชอบ)” ครั้งที่หนึ่ง!

เราอยากขอใช้โอกาสนี้เพื่อขอบคุณผู้อ่าน Hino Cares จากทั่วโลกที่ส่งภาพถ่ายมาเข้าร่วมประกวดผลงานภาพถ่าย “My Favorite Road (ถนนสายที่ฉันชื่นชอบ)” ตามคำเชิญของเรา ภาพถ่ายเหล่านี้คือชีวิตชีวาและรับรู้ถึงอารมณ์ของช่างภาพ และทำให้เรารู้สึกได้ถึงเรื่องราวรวมทั้งเหตุการณ์ในขณะที่ยกกล้องถ่ายภาพเหล่านี้ โดยแท้จริงแล้ว ขั้นตอนในการคัดเลือกผู้ชนะเลิศในปีนี้มีมากมายสำหรับพนักงานที่สำนักงานใหญ่ของฮิโนซึ่งทำงานใกล้ชิดกับตลาดต่างประเทศและกองบรรณาธิการของ Hino Cares เราอยากแนะนำให้คุณรู้จักผู้ชนะเลิศ รวมทั้งผลงานภาพถ่ายและความคิดเห็นของพวกเขา



## รางวัลชนะเลิศ

คุณ **Jamie Calderon (ชิลี)**

“ผมชอบวิวทิวทัศน์ธรรมชาติ ถนนที่ผมชื่นชอบคือ ถนนเส้นตรงที่ทอดยาวผ่านทิวทัศน์ธรรมชาติอันงดงามบนเส้นทางที่ผมใช้เดินทางอยู่เป็นประจำ สำหรับผมภาพรถยนต์หรือรถบรรทุกกำลังวิ่งอยู่บนถนนเพียงลำพังคนเดียวเป็นภาพที่หาได้ยากมาก ผมจึงถ่ายภาพนี้เก็บไว้เพื่อเป็นที่ระลึก ผมตั้งใจมากที่ทราบว่าผมได้รับรางวัลชนะเลิศอันดับหนึ่ง ผมทั้งกับประสิทธิภาพของกล้องที่ถ่ายภาพนั้นมาก กล้องตัวนี้เป็นกล้องที่ผมได้รับเป็นของขวัญจาก HML บางทีผมสามารถเป็นช่างภาพมืออาชีพด้วยกล้องถ่ายภาพตัวนี้ก็เป็นได้”



## รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 1

คุณ **Byron Tapia Freire (เอกวาดอร์)**



“ผมคิดว่า ฮิโนมีความหมายเดียวกันกับความน่าเชื่อถือ ผมจับรถบรรทุกรุ่น KY I คันแรกที่ผมเป็นเจ้าของมากกว่า 20 ปี ด้วยระยะทางวิ่งกว่า 1.5 ล้านกิโลเมตร แต่เราไม่เคยทำการยกเครื่องยนตใหม่เลยสักครั้งเดียว รถบรรทุกคันล่าสุดของผมคือ GH และถึงแม้ตัวเลขระยะทางบนมิเตอร์เพียง 400,000 กิโลเมตร แต่เรายังไม่เคยต้องเปลี่ยนคลัชเลยแม้แต่ครั้งเดียว ผมอยากบอกเพิ่มเติมว่า รถของเราได้รับการดูแลและซ่อมบำรุงทุกอย่างจากตัวแทนจำหน่ายรถฮิโนของเรา ผมพอใจมากและรู้สึกผูกพันกับรถบรรทุกฮิโนของผมมาก”



## รางวัลรองชนะเลิศอันดับที่ 2

คุณ **Belly Leonard (อินโดนีเซีย)**



“สำหรับผม ถนนสายนี้ไม่ได้เป็นเพียงถนนผิวทางลูกรังทั่วไป แต่ถนนสายนี้กำลังจะถูกพัฒนาและจะกลายเป็นถนนลาดยางในเร็ววัน นี่ ดังนั้น ถนนสายนี้จะเป็นสัญลักษณ์แห่งการเจริญเติบโตของประเทศอินโดนีเซียเช่นเดียวกับการเจริญเติบโตของธุรกิจของผมและตัวผมเองในฐานะประชากรคนหนึ่งของประเทศ ผมตกใจมากเมื่อทราบว่าได้รับรางวัลนี้ และมีความสุขมากด้วยที่ได้รับรางวัลนี้ซึ่งถือเป็นของขวัญพิเศษสุดสำหรับผม ขอขอบคุณมากครับ”



## การประกวดผลงานภาพถ่าย “My Favorite Road (ถนนสายที่ฉันชื่นชอบ)” ครั้งที่สอง กำลังจะเริ่มขึ้น!

จากการประกวดผลงานภาพถ่ายในครั้งแรกนี้แสดงให้เห็นว่าผู้อ่านของเราจำนวนมากให้ความสนใจและให้การตอบรับเป็นอย่างดี เราจึงอยากเชิญท่านผู้อ่านให้ส่งภาพถ่ายเข้าร่วมประกวดผลงานภาพถ่ายครั้งที่สองต่อไป!

สำหรับธีม ยังคงใช้ธีมเดิมคือ: “My Favorite Road II (ถนนสายที่ฉันชื่นชอบ II)” โปรดส่งภาพมาที่เรา พร้อมบรรยายเหตุผลว่าทำไมท่านถึงชื่นชอบถนนสายที่ท่านเลือก และบรรยายเรื่องราวความสัมพันธ์ระหว่างท่านกับฮิโน

เสร็จแล้ว กรุณาเขียน :

- ชื่อของท่าน
- ชื่อบริษัท
- ที่อยู่
- เบอร์โทรศัพท์
- ที่อยู่อีเมล

หมดเขต: วันที่ 31 พฤษภาคม ค.ศ. 2016

กรุณาส่งภาพถ่ายร่วมประกวดของท่านไปยังอีเมล [marketing@hino.co.jp](mailto:marketing@hino.co.jp)

ไฟล์ของคุณควรมีขนาดมากกว่า 2MB แต่ไม่เกิน 10MB

กรุณาส่งภาพถ่ายร่วมประกวดของท่านไปยังที่อยู่ตามที่ระบุไว้ข้างล่างนี้:

HINO Cares Photo Contest / Marketing Group, Overseas Planning Div., Hino Motors, Ltd.  
3-1-1, Hino-dai, Hino-shi, Tokyo 191-8660, Japan



ผู้ชนะเลิศจะได้รับของขวัญ เพื่อเป็นการแสดงความขอบคุณอย่างสุดซึ้งจากพวกเรา



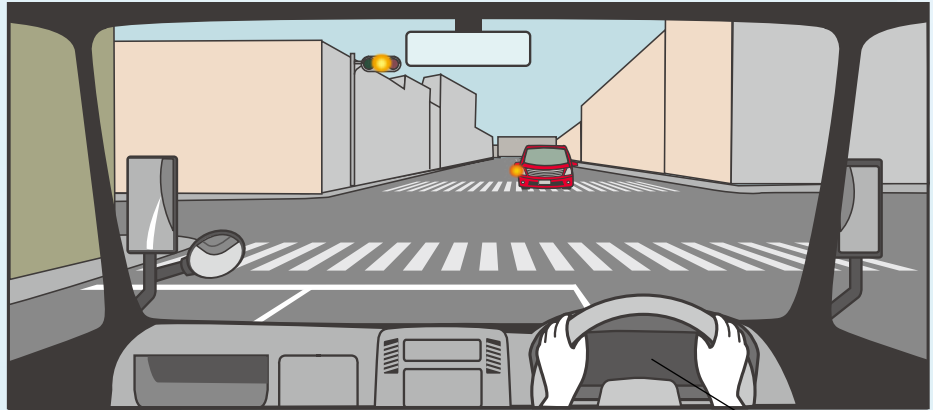
# เทคนิคการขับอย่างปลอดภัย

## หลักเลียงสถานการณ์ที่อันตราย

พึงตระหนักเสมอว่าโอกาสที่จะเกิดอันตรายบนท้องถนนมีอยู่มากมายตลอดเวลา

เราขอแนะนำอธิบายสิ่งที่เราให้คำจำกัดความกับคำว่า “พื้นฐานของการขับอย่างปลอดภัย” ซึ่งเป็นหนึ่งในความมุ่งมั่นที่เราทุ่มเทเพื่อความปลอดภัยในการขับ ซึ่งในวันนี้ เราจะนำเสนอถึงเรื่องของการอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับบริเวณสี่แยก

ลองนึกว่าคุณกำลังขับรถบรรทุกอยู่บนถนนที่มีสี่เลน (ฝั่งละสองเลน) สัญญาณไฟจราจรที่สี่แยกข้างหน้ายังเป็นสีเขียว แต่คุณก็สังเกตเห็นว่าสัญญาณไฟคนข้ามถนนข้างหน้าได้เริ่มกระพริบ และที่บริเวณสี่แยก มีรถยนต์คันหนึ่งที่อยู่ในเลนตรงกันข้ามกำลังจอดรอเพื่อที่จะเลี้ยวขวา เมื่อคุณขับรถมาถึงจุดที่มีระยะห่างประมาณ 30 เมตรก่อนที่จะถึงเส้นหยุดรถ สัญญาณไฟจราจรได้เปลี่ยนจากสีเขียวเป็นสีเหลือง ซึ่งในขณะนั้น มาตราวัดความเร็วหน้าปัดของคุณบอกว่าคุณกำลังขับรถด้วยความเร็ว 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง มีอันตรายแบบไหนที่สามารถเกิดขึ้นในสถานการณ์นี้ได้บ้าง?

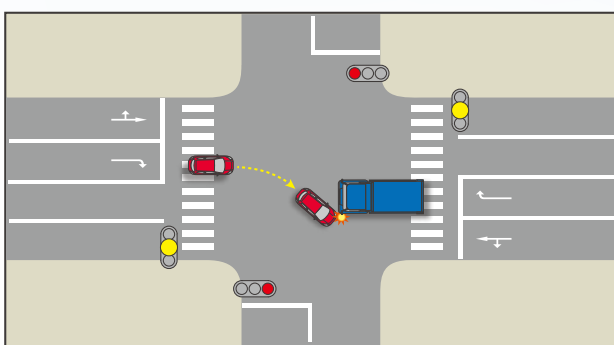


60 กิโลเมตร/ชั่วโมง

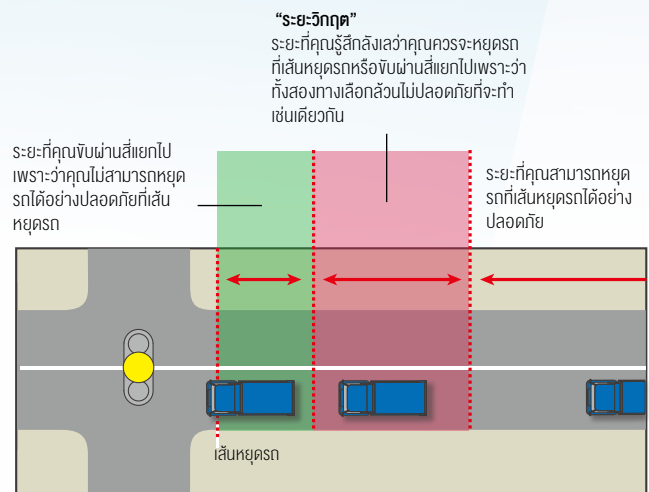
ทันทีที่ผู้ขับรถยนต์ฝั่งตรงกันข้ามเห็นว่าสัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนสี เขาหรือเธออาจจะเริ่มหมุนพวงมาลัยเพื่อบังคับให้รถเลี้ยวขวาโดยคิดว่าคุณคงจะต้องหยุดรถบรรทุกของคุณให้กับเขา แต่เมื่อคุณเห็นวารถยนต์คันนั้นเริ่มเลี้ยวขวา มันอาจจะสายเกินไปเสียแล้วถึงแม้ว่าคุณจะพยายามเหยียบเบรกอย่างสุดแรงในทันที และอาจจะจบลงด้วยการพุ่งเข้าชนรถยนต์คันนั้น (ภาพที่ 1) หากสถานการณ์นี้เกิดขึ้นในวันที่ฝนตก คุณอาจจะต้องใช้ระยะเบรกมากกว่านี้ในการหยุดรถบรรทุก ซึ่งอาจจะเป็นไปได้เลยที่คุณจะหยุดรถได้โดยปลอดภัยและไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น

เหนือสิ่งอื่นใด การขับที่ยานพาหนะข้ามสี่แยกในขณะที่สัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนเป็นสีเหลืองแล้วเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย (ข้อมูลจำเพาะและกฎหมายเกี่ยวกับไฟจราจรมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ) ถ้าหากว่าคุณเห็นว่าสัญญาณ

ไฟคนข้ามถนนเริ่มกระพริบและสัญญาณไฟจราจรกำลังจะเปลี่ยนเป็นสีเหลือง คุณควรจะชะลอความเร็วและเตรียมหยุดรถของคุณ คุณต้องมั่นใจว่าคุณกำลังขับด้วยความเร็วที่สามารถทำให้คุณหลีกเลี่ยง “ระยะวิกฤติ” ได้ (ภาพที่ 2) ซึ่งเป็นระยะที่คุณอาจจะรู้สึกว่าคุณควรจะทำอะไรระหว่างขับข้ามสี่แยกไปหรือหยุดรถ ญุณแจสำคัญสำหรับการขับอย่างปลอดภัยคือคุณต้องมีสติและตระหนักถึงระยะวิกฤตินี้ให้ได้



[ภาพที่ 1]



[ภาพที่ 2] ตำแหน่งของยานพาหนะของคุณในขณะที่สัญญาณไฟจราจรเปลี่ยนเป็นสีเหลือง

หมายเหตุ: ภาพวาดประกอบเป็นตัวอย่างที่อ้างอิงจากประเทศที่มีการบังคับการจราจรให้ขับชิดเลนด้านซ้ายมือ



Hino Motors, Ltd.  
3-1-1 Hinodai, Hino-shi, Tokyo, 191-8660, Japan



To read HINO Cares magazines online,  
scan this QR code using your smartphone or access  
[http://www.hino-global.com/about\\_us/hino\\_magazines/](http://www.hino-global.com/about_us/hino_magazines/)