

บทที่ 6

สรุปผลการศึกษา

ในการศึกษาวิเคราะห์การตัดสินใจเลือกใช้ เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงข้อมูล เพื่อการจัดการโซ่อุปทาน ในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วน ด้วยการเข้าไปศึกษาเยี่ยมชมใน สถานประกอบการจริง และวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม เพื่อที่จะได้ทราบถึงกระบวนการทาง ธุรกิจที่เกิดขึ้นในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างองค์กรในโซ่อุปทาน และเพื่อที่จะได้ทราบถึงสภาพของ เทคโนโลยีในด้านต่างๆ สำหรับใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลของผู้ผลิตที่อยู่ในแต่ละ Tier โดยจาก การศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เกิดขึ้น สามารถนำมาอภิปรายผล จนนำมาซึ่งข้อสรุป ข้อเสนอแนะ และแนวทางที่จะศึกษาในอนาคต ได้ดังต่อไปนี้

6.1 อภิปรายผลการศึกษา และสรุป

6.1.1 กระบวนการทางธุรกิจที่เกิดขึ้นในการสื่อสารข้อมูล

จากการศึกษากระบวนการทางธุรกิจที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับการสื่อสารข้อมูลพบว่า แต่ละ องค์กรมีกระบวนการสื่อสารข้อมูลในรูปแบบเดียวกัน คือเริ่มต้นที่การเจรจาตกลงเพื่อทำการซื้อ ขาย เสนอราคา สำหรับระยะเวลาการติดต่อซื้อขายกันส่วนมากจะทำการซื้อขายกันเป็นระยะเวลา 4-8 ปี หรือตามระยะเวลาการเปลี่ยนรุ่น (Model Change) ซึ่งปกติแล้วจะมีระยะเวลาในการ เปลี่ยนรุ่น 4-6 ปี จากนั้นเริ่มทำการผลิตชิ้นงานตัวอย่าง หรือทำ Engineering Trial โดยทางลูกค้า จะส่งข้อมูลตัวอย่างสินค้าพร้อมข้อมูลสเปคมาให้ ทั้งในรูปแบบของชิ้นงานจริง รูปถ่าย และ drawing บางบริษัทมีระบบสำหรับแจ้งสเปคโดยเฉพาะ เมื่อตกลงสเปคเรียบร้อยแล้วนั้น ก็จะเข้าสู่ ขั้นตอนการสั่งซื้อ ในการสั่งซื้อนั้นจะมีการส่งข้อมูลการพยากรณ์ไปล่วงหน้าก่อน 2-6 เดือนด้วย Fax, E-mail, และ Web Portal ซึ่งการใช้เทคโนโลยีก็จะแตกต่างกันไปตาม Tier จากนั้นจะทำการ ยืนยันคำสั่งซื้อ ตั้งแต่เดือนละครั้ง จนถึงวันละหลายครั้ง แล้วแต่อัตราการหมุนเวียนของชิ้นส่วนแต่ ละชนิด และในการส่งข้อมูลคำสั่งซื้อแต่ละครั้ง ข้อมูลการพยากรณ์ก็ต้องถูกแก้ไขตามไปด้วย เมื่อมีการรับข้อมูลจากลูกค้าแล้ว ก็จะต้องมีการส่งข้อมูลยืนยันกลับไปเพื่อแจ้งสถานะการรับทราบ ข้อมูล ซึ่งรูปแบบการยืนยันการรับข้อมูลก็จะแตกต่างกันไปตามรูปแบบที่รับข้อมูล หลังจาก ขั้นตอนการรับข้อมูลจากลูกค้าแล้ว ข้อมูลจะถูกกระจายไปยังฝ่ายที่เกี่ยวข้องในองค์กร บางองค์กร

สามารถนำเอกสารที่ได้จากลูกค้า กระจายไปยังฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ทันทีโดยไม่ต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบเอกสาร แต่บางองค์กรต้องมีการปรับรูปแบบเอกสารให้ตรงกับรูปแบบที่องค์กรใช้อยู่ก่อน จึงจะสามารถกระจายข้อมูลไปยังฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ ในขณะเดียวกันข้อมูลที่ได้รับจากลูกค้าไม่ว่าจะเป็นข้อมูลการพยากรณ์ หรือข้อมูลการสั่งซื้อนั้น จะต้องถูกส่งไปยังซัพพลายเออร์ทราบด้วย ในส่วนของซัพพลายเออร์ก็ต้องมีการรายงานสถานะสินค้าคงคลังให้ลูกค้าทราบเป็นครั้งคราว และเมื่อจะส่งของให้ลูกค้าก็จะต้องมีการแจ้งการขนส่งด้วย แต่สำหรับบางองค์กรที่ใช้ระบบ Kanban นั้นไม่จำเป็นต้องมีการรายงานสถานะการขนส่ง เพราะลูกค้าควบคุมการจัดส่งด้วยการกำหนดวันเวลา สถานที่ที่จะส่งของไว้แล้วในคำสั่งซื้อ เมื่อมาดูในส่วนของการผลิตนั้นบางองค์กรจะต้องมีระบบสำหรับส่งข้อมูลปัญหาระหว่างการผลิตไปให้ลูกค้าทราบด้วย เพื่อให้เกิดการแก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็ว สำหรับเทคโนโลยีสำหรับส่งข้อมูลนั้นมีความแตกต่างกันไปตามแต่ละองค์กร ซึ่งเทคโนโลยีของแต่ละองค์กรที่ใช้สำหรับรับข้อมูลจากลูกค้า กับใช้สำหรับส่งข้อมูลไปยังซัพพลายเออร์จะแตกต่างกัน เช่น ส่วนใหญ่องค์กรที่อยู่ใน Tier 1 นั้นจะรับข้อมูลจากลูกค้าผ่านระบบ Web Portal แต่เมื่อมีการส่งข้อมูลไปยังซัพพลายเออร์ที่อยู่ใน Tier 2 จะใช้ E-mail และส่วนมากกลุ่มซัพพลายเออร์ใน Tier 2 ก็ส่งข้อมูลไปยังซัพพลายเออร์ที่อยู่ใน Tier 3 ด้วย Fax ซึ่งจากการใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ในแต่ละ Tier สามารถกล่าวได้ว่า เทคโนโลยีในการรับข้อมูลจากลูกค้าจะสูงกว่าเทคโนโลยีในการส่งข้อมูลไปยังซัพพลายเออร์

ดังนั้น ในการส่งข้อมูลระหว่างองค์กรในโซ่อุปทานยานยนต์จะประกอบไปด้วย ข้อมูลตัวอย่างสินค้า, ข้อมูลสเปคสินค้า, ข้อมูลการพยากรณ์, ข้อมูลคำสั่งซื้อ, ข้อมูลปัญหาระหว่างการผลิต, ข้อมูลสถานะสินค้าคงคลัง, และข้อมูลสถานะการขนส่ง ซึ่งช่องทางที่ใช้รับส่งข้อมูลก็จะแตกต่างกันไปโดยประกอบไปด้วย Fax, E-mail และ Web Portal เป็นหลัก ระยะเวลา และความถี่ในการส่งข้อมูลแต่ละชนิดก็จะแตกต่างกันไปตามลักษณะสินค้าว่าแต่ละชนิด มีความถี่ในการหมุนเวียนมากน้อยเพียงใด

6.1.2 การใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล

จากการศึกษารวบรวมข้อมูล ในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยีสารสนเทศ ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์นั้น พบว่าแต่ละองค์กรมีคอมพิวเตอร์ที่เป็นแม่ข่าย (Server) และคอมพิวเตอร์ลูกข่าย (Client) ใช้ในองค์กรทุกองค์กร โดยปริมาณของคอมพิวเตอร์ที่มีอยู่ในแต่ละองค์กรจะขึ้นอยู่กับขนาดขององค์กร สำหรับระบบเครือข่ายที่ใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งภายในและภายนอกองค์กร พบว่ามีการใช้งานระบบเครือข่าย LAN เป็นหลัก และการใช้เครือข่ายไร้สาย

(Wireless LAN) มีความนิยมเพิ่มมากขึ้น ส่วนซอฟต์แวร์ทางด้านการผลิต และการดำเนินงานนั้น ก็มีการนำมาใช้ในทุกองค์กร และแต่ละองค์กรเริ่มมีการนำระบบ ERP มาใช้เพิ่มมากขึ้นด้วย

ในส่วนของเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงนั้น การใช้ Fax และ E-mail ถือเป็นเทคโนโลยีพื้นฐานที่ทุกองค์กรใช้สื่อสารข้อมูล ซึ่งทุกองค์กรยอมรับกันเป็นอย่างดี แต่ในส่วนของ Auto-mail, Web Portal, และ EDI นั้นจะเป็นที่รู้จักกันดีในกลุ่ม Tier 1 ส่วนกลุ่มอื่นๆ จะรู้จักเพียงว่าทำงานอย่างไร สำหรับเทคโนโลยี XML Based นั้นเป็นเทคโนโลยีที่ใหม่ยังไม่ค่อยมีการใช้งานอย่างแพร่หลาย ทำให้ทุกองค์กรต่างไม่รู้จักเทคโนโลยีนี้ หรือรู้จักแต่เพียงชื่อ เมื่อทำการศึกษาถึงการใช้นวัตกรรมเทคโนโลยีพบว่า กลุ่ม Tier 1 จะมีการใช้งานเทคโนโลยี Auto-mail, Web Portal, และ EDI ซึ่งเทคโนโลยีเหล่านี้จะไม่มีการใช้งานในกลุ่ม Tier 2 และ Tier ที่ต่ำกว่านี้ แต่จะมีบางองค์กรที่ใช้เทคโนโลยี Auto-mail อยู่บ้าง ซึ่งความแตกต่างของการใช้เทคโนโลยีนี้เกิดจาก ความต้องการของลูกค้าเป็นหลักว่าลูกค้าของแต่ละกลุ่มต้องการเทคโนโลยีอะไร ส่วนเทคโนโลยี XML Based นั้นยังไม่พบว่ามีมีการนำมาใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ เนื่องจากยังไม่เป็นที่รู้จักในอุตสาหกรรมนี้ และจากการศึกษาแนวโน้มการใช้เทคโนโลยีพบว่า การใช้ Auto-mail มีแนวโน้มที่จะไม่ใช้มากที่สุดในรองลงมาคือ EDI ส่วนเทคโนโลยี Web Portal และ XML Based นั้นมีแนวโน้มการใช้เพิ่มขึ้นภายใน 3-5 ปี โดยเฉพาะเทคโนโลยี XML Based ซึ่งมีแนวโน้มที่จะใช้โดดเด่นมาก

6.1.3 ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล

ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล ประกอบไปด้วย การเกิดค่าใช้จ่ายสูงในการใช้บริการรับส่งข้อมูลแต่ละครั้ง, เกิดความยุ่งยากในการซ่อมบำรุง และดูแลระบบ, ข้อมูลไปถึงลูกค้าล่าช้า, การส่งข้อมูลขัดข้อง (ลูกค้าไม่ได้รับข้อมูล), ผู้ใช้ระบบขาดความเชี่ยวชาญ, เกิด Bug ในตัวโปรแกรม, และอุปกรณ์ Hardware/Software/Network ที่ใช้อยู่เป็นประจำขัดข้อง จากการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นพบว่า ปัญหาต่างๆ นั้นเกิดขึ้นเป็นครั้งคราวเท่านั้น แต่ปัญหาเรื่องความชำนาญการของบุคลากรในการใช้งานเทคโนโลยี ถือว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง ซึ่งก็ยังไม่ส่งผลต่อการทำงานเท่าที่ควร เมื่อศึกษาถึงปัญหาในแต่ละกลุ่มก็ไม่มี ความแตกต่างกัน กล่าวคือ ถึงแม้ว่าจะมีการใช้เทคโนโลยีต่างกัน ก็จะมีปัญหาในลักษณะเดียวกันในระดับความรุนแรงใกล้เคียงกัน

6.1.4 สภาพปัจจุบันในด้านต่างๆ ของเทคโนโลยีที่ใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูล

ความแตกต่างในด้านเทคโนโลยีการเชื่อมโยงข้อมูล ที่อุตสาหกรรมยานยนต์ใช้อยู่ กับเทคโนโลยีในปัจจุบัน โดยพิจารณาจากความทันสมัยของเทคโนโลยีที่ใช้, ความง่ายต่อการติดตั้งระบบ, ความคุ้มค่าในการติดตั้งระบบ, คุณภาพของการรับ-ส่งข้อมูล, ประสิทธิภาพโดยรวมของระบบ, ง่ายต่อการดูแล และซ่อมบำรุงระบบ, และมีอุปกรณ์ Hardware/ Software/ Network ที่

สามารถรองรับการใช้งานในอนาคต พบว่าในภาพรวมของอุตสาหกรรมยานยนต์ใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูลค่อนข้างจะดีกว่าเทคโนโลยีที่มีอยู่ในปัจจุบัน แต่ในด้านการติดตั้งค่อนข้างจะง่ายกว่าเทคโนโลยีในปัจจุบัน เนื่องจากมีความซับซ้อนน้อยกว่า ส่วนสภาพของบุคลากรในฝ่ายสารสนเทศกับสภาพที่คาดหวังในด้านต่างๆ พบว่า ระดับความเชี่ยวชาญของบุคลากร, ปริมาณของบุคลากรที่เชี่ยวชาญ, ความเพียงพอของบุคลากรที่เชี่ยวชาญ, และบุคลากรที่มีความรู้เกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่ใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลของแต่ละองค์กร ค่อนข้างจะดีกว่าความคาดหวังขององค์กร แต่ความพร้อมของบุคลากรที่เกี่ยวกับการยอมรับเทคโนโลยีใหม่ๆ เพื่อใช้ในการเชื่อมโยงข้อมูลมาใช้ใกล้เคียงกับความคาดหวังมากที่สุด และเมื่อพิจารณาถึงการสนับสนุนพบว่า แต่ละองค์กร ได้รับการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากผู้บริหารในองค์กรมากเป็นอันดับหนึ่ง จากบริษัทคู่ค้า และจากรัฐบาลในระดับปานกลาง ส่วนความร่วมมือจากบุคลากรค่อนข้างจะมีน้อย ซึ่งการสนับสนุนจากส่วนต่างๆ ที่เกิดขึ้นในแต่ละ Tier ไม่แตกต่างกัน ยกเว้นการสนับสนุนจากรัฐบาลที่พยายามสนับสนุนกลุ่ม Tier 2 และ Tier 3 มากกว่า Tier 1 เนื่องมาจากว่าองค์กรใน Tier 2 และ Tier 3 ส่วนใหญ่เป็นองค์กรขนาดเล็กและเป็นบริษัทของคนไทย ส่วนองค์กรที่อยู่ใน Tier 1 เป็นองค์กรขนาดใหญ่ และมีความพร้อมมากกว่า

6.1.5 แนวทางการพัฒนาเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล

ในการที่จะพัฒนาเทคโนโลยี จะต้องมีการวิจัยสำหรับตัดสินใจ อยู่หลายปัจจัย แต่ละองค์กรก็จะให้ความสำคัญแตกต่างกันไป สำหรับเหตุผล 4 อันดับแรกที่ทุกองค์กรให้ความสำคัญมากต่อการตัดสินใจพัฒนาเทคโนโลยีประกอบด้วย ความต้องการของลูกค้า, องค์กรกำลังเติบโต จึงจำเป็นต้องพัฒนาเทคโนโลยีตามไปด้วย, เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน, และเพื่อให้สอดคล้องกับระบบของบริษัทคู่ค้า แต่เมื่อพิจารณาเหตุผลด้านการเติบโตขององค์กร และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน กลุ่ม Tier 1 จะให้ความสำคัญมากกว่ากลุ่มอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญ และเหตุผลที่แต่ละองค์กรให้ความสำคัญน้อยที่สุดคือ เหตุผลด้านการเพิ่มความสามารถในการมองเห็นสินค้าคงคลัง โดยเฉพาะกลุ่ม Tier 3 จะให้ความสำคัญกับเหตุผลนี้น้อยมาก เนื่องมาจากรอบของการหมุนเวียนสินค้าในกลุ่ม Tier 3 ไม่บ่อยเหมือนกับสินค้าในกลุ่ม Tier 1 และ Tier 2 เมื่อมีเหตุผลสำหรับการตัดสินใจพัฒนาแล้ว จะต้องมีการพิจารณาเลือกเทคโนโลยีใดๆ มาใช้ จากการศึกษาพบว่าปัจจัยสี่อันดับแรกที่เป็นปัจจัยสำคัญ ที่ส่งผลต่อการเลือกเทคโนโลยีใดๆ มาใช้ประกอบไปด้วย การสนับสนุนจากผู้บริหาร, งบประมาณ (ราคา, ค่าใช้จ่าย, และความคุ้มค่า), ประสิทธิภาพของระบบ, และหลังจากทราบถึงประสิทธิภาพและความคุ้มค่า เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการเลือกใช้เทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูลใดๆ โดยทุกองค์กรต่างให้ความเห็นไม่แตกต่างกัน

ในปัจจุบันทั้งหมดนี้ ยกเว้นอุปกรณ์ Hardware/Software/Network สามารถรองรับความต้องการของระบบได้นั้น พบว่า Tier 1 และ Tier 2 ให้ความสำคัญเหตุผลด้านนี้ มากกว่ากลุ่ม Tier 3

6.2 ข้อเสนอแนะ

6.2.1 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการใช้งานเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล

สิ่งที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดของปัญหาเกี่ยวกับเทคโนโลยี คือ องค์กรในแต่ละ Tier นั้นมีการใช้เทคโนโลยีแตกต่างกัน โดยเฉพาะเทคโนโลยีของกลุ่ม Supplier Tier 2 แต่ละรายมีความพร้อมในระดับที่ไม่เท่ากัน และมีความยืดหยุ่นของเทคโนโลยีน้อย ทำให้การรับส่งข้อมูลต้องมีการแปลงรูปแบบเอกสารให้ตรงกับองค์กรที่จะสื่อสารข้อมูลด้วย หรือบางที่ลูกค้า หรือ Supplier มีโปรแกรมใหม่ๆ มาใช้ในการส่งข้อมูล ก็จะทำให้เกิดความลำบากในการปรับระบบเข้าหากัน บางครั้งการใช้เทคโนโลยีพื้นฐานทั่วไปอย่างเช่น Fax และ E-mail นั้นก็จะเกิดปัญหาในด้านเครือข่ายล่มข้อมูลสูญหายในระหว่างการส่ง ไม่มีช่องสัญญาณเพียงพอสำหรับที่จะส่งข้อมูลบ่อยๆ หรือไม่สามารถส่งไฟล์ข้อมูลขนาดใหญ่ได้ เมื่อมีข้อผิดพลาดดังกล่าวทำให้เกิดการสูญเสียเวลาในการจัดการกับข้อมูลเป็นอย่างมาก ซึ่งปัญหาที่พบตามมาก็คือ บุคลากรขาดความเชี่ยวชาญในการแก้ปัญหา ต้องใช้เวลาประสานงานนาน สำหรับการใช้เทคโนโลยี Web Portal (EDI) มีการใช้เฉพาะในกลุ่ม Tier 1 กลุ่ม Tier 2 ยังไม่มีระบบ EDI เพื่อรองรับ PO ทำให้การส่งข้อมูลบางอย่างต้องมีการแปลงรูปแบบไฟล์ข้อมูลก่อนส่ง สำหรับข้อจำกัดในการส่งข้อมูล ซึ่งส่งได้เพียงครั้งเดียว เมื่อมีปัญหาในการส่งข้อมูลจะ re-submit ไม่ได้ ต้องเริ่มต้นใหม่ ส่วนการส่งข้อมูลด้วย EDI ไปยังต่างประเทศ (บริษัทในเครือ) มี Lead Time นานถึง 2 วันทำงาน และยังขาดบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญเกี่ยวกับ IT ที่จะนำข้อมูลใหม่ๆ มาใช้พัฒนา และบุคลากรยังขาดความรู้ความเข้าใจน้อย หรือประยุกต์ใช้ไม่เป็น

6.2.2 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูล

1. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการตรวจติดตาม ควรจะมีระบบติดตามสถานะของกระบวนการผลิตผ่านระบบ Internet เพื่อให้สามารถเข้าถึงข้อมูลได้ทุกที่ที่มีคอมพิวเตอร์ ควรจะมีการแจ้งเตือนการเปลี่ยนแปลงสเปคสินค้าผ่าน SMS (Mobile) เพื่อให้เกิดการดำเนินการแก้ไขสเปคสินค้าได้อย่างรวดเร็ว และเพื่อที่จะลดเวลาการเข้ามาเช็คข้อมูลบ่อยๆ จากการใช้ EDI ควรจะมีระบบ Prompt Up คอยแจ้งเตือนกรณีมีข้อมูลเข้ามา

2. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการส่งข้อมูลที่เป็นมาตรฐาน หลายองค์กรประสบกับปัญหานี้มากคือ ความแตกต่างของเทคโนโลยีระหว่าง Tier แม้ขนาดองค์กรที่อยู่ใน Tier เดียวกันยังมี

มาตรฐานในการส่งข้อมูลไม่เหมือนกัน ต้องการให้ภาครัฐเป็นเจ้าภาพในการจัดระบบและมาตรฐานกลาง โดยมีรูปแบบของ Forecast, PO File ที่เป็นมาตรฐาน หรือ Tools ช่วยในการแปลงข้อมูลของทุก OEM เพื่อลดการ Customization พร้อมทั้งสนับสนุนด้านเทคโนโลยี ค่าใช้จ่าย เช่น ยกเว้นภาษี และอากรอื่นๆ ที่เกี่ยวกับการลงทุน พร้อมทั้งมีการขยายผลการส่งผ่านข้อมูลตลอด Chain เพื่อให้ซัพพลายเออร์ลำดับ 2 และ 3 ลงไปสามารถนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ ควรแนะนำโปรแกรมที่ซัพพลายเออร์ระดับ 2 และ 3 สามารถนำไปใช้ได้ด้วย และทางกลุ่มผู้ผลิตนั้นต้องการให้รัฐมีความต่อเนื่องในการพัฒนา และติดตามอยู่เสมอ

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการนำเทคโนโลยีในการเชื่อมโยงข้อมูลมาใช้ จากลักษณะขององค์กรต่างๆ ในอุตสาหกรรมยานยนต์ พบว่า กลุ่ม Tier 1 ควรจะใช้ EDI และ E-mail ในการติดต่อกับลูกค้า และผู้ผลิตชิ้นส่วนตามลำดับ ส่วน Tier 2 และ Tier 3 ควรจะใช้ E-mail ในการสื่อสารข้อมูล แต่ก็ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร จึงอยากให้ภาครัฐเสนอรายละเอียดเชิงลึกของเทคโนโลยีใหม่ๆ และตัวอย่างของบริษัทที่ใช้เทคโนโลยีนั้น เพื่อเป็นส่วนช่วยในการตัดสินใจพัฒนาเทคโนโลยี ภาครัฐควรช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายด้านเครือข่ายระหว่างผู้ผลิตรถยนต์กับซัพพลายเออร์ให้มีราคาถูกลง และหาแนวทางที่จะทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ใช้ EDI ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้ซัพพลายเออร์ได้ลงทุนครั้งเดียว พร้อมทั้งอยากให้ภาครัฐจัดหาเทคโนโลยีที่มีต้นทุนต่ำ อย่างเช่น XML Based หรือเทคโนโลยีที่ยืดหยุ่นสามารถปรับเข้าใช้กับเทคโนโลยีเดิมที่ใช้อยู่

6.3 แนวทางที่จะศึกษาในอนาคต

จากการศึกษานี้ทำให้ทราบถึงสภาพเบื้องต้น เกี่ยวกับเทคโนโลยีการเชื่อมโยงข้อมูลในอุตสาหกรรมยานยนต์ในด้านต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสู่การดำเนินนโยบาย ที่จะส่งเสริมให้กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์มีการพัฒนาทางด้านสารสนเทศให้ก้าวหน้าขึ้น สำหรับจากการศึกษานี้ยังไม่เพียงพอที่จะนำไปกำหนดนโยบายได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากว่าเทคโนโลยีการเชื่อมโยงใหม่ๆ อย่างเช่น เทคโนโลยี XML Based ซึ่งถือว่าเป็นเทคโนโลยีใหม่ ที่มีประสิทธิภาพ ราคาถูก และกำลังถูกนำมาใช้งานอย่างแพร่หลายในอุตสาหกรรมไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์ แต่ในอุตสาหกรรมยานยนต์แล้ว ยังไม่มีองค์กรใดรู้จัก และเข้าใจรายละเอียดเทคโนโลยีชนิดนี้ จึงยังไม่มีนำมาใช้ในอุตสาหกรรม

ในขั้นตอนถัดไปจึงต้องมีการศึกษาการนำเทคโนโลยี XML Based มาทดลองใช้ในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยศึกษาเปรียบเทียบประสิทธิภาพในด้านต่างๆ รวมถึงต้นทุนที่เกิดขึ้นเทียบกับเทคโนโลยีเดิมที่ใช้อยู่ และขยายผลการศึกษาถึงการนำเทคโนโลยีตั้งแต่ผู้ประกอบการรถยนต์

เช่น Toyota, Isuzu, AA, Honda, etc. เพราะโดยทั่วไปแล้วการใช้เทคโนโลยีต่างๆ ใน Tier 1 จะต้องทำตามความต้องการของผู้ประกอบรถยนต์ เมื่อได้ผลการศึกษาเป็นที่พอใจก็จะสามารถกำหนดนโยบาย พร้อมทั้งเผยแพร่เทคโนโลยีให้ แต่ละองค์กรที่อยู่ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไปใช้ได้ อย่างเหมาะสมต่อไป