



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

เรื่อง ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

โดย นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์

ได้รับอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(อาจารย์ ดร.มงคล หวังสถิตย์วงษ์)

21 พฤษภาคม 2550

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ประธานกรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ ศรีวงษ์กุล)

กรรมการ

(ดร.ไชยพันธ์ แสงเมฆา)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.ยุทธชัย บรรเทึงจิตร)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์เชิษฐชัย หุณยะกุล)

ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการ
อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม ภาควิชาบริหารเทคนิคศึกษา
บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ปีการศึกษา 2549
ลิขสิทธิ์ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ชื่อ : นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์
ชื่อวิทยานิพนธ์ : ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของ
ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
สาขาวิชา : ธุรกิจอุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : รองศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ ศรีวงษ์กุล
ดร.ไชยพันธ์ แสงเมฆา
ปีการศึกษา : 2549

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจ และเพื่อเปรียบเทียบระดับผล
การดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ หลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ
ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่
เจ้าของหรือผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ดำเนินธุรกิจใน
รูปแบบคลัสเตอร์ โดยมีสำนักพัฒนาอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นผู้สนับสนุน
จำนวน 80 ราย สามารถรวบรวมข้อมูลได้ 73 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถาม
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ANOVA
และ Scheffe การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS V.11 (Statistical Package for
the Social for Windows)

ผลการวิจัยพบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วนเกี่ยวกับยานยนต์ เป็นธุรกิจขนาดกลาง
ลักษณะการดำเนินธุรกิจแบบจำหน่ายทั้งในประเทศและส่งออกต่างประเทศ เหตุผลที่เข้าร่วมกลุ่ม
เพื่อต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ธุรกิจดำเนินการมาแล้ว 10 -15 ปี ผลจากการ
ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ พบว่าโดยภาพรวมธุรกิจได้รับผลดีอยู่ในระดับปานกลาง และ
ได้รับผลเสีย อยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านทั้ง 4 ด้าน พบว่า ด้านการตลาด ด้านการวิจัย
และพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาบุคลากร ได้รับผลดีอยู่ในระดับปานกลาง และด้านลอจิสติกส์
ได้รับผลดี อยู่ในระดับน้อย ส่วนผลเสียทั้ง 4 ด้าน ด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์
ได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อย ส่วนด้านการพัฒนาบุคลากร ด้านลอจิสติกส์อยู่ในระดับน้อยที่สุด และ
เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ส่วนใหญ่ได้รับผลดีอยู่ในระดับ ปานกลาง ส่วนผลเสียอยู่ในระดับ
น้อยที่สุด ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีและผลเสียที่ได้รับ จำแนกตามขนาดของ
ธุรกิจ พบว่า ผลดีที่ได้รับโดยภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มีด้าน

การตลาดและด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ มีความแตกต่างกัน โดยธุรกิจขนาดเล็กได้รับผลดีมากกว่าธุรกิจขนาดกลาง ผลการเปรียบเทียบเป็นรายข้อพบว่าธุรกิจขนาดเล็กได้รับผลดี เรื่องกำไรต่อหน่วย เรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม และเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต มากกว่าธุรกิจขนาดกลาง ส่วนผลเสียที่ได้รับโดยภาพรวม พบว่า ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านและเป็นรายข้อพบว่าไม่แตกต่างกันเช่นกัน

(วิทยานิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 75 หน้า)

คำสำคัญ : คลัสเตอร์ ธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

Name : Mr. Threrawat Wongsawas
Thesis Title : The Result of Automotive Spare Parts Industry Business in Term of Cluster
Major Field : Industry Business
King Mongkut's Institute of Technology North Bangkok
Thesis Advisors : Associate Professor Dr. Worapoj Sriwongkol
Dr. Chaiyanun Sangmayka
Academic Year : 2006

Abstract

The objectives of this research were to study the result of automotive spare parts industry business in term of cluster and to compare the differences of the level of the result of automotive spare parts business in term of cluster after joining the cluster classified by the sizes of business. The population were 80 owners or chief executives of the automotive spare parts industry business in term of cluster supported by Bureau of Industrial Development, Department of Industrial Promotion and 73 of the population were investigated. The instrument used to analyze the data comprised frequency, percentage, mean, standard deviation, ANOVA and Scheffe.

The results revealed that most automotive spare parts businesses which delivered in country and exported were medium sized. The reason why they joined the cluster because they wanted to increase their competition ability. The businesses had run for 10-15 years. The result of joining the cluster, it found that as a whole the advantages were at moderate level and the disadvantages were at low level. When determining the 4 items, it found that the advantages in marketing, research and development of products, and personnel development were at moderate level, whereas the disadvantage in logistics was at low level. For the disadvantages of the 4 items, it found that marketing and research and development of products were at low level, however the personnel development and logistics were at the lowest level. When determining in items, it found that most of the advantages were at medium level, but the disadvantages were at the lowest level. When comparing the differences of the advantages and the disadvantages classified by the sizes of the business, it found that as a whole there was no difference. When determining in items, it found that the marketing and the research and development of products were different which the small-sized business had more advantage than the medium-sized

business. The results of comparing in items, it found that the small-sized businesses had more advantage in profit per unit, setting the product prices by group and the time used in production than the medium-sized business. For the automotive spare parts industry disadvantages, it found that there was no difference both as a whole and in items.

(Total 75 pages)

Keywords : cluster, business in term of cluster, automotive spare parts industry

Advisor

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาจากบุคคลและหน่วยงานต่างๆที่ได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ เพื่อใช้ประกอบการศึกษาค้นคว้าและวิจัย จนทำให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ ดร.วรพจน์ ศรีวงษ์กุล ดร.ไชยนันท์ แสงเมฆา รองศาสตราจารย์ ดร. ยุทธชัย บรรเทึงจิตร และ รองศาสตราจารย์เชิรชัย บุญยะกุล ที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือแนะนำ และตรวจสอบแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ จนทำให้ผลการวิจัยครั้งนี้สมบูรณ์

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธานินทร์ ศิลป์จารุ และอาจารย์ทุกท่านที่ได้ให้ความรู้ในหลาย ๆ สาขาวิชา ในแนวคิดและแนวทางต่าง ๆ ซึ่งมีค่าอย่างยิ่งตลอดระยะเวลาที่ผู้วิจัยได้ศึกษาอยู่ ณ สถาบันแห่งนี้ ตลอดจนท่านผู้ตรวจราชการกระทรวงศึกษาธิการ สมศักดิ์ สุหรัยคิมหันต์ ที่ได้ให้โอกาส และ แนวทางในการศึกษา จนสำเร็จการศึกษา และขอขอบพระคุณผู้เชี่ยวชาญทุกท่านที่ได้กรุณาสละเวลาให้คำปรึกษา แนะนำ ในการทำวิจัยครั้งนี้ อีกทั้งเพื่อน MIB รุ่น 8 (ค่า) และเพื่อนร่วมงานที่วิทยาลัยสารพัดช่างนครหลวงทุกคน ที่คอยให้กำลังใจ และให้ความช่วยเหลือตลอดเวลา

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณระลึกถึงพระคุณของมารดา และบิดา คือ คุณแม่ณิชนมลภรณ์ วงศ์สวัสดิ์ และ คุณพ่อจิรศักดิ์ วงศ์สวัสดิ์ ที่ให้การสั่งสอนอบรม และเป็นกำลังใจ รวมทั้งให้การสนับสนุนผู้วิจัยเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา

ธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 ประเด็นปัญหาของการวิจัย	4
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น	5
1.6 ข้อจำกัด	6
1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ	6
1.8 ประโยชน์ของผลการวิจัย	7
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1 แนวคิดและทฤษฎีจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	8
2.1.1 แนวคิดเครือข่ายวิสาหกิจ	8
2.1.2 การวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายวิสาหกิจ	9
2.1.3 สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 49	11
2.1.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	18
2.2 สรุปเอกสารและงานวิจัยเพื่อเข้าสู่ประเด็นปัญหาการวิจัย	20
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	21
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	21
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	21
3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล	23
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	24
บทที่ 4 ผลของการวิจัย	25
4.1 ตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของธุรกิจ	25

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.2 ตอนที่ 2 ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	28
4.3 ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ทั้งข้อดีและข้อเสีย ที่มีผลต่อ การเข้าดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจอุตสาหกรรม ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	46
บทที่ 5 สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	48
5.1 สรุปผลการวิจัย	49
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	50
5.3 ข้อเสนอแนะ	51
บรรณานุกรม	52
ภาคผนวก ก	53
หนังสือขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม	54
รายชื่อผู้เชี่ยวชาญประเมินแบบสอบถาม	59
ภาคผนวก ข	60
แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย	61
ภาคผนวก ค	67
ตารางวิเคราะห์ข้อมูล	68
ประวัติผู้วิจัย	75

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1-1 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ปี 2544 – 2549	1
1-2 แสดงมูลค่าการนำเข้า – ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ปี 2546 – 2549	2
2-1 แสดงยอดการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ปี 2541 – 2549	15
2-2 แสดงยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย ปี 2541 – 2549	15
2-3 แสดงการส่งออกรถยนต์ของประเทศไทยปี 2541 – 2549	16
2-4 แสดงการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทย	16
2-5 แสดงมูลค่าการนำเข้า – ส่งออกยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ปี 2546 – 2549	17
3-1 แสดงจำนวนของเบสสอบถามที่เก็บข้อมูลได้	23
4-1 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์โดยภาพรวมจำแนกตามขนาดของธุรกิจ	38
4-2 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์โดยภาพรวมจำแนกตามขนาดของธุรกิจ	39
4-3 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	39
4-4 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับ เรื่องผลกำไรต่อหน่วยจำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่	40
4-5 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับ เรื่องการกำหนดราคาสินค้า โดยกลุ่มจำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่	40
4-6 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	41
4-7 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	42
4-8 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับ เรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่	42
4-9 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	43

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4-10 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	44
4-11 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	44
4-12 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	45
4-13 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	46
ค-1 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์	68
ค-2 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามขนาดของธุรกิจ	68
ค-3 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะของการดำเนินธุรกิจ	69
ค-4 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์	69
ค-5 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	69
ค-6 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ในด้านการตลาด	70
ค-7 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	70
ค-8 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร	71
ค-9 แสดงจำนวนและคำร้อยละของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์	71
ค-10 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลดีที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ในภาพรวมแต่ละด้าน	72

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
ค-11 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินการธุรกิจ ในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการตลาด	72
ค-12 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินการธุรกิจ ในรูปแบบคลัสเตอร์ การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	73
ค-13 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินการธุรกิจ ในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร	73
ค-14 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินการธุรกิจ ในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์	74

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
4-1 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิต	25
4-2 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกขนาดของธุรกิจ	26
4-3 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามลักษณะ ของการดำเนินธุรกิจ	26
4-4 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจจำแนกตามเหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์	27
4-5 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามประสิทธิภาพในการทำงาน ด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	27
4-6 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด	29
4-7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด	30
4-8 แสดงจำนวนและค่าร้อยละขององค์ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาบุคลากร	31
4-9 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	32
4-10 แสดงจำนวนและร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาบุคลากร	33
4-11 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาบุคลากร	34
4-12 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติก	35
4-13 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติกส์	36
4-14 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนิน ธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวม	37

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังในปี 2504 โดยในระยะแรกเป็นการประกอบรถยนต์โดยใช้ชิ้นส่วน Complete Knock Down (CKD) ที่นำเข้าจากสหรัฐอเมริกาและยุโรปเป็นหลัก ซึ่งปริมาณการประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจนกระทั่งปี 2512 รัฐบาลหันไปเน้นการลงทุนกิจการชิ้นส่วนแทนกิจการประกอบรถยนต์โดยได้มีมาตรการต่าง ๆ อาทิ มาตรการด้านภาษี และการกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศแทนการนำเข้าส่งผลให้บริษัทรถยนต์สหรัฐฯ และยุโรปถอนการลงทุนออกจากประเทศไทยในปี 2529 แต่สถานการณ์เริ่มดีขึ้นในปี 2530 เนื่องจากมีข้อตกลง Plaza Agreement ซึ่งทำให้ต้นทุนการผลิตสินค้าในญี่ปุ่นเพิ่มมากขึ้น บริษัทญี่ปุ่นจึงมาลงทุนในประเทศไทยเป็นจำนวนมากตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 รัฐบาลหันมาเปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์เพื่อส่งเสริมการส่งออกโดยมีมาตรการต่าง ๆ อาทิ การยกเลิกการควบคุมการนำเข้าทั้งที่เป็นรถยนต์ใหม่และที่ใช้แล้วลดภาษีชิ้นส่วน CKD ยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ใหม่ ซึ่งนโยบายการเปิดเสรีนี้เองทำให้บริษัทรถยนต์ค่ายตะวันตกและญี่ปุ่นหันมาตั้งฐานการประกอบในประเทศไทยมากขึ้น ต่อมาในปี 2540 ตลาดภายในประเทศตกต่ำอย่างมากเนื่องจากวิกฤติเศรษฐกิจและกระแสการค้าเสรีทั่วโลกซึ่งถูกผลักดันโดย WTO แต่ต่อมาก็ฟื้นตัวอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 2 ปีหลัง (อุตสาหกรรมสาร, 2548)

ตารางที่ 1-1 แสดงปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย ปี 2544 – 2549

ปริมาณการผลิตรถยนต์	
ปี	จำนวนการผลิต (คัน)
2544	459,418
2545	584,591
2546	750,512
2547	928,081
2548	1,125,316
2548 (ม.ค. – ก.ย.)	813,492
2549 (ม.ค. – ก.ย.)	899,771

ที่มา : แผนวิเคราะห์ธุรกิจยานยนต์ สถาบันยานยนต์ (www.thaiauto.or.th 30 ธ.ค. 2549)

จากตารางที่ 1-1 จะเห็นว่าปริมาณการผลิตรถยนต์ตั้งแต่ปี 2544 เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วง 2 ปีหลังมีการเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ตารางที่ 1-2 แสดงมูลค่าการนำเข้า – ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ปี 2546 – 2549 (ม.ค. – ก.ย.)

มูลค่าการนำเข้า – ส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์		
ปี	นำเข้า (ล้านบาท)	ส่งออก (ล้านบาท)
2546	157,039.90	119,653.90
2547	179,624.55	178,932.94
2548	206,213.96	226,685.12
2548 (ม.ค. – ก.ย.)	153,398.20	167,149.50
2549 (ม.ค. – ก.ย.)	150,982.12	188,378.00

ที่มา : แผนวิเคราะห์ธุรกิจยานยนต์ สถาบันยานยนต์ (www.thaiauto.or.th 30 ธ.ค. 2549)

จากตารางที่ 1-2 จะเห็นว่าปริมาณการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์รวมของไทยในปี 2549 (ม.ค. – ก.ย.) มีมูลค่าทั้งสิ้น 188,378 ล้านบาทเพิ่มขึ้นจากปี 2548 (ม.ค. – ก.ย.) ซึ่งมีมูลค่า 167,149.50 ล้านบาท ร้อยละ 12.07 และมีแนวโน้มจะมีการส่งออกละมดกว่าการนำเข้า

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศโดยมีการสร้างมูลค่าเพิ่มถึงร้อยละ 3.1 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ และถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีสมรรถนะโดดเด่นในภูมิภาคอาเซียน อีกทั้งภาครัฐมีนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมอุตสาหกรรมนี้เพื่อมุ่งหวังให้ไทยเป็น Detroit of Asia อุตสาหกรรมยานยนต์ไทยแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ ผู้ประกอบการยานยนต์ กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมุ่งไปที่ทำอย่างไรให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีศักยภาพ อุตสาหกรรมยานยนต์จะมีศักยภาพได้ ให้ดูที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ว่ามีศักยภาพหรือเปล่า (อุตสาหกรรมสาร, 2547) ภาวะธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์ฟื้นตัวดีขึ้นเป็นลำดับตามการเติบโตของธุรกิจรถยนต์ ความต้องการมีมากขึ้นคาดว่าธุรกิจชิ้นส่วนยานยนต์จะขยายตัวร้อยละ 20 ต่อปี ทั้งนี้ความต้องการ ชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อประกอบรถยนต์ใหม่ และตลาดอะไหล่ทดแทนยังมีอีกมาก การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปี 2549 (ม.ค. – ก.ย.) มีมูลค่าส่งออกทั้งสิ้น 188,378 ล้านบาท สำหรับตลาดส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย แอฟริกาใต้ และอินโดนีเซีย จากตัวเลขการส่งออกดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่มีการลงทุน อุตสาหกรรมยานยนต์จากบริษัทยักษ์ใหญ่ของโลกทั้งจากญี่ปุ่น ยุโรป และ อเมริกา ทำให้ขณะนี้ไทยเป็นฐานการผลิตที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อีกทั้งยังมีแนวโน้มขยายการลงทุน

โดยบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากต่างประเทศเพิ่มขึ้นอีก (สมคิด, 2546) หากฟังคำกล่าวนี้อย่างผ่านเลยก็ คงเหมือนกับคำพูดธรรมดาทั่วไป แต่หากนำมาเปรียบเทียบกับสถานการณ์ และปัญหาที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบัน คือปัญหาการลงทุนในประเทศของบริษัทข้ามชาตินั้น เป็นการย้ายฐานเข้ามาเพื่อใช้สิทธิประโยชน์ในเรื่องค่าแรง และวัตถุดิบราคาถูก รวมถึงการใช้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตเพื่อการส่งออกผ่านมาตรการทางการค้าสากลที่ประเทศไทยดำเนินการมาเท่านั้น และปัจจุบันบรรดาผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างชาติเข้ามาขอตั้งบริษัทในประเทศไทยมากขึ้นเรื่อย ๆ ยิ่งจะทำให้ภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเป็นเพียง ฐานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นอีก ชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ประกอบการไทยที่เคยรุ่งเรือง ในช่วงการบังคับใช้สัดส่วนในประเทศร้อยละ 40 ในการผลิตรถยนต์ ก็ลดขนาดตัวเองลง หรือไม่ก็ปิดตายในช่วงหลังเศรษฐกิจตกต่ำไปหลายต่อหลายราย (สมคิด, 2546)

ปัจจุบันประเทศไทยมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กว่า 1,700 ราย (อุตสาหกรรมสาร, 2548) เนื่องจากการแข่งขันในเวทีการค้าโลก ในปัจจุบันมีการแข่งขันกันสูงมากมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและเชื่อมโยงมากขึ้นด้วยเทคโนโลยีต่าง ๆ มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ผู้ประกอบการไทยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับตัวให้ทันกับสถานการณ์โลก ดังนั้นผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยควรต้องรวมกลุ่มเพื่อให้เกิดความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การรวมกลุ่มอุตสาหกรรมในรูปแบบคลัสเตอร์ จะช่วยให้เกิดการพัฒนาร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ เกิดการประดิษฐ์คิดค้นเทคโนโลยีการผลิตใหม่ ๆ ทำให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกัน และก่อให้เกิดพลังในการแข่งขันในตลาดโลก

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมได้เริ่มดำเนินการพัฒนาคลัสเตอร์ อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ (CTAP) มาตั้งแต่ปี 2546 โดยมอบหมายให้สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น) เป็นหน่วยงานที่ปรึกษา ซึ่งได้จัดกิจกรรมพัฒนาบุคลากรให้ความรู้ด้านการบริหารจัดการต่าง ๆ โดยเน้นกิจกรรม 3 ด้านคือ ด้านการเจาะตลาดใหม่ ด้านการวิจัยและพัฒนา และด้านการพัฒนาระบบลอจิสติกส์ หัวใจสำคัญของการพัฒนาคลัสเตอร์ คือการสร้างความร่วมมือบนพื้นฐานของการแข่งขันกัน การร่วมกันกำหนดทิศทางและเป้าหมายร่วมกัน การกำหนดกลยุทธ์การพัฒนา ร่วมกัน รวมทั้งการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารความรู้ ตลอดจนทรัพยากรต่าง ๆ ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในเครือข่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ นอกจากนี้การรวมกลุ่มยังทำให้เกิดการกระจายความรู้ใหม่เนื่องจากเมื่อผู้ประกอบการรายใดคิดค้นนวัตกรรมใหม่ ๆ ผู้ประกอบการอื่นก็สามารถนำมาปรับปรุงพัฒนาต่อยอดได้ ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจบนฐานของ นวัตกรรม (Innovation – driven Economy) อีกด้วย ปัจจุบันมีสมาชิก

ที่รวมกลุ่มดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรม ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในรูปแบบคลัสเตอร์ เพียง 80 ราย ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 4.70 ของผู้ประกอบการผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยทั้งหมด

แม้ว่าการเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบของคลัสเตอร์ จะมีประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ก็ตามแต่ก็ยังมีผู้ประกอบการอีกมากที่ยังไม่เข้าร่วมการรวมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์ ทั้งนี้อาจจะเป็นเพราะขาดความมั่นใจว่าระบบการบริหารและการดำเนินงานในรูปแบบคลัสเตอร์ มีความเหมาะสมกับองค์กรของตนหรือไม่เพียงใด ดังนั้นผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นกับผู้ประกอบการที่เข้าดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ทั้ง 80 ราย จึงเป็นบทสรุปที่ดีให้กับธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยังไม่เข้าร่วมดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ใช้ในการประกอบการตัดสินใจในการเข้าร่วมดำเนินธุรกิจธุรกิจในรูปแบบของคลัสเตอร์ ต่อไป

ด้วยเหตุผลและความสำคัญดังกล่าว ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาผลการดำเนินงานของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากการเข้าดำเนินธุรกิจในรูปแบบของคลัสเตอร์ แล้วโดยจะศึกษาในด้านการดำเนินงาน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนา ด้านการพัฒนาบุคลากร และด้าน ลอจิสติกส์

1.2 ประเด็นปัญหาของงานวิจัย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นปัญหาของการวิจัยครั้งนี้เป็น 2 ข้อ ดังนี้

1.2.1 ผลการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ เป็นอย่างไร

1.2.2 ขนาดของธุรกิจที่แตกต่างกันมีผลต่อการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ หรือไม่

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

จากประเด็นปัญหาของงานวิจัยดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้เป็น 2 ข้อ ดังนี้

1.3.2 เพื่อศึกษาผลการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์

1.3.2 เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) โดยจำแนกตาม ขนาดขององค์กร

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจ หลังจากเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในด้านการดำเนินงานมีขอบเขตของการวิจัย ดังนี้

1.4.1 การวิจัยครั้งนี้จะศึกษาถึงผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ ใน ด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาบุคลากร และด้านลอจิสติกส์

1.4.2 การวิจัยครั้งนี้จะศึกษาการเปรียบเทียบ ผลการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบกลุ่มคลัสเตอร์ โดยจำแนกตามขนาดของธุรกิจ

1.4.3 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือเจ้าของหรือผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ โดยสำนักพัฒนาอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นผู้ให้การสนับสนุน

1.4.4 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาแบ่งเป็น 2 ประเภทคือ

1.4.4.1 ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) คือ ขนาดของธุรกิจ โดยแบ่งเป็น 3 ประเภทคือ อุตสาหกรรมขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท) อุตสาหกรรมขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท) และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท)

1.4.4.2 ตัวแปรตาม (Dependent Variable) คือ ระดับผลดีและผลเสียของการดำเนินธุรกิจในรูปแบบกลุ่มคลัสเตอร์ ด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาบุคลากร และด้านลอจิสติกส์

1.4.5 การเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการระหว่างเดือน กุมภาพันธ์ – มีนาคม 2550

1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น

การศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจหลังจากเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีข้อตกลงเบื้องต้นของการวิจัยดังนี้

1.5.1 การคำนวณค่า ร้อยละจะใช้ทศนิยม 2 ตำแหน่งและตัวเลขจำนวนสุดท้ายจะใช้วิธีการปิดทศนิยมเพิ่มหรือลดเพื่อให้ได้ค่าเต็ม 100 % โดยยึดถือตามหลักการสากลของมาตรฐานการเงินและบัญชีที่ยอมรับกันทั่วไป

1.6 ข้อยกเว้น

1.6.1 เนื่องจากธุรกิจขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท) และธุรกิจขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท) มีจำนวนไม่ถึง 30 ราย ซึ่ง อาจทำให้ค่าสถิติที่ได้ไม่ได้ตามเกณฑ์ของหลักทางสถิติ แต่ผู้วิจัยจะเสนอผลการเปรียบเทียบ

1.6.2 เนื่องจากธุรกิจตอบแบบสอบถามในด้านผลเสียมีจำนวนน้อย ทำให้การคำนวณค่าทางสถิติไม่สามารถคำนวณได้

1.7 นิยามศัพท์เฉพาะ

การศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจหลังจากเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีคำศัพท์ที่สำคัญเพื่อให้เข้าใจตรงกัน ดังนี้

1.7.1 คลัสเตอร์ หมายถึง การรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ และทำกิจกรรมต่าง ๆ ของผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

1.7.2 อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หมายถึง โรงงานหรือสถานประกอบการที่มีกระบวนการผลิตสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการนำไปใช้เป็นส่วนประกอบของรถยนต์

1.7.3 ผลการดำเนินงานของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงด้านการดำเนินธุรกิจหลังจากการเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบของคลัสเตอร์

1.7.4 ลอจิสติกส์ หมายถึง การจัดการเกี่ยวกับคลังสินค้า การจัดหาวัตถุดิบและการจัดส่งสินค้า

1.7.5 ชิ้นส่วนที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ หมายถึง ชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบหรือผลิตยานยนต์ แต่ไม่ใช่ตัวเครื่องยนต์

1.7.6 ชิ้นส่วนจำพวกพลาสติก ยาง หมายถึง ชิ้นส่วนที่ผลิตจากพลาสติกในการประกอบรถยนต์ ชิ้นส่วนในการผลิตเบาะ และชิ้นส่วนที่ผลิตจากยางที่ใช้ในการประกอบรถยนต์

1.7.7 ชิ้นส่วนจำพวกชิ้นส่วนประกอบ หมายถึง ชิ้นส่วนต่าง ๆ ที่ใช้ในการประกอบรถยนต์ที่นอกเหนือจากเครื่องยนต์

1.7.8 ธุรกิจขนาดเล็ก หมายถึง ธุรกิจที่มีเงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท

1.7.9 ธุรกิจขนาดกลาง หมายถึง ธุรกิจที่มีเงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท

1.7.10 ธุรกิจขนาดใหญ่ หมายถึง ธุรกิจที่มีเงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท

1.8 ประโยชน์ของผลงานวิจัย

การศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจหลังจากเข้าร่วมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผลของการวิจัยที่ได้คาดว่าจะมีประโยชน์ดังนี้

1.8.1 ด้านผู้ประกอบการ

เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยังไม่ได้เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ใช้ในการตัดสินใจเพื่อเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

1.8.2 ด้านหน่วยงานราชการ

เป็นข้อมูลให้ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปวางแผนและกำหนดนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุน การพัฒนาธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

1.8.3 ด้านการศึกษา

เพื่อเป็นข้อมูลให้แก่สถาบันการศึกษาต่าง ๆ ที่มีการเรียนการสอนในด้านธุรกิจอุตสาหกรรม และวิชาอื่นที่เกี่ยวข้อง สามารถนำข้อมูลไปใช้ในการพัฒนาหลักสูตรให้เหมาะสมและนำไปวางแผนผลิตกำลังคนด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ให้ตรงกับความต้องการของสถานประกอบการ

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาวิจัยเรื่อง อุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้เกิดความรู้ความเข้าใจ รวมทั้งมีความสมบูรณ์ และบรรลุวัตถุประสงค์ตามจุดมุ่งหมายของการวิจัย ผู้วิจัยจึงได้รวบรวมสาระสำคัญต่างๆ จากแนวความคิด ทฤษฎี เอกสารต่างๆ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดและทฤษฎีจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster Concept)

2.1.2 ปัจจัยในการแข่งขันของเครือข่ายวิสาหกิจ

2.1.3 สภาพแวดล้อมอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 49

2.1.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.2 สรุปเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเข้าสู่ประเด็นปัญหาการวิจัย

2.1 แนวคิดและทฤษฎีจากเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1.1 แนวคิดเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster Concept)

คำว่า “เครือข่ายวิสาหกิจ” มาจากคำภาษาอังกฤษว่า “Cluster” ซึ่งเป็นแนวคิดในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมที่ริเริ่มโดยศาสตราจารย์ ไมเคิล อี. พอร์เตอร์ (Professor Michael E. Porter) แห่งมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด สหรัฐอเมริกา ปรมาจารย์ด้านกลยุทธ์ การแข่งขันที่มีชื่อเสียงระดับโลกได้ให้ความหมายของ “เครือข่ายวิสาหกิจ” ว่า คือกลุ่มของธุรกิจ และสถาบันที่เกี่ยวข้องมารวมตัวดำเนินกิจการอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน (Geographical Proximity) มีความร่วมมือ เกื้อหนุน เชื่อมโยง และเสริมกิจการซึ่งกันและกันอย่างครบวงจร (Commonality & Complementarity) ทั้งในแนวดิ่ง และแนวนอน โดยความเชื่อมโยงในแนวดิ่ง (Vertical Linkages) เป็นความเชื่อมโยงของผู้ประกอบการธุรกิจ ตั้งแต่ธุรกิจต้นน้ำจนถึงปลายน้ำ และความเชื่อมโยงแนวนอน (Horizontal Linkages) เป็นความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมสนับสนุนต่าง ๆ รวมทั้งธุรกิจให้บริการ สมาคมการค้า สถาบันการศึกษา และฝึกอบรม สถาบันวิจัยและพัฒนา ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อบรรลุเป้าหมายร่วมกันคือ การเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) ซึ่งถือเป็นปัจจัยหลักในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืน เครือข่ายวิสาหกิจจะทำให้เกิด

ความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างไร คำอธิบายง่าย ๆ คือ ประเทศจะมีความสามารถในการแข่งขันได้ต้องเริ่มต้นจากหน่วยที่เล็กที่สุดของระบบเศรษฐกิจ คือ บริษัท ซึ่งหากบริษัทสามารถเพิ่มผลผลิตของตนให้สูงขึ้นได้ โดยเฉพาะจากการเพิ่มขึ้นของผลิตภาพแรงงาน (Productivity) ไม่ใช่จากการลดต้นทุนเพียงอย่างเดียว ย่อมอยู่ในสภาพที่ได้เปรียบคู่แข่ง และหากหลาย ๆ บริษัทในอุตสาหกรรมมีผลิตภาพมากขึ้น ก็ย่อมส่งผลให้อุตสาหกรรมนั้น ๆ มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น และเมื่อหลาย ๆ อุตสาหกรรมในประเทศไทยมีผลิตภาพเพิ่มขึ้น ก็จะนำไปสู่การยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้สูงขึ้นได้ในท้ายที่สุด (ชมัยพร, 2549)

หัวใจของการพัฒนาเครือข่ายวิสาหกิจ คือ การสร้างความร่วมมือบนพื้นฐานของการแข่งขัน (Co-opetition) การร่วมมือกันกำหนดทิศทางและเป้าหมายร่วม (Core Objective) การกำหนดกลยุทธ์การพัฒนาร่วมกัน รวมทั้งแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารความรู้ ตลอดจนทรัพยากรต่าง ๆ ระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในเครือข่ายวิสาหกิจ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ หรือผลิตภาพโดยรวมของเครือข่ายวิสาหกิจ (Collective Efficiency Productivity) ตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการที่อยู่ในเครือข่ายวิสาหกิจสามารถร่วมกันลงทุนในการวิจัย และพัฒนานวัตกรรม เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มของสินค้าและบริการของตน ทำให้ประหยัดต้นทุนในการพัฒนาได้ ในขณะที่ยังคงแข่งขันในด้านประสิทธิภาพในการผลิตสินค้านั้น หรือผู้ประกอบการธุรกิจค้ำน้ำ และปลายน้ำก็สามารถร่วมกันวางแผนการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการผลิต และจำหน่ายสินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น (High Value Added) ตลอดสายของห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) ได้ เป็นต้น

นอกจากนี้ การรวมกลุ่มเป็นเครือข่ายวิสาหกิจยังทำให้เกิดการกระจายของความรู้ใหม่ (Spur of Knowledge) เนื่องจากผู้ประกอบการรายใดคิดค้นนวัตกรรมใหม่ๆ ผู้ประกอบการรายอื่นก็สามารถนำมาปรับปรุง และพัฒนาต่อยอดได้ ซึ่งจะส่งเสริมการพัฒนาความสามารถในการแข่งขันในระบบเศรษฐกิจบนฐานของนวัตกรรม (Innovation-driven Economy) อีกด้วย

คลัสเตอร์ในเชิงธุรกิจ คือ การรวมกลุ่มของธุรกิจที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงกัน โดยธุรกิจในกลุ่มมีลักษณะผลิตสินค้าเหมือนกัน เกี่ยวข้องกัน หรือส่งเสริมกัน (ชมัยพร, 2549)

2.1.2 ปัจจัยในการแข่งขันของเครือข่ายวิสาหกิจ

บางประเทศ หรือในบางพื้นที่ของประเทศมีอุตสาหกรรมที่มีความสามารถในการแข่งขันสูงอยู่หลายอุตสาหกรรม ทั้งนี้เนื่องจากประเทศ หรือพื้นที่นั้นๆ มีปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อให้บริษัทในอุตสาหกรรมต่าง ๆ สามารถปรับปรุง และพัฒนาผลิตภาพ (Productivity) ของตนอยู่เสมอ ดังนั้นในการประเมินความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายวิสาหกิจ จึงจำเป็นต้องพิจารณาว่า ปัจจัย

แวดล้อมของเครือข่ายวิสาหกิจนั้นๆ หรือไม่ เพียงไร ทั้งนี้ ปัจจัยแวดล้อมดังกล่าวมี 4 ด้าน ได้แก่

2.1.2.1 การแข่งขันและกลยุทธ์ทางธุรกิจ การแข่งขันกันเองภายในคลัสเตอร์มีแนวโน้มลดลง และมีการร่วมมือ แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกันมากขึ้น แต่ผู้ประกอบการยังประสบปัญหาด้านราคาวัตถุดิบที่สูง เนื่องจากผู้จำหน่ายวัตถุดิบมีเงื่อนไขให้ซื้อในปริมาณมาก ผู้ประกอบการบางส่วนไม่มีเงินทุนเพียงพอ จึงต้องซื้อต่อจากผู้จำหน่ายในประเทศ ทำให้มีต้นทุนสูงขึ้นกลุ่มผู้รับจ้างผลิต มีภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น เนื่องจากโรงงานผลิตรถยนต์ระดับโลกมาตั้งฐานการผลิตในประเทศไทย ทำให้มีการย้ายฐานการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศเข้ามาด้วย ทำให้ผู้ประกอบการต้องเร่งปรับปรุงคุณภาพผลิตภัณฑ์ และลดต้นทุนการผลิต เพราะการจัดหาชิ้นส่วนมาประกอบรถยนต์ของบริษัทหลายแห่งใช้ระบบ Global Sourcing ทำให้ผู้ประกอบการไทยต้องเร่งปรับปรุงคุณภาพ และลดต้นทุนการผลิต อย่างไรก็ตาม บริษัทประกอบรถยนต์ (ต่างชาติ) เป็นผู้กำหนดนโยบายการแข่งขัน มีการสร้างเงื่อนไขทางการค้ามากขึ้น และบางส่วนมีนโยบายในการบังคับใช้ชิ้นส่วนหลักในกลุ่มประเทศของตน ผู้ผลิตชาวไทยจึงถูกกดดันให้ส่งได้เฉพาะชิ้นส่วนที่ไม่มีเทคโนโลยีและเป็นสินค้าราคาถูกเท่านั้น กลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ ต้องแข่งขันกับคู่แข่งที่ได้เปรียบด้านต้นทุน คือจีนและอินเดีย

2.1.2.2 เงื่อนไขปัจจัยการผลิต ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ เพราะเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคอาเซียน และมีระบบสาธารณูปโภคที่รองรับ แต่ต้องพึ่งพาวัตถุดิบในการผลิตจากต่างประเทศสูงถึง 90 % นอกจากวัตถุดิบพื้นฐานแล้ว ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยี รวมทั้งเครื่องจักรจากต่างประเทศด้วย เพราะระดับนวัตกรรมด้านยานยนต์ของประเทศยังอยู่ในระดับต่ำ สถาบันที่วิจัยและพัฒนาในสาขานี้มีอยู่น้อย และงานวิจัยไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์เพื่อลดต้นทุน และ พัฒนาคุณภาพของผลิตภัณฑ์ได้มากนักในแง่ทรัพยากรบุคคล จำเป็นต้องพัฒนาความรู้ความสามารถเฉพาะทางด้านยานยนต์ให้แก่เจ้าหน้าที่ระดับกลางคือวิศวกร และช่างเทคนิค รวมถึงพัฒนาความรู้ทางการตลาด และการจัดการให้แก่ผู้ประกอบการด้วย

2.1.2.3 อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง และสนับสนุน การสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ได้รับความร่วมมือจากสถาบันเฉพาะทาง เช่น สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย และ สถาบันไทย-เยอรมัน อย่างไรก็ตามยังมีหน่วยงานเฉพาะทางที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับคลัสเตอร์แต่ยังมีความร่วมมือระหว่างกันไม่มากนัก อาทิเช่น สถาบันยานยนต์ และสมาคมวิศวกรรมยานยนต์ สถาบันการศึกษาผลิตบุคลากรระดับกลาง เช่น วิศวกร และช่างเทคนิคเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมในปริมาณที่เพียงพอ แต่ยังขาดทักษะ และความรู้เฉพาะทางด้านยานยนต์ ด้านการวิจัยและพัฒนา สถาบันเฉพาะทางด้านการออกแบบ การวิจัย และการพัฒนาเพื่อลดต้นทุน และยกระดับคุณภาพ

ของผลิตภัณฑ์มีน้อย และงานวิจัยส่วนใหญ่ไม่เป็นประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ ส่วนศูนย์ทดสอบคุณภาพมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ อัตราค่าบริการสูงและมีประเภทการทดสอบไม่ครอบคลุมประเภทผลิตภัณฑ์ของผู้ประกอบการ มีสถาบันการเงินที่มีบทบาทสนับสนุนการพัฒนาคลัสเตอร์ โดยการให้สินเชื่อแก่กลุ่มผู้ประกอบการ (Exim Bank) รวมทั้งให้คำแนะนำการทำแผนธุรกิจแก่ผู้ประกอบการเป็นรายบริษัทด้วย

2.1.2.4 เงื่อนไขด้านอุปสงค์เงื่อนไขและมาตรฐานที่สูงขึ้นจากทั้งตลาดต่างประเทศ และผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับหนึ่ง เป็นแรงผลักดันที่จะทำให้เกิดการยกระดับมาตรฐาน และพัฒนาคุณภาพสินค้า อย่างไรก็ตาม ราคาสินค้าในประเทศยังเน้นสินค้าราคาถูก และกฎระเบียบด้านมาตรฐานความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และ คุณภาพสินค้าในประเทศ ยังไม่เข้มงวดเท่าที่ควร ทำให้สินค้าที่ไม่ได้มาตรฐานยังสามารถขายได้ (พจน์, 2549)

2.1.3 สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 49

บทวิเคราะห์ความเคลื่อนไหวอุตสาหกรรมยานยนต์โลก ข้อมูลจากเว็บไซต์ของสถาบันยานยนต์ (<http://www.thaiauto.or.th>) วันที่ 30 ธันวาคม 2549

สหรัฐอเมริกา

บริดจสโตน อเมริกา โฮลดิ้ง อินค์ บริษัทในเครือ บริดจสโตน คอร์ป ผู้ผลิตยางรถยนต์ชั้นนำของญี่ปุ่น ตัดสินใจซื้อกิจการเบนแด็ก อินค์ บริษัทผลิตยางรถยนต์หล่อดอกของสหรัฐด้วยเงินสดจำนวน 1,050 ล้านดอลลาร์ ปัจจุบันเบนแด็กมีฐานการดำเนินงานอยู่ในรัฐไอโอวาของสหรัฐ มีตัวแทนจำหน่ายมากกว่า 900 ราย ทั่วโลก เบนแด็กถือว่าเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมหล่อดอกยาง และมีชื่อเสียงในเรื่องคุณภาพการบริการ และเทคโนโลยี ซึ่งการซื้อกิจการเบนแด็กของบริดจสโตนนั้น เป็นการสนับสนุนให้บริการของทั้ง 2 บริษัท

บริษัท วิชั่นนารี เวฮิเคิล แอลแอลซี ของสหรัฐประกาศยุติแผนความร่วมมือกับเชอริ ออโตโมบิล ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถยนต์จากจีน ในการเปิดตลาดรถยนต์จากจีนสู่ตลาดรถยนต์ของสหรัฐ ซึ่งสาเหตุอาจเป็นเพราะทั้งสองฝ่ายไม่สามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ได้ โดยบริษัทวางแผนที่จะผลิต และขายรถยนต์ที่สมรรถนะ และคุณภาพสูงเท่ากับเลกซ์ส แต่ราคาค่าในระดับเดียวกับเซฟโรเลต แต่ในส่วนของเชอรีนั้น ยังไม่สามารถพัฒนารถยนต์ในระดับที่บริษัทต้องการได้

โตโยต้า มอเตอร์ คอร์ป กำลังกลายเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับหนึ่งของโลกในปี 2007 แซงหน้าเจนเอิร์ธมอเตอร์ส (จีเอ็ม) ที่เป็นแชมป์อยู่ปัจจุบัน โดยในปี 2007 โตโยต้า มีแผนเพิ่มการผลิตขึ้นอีก 4% เป็น 9.42 ล้านคัน ส่วนด้านจีเอ็มนั้น ยังไม่ได้เปิดเผยตัวเลขคาดการณ์สำหรับปีหน้า แต่ในไตรมาสแรกของปี 2007 จีเอ็มคาดว่าจะผลิตลดลง 0.6% จากช่วงเดียวกันของปี 2006 มาอยู่ที่

2.401 ล้านคัน ซึ่งนักวิเคราะห์ส่วนใหญ่ต่างเชื่อมั่นว่า โตโยต้าจะปิดโรงงานหลายแห่ง และตัดลดพนักงาน 30,000 ตำแหน่งให้เสร็จก่อนถึงปี 2008

ยุโรป

โฟล์คสวาเก้น ค่ายรถยนต์จากประเทศเยอรมนีกำลังอยู่ระหว่างการเจรจาทำข้อตกลงเป็นพันธมิตรกับค่ายรถยนต์หลายแห่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอาจรวมถึงโปรตอนของมาเลเซีย ซึ่งโฟล์คสวาเก้นกำลังมาหาพื้นที่สำหรับโรงงานประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ในภูมิภาคนี้ โดยให้เหตุผลว่า เนื่องจากบริษัทมีตัวแทนในภูมิภาคนี้น้อยเกินไป และบริษัทมองเห็นโอกาสในการทำธุรกิจ ในภูมิภาคนี้ ซึ่งถ้าบริษัทมีโรงงานประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ในพื้นที่ จะทำให้บริษัทสามารถครอบครองส่วนแบ่งตลาดที่สมเหตุสมผล

ศาลของสวีเดนอนุมัติให้โรงงานของวอลโว่ในเมืองโกเทนเบิร์ก สามารถเพิ่มกำลังการผลิตต่อปีได้ เนื่องจากไม่มีข้อมูลในเรื่องการสร้างผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งการได้รับอนุมัติครั้งนี้ทำให้โรงงานทอร์สแลนด้าในโกเทนเบิร์กสามารถเพิ่มกำลังการผลิตจาก 260,000 คันต่อปี มาเป็น 350,000 คันต่อปี แต่อย่างไรก็ตาม ทางวอลโว่ยังไม่มีการวางแผนว่าจะเพิ่มอัตราการจ้างคนงานเพื่อรองรับการเพิ่มการผลิตในครั้งนี้

เอเชีย

บริษัท โฟล์คสวาเก้น เอจี จากเยอรมนี กำหนดจะทำการตรวจสอบ และประเมินทรัพย์สินของโปรตอน โฮลดิ้งส์ ซึ่งเป็นบริษัทผลิตรถยนต์ประจำชาติของมาเลเซีย โดยรัฐบาลมาเลเซียต้องการดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมาร่วมทุน โดยเฉพาะจากยุโรป เพื่อแก้ปัญหาขาดทุนของโปรตอน และสาเหตุที่มาเลเซียให้ความสนใจโฟล์คสวาเก้นนั้น เป็นเพราะโฟล์คสวาเก้นมีแผนที่จะลงทุนในเขตการค้าเสรีมาเลเซีย - ญี่ปุ่น โดยญี่ปุ่นจะส่งออกรถยนต์โฟล์คสวาเก้นที่ผลิตในมาเลเซีย ไปยังตลาดญี่ปุ่นภายในปี ค.ศ. 2010

ตาต้า มอเตอร์ บริษัทรถยนต์รายใหญ่จากอินเดีย จับมือร่วมลงทุนกับกลุ่มบริษัทชนบุรี ประกอบรถยนต์ ในสัดส่วนหุ้น 70:30 ใช้เงินลงทุนไม่ต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท โดยใช้ไทยเป็นฐานการผลิต และจำหน่ายรถปิกอัพชื่อ “ตาต้า” ซึ่งบริษัทร่วมทุนที่จัดตั้งขึ้นมาใหม่จะจ้างโรงงานชนบุรีฯ ในการประกอบรถปิกอัพตาต้า ซึ่งชิ้นส่วนที่นำมาประกอบจะเป็นชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ 60-70% ส่วนที่เหลือจะนำเข้าจากอินเดีย ภายใต้กรอบการค้าตกลงเอฟทีเอ (FTA) ระหว่างไทย – อินเดีย ทำให้ราคาการปิกอัพตาต้าอยู่ในอัตราที่เหมาะสมคุ้มค่าต่อการจ่ายเงินของผู้บริโภคชาวไทย นอกจากนี้ในอนาคตจะทำการส่งออกไปทั่วโลก โดยในเบื้องต้นจะส่งออกไปยังประเทศที่ใช้รถยนต์พวงมาลัยขวา ทั้งในภูมิภาคอาเซียนภายใต้ข้อตกลงอาฟตา (AFTA) และออสเตรเลียตามกรอบเอฟทีเอก่อน

บทวิเคราะห์ความเคลื่อนไหวอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ. 2549 ข้อมูลจากเว็บไซต์ของสถาบันยานยนต์ (<http://www.thaiauto.or.th>) วันที่ 30 ธันวาคม 2549

สภาพเศรษฐกิจโดยภาพรวมของประเทศจากรายงานของธนาคารแห่งประเทศไทยในเดือน ธันวาคม 2549 พบว่า ค่าเงินบาทยังคงแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในเดือนนี้มีอัตราแลกเปลี่ยนอยู่ที่ 35.78 บาท/ดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นระดับที่แข็งค่าขึ้นจากเดือนก่อนร้อยละ 1.97 (อัตราแลกเปลี่ยนเดือน พฤศจิกายน เฉลี่ยเท่ากับ 36.50 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ) ส่วนอัตราเงินเฟ้อทั่วไปของประเทศในเดือน ธันวาคม 2549 อยู่ที่ระดับ 3.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดือนเดียวกันของปีก่อน สำหรับราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศอ้างอิงจากรายงานของ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ในเดือน ธันวาคม มีการเปลี่ยนแปลงราคารวมทั้งหมด 4 ครั้งด้วยกัน โดยที่ครั้งที่ 1 วันที่ 2 ธันวาคม 2549 ปรับราคาน้ำมันขายปลีกขึ้นทุกชนิด เนื่องจากโอเปกมีแนวโน้มลดกำลังการผลิต ทำให้ผู้ค้าน้ำมัน และกองทุนกลับเข้ามาซื้อน้ำมันอย่างต่อเนื่อง และข่าวพยากรณ์อากาศที่คาดว่าอุณหภูมิของสหรัฐอาจลดต่ำกว่าปกติ ส่งผลให้ราคาปรับตัวสูงขึ้น ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ธันวาคม 2549 ได้ปรับลดราคาน้ำมันดีเซลลง เนื่องจากสภาพอากาศของสหรัฐมีความอบอุ่นขึ้น ประกอบกับปริมาณสำรองน้ำมันดิบ และน้ำมันสำเร็จรูปยังอยู่ในระดับสูง ส่งผลให้ราคาอ่อนตัวลง ครั้งที่ 3 วันที่ 16 ธันวาคม 2549 ได้ปรับลดราคาดีเซลลงอีกครั้ง เนื่องจากค่าเงินบาทแข็งค่าขึ้น เมื่อเทียบกับเงินสกุลดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้ต้นทุนราคาน้ำมันลดลง และครั้งที่ 4 วันที่ 23 ธันวาคม 2549 ได้ปรับเพิ่มราคาน้ำมันขายปลีกกลุ่มเบนซินทุกชนิด เนื่องจากปริมาณสำรองน้ำมันดิบสหรัฐลดลงมากเกิดที่คาดการณ์ และความต้องการซื้อเพิ่มขึ้นจากอินโดนีเซีย เวียดนาม และออสเตรเลีย รวมไปถึงสภาพอากาศที่หนาวเย็นในประเทศสหรัฐ ยุโรป และเอเชียเหนือ ในขณะที่กลุ่มประเทศผู้ผลิตน้ำมันลดการผลิต ส่งผลให้ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น

ปัจจัยลบ สำหรับปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์นั้น ยังคงเป็นปัญหาค่าเงินบาทที่ยังคงแข็งค่าขึ้นอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตามธนาคารแห่งประเทศไทยก็ได้ออกมาตรการสกัดกั้นไม่ให้ค่าเงินบาทแข็งค่ามากขึ้น เพื่อป้องกันการเก็งกำไรระยะสั้น ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบต่อผู้ส่งออก ทำให้เกิดการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนได้ นอกจากนี้สถานการณ์ทางการเมืองที่เริ่มไม่สงบ และภาวะเศรษฐกิจที่ไม่นิ่ง ทำให้ในเดือนนี้พบว่า ดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคลดลงจากเดือน พฤศจิกายน 2549 ร้อยละ 8.1 จาก 29.8 เป็น 27.4

ปัจจัยบวก ในส่วนปัจจัยบวกสำหรับเดือน ธันวาคม 2549 นั้น แม้ว่าจะมีปัจจัยลบหลายด้านที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ แต่อย่างไรก็ตาม จากการที่ราคาน้ำมันมีแนวโน้มลดลง อัตราดอกเบี้ยเริ่มทรงตัว และยังมีแนวโน้มที่จะลดลงก็ยังคงเป็นปัจจัยที่ส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมนี้

สภาวะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยปี 2549 (มกราคม – ธันวาคม) ข้อมูลจากเว็บไซต์ของสถาบันยานยนต์ (<http://www.thaiauto.or.th>) วันที่ 30 ธันวาคม 2549

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยในเดือนธันวาคม 2549 ยังคงมีปัจจัยหลายด้านทั้งในประเทศ และต่างประเทศ ที่ส่งผลกระทบต่อการขายตัวของตลาดในประเทศ และต่างประเทศ โดยเมื่อพิจารณาจากปริมาณการผลิตยนต์สะสม 12 เดือน (ม.ค. – ธ.ค.) มีการผลิตเพิ่มขึ้น 5.57% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เมื่อเปรียบเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่าการผลิตยนต์ในเดือนธันวาคม 2549 ลดลง 7.34% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนยอดขายรถยนต์สะสมในช่วง 12 เดือนที่ผ่านมา ลดลง 3.02% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่ายอดขายรถยนต์ในเดือนธันวาคม 2549 มีการปรับตัวเพิ่มขึ้น 8.53% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนยอดส่งออกรถยนต์สำเร็จรูป (CBU) สะสม 12 เดือน เพิ่มขึ้น 22.29% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่ายอดการส่งออกเพิ่มขึ้น 43.32% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

สำหรับปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์สำเร็จรูป (CBU) สะสม 12 เดือน (ม.ค. – ธ.ค.) มีการผลิตลดลง 11.64% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่าการผลิตรถจักรยานยนต์ในเดือนธันวาคม 2549 ลดลง 20.57% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนยอดขายรถจักรยานยนต์สะสมในช่วง 12 เดือน ที่ผ่านมา ลดลง 2.74% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม รถจักรยานยนต์ในเดือนธันวาคม 2549 มีการปรับตัวลดลง 8.40% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนยอดส่งออกรถจักรยานยนต์สะสม 12 เดือน เพิ่มขึ้น 17.80% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่า ยอดการส่งออกเพิ่มขึ้น 26.42% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ส่งออกโดยผู้ประกอบการ พบว่า มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์สะสม 12 เดือน (ม.ค. – ธ.ค.) เพิ่มขึ้น 12.26% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่เมื่อเทียบกับเฉพาะเดือนธันวาคม พบว่า มูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในเดือนธันวาคม 2549 เพิ่มขึ้น 2.39% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

ตารางที่ 2-1 ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2541 – 2549 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

รายการ	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547**	2548**	2549** (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
รถยนต์นั่ง	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	304,349	277,603	298,819	7.64%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	4,186	8,326	13,798	9,382	12,774	20,925	25,818	24,846	22,456	-9.62%
รถกระบะ 1 คัน	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	597,914	822,867	866,769	5.34%
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)**	1,950	5,822	5,960	4,621	20,559	8,965				0.00%
รวม	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951	750,512	928,081	1,125,316	1,188,044	5.57%
เพิ่มขึ้น / ลดลง (%)	-56.11%	106.94%	25.82%	11.58%	27.32%	28.30%	23.66%	21.25%		

** ปี 2547 – 2549 รถกระบะ 1 คัน ได้รวมรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (PPV)

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, www.thaiauto.or.th 10 ม.ค. 2550

จากตารางที่ 2-1 ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) มีปริมาณการผลิตรถยนต์ทั้งสิ้น 1,188,044 คัน โดยแบ่งเป็น รถยนต์นั่ง จำนวน 298,819 คัน รถกระบะ 1 คัน จำนวน 866,769 คัน และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) จำนวน 22,456 คัน การผลิตโดยรวมเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.57 โดยประเภทรถยนต์ที่มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นมากที่สุด คือ รถยนต์นั่ง มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.64 รถกระบะ 1 คัน มีอัตราการผลิตเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.34 และ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่น (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน) มีอัตราการผลิตลดลงร้อยละ 9.62

ตารางที่ 2-2 ยอดขายรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2541 – 2549 (แยกตามประเภทรถ) หน่วย : คัน

รายการ	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547**	2548**	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
รถยนต์นั่ง	46,300	66,858	83,106	104,502	126,353	179,005	209,110	188,211	191,763	1.89%
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	14,369	14,369	19,731	17,541	20,123	28,565	36,038	40,136	36,907	-8.11%
รถกระบะ 1 คัน	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,114	368,911	469,657	449,796	-4.23%
รถอื่นๆ	4,275	7,199	7,649	6,370	21,620	16,492	11,967	5,401	3,695	-31.59%
รวม	146,207	218,330	262,189	297,052	409,362	533,176	626,026	703,405	682,161	-3.02%
เพิ่มขึ้น / ลดลง (%)	-59.74%	49.33%	20.09%	13.30%	37.81%	30.25%	17.41%	12.36%		

** ปี 2547 – 2549 รถกระบะ 1 คัน ได้รวมรถยนต์นั่งอเนกประสงค์ (PPV)

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, www.thaiauto.or.th 10 ม.ค. 2550

จากตารางที่ 2-2 ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) มีปริมาณการจำหน่ายรถยนต์รวม 682,161 คัน ซึ่งคิดเป็นอัตราการเติบโตลดลงร้อยละ 3.02 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 โดยยี่ห้อที่สามารถขายได้เป็นอันดับ 1 คือ โตโยต้า ขายได้จำนวน 289,108 คัน มีส่วนแบ่งการครองตลาด ร้อยละ 42.38 อันดับ 2 ได้แก่ อิซูซุ มียอดขายทั้งสิ้น 179,079 คัน มีส่วนแบ่งการครองตลาด ร้อยละ 26.25 และอันดับ 3 ได้แก่ ฮอนด้า มียอดขาย 66,633 คัน มีส่วนแบ่งการครองตลาด ร้อยละ 9.77

ตารางที่ 2-3 การส่งออกรถยนต์ของไทยปี 2541 – 2549 (จำนวนคัน และมูลค่า : ล้านบาท)

รายการ	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
จำนวน (คัน)	67,857	125,702	152,836	175,293	181,471	235,042	332,053	440,715	538,966	22.29%
มูลค่า (ล้านบาท)	28,125.55	60,105.53	83,044.41	107,917.99	82,825.94	138,161.38	149,232.80	203,025.36	240,764.09	18.59%
% การเปลี่ยนแปลง (คัน)	60.73%	85.25%	21.59%	14.69%	3.52%	29.52%	41.27%	32.72%		
% การเปลี่ยนแปลง (มูลค่า)	73.33%	113.70%	38.16%	29.95%	-23.25%	66.81%	8.01%	36.05%		

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, www.thaiauto.or.th 10 ม.ค. 2550

จากตารางที่ 2-3 ข้อมูลของผู้ผลิต และประกอบรถยนต์ มีการส่งออกรถยนต์ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) จำนวน 538,966 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2548 ร้อยละ 22.29 สำหรับมูลค่าการส่งออกรถยนต์ในปี 2549 ร้อยละ 18.59 รถยนต์ประเภทที่มีการส่งออกมามากที่สุด ได้แก่ รถกระบะ รองลงมา คือ รถยนต์นั่ง

ตารางที่ 2-4 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ ยอดการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2541 – 2549 หน่วย : ล้านบาท

รายการ	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	% การ เปลี่ยนแปลง 48/49
Engine	1,536.77	3,731.81	7,106.22	8,309.80	6,094.10	5,376.36	4,316.07	7,903.79	8,357.93	5.75%
Spare parts	495.29	883.42	1,245.65	1,758.56	1,789.59	2,152.55	2,909.44	4,100.47	5,453.40	32.99%
Jig&Die	63.70	141.35	119.96	141.19	145.26	312.44	797.48	683.42	690.37	1.02%
OEM parts	3,488.55	5,103.26	11,087.62	13,736.85	17,076.05	27,554.80	43,873.39	76,790.69	87,170.91	13.52%
Others	25.89	58.48	336.68	96.70	150.06	604.07	920.73	1,742.90	729.30	-58.16%
รวม	5,610.20	9,918.32	19,896.13	24,043.10	25,255.06	36,000.22	52,817.11	91,221.27	102,401.91	12.26%

ที่มา : กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, www.thaiauto.or.th 10 ม.ค. 2550

จากตารางที่ 2-4 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนที่บริษัทผู้ผลิต และประกอบรถยนต์ได้ทำการส่งออก ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) มูลค่าทั้งสิ้น 102,401.91 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2548 (91,221.27 ล้านบาท) ร้อยละ 12.26

ตารางที่ 2-5 มูลค่าการนำเข้า – ส่งออกยานยนต์ และชิ้นส่วนยานยนต์ไทยปี 2546 – 2549

รายการ	มูลค่า : ล้านบาท					อัตราการขยายตัว	
	2546	2547	2548	2548 (ม.ค. - ธ.ค.)	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	2548	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)
ส่ง ออกจากไทยและชิ้นส่วนยานยนต์ (รวม 1-7)	234,122.30	334,616.60	446,209.40	446,209.40	514,511.20	33.35	15.31
(1) รวมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	166,570.90	223,668.20	314,343.40	314,343.40	366,819.80	40.54	16.69
(1.1) รถยนต์นั่ง	31,946.40	44,822.30	75,385.70	75,385.70	96,660.10	68.19	28.22
(1.2) รถแวนและปิกอัพ	60,511.10	77,189.10	102,483.10	102,483.10	130,679.10	32.77	27.51
(1.3) รถบรรทุกและรถบรรทุก	16,511.80	24,712.60	29,640.00	29,640.00	21,448.10	19.94	-27.64
รวมส่งออกรถยนต์	108,969.30	146,724.00	207,508.80	207,508.80	248,787.30	41.43	19.89
(1.4) เพลาสั่งกำลังและข้อเหวี่ยง	1,865.20	2,866.80	4,033.30	4,033.30	3,800.40	40.69	-5.77
(1.5) ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นๆ	43,422.80	61,666.80	91,480.50	91,480.50	101,434.10	48.35	10.88
(1.6) ชุดสายไฟรถยนต์	12,313.60	12,410.60	11,320.80	11,320.80	12,798.00	-8.78	13.05
(2) รวมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	14,959.50	20,603.90	26,286.90	26,286.90	26,530.80	27.58	0.93
(2.1) รถจักรยานยนต์	5,721.10	8,261.00	11,829.60	11,829.60	10,153.90	43.20	-14.17
(2.2) ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	9,238.40	12,342.90	14,457.30	14,457.30	16,376.90	17.13	13.28
(3) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ และส่วนประกอบ	22,720.00	49,873.20	55,058.10	55,058.10	59,787.30	10.40	8.59
(4) เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้าสำหรับจุดระเบิด เครื่องยนต์และส่วนประกอบ	3,264.50	4,375.60	4,962.40	4,962.40	5,551.80	13.41	11.88
(5) ยางยานพาหนะ	19,745.60	27,290.10	36,055.70	36,055.70	45,609.70	32.12	26.50
(6) หม้อแบตเตอรี่และส่วนประกอบ	3,841.10	4,856.10	5,329.50	5,329.50	6,236.80	9.75	17.02
(7) กระดาษนิรภัยรถยนต์	3,020.70	3,949.50	4,173.40	4,173.40	3,975.00	5.67	-4.75
รวมส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์และจักรยานยนต์	119,431.90	179,631.60	226,871.00	226,871.00	255,570.00	26.30	12.65

รายการ	2546	2547	2548	2548 (ม.ค. - ธ.ค.)	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)	2548	2549 (ม.ค. - ธ.ค.)
นำเข้ารถยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย (รวม 1-4)	179,785.20	202,674.50	232,484.80	232,484.80	222,560.40	14.71	-4.27
(1) รวมรถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	122,268.40	138,512.60	149,324.10	149,324.10	130,829.70	7.81	-12.39
(1.1) รถยนต์นั่ง	16,090.00	15,012.10	13,466.50	13,466.50	9,312.70	-10.30	-30.85
(1.2) รถยนต์โดยสารและรถบรรทุก	4,704.80	6,487.40	10,992.00	10,992.00	10,041.00	69.44	-8.65
รวมนำเข้ารถยนต์	20,794.80	21,499.50	24,458.50	24,458.50	19,353.70	13.76	-20.87
(1.3) ส่วนประกอบ-อุปกรณ์รถยนต์ รวมโครงรถ และตัวถัง	99,820.20	114,268.70	121,549.00	121,549.00	107,915.00	6.37	-11.22
(1.4) ส่วนประกอบและอุปกรณ์อื่นๆ	1,653.40	2,744.40	3,316.60	3,316.60	3,561.00	20.85	7.37
(2) รวมรถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	5,547.10	6,527.20	7,842.60	7,842.60	10,788.90	20.15	37.57
(2.1) รถจักรยานยนต์	1,347.60	1,548.90	1,806.30	1,806.30	2,132.70	16.62	18.07
(2.2) ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	4,199.50	4,978.30	6,036.30	6,036.30	8,656.20	21.25	43.40
(3) เครื่องยนต์ เพลาสั่งกำลังและส่วนประกอบอื่นๆ	49,384.40	53,980.00	70,864.70	70,864.70	75,064.90	31.28	5.93
(4) ยางรถยนต์	2,585.30	3,654.70	4,453.40	4,453.40	5,876.90	21.85	31.96
รวมนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถจักรยานยนต์	157,642.80	179,626.10	206,220.00	206,220.00	201,074.00	14.81	-2.50

ส่งออก - นำเข้า	54,337.10	131,942.10	213,724.60	213,724.60	291,950.80	61.98	36.6
-----------------	-----------	------------	------------	------------	------------	-------	------

ที่มา : ศูนย์สารสนเทศเศรษฐกิจการค้า กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ โดยความร่วมมือของกรมศุลกากร, 2549

จากตารางที่ 2-5 การส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์รวมชิ้นส่วนรถยนต์ และชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ของไทย ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) มีมูลค่าการส่งออกรวมทั้งสิ้น 255,570.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2548 (ม.ค. – ธ.ค.) ซึ่งมีมูลค่า 226,871.00 ล้านบาท ร้อยละ 12.65 โดยจำแนกเป็นชิ้นส่วนรถยนต์ มูลค่า 239,193.10 ล้านบาท และชิ้นส่วนจักรยานยนต์ มูลค่า 16,376.90 ล้านบาท โดยมีมูลค่าการส่งออกตามลำดับ ดังนี้ ส่วนประกอบ และอุปกรณ์ชิ้นส่วนอื่นๆ 101,434.10 ล้านบาท เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ 59,787.30 ล้านบาท ยางยานพาหนะ 45,609.70 ล้านบาท ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์ 16,376.90 ล้านบาท ชุดสายไฟรถยนต์ 12,798.00 ล้านบาท หม้อแบตเตอรี่ และส่วนประกอบ 5,551.80 ล้านบาท เพลาส่งกำลัง และเพลาช้อเหวี่ยง 3,800.40 ล้านบาท และกระบอกนิรภัย และกระจกรถยนต์ 3,975.00 ล้านบาท

การนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวมของไทย ในปี 2549 (ม.ค. – ธ.ค.) ประเทศไทยได้มีการนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์รวมทั้งชิ้นส่วนรถยนต์ และชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ มูลค่า 201,074.00 ล้านบาท ลดลงจากปี 2548 (ม.ค. – ธ.ค.) ซึ่งมีมูลค่า 206,220.00 ล้านบาท ร้อยละ 2.50 โดยการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์เป็นมูลค่า 192,417.80 ล้านบาท ลดลงจากปี 2548 (ม.ค. – ธ.ค.) ร้อยละ 3.88 และนำเข้าชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ เป็นมูลค่า 8,656.20 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2548 (ม.ค. – ธ.ค.) ร้อยละ 43.40 ชิ้นส่วนรถยนต์ที่นำเข้าแบ่งเป็นส่วนประกอบ และอุปกรณ์รถยนต์รวมทั้งโครงรถและตัวถัง มูลค่า 107,915.00 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2548 ร้อยละ 11.22 เครื่องยนต์ เพลาส่งกำลัง และส่วนประกอบอื่นๆ มูลค่า 75,064.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 5.93 ยางรถยนต์มูลค่า 5,876.90 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2548 ร้อยละ 31.96 และส่วนประกอบ และอุปกรณ์อื่น ๆ มูลค่า 3,561.00 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 7.37

2.1.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สวัสดี (2544) ได้ทำการศึกษาการบริหารการผลิตเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย พบว่า เป็นอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวที่ดีซึ่งที่ผ่านมาผู้ประกอบการของไทยได้รับการปกป้องจากภาครัฐโดยมีการบังคับการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้ผู้ประกอบการส่วนหนึ่งขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งเทคโนโลยี การบริหารจัดการสมัยใหม่ และคุณภาพบุคลากร ทำให้ขาดความพร้อมในการแข่งขันเนื่องจากชิ้นส่วนขาดคุณภาพและมาตรฐานที่สม่ำเสมอ มีราคาแพง ตลอดจนไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดได้ การที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยจะสามารถพัฒนาและอยู่รอดได้จำเป็นต้องมีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล ในราคาที่แข่งขันได้ระดับโลก สามารถตอบสนองความต้องการได้ทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ ซึ่งมีองค์ประกอบหลายอย่างเช่น การกำหนดนโยบายและบทบาทภาครัฐที่มีทิศทางและยุทธศาสตร์ที่

ชัดเจน การนำไปปฏิบัติโดยอย่างจริงจังด้วยความร่วมมือประสานงานกันอย่างแท้จริงทั้งภาครัฐและภาคเอกชน การบริหารทรัพยากรมนุษย์ การวิจัยพัฒนา เทคโนโลยีการผลิต การบริหารจัดการทั้งด้านวัตถุดิบ เครื่องจักร การเงินการลงทุน และการเชื่อมโยงเครือข่ายการตลาด พร้อมด้วยการตรวจสอบคุณภาพที่ได้มาตรฐาน น่าเชื่อถือ มีประสิทธิภาพ และรวดเร็ว

ก้องภพ (2546) ได้ทำการศึกษาการนำแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ (2545 -2549) ไปปฏิบัติ พบว่า แผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ มีวิสัยทัศน์ คือ ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ในอาเซียน สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มในประเทศ ซึ่งมีกลยุทธ์ คือ สร้างสภาวะแวดล้อมในการดำเนินธุรกิจให้กับอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยโดยมีอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีความแข็งแกร่ง และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ประกอบด้วย การวางแผนคือ การระดมความคิดจากหลากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เกิดความยอมรับ เข้าใจ ให้การสนับสนุน และดำเนินการอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เป็นในทิศทางเดียวกันซึ่งช่วยให้การพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์มีทิศทางและมีศักยภาพมากขึ้น ง่ายต่อการส่งเสริมและพัฒนาต่อไป

กิริติ (2547) ได้ศึกษาความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมไทย กรณีศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์ในปัจจุบันพบว่าถึงแม้ว่าการพัฒนาของประเทศไทยยังคงให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องแก่การพัฒนาอุตสาหกรรมอยู่เช่นเดิม ดังจะเห็นจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติในทุก ๆ ฉบับที่ยังคงมุ่งเน้นและส่งเสริมสนับสนุนการยกระดับและการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภูมิภาคอาเซียนในเรื่องของการพัฒนาเทคโนโลยีการออกแบบชิ้นส่วนยานยนต์ และการสร้างเครือข่ายวิสาหกิจอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยแต่จากสภาพการณ์ของตลาดโลกได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมอย่างมาก ในการพัฒนาอุตสาหกรรมนั้น ภาครัฐได้เล็งเห็นว่าอุตสาหกรรมจะต้องพึ่งพาต่างประเทศเป็นอย่างมาก ทั้งด้านเครื่องจักรกล เครื่องมือวัตถุดิบ ดังนั้นการที่ภาครัฐหันมาให้ความสำคัญแก่การพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนมากยิ่งขึ้นเพราะเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจ ทั้งนี้เนื่องจากผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสนับสนุนจะช่วยให้มูลค่าของอุตสาหกรรมโดยรวมสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นรากฐานของอุตสาหกรรมหลักอีกทั้งยังเพิ่มและยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันในประเทศให้มีศักยภาพในการแข่งขัน อันจะพาไปสู่การนำพาเศรษฐกิจของประเทศเติบโตต่อไป

2.2 สรุปเอกสารและงานวิจัยเพื่อเข้าสู่ประเด็นปัญหาการวิจัย

จากนโยบายที่มุ่งหวังให้ประเทศไทยเป็น Detroit of Asia และการแข่งขันในเวทีการค้าโลกมีการแข่งขันกันสูงมากและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และเชื่อมโยงมากขึ้นด้วยเทคโนโลยีต่างๆ มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ผู้ประกอบการไทยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องปรับตัวให้ทันกับสถานการณ์โลก

โดยเฉพาะผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยควรต้องรวมกลุ่มเพื่อให้เกิดความเข้มแข็ง และสามารถแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงเป็นมูลเหตุให้ผู้วิจัยมีความประสงค์ที่จะศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ เพื่อนำผลของการวิจัยใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ยังไม่ได้เข้าร่วมกลุ่ม และเป็นข้อมูลให้ภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลไปวางแผนและกำหนดนโยบายในการส่งเสริมและสนับสนุน การพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องต่อไป

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ เพื่อศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยจะนำเสนอวิธีการวิจัย ตามลำดับดังนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือเจ้าของ หรือผู้บริหารระดับสูงของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ที่รวมกลุ่มในรูปแบบคลัสเตอร์ โดย สำนักพัฒนาอุตสาหกรรม กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม เป็นผู้สนับสนุน จำนวน 80 ราย โดยการวิจัยครั้งนี้ใช้ประชากรทั้งหมด

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย จึงเป็นแบบสอบถาม ซึ่งลักษณะของเครื่องมือที่จะกล่าวในลำดับต่อไปนี้

3.2.1 ลักษณะของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย แบ่งออกเป็น 3 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของสถานประกอบการผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) และคำถามปลายเปิด (Open – ended Questionnaires) มีข้อคำถามจำนวน 5 ข้อ

ตอนที่ 2 ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มีข้อคำถาม 30 ข้อ ในแต่ละข้อคำถามจะสอบถามระดับผลการเปลี่ยนแปลง ด้านการดำเนินงานโดยการเปรียบเทียบผลดีและผลเสียหลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ แบ่งเป็น 5 ระดับ ตามแนวของลิเกิร์ต (Likert) (ธานินทร์, 2548: 79) ได้ดังนี้ คือ

ระดับผลที่ได้รับ	ค่าน้ำหนักคะแนนของตัวเลือกตอบ
มีผลดีหรือมีผลเสียมากที่สุด	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 5 คะแนน
มีผลดีหรือมีผลเสียมาก	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 4 คะแนน
มีผลดีหรือมีผลเสียปานกลาง	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 3 คะแนน
มีผลดีหรือมีผลเสียน้อย	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 2 คะแนน
มีผลดีหรือมีผลเสียน้อยที่สุด	กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 1 คะแนน

เกณฑ์การแปลความหมาย

คะแนนเฉลี่ย	4.50 - 5.00	แปลความว่า มีผลดีหรือผลเสียมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย	3.50 - 4.49	แปลความว่า มีผลดีหรือผลเสียมาก
คะแนนเฉลี่ย	2.50 - 3.49	แปลความว่า มีผลดีหรือผลเสียปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	1.50 - 2.49	แปลความว่า มีผลดีหรือผลเสียน้อย
คะแนนเฉลี่ย	1.00 - 1.49	แปลความว่า มีผลดีหรือผลเสียน้อยที่สุด

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่นๆ ทั้งผลดี และผลเสีย ที่มีต่อผลการดำเนินธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในรูปแบบของคลัสเตอร์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open – ended Questionnaires) มีข้อคำถามจำนวน 4 ข้อ

3.2.2 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการสร้างแบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งมี 7 ขั้นตอน ดังนี้

3.2.2.1 ศึกษาหลักการสร้างแบบสอบถามการวิจัย และกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัย โดยได้รับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

3.2.2.2 ศึกษาข้อมูลจากหนังสือ เอกสาร บทความ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ในวงการธุรกิจยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางนำมาสร้างข้อคำถามของแบบสอบถาม

3.2.2.3 กำหนดประเด็นและขอบเขตของคำถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ และประโยชน์ของการวิจัย

3.2.2.4 ดำเนินการสร้างแบบสอบถามฉบับร่าง

3.2.2.5 นำแบบสอบถามฉบับร่างที่สร้างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์พิจารณาตรวจสอบรายละเอียดความถูกต้องสมบูรณ์ และครอบคลุมเนื้อหาข้อคำถามทุกข้อ

3.2.2.6 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามฉบับร่างไปให้ผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีความรู้และประสบการณ์ด้านที่ทำการศึกษาพิจารณาแบบสอบถามจำนวน 5 ท่าน เพื่อเป็นการประเมินความครอบคลุมเนื้อหา

และความถูกต้องในสำนวนภาษา หลังจากผู้เชี่ยวชาญได้พิจารณาและตรวจสอบแล้ว ผู้วิจัยได้นำมาปรึกษาอาจารย์ที่ปรึกษา และทำการปรับปรุงแก้ไข

3.2.2.7 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้เชี่ยวชาญและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์อีกครั้งหนึ่งก่อนนำไปใช้จริง

3.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามลำดับ ดังนี้

3.3.1 ผู้วิจัยได้ทำหนังสือขอความอนุเคราะห์จากสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม เพื่อขอความร่วมมือจากประชากรในการตอบแบบสอบถาม

3.3.2 ผู้วิจัยได้ทำการแจกแบบสอบถามไปยังประชากร จำนวน 80 ชุด โดยส่งทางไปรษณีย์ ใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลประมาณ 1 เดือน (มีนาคม 2550) แบบสอบถามที่ได้คืนจำนวน 35 ชุด คิดเป็นร้อยละ 43.75 ผู้วิจัยจึงได้ส่งแบบสอบถามกลับไปอีกเป็นครั้งที่ 2 สำหรับประชากรที่ยังไม่ได้รับแบบสอบถามในครั้งแรกคืน ผลปรากฏว่าได้รับแบบสอบถามเพิ่มขึ้นอีก 27 ชุด และผู้วิจัยได้รวบรวมประชากรที่ยังไม่ได้รับแบบสอบถามในครั้งที่ 2 คืน แล้วทำการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ ผลปรากฏว่าได้รับข้อมูลเพิ่มขึ้นอีก 11 ชุด รวมได้แบบสอบถามทั้งสิ้น 73 ชุด คิดเป็นร้อยละ 91.25

3.3.3 ตรวจให้คะแนนแบบสอบถามตามค่าคะแนนที่กำหนดและนำค่าระดับคะแนนที่ได้ไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ต่อไป

ผลของการเก็บรวบรวมข้อมูลของงานวิจัยในครั้งนี้ ปรากฏผลของแบบสอบถามที่ได้กลับคืนแสดงได้ดังตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 แสดงจำนวนของแบบสอบถามที่เก็บข้อมูลได้

จำนวนประชากร	ครั้งที่	วิธีการเก็บข้อมูล	จำนวนแบบสอบถามที่เก็บข้อมูล	แบบสอบถามที่เก็บข้อมูลได้	
				จำนวน	ร้อยละ
80	1	ส่งทางไปรษณีย์	80	35	43.75
	2	ส่งทางไปรษณีย์	45	27	33.75
	3	สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์	18	11	13.75
รวม				73	91.25

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social for Windows) ซึ่งมีการประมวลข้อมูลเป็นขั้นตอน คือหลังจากตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว จึงนำข้อมูลที่ได้มาเปลี่ยนแปลงเป็นรหัสตัวเลข (Code) แล้วบันทึกรหัสลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ และเขียนโปรแกรมสั่งงานโดยใช้สถิติตามลำดับ ดังนี้

3.4.1 แบบสอบถามตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทั่วไปของธุรกิจและผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) ใช้วิธีการหาค่าความถี่ (Frequency) แล้วสรุปออกมาเป็นค่าร้อยละ (Percentage)

3.4.2 แบบสอบถามตอนที่ 2 ผลจากการดำเนินธุรกิจใน รูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ใช้วิธีวิเคราะห์โดยสรุปเป็นค่าเฉลี่ย (Mean: μ) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation:) สำหรับการเปรียบเทียบผลดีและผลเสีย หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ใช้วิธีวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของตัวแปรเป็นรายกลุ่ม กรณีพบค่าความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม ผู้วิจัยจะวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่อีกครั้ง โดยใช้ Scheffe Analysis

3.4.3 แบบสอบถามตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ทั้งข้อดีและข้อเสีย ที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open-ended Questionnaires) ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) แล้วเรียบเรียงออกมาเป็นค่าความถี่ (Frequency)

บทที่ 4

ผลของการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัย จะนำเสนอในรูปของภาพประกอบคำบรรยาย และตารางประกอบคำบรรยาย โดยจะนำเสนอไปตามตอนของแบบสอบถาม ซึ่งมี 3 ตอนดังนี้

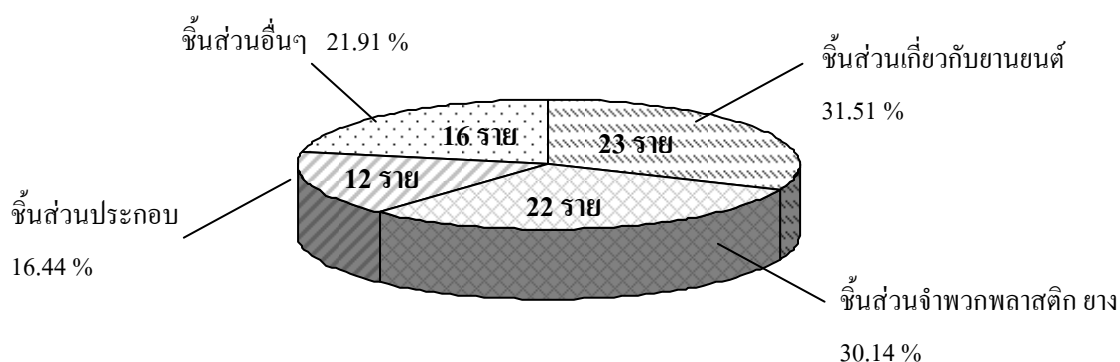
ตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของธุรกิจ และ ผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ผลดีและผลเสียจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ทั้งข้อดีและข้อเสีย ที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

4.1 ตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของธุรกิจและผู้ตอบแบบสอบถาม

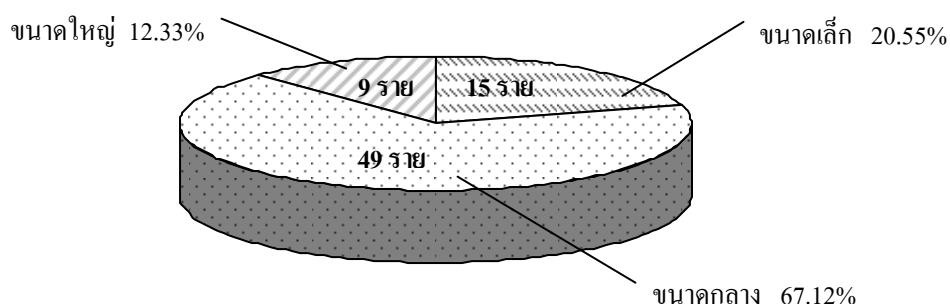
4.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิต ปรากฏผลดังภาพที่ 4-1



ภาพที่ 4-1 แสดงจำนวนและคำร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์

จากภาพที่ 4-1 พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วนเกี่ยวกับยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 31.51 รองลงมาเป็นชิ้นส่วนประกอบ ชิ้นส่วนอื่นๆ (สี ตัวถังรถ) และชิ้นส่วนจำพวกพลาสติก เบาะยาง คิดเป็นร้อยละ 30.14, 21.91 และ 16.44 ตามลำดับ

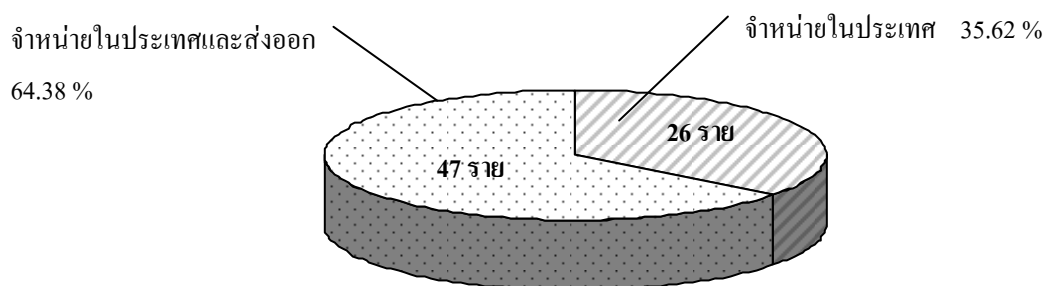
4.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-2



ภาพที่ 4-2 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

จากภาพที่ 4-2 พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 67.12 รองลงมาเป็นอุตสาหกรรมขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้าน) และอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท) คิดเป็นร้อยละ 20.55 และ 12.33 ตามลำดับ

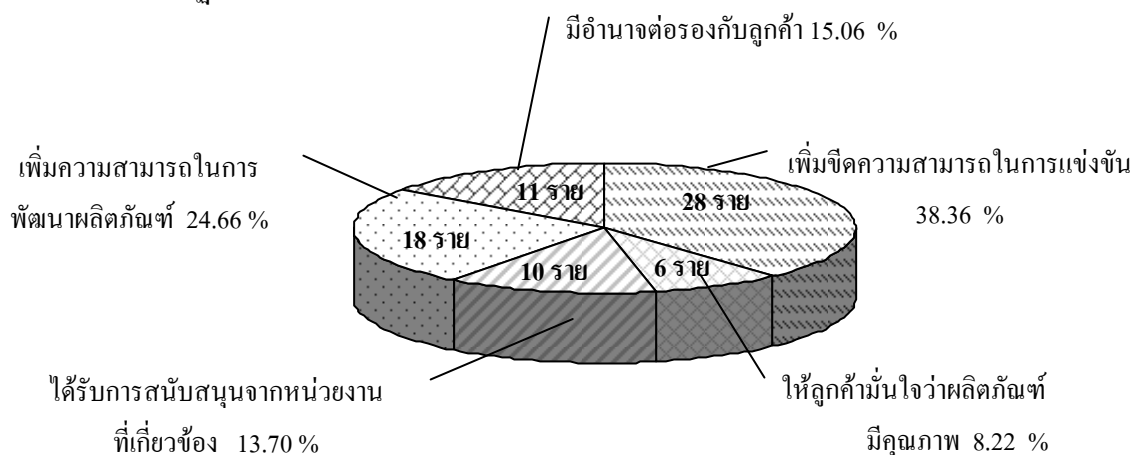
4.1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามลักษณะของการดำเนินธุรกิจ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-3



ภาพที่ 4-3 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามลักษณะของการดำเนินธุรกิจ

จากภาพที่ 4-3 พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 64.38 และผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศอย่างเดียว คิดเป็นร้อยละ 35.62

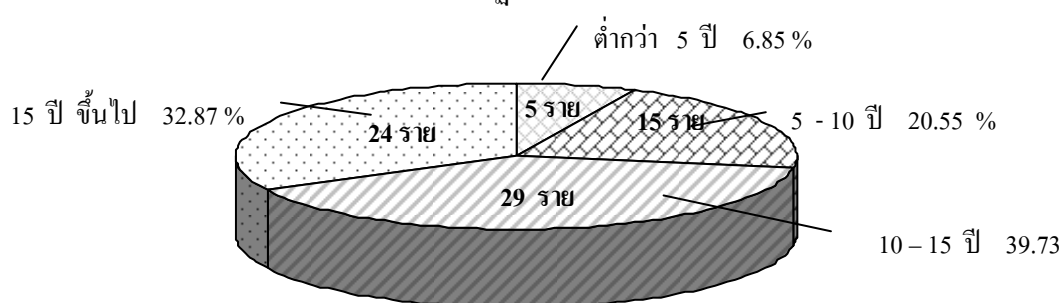
4.1.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามเหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-4



ภาพที่ 4-4 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามเหตุผลในการดำเนินคลัสเตอร์

จากภาพที่ 4-4 พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ เพราะต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน คิดเป็นร้อยละ 38.36 รองลงมาเพราะต้องการเพิ่มความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ ต้องการมีอำนาจต่อรองกับลูกค้า ต้องการได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และต้องการให้ลูกค้ามั่นใจว่าผลิตภัณฑ์มีคุณภาพ คิดเป็นร้อยละ 24.66, 15.06, 13.70 และ 8.22 ตามลำดับ

4.1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-5



ภาพที่ 4-5 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากภาพที่ 4-5 พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 10 – 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 39.73 รองลงมาที่มีประสบการณ์ 15 ปีขึ้นไป 5 – 10 ปี และต่ำกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.87, 20.55 และ 6.85 ตามลำดับ

4.2 ตอนที่ 2 ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

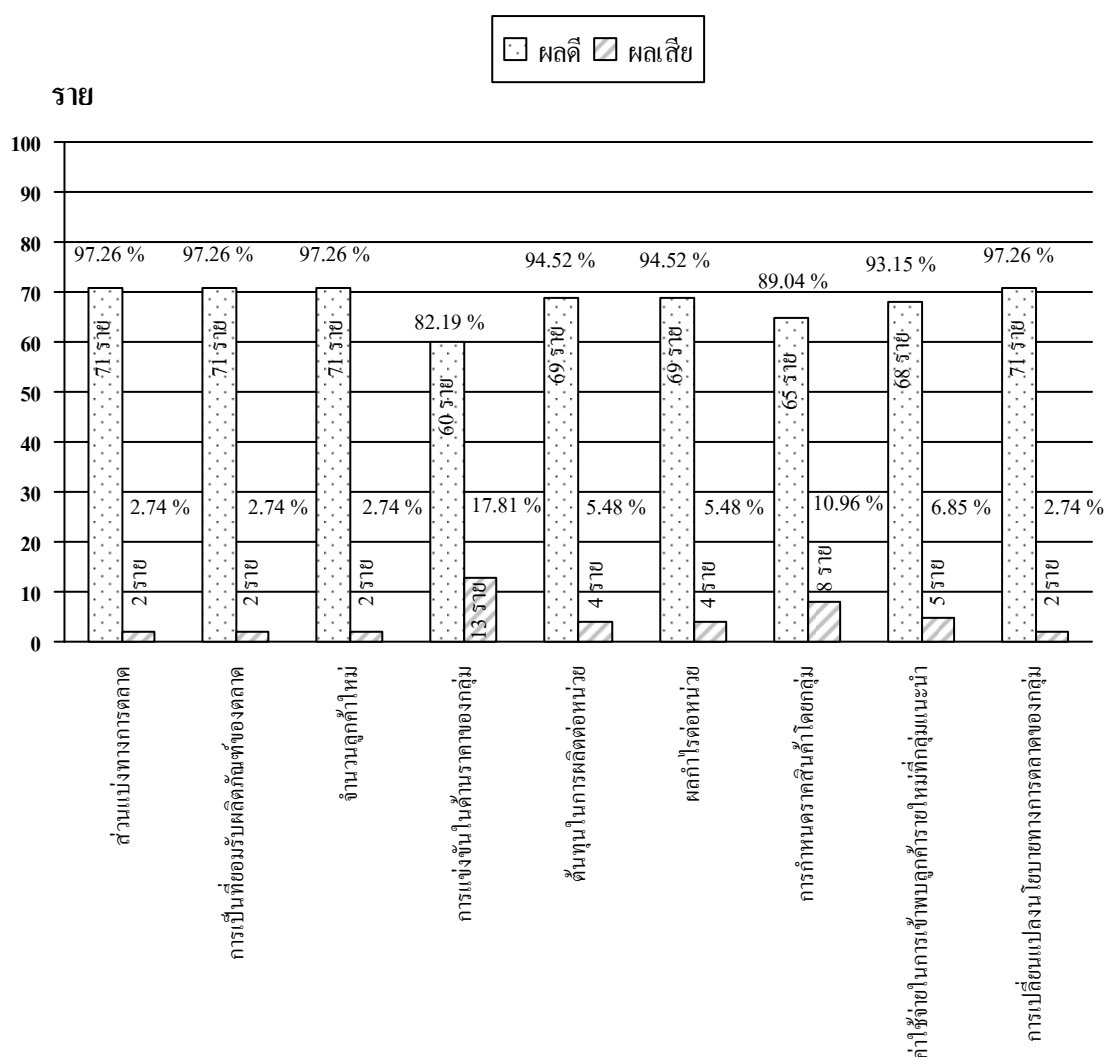
จากวัตถุประสงค์ ข้อ 1 เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หลังจากที่ได้ดำเนิน คลัสเตอร์

การวิเคราะห์ข้อมูลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาบุคลากร และด้านลอจิสติกส์ ซึ่งลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) มีเกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผล ข้อมูลระดับของผลที่ได้รับ ดังนี้

ระดับของผลที่ได้รับ หมายถึง ผลดี หรือ ผลเสีย ด้านการดำเนินงานโดยเปรียบเทียบผลการดำเนินงานก่อนกับหลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster)แล้วแบ่งเป็น 5 ระดับ คือ

คะแนนเฉลี่ย	4.50 – 5.00	กำหนดให้	มีผลดีหรือผลเสียอยู่ในระดับมากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย	3.50 – 4.49	กำหนดให้	มีผลดีหรือผลเสียอยู่ในระดับมาก
คะแนนเฉลี่ย	2.50 – 3.49	กำหนดให้	มีผลดีหรือผลเสียอยู่ในระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	1.50 – 2.49	กำหนดให้	มีผลดีหรือผลเสียอยู่ในระดับน้อย
คะแนนเฉลี่ย	1.00 – 1.49	กำหนดให้	มีผลดีหรือผลเสียอยู่ในระดับน้อยที่สุด

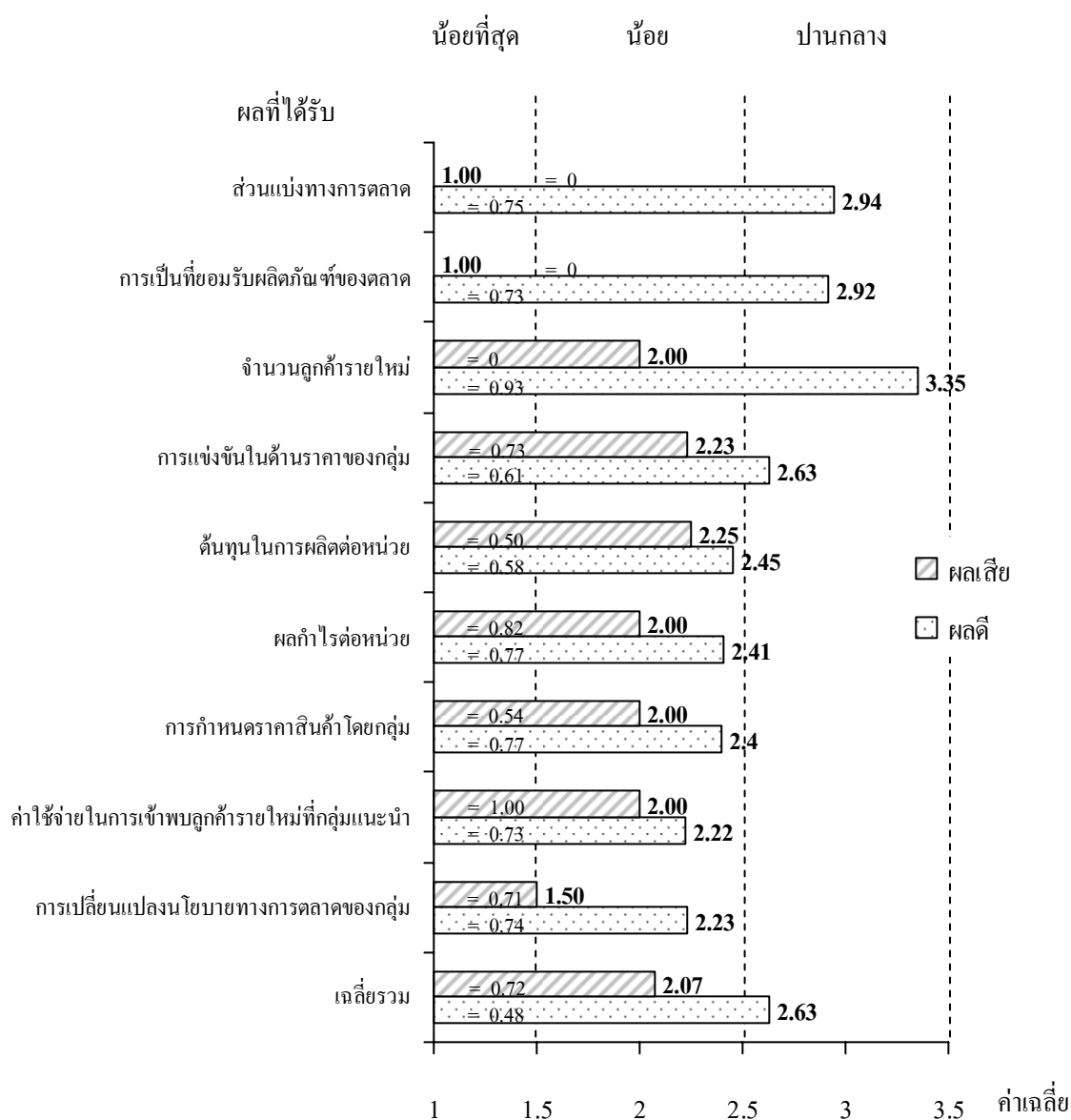
4.2.1 ผลการวิเคราะห์จำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด ปรากฏผลดังภาพที่ 4-6



ภาพที่ 4-6 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด

จากภาพที่ 4-6 พบว่า จำนวนธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ได้รับผลดีด้านการตลาดมากกว่าผลเสีย โดยจำนวนธุรกิจที่ได้รับผลดีในแต่ละข้ออยู่ระหว่าง ร้อยละ 82.19 – 97.26 และมีผลเสียอยู่ระหว่าง ร้อยละ 2.74 – 17.81

4.2.2 ผลการวิเคราะห์ระดับของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด ปรากฏผลดังภาพที่ 4-7

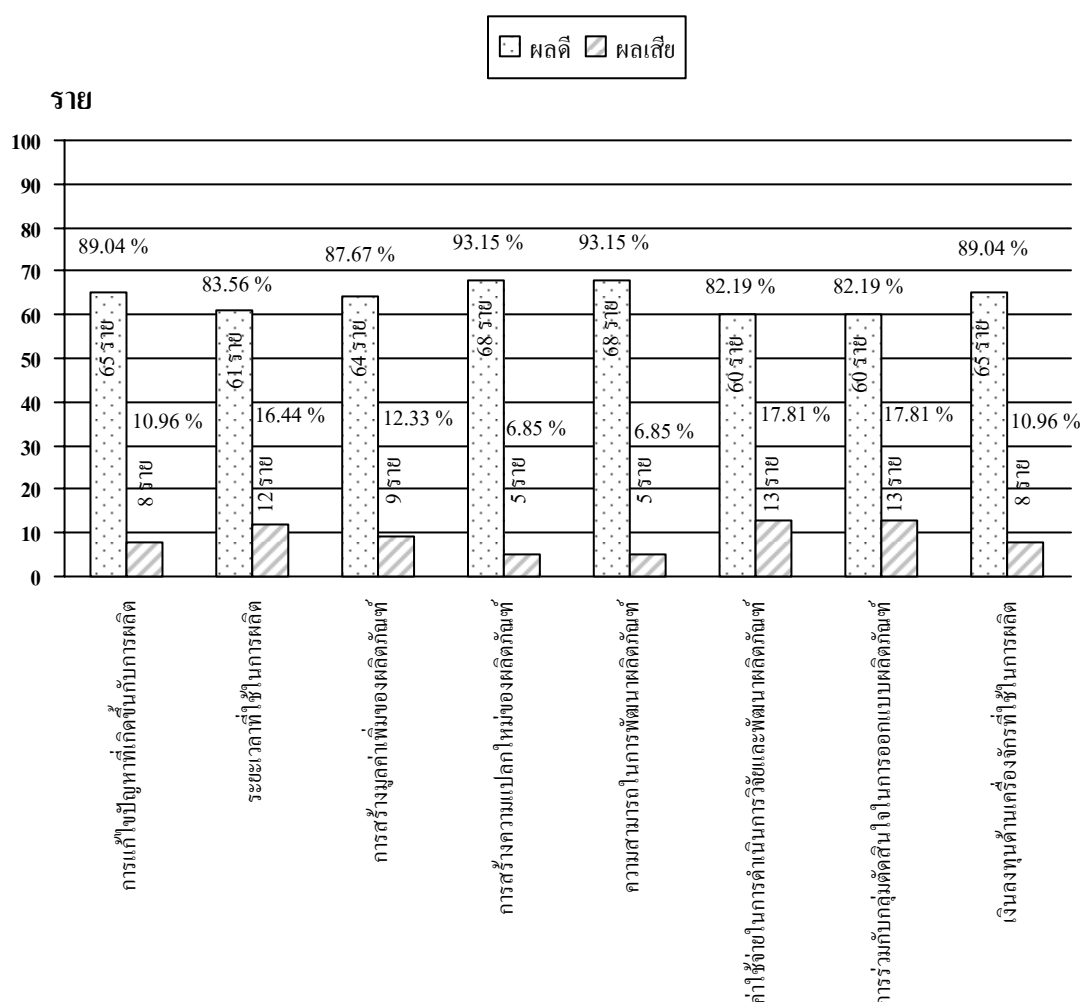


ภาพที่ 4-7 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการตลาด

จากภาพที่ 4-7 พบว่า หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจได้รับผลดีในด้านการตลาดเฉลี่ยรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่มี ผลดีอยู่

ในระดับน้อย และมีเรื่องต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ และการเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม มีผลดีอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนในด้านผลเสีย ธุรกิจได้รับผลเสียในการตลาดเฉลี่ยรวม อยู่ในระดับน้อย และมีเรื่องการเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด มีผลเสียอยู่ในระดับน้อยที่สุด

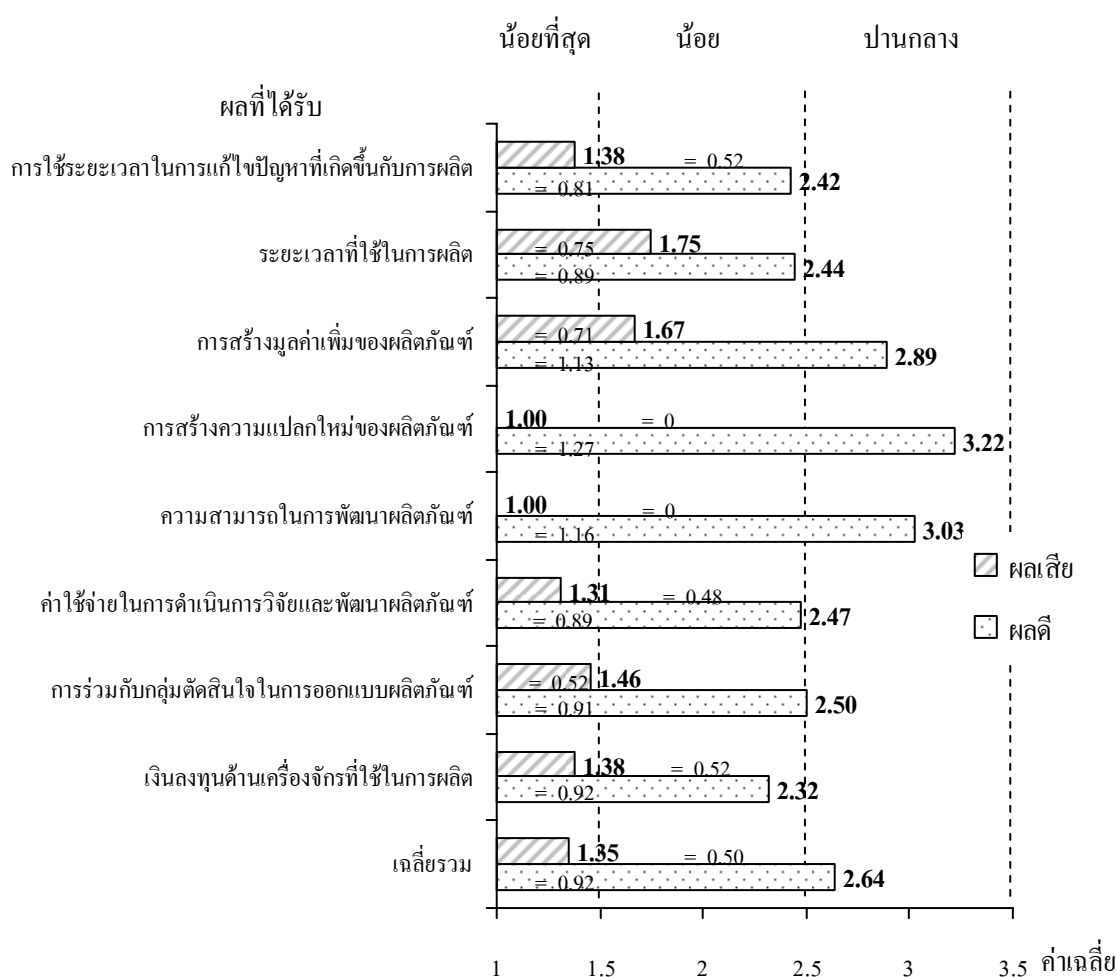
4.2.3 ผลการวิเคราะห์จำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-8



ภาพที่ 4-8 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

จากภาพที่ 4-8 พบว่า จำนวนธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ได้รับผลดีด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์มากกว่าผลเสีย โดยจำนวนธุรกิจที่ได้รับผลดีในแต่ละข้ออยู่ระหว่างร้อยละ 82.19 – 93.15 และมีผลเสียอยู่ระหว่าง ร้อยละ 6.85 – 17.81

4.2.4 ผลการวิเคราะห์ระดับของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-9



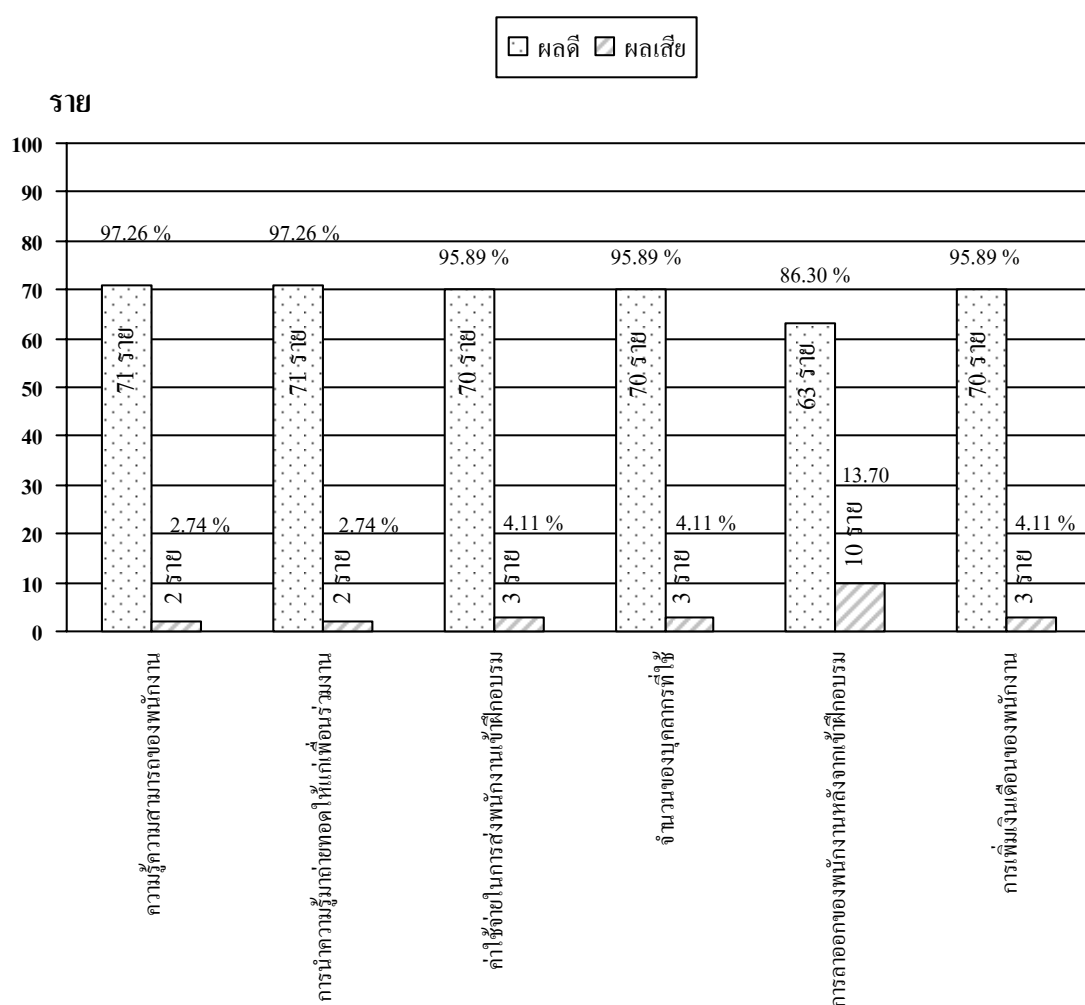
ภาพที่ 4-9 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ

หลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

จากภาพที่ 4-9 พบว่า หลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจได้รับผลดีในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์เฉลี่ยรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่มีผลดีอยู่ในระดับปานกลาง และมีเรื่องการใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต ค่าใช้จ่ายในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ และ เงินลงทุนด้าน

เครื่องจักรที่ใช้ในการผลิตมีผลคืออยู่ในระดับน้อย ส่วนในด้านผลเสีย ธุรกิจได้รับผลเสียด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์เฉลี่ยรวมอยู่ในระดับน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อยที่สุด และมีเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต และการสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์ได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อย

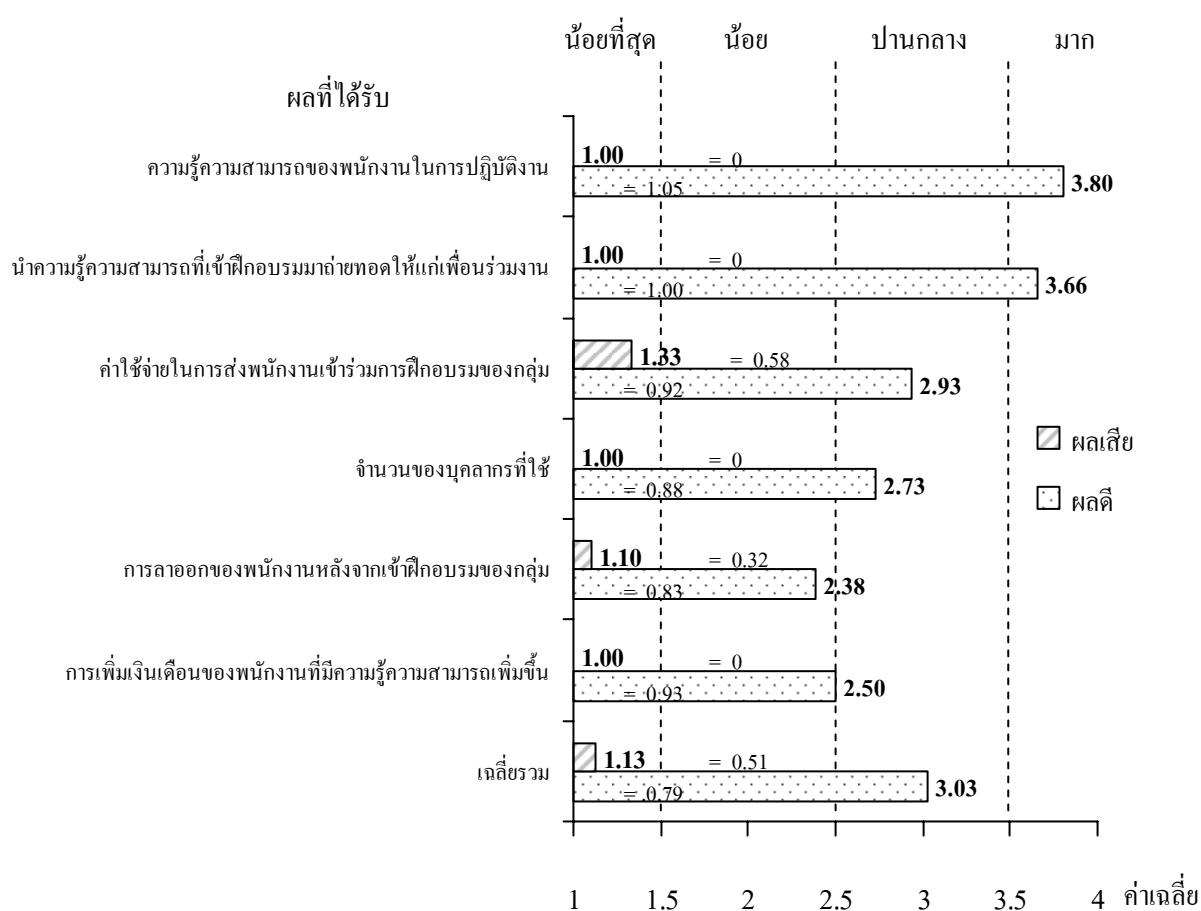
4.2.5 ผลการวิเคราะห์จำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาศักยภาพ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-10



ภาพที่ 4-10 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับ
หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาศักยภาพ

จากภาพที่ 4-10 พบว่า จำนวนธุรกิจดำเนินธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ ได้รับผลดี ด้านการพัฒนาบุคลากรมากกว่าผลเสีย โดยจำนวนธุรกิจที่ได้รับผลดีในแต่ละข้ออยู่ระหว่าง ร้อยละ 86.30 – 97.26 และมีผลเสียอยู่ระหว่าง ร้อยละ 2.74 – 13.70

4.2.6 ผลการวิเคราะห์ระดับของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาบุคลากร ปรากฏผลดังภาพที่ 4-11

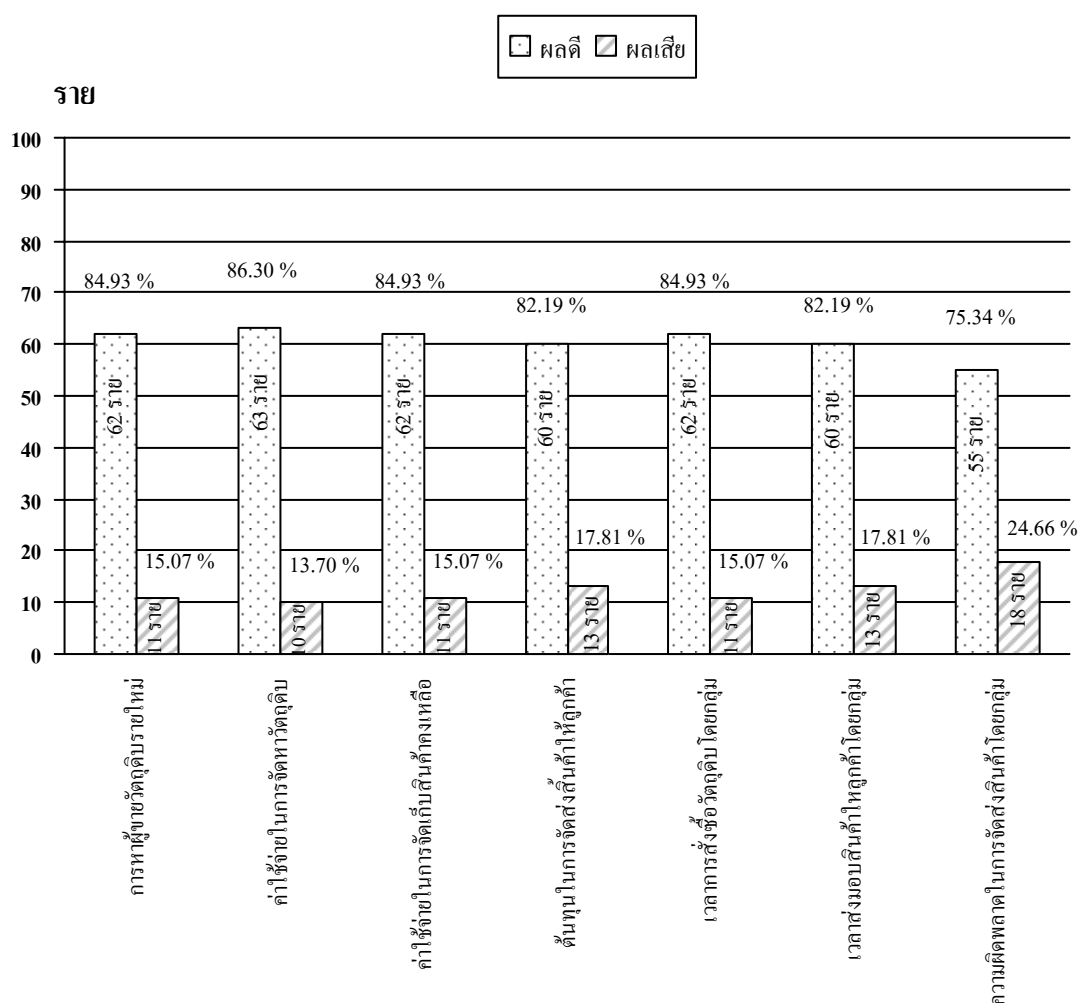


ภาพที่ 4-11 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านการพัฒนาบุคลากร

จากภาพที่ 4-11 พบว่า หลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจได้รับผลดีในด้านการพัฒนาบุคลากรเฉลี่ยรวม อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าธุรกิจส่วนใหญ่มีผลดีอยู่ในระดับปานกลางเช่นกัน ส่วนในด้านผลเสีย ธุรกิจได้รับผลเสียในด้านการพัฒนา

บุคลากรเฉลี่ยรวม อยู่ในระดับน้อยที่สุด เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าธุรกิจได้รับผลเสียในระดับน้อยที่สุดเช่นกัน

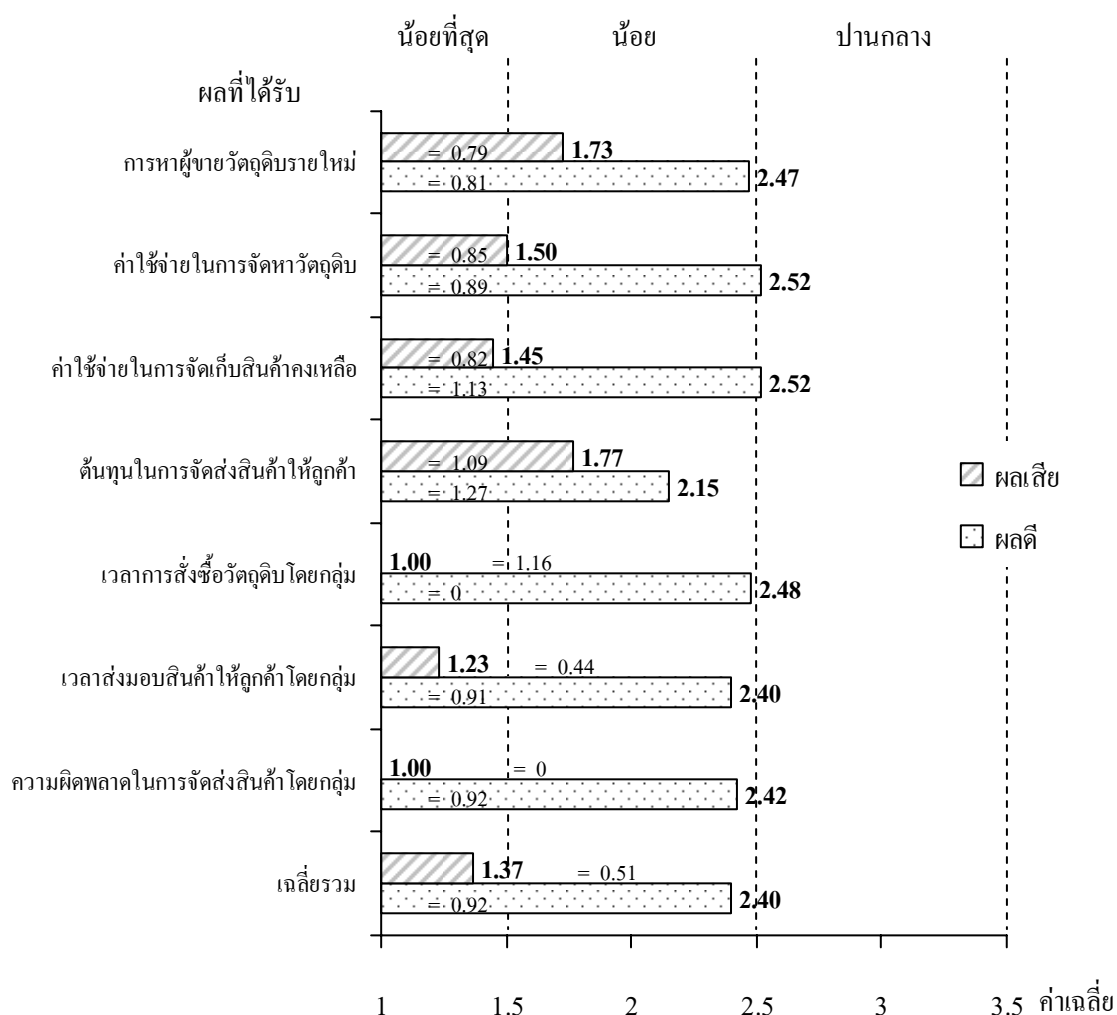
4.2.7 ผลการวิเคราะห์จำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติกส์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-12



ภาพที่ 4-12 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของธุรกิจ จำแนกตามผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติกส์

จากภาพที่ 4-12 พบว่า จำนวนธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ ได้รับผลดีด้านลอจิสติกส์มากกว่าผลเสีย โดยจำนวนธุรกิจที่ได้รับผลดีในแต่ละข้ออยู่ระหว่าง ร้อยละ 75.34 – 86.30 และมีผลเสียอยู่ระหว่าง ร้อยละ 15.07 – 24.66

4.2.8 ผลการวิเคราะห์ระดับของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติกส์ ปรากฏผลดังภาพที่ 4-13

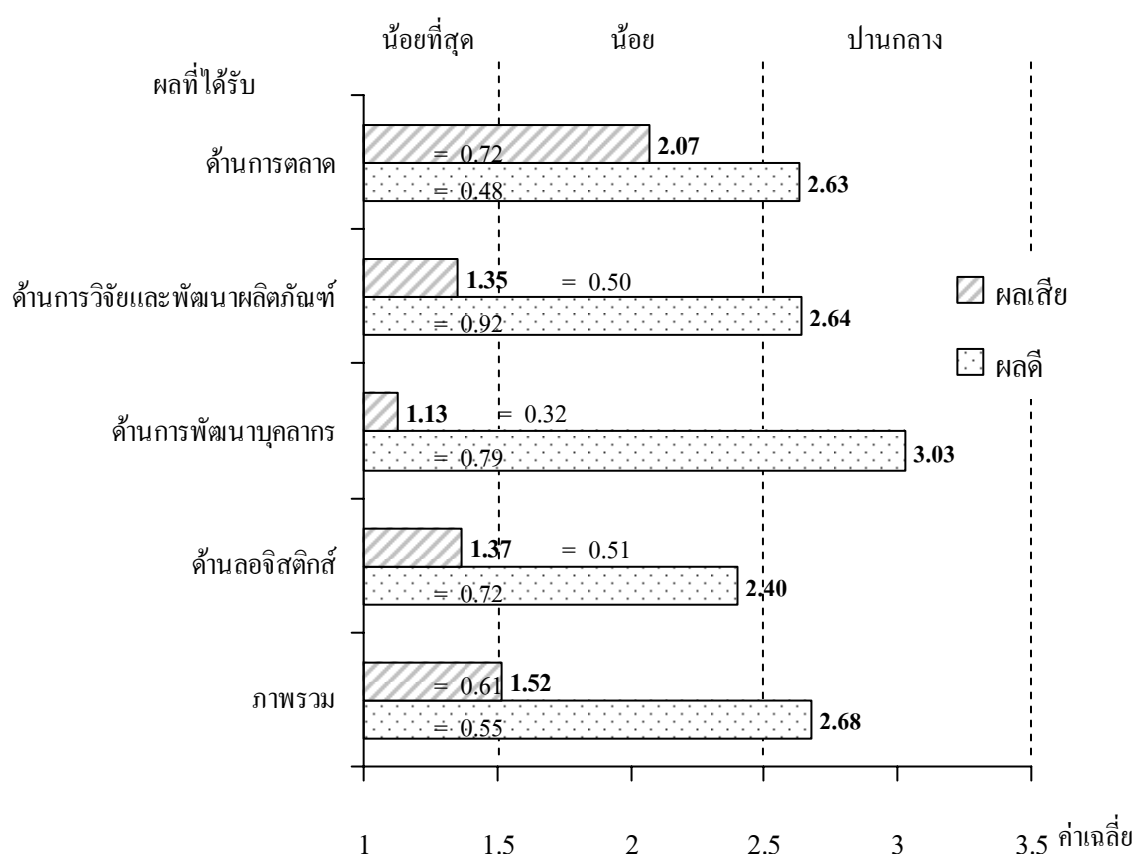


ภาพที่ 4-13 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ
หลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ด้านลอจิสติกส์

จากภาพที่ 4-13 พบว่า หลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจได้รับผลดีในด้านลอจิสติกส์เฉลี่ยรวม อยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าธุรกิจส่วนใหญ่มีผลดีอยู่ในระดับน้อย และมีเรื่องค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ และค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือได้รับผลดีอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนในด้านผลเสีย ธุรกิจได้รับผลเสียด้านลอจิสติกส์เฉลี่ยรวมอยู่ใน

ระดับน้อยที่สุด และมีเรื่อง เวลาในการหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่ ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ และ ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า มีผลเสียอยู่ในระดับน้อย

4.2.9 ผลการวิเคราะห์ระดับของผลดีและผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวม ปรากฏผลดังภาพที่ 4-14



ภาพที่ 4-14 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับผลดีและผลเสียที่ได้รับ หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวม

จากภาพที่ 4-14 พบว่า หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจได้รับผลดีเฉลี่ยรวมทั้งหมดอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ได้รับผลดี ด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ และด้านการพัฒนาบุคลากรมีผลดีอยู่ในระดับปานกลาง และมีด้านลอจิสติกส์ได้รับผลดีอยู่ในระดับน้อย ส่วนในด้านผลเสียเฉลี่ยรวมทั้งหมดอยู่ในระดับน้อย เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ธุรกิจส่วนใหญ่ได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อยที่สุด และมี ด้านการตลาดมีผลเสียอยู่ในระดับน้อย

จากวัตถุประสงค์ข้อ 2 เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากเข้าร่วม กลุ่มคลัสเตอร์ โดยจำแนกตามขนาดของธุรกิจของการวิจัย

การวิเคราะห์ข้อมูลในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ของธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ วิเคราะห์โดยใช้ ANOVA กรณีพบความแตกต่าง จะเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่โดยใช้ Scheffe Analysis

4.2.10 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์โดยภาพรวมจำแนกตามขนาดของธุรกิจผลปรากฏดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวม จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

	ผลดีที่ได้รับ	F	P
1	ด้านการตลาด	2.549	0.086
2	ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	0.268	0.766
3	ด้านการพัฒนาบุคลากร	1.737	0.184
4	ด้านลอจิสติกส์	0.707	0.497
ภาพรวมผลดีที่ได้รับ		0.986	0.378

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ โดยภาพรวม พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันเช่นกัน

4.2.11 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวมจำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ โดยภาพรวม จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

	ผลเสียที่ได้รับ	F	P
1	ด้านการตลาด	0.508	0.610
2	ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	3.228	0.061
3	ด้านการพัฒนานวัตกรรม	0.455	0.652
4	ด้านลอจิสติกส์	0.058	0.944
ภาพรวมผลเสียที่ได้รับ		0.516	0.601

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ โดยภาพรวม พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันเช่นกัน

4.2.12 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster)ด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตาราง ที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลดีที่ได้รับ	F	P
6	ส่วนแบ่งทางการตลาด	0.863	0.426
7	การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด	1.510	0.228
8	จำนวนลูกค้ารายใหม่	0.142	0.868
9	การแข่งขันในด้านราคาของกลุ่ม	0.325	0.724
10	ต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย	0.072	0.931
11	ผลกำไรต่อหน่วย	6.598	0.002*
12	การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม	5.696	0.005*
13	ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ	2.802	0.068
14	การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม	2.462	0.093
เฉลี่ยรวมผลดีที่ได้รับด้านการตลาด		2.549	0.086

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ในด้านการตลาด พบว่า เฉลี่ยรวมผลผลิตด้านการตลาดไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 2 ข้อ ได้แก่ ผลกำไรต่อหน่วย และการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม จึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Scheffe ปรากฏผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องผลกำไรต่อหน่วย จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องผลกำไรต่อหน่วย จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่

ขนาดของธุรกิจ		เล็ก	กลาง	ใหญ่
	μ	2.87	2.18	2.78
เล็ก	2.87	-	0.69*	0.09
กลาง	2.18		-	0.60
ใหญ่	2.78			-

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-4 เมื่อทดสอบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องผลกำไรต่อหน่วย จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ พบว่า ขนาดของธุรกิจที่ได้รับผลผลิตในเรื่องกำไรต่อหน่วย มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ธุรกิจขนาดเล็ก ได้รับผลผลิตในเรื่องกำไรต่อหน่วยมากกว่า ธุรกิจขนาดกลาง

4.2.13 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ ดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องการกำหนดราคาสินค้า โดยกลุ่ม จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่

ขนาดของธุรกิจ		เล็ก	กลาง	ใหญ่
	μ	2.93	2.22	2.43
เล็ก	2.93	-	0.72*	0.50
กลาง	2.22		-	0.22
ใหญ่	2.43			-

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-5 เมื่อทดสอบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่มจำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ พบว่า ขนาดของธุรกิจที่ได้รับผลผลิตในเรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ธุรกิจขนาดเล็กได้รับผลผลิตในเรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่มมากกว่า ธุรกิจขนาดกลาง

4.2.14 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลเสียที่ได้รับ	F	P
6	ส่วนแบ่งทางการตลาด	NA	NA
7	การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด	NA	NA
8	จำนวนลูกค้ารายใหม่	NA	NA
9	การแข่งขันในด้านราคาของกลุ่ม	0.375	0.553
10	ต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย	NA	NA
11	ผลกำไรต่อหน่วย	NA	NA
12	การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม	0.000	1.000
13	ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ	1.364	0.327
14	การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม	NA	NA
เฉลี่ยรวมผลเสียที่ได้รับด้านการตลาด		0.508	0.610

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

NA หมายถึง ไม่สามารถคำนวณค่าทางสถิติได้

จากตารางที่ 4-6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ในด้านการตลาด จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.15 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-7

ตารางที่ 4-7 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลดีที่ได้รับ	F	P
15	การใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต	1.273	0.287
16	ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต	3.176	0.049*
17	การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์	3.014	0.056
18	การสร้างความแปลกใหม่ของผลิตภัณฑ์	2.603	0.082
19	ความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์	0.259	0.772
20	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	0.184	0.833
21	การร่วมกับกลุ่มตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์	0.221	0.803
22	เงินลงทุนด้านเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต	1.077	0.347
เฉลี่ยรวมผลดีที่ได้รับด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์		0.268	0.766

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-7 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ในภาพรวมไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จำนวน 1 ข้อ ได้แก่ ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต จึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Scheffe ปรากฏผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับ เรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ ดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 แสดงค่าเฉลี่ยเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับ เรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่

ขนาดของธุรกิจ		เล็ก	กลาง	ใหญ่
	μ	3.00	2.31	2.29
เล็ก	3.00	-	0.69*	0.71
กลาง	2.31		-	0.02
ใหญ่	2.29			-

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-8 เมื่อทดสอบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับ เรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต จำแนกตามขนาดของธุรกิจเป็นรายคู่ พบว่า ขนาดของธุรกิจที่ได้รับผลผลิตในเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .05 จำนวน 1 คู่ ได้แก่ ธุรกิจขนาดเล็ก ได้รับผลผลิตในเรื่องการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่มมากกว่า ธุรกิจขนาดกลาง

4.2.16 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-9

ตารางที่ 4-9 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster)ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลเสียที่ได้รับ	F	P
15	การใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต	0.027	0.875
16	ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต	0.592	0.574
17	การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์	3.000	0.125
18	การสร้างความแปลกใหม่ของผลิตภัณฑ์	NA	NA
19	ความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์	NA	NA
20	ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	1.692	0.220
21	การร่วมกับกลุ่มตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์	3.077	0.91
22	เงินลงทุนด้านเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต	NA	NA
เฉลี่ยรวมผลเสียที่ได้รับด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์		3.228	0.061

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

NA หมายถึง ไม่สามารถคำนวณค่าทางสถิติได้

จากตารางที่ 4-9 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.17 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลผลิตที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลดีที่ได้รับ	F	P
23	ความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน	0.869	0.424
24	นำความรู้ความสามารถที่เข้าฝึกอบรมมาถ่ายทอดให้แก่เพื่อนร่วมงาน	1.234	0.297
25	ค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมของกลุ่ม	0.602	0.551
26	จำนวนของบุคลากรที่ใช้	2.959	0.059
27	การลาออกของพนักงานหลังจากเข้าฝึกอบรมของกลุ่ม	0.991	0.377
28	การเพิ่มเงินเดือนของพนักงานที่มีความสามารถเพิ่มขึ้นหลังจากเข้ากลุ่มฝึกอบรม	2.519	0.088
เฉลี่ยรวมผลดีที่ได้รับด้านการพัฒนาบุคลากร		1.737	0.184

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-10 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่าไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.18 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-11

ตารางที่ 4-11 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลเสียที่ได้รับ	F	P
23	ความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน	NA	NA
24	นำความรู้ความสามารถที่เข้าฝึกอบรมมาถ่ายทอดให้แก่เพื่อนร่วมงาน	NA	NA
25	ค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมของกลุ่ม	NA	NA
26	จำนวนของบุคลากรที่ใช้	NA	NA
27	การลาออกของพนักงานหลังจากเข้าฝึกอบรมของกลุ่ม	0.280	0.764
28	การเพิ่มเงินเดือนของพนักงานที่มีความสามารถเพิ่มขึ้นหลังจากเข้ากลุ่มฝึกอบรม	NA	NA
เฉลี่ยรวมผลเสียที่ได้รับด้านการพัฒนาบุคลากร		0.455	0.652

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

NA หมายถึง ไม่สามารถคำนวณค่าทางสถิติได้

จากตารางที่ 4-11 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านการพัฒนาบุคลากร จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.19 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์(Cluster) ด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-12

ตารางที่ 4-12 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลดีที่ได้รับ	F	P
29	การหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่	1.654	0.200
30	ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ	0.390	0.678
31	ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือ	0.162	0.850
32	ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า	0.682	0.509
33	เวลาการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยกลุ่ม	0.175	0.840
34	เวลาส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าโดยกลุ่ม	0.363	0.697
35	ความผิดพลาดในการจัดส่งสินค้าโดยกลุ่ม	0.045	0.956
เฉลี่ยรวมผลดีที่ได้รับด้านลอจิสติกส์		0.707	0.497

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตารางที่ 4-12 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลดีที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.2.20 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ผลปรากฏดังตารางที่ 4-13

ตารางที่ 4-13 แสดงการเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจ
ในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ข้อ	ผลเสียที่ได้รับ	F	P
29	การหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่	0.496	0.627
30	ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ	0.662	0.546
31	ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือ	0.922	0.436
32	ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า	1.208	0.339
33	เวลาการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยกลุ่ม	NA	NA
34	เวลาส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าโดยกลุ่ม	0.769	0.489
35	ความผิดพลาดในการจัดส่งสินค้าโดยกลุ่ม	NA	NA
เฉลี่ยรวมผลเสียที่ได้รับด้านลอจิสติกส์		0.058	0.944

มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

NA หมายถึง ไม่สามารถคำนวณค่าทางสถิติได้

จากตารางที่ 4-13 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของผลเสียที่ได้รับหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ในด้านลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.3 ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ทั้งผลดีและผลเสียที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์

ผลการวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิด ในส่วนความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เกี่ยวกับผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เรียงจากมากไปหาน้อย สรุปได้ดังนี้

4.3.1 ความคิดเห็นด้านการตลาด

	ลำดับที่		ความถี่
ผลดี	1	ทำให้มีลูกค้าเพิ่มมากขึ้น	4
	2	ผลประกอบการของธุรกิจดีขึ้น	3
ผลเสีย	1	มีการแข่งขันสูงขึ้น	3
	2	มีการเอาเปรียบกันภายในกลุ่ม	1

4.3.2 ความคิดเห็นด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

ลำดับที่			ความถี่
ผลดี	1	มีการคิดค้นผลิตภัณฑ์ตัวใหม่ๆ เพิ่มมากขึ้น	2
	2	ทำให้สินค้ามีคุณภาพดีขึ้น	1
ผลเสีย	1	มีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น	1

4.3.3 ความคิดเห็นด้านการพัฒนาบุคลากรวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

ลำดับที่			ความถี่
ผลดี	1	พนักงานมีประสิทธิภาพในการทำงานมากขึ้น	23
ผลเสีย	1	ทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น	1

4.3.4 ความคิดเห็นด้านลอจิสติกส์

ลำดับที่			ความถี่
ผลดี	1	ประหยัดค่าใช้จ่าย	1
ผลเสีย	1	การส่งสินค้ามีความยุ่งยากมากขึ้น	4
	2	ทำให้เพิ่มต้นทุน	1

4.3.5 ความคิดเห็นข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

ลำดับที่			ความถี่
1	ภาครัฐควรสนับสนุนให้มากขึ้น		5
2	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมควรประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารต่างๆ ให้มากขึ้น		4
3	กลุ่มควรมีการจัดกิจกรรมภายในกลุ่มอย่างสม่ำเสมอ		2

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเป็นดังนี้

1. เพื่อศึกษาผลจากการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์
2. เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ โดยจำแนกตามขนาดของธุรกิจ

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ เจ้าของหรือผู้บริหารระดับสูงในธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ โดยมีสำนักพัฒนาอุตสาหกรรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นผู้สนับสนุน จำนวนทั้งสิ้น 80 ราย ซึ่งเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถามที่สร้างขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของสถานประกอบการและผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) และคำถามปลายเปิด (Open-ended Questionnaires) มีข้อคำถาม 5 ข้อ

ตอนที่ 2 ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ แบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มีข้อคำถาม 30 ข้อ

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ทั้งผลดีและผลเสีย ที่มีต่อผลการเข้าร่วมกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในรูปแบบของคลัสเตอร์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open –ended Questionnaires) มีข้อคำถาม 4 ข้อ

การเก็บรวบรวมข้อมูลกระทำโดยส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ และ สัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ โดยมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนทั้งสิ้น 73 ราย คิดเป็นร้อยละ 91.25 ของทั้งหมด จากข้อมูลที่ได้ ผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์สภาพทั่วไปของสถานประกอบการ ซึ่งข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบเลือกตอบ (Check List) ใช้วิธีคำนวณหาค่าความถี่และร้อยละ สำหรับข้อมูลเกี่ยวกับผลการดำเนินงานในด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาบุคลากร และด้านลอจิสติกส์ มีลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale) ใช้วิธีคำนวณหา

ค่าเฉลี่ย (μ) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน () การเปรียบเทียบผลการดำเนินงานหลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ในด้าน การตลาด การวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์ การพัฒนาบุคลากร และลอจิสติกส์ จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ วิเคราะห์โดยใช้ ANOVA กรณีพบความแตกต่าง จะเปรียบเทียบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้ Scheffe Analysis สำหรับคำถามที่มีลักษณะ ปลายเปิด (Open-ended Questionnaires) ผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

5.1 สรุปผลการวิจัย

จากวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ที่เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ ผลการวิจัยพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ผลิตชิ้นส่วน เกี่ยวกับยานยนต์ยนต์ เป็นธุรกิจขนาดกลาง ลักษณะการดำเนินธุรกิจเป็นแบบจำหน่ายทั้งใน ประเทศและส่งออกต่างประเทศ เหตุผลที่เข้าร่วมกลุ่มเพื่อต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการ แข่งขัน ดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 10 -15 ปี

หลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ พบว่าโดยภาพรวมธุรกิจได้รับผลดี ระดับ ปานกลาง และมีผลเสีย อยู่ในระดับน้อย เมื่อวิเคราะห์เป็นรายด้านทั้ง 4 ด้านพบว่า ด้านการตลาด ได้รับผลดี อยู่ในระดับ ปานกลาง แต่ด้านผลเสียในด้านการตลาด ธุรกิจได้รับผลเสียอยู่ในระดับ น้อย ผลดีที่ธุรกิจได้รับด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อยู่ในระดับปานกลาง แต่ด้านผลเสียธุรกิจ ได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อย ผลดีที่ธุรกิจได้รับด้านการพัฒนาบุคลากรพบว่าอยู่ในระดับปานกลาง แต่ด้านผลเสีย ธุรกิจได้รับผลเสียอยู่ในระดับน้อยที่สุด ผลดีที่ธุรกิจได้รับด้านลอจิสติกส์ พบว่าอยู่ใน ระดับน้อย แต่ในด้านผลเสีย อยู่ในระดับน้อยที่สุด

จากวัตถุประสงค์ของการวิจัย ในข้อที่ 2 เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของอุตสาหกรรมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ จำแนกตาม ขนาดของธุรกิจ โดยการเปรียบเทียบความแตกต่างของงานวิจัยนี้มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นดังนี้

เปรียบเทียบความแตกต่างของขนาดของธุรกิจหลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์โดย ภาพรวมของผลดีและผลเสีย พบว่าไม่มีความแตกต่างกัน เมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้านไม่พบความ แตกต่างกัน เช่นกัน

เปรียบเทียบความแตกต่าง ของขนาดของธุรกิจหลังจากที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ เป็นรายด้านทั้งผลดีและผลเสีย พบว่าในด้านผลดี มี 2 ด้านที่มีความแตกต่างกัน คือใน ด้านการตลาด และด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ในด้านการตลาด พบว่า ธุรกิจขนาดเล็ก ได้รับผลดีในเรื่องกำไรต่อหน่วยมากกว่าธุรกิจขนาดกลาง และธุรกิจขนาดเล็ก ได้รับผลดีในเรื่อง การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่มมากกว่าธุรกิจขนาดกลาง ส่วนในด้านของการวิจัยและพัฒนา

ผลิตภัณฑ์ พบว่าธุรกิจขนาดเล็ก ได้รับผลดีในเรื่องระยะเวลาที่ใช้ในการผลิตมากกว่าธุรกิจขนาดกลาง ส่วนความแตกต่างของขนาดของธุรกิจในด้านผลเสียที่ได้รับหลังจากดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ไม่พบความแตกต่างกัน

สำหรับความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติม พบว่าด้านการตลาดมีความคิดเห็นและข้อเสนอแนะด้านผลดี คือทำให้มีลูกค้าเพิ่มมากขึ้น และมีผลประกอบการดีขึ้น ส่วนผลเสียคือมีการแข่งขันกันเอง และ มีการเอาเปรียบกันในกลุ่ม ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านผลดีคือมีการคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ มากขึ้น ผลเสียคือมีค่าใช้จ่ายมากขึ้น ด้านการพัฒนาบุคลากร ด้านผลดี คือ พนักงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น ผลเสียคือ มีค่าใช้จ่ายมากขึ้น ด้านลอจิสติกส์ ด้านผลดีคือ ประหยัดค่าใช้จ่าย ผลเสียคือการส่งสินค้ามีความยุ่งยากมากขึ้น

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

จากผลของการศึกษาผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

จากวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากที่ได้ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ พบว่า การดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ธุรกิจส่วนใหญ่ได้รับผลดีคิดเป็นร้อยละ 75.34-97.26 และด้านผลเสียคิดเป็นร้อยละ 2.74-17.81 และภาพรวมของผลดีที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนภาพรวมของผลเสียที่ได้รับอยู่ในระดับน้อย โดยเมื่อแยกเป็นรายด้าน พบว่า ธุรกิจได้รับผลดีด้านการตลาด การวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ การพัฒนาบุคลากร และด้านลอจิสติกส์ มากกว่า ผลเสีย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ก้องภพ (2547) พบว่า การระดมความคิดจากหลากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และดำเนินการอุตสาหกรรมยานยนต์ในทิศทางเดียวกัน ช่วยให้การพัฒนากลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์มีศักยภาพมากขึ้น และงานวิจัยของ สวัสดิ์ (2544) พบว่า การที่อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยจะสามารถพัฒนาและอยู่รอดได้จำเป็นต้องร่วมมือประสานงานกันอย่างแท้จริง ในด้านการวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต การบริหารจัดการด้านวัตถุดิบ และการเชื่อมโยงเครือข่ายการตลาด

จากวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เพื่อเปรียบเทียบผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ โดยจำแนกตามขนาดของธุรกิจ พบว่า สถานประกอบการขนาดเล็ก ได้รับผลดีในด้านผลกำไรต่อหน่วยมากกว่า สถานประกอบการขนาดกลาง และในด้านของการกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม พบว่า สถานประกอบการขนาดเล็ก ได้รับผลดีมากกว่าสถานประกอบการขนาดกลาง เนื่องจากเมื่อดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ แล้ว ธุรกิจ มีการกำหนดทิศทางการดำเนินธุรกิจในทิศทางเดียวกัน ทำให้ลดการแข่งขันในธุรกิจ

ประเภทเดียวกันลงทำให้ธุรกิจขนาดเล็กมีศักยภาพในการประกอบธุรกิจมากขึ้น ทำให้มีกำไรต่อหน่วยเพิ่มขึ้น และลดต้นทุนในการผลิตลง และมีการวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์มากขึ้น บุคลากรได้รับการฝึกอบรมเพิ่มขึ้น มีการจัดการด้านลอจิสติกส์ดีขึ้น แม้จะมีเงินลงทุนที่น้อยกว่า และปริมาณการผลิตที่น้อยกว่าก็ตาม

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะทั่วไป

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับ ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ทำให้ทราบข้อมูลที่เป็นประโยชน์แก่การนำมาพิจารณา ซึ่งผู้วิจัยขอเสนอแนะดังนี้

1. ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการรวมกลุ่ม ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ให้กับกลุ่มอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ที่ยังไม่เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์เพื่อให้เพิ่มศักยภาพในการแข่งขันมากขึ้น
2. กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ควรติดตามผลการดำเนินงานเพื่อให้ทราบถึงปัญหา และสิ่งที่ควรต้องปรับปรุงแก้ไขทั้งในด้านนโยบาย และการจัดการต่าง ๆ รวมทั้งประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้กับธุรกิจที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ และที่ยังไม่เข้าร่วมกลุ่ม เพื่อให้ผลการดำเนินงานดีขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้เพื่อศึกษาถึง ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีประชากรเป็นเจ้าของหรือผู้บริหารระดับสูงของอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อธุรกิจทางด้านอุตสาหกรรมยานยนต์ ภาครัฐบาล และภาคการศึกษา ผู้วิจัยขอเสนอแนะว่าในการวิจัยครั้งต่อไปควรมีการวิจัยเพิ่มเติมในเรื่องต่อไปนี้

1. ศึกษาสภาพและปัญหาของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์
2. ศึกษาแนวทางการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ของกลุ่มอุตสาหกรรมที่ดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์
3. เนื่องจากการวิจัยครั้งนี้กลุ่มประชากรที่เป็นธุรกิจขนาดเล็ก และ ธุรกิจขนาดกลาง มีจำนวนไม่ถึง 30 ราย ถ้าในอนาคตมีการรวมกลุ่มของธุรกิจทั้ง 2 กลุ่มนี้เพิ่มขึ้นมากกว่า 30 ราย ควรศึกษาเปรียบเทียบความแตกต่างของขนาดธุรกิจในการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์อีกครั้งหนึ่ง

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กิริติ กลิ่นชั้น. ความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมไทย : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมรถยนต์.

วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2547.

ก้องภพ วรรณโกวัฒน์. การกำหนดแผนแม่บทอุตสาหกรรมยานยนต์ (2545-2549)

วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2546.

ชัยพร วิเศษมงคล กรอบแนวความคิดเครือข่ายวิสาหกิจ พิมพ์ครั้งที่ 1.

กรุงเทพมหานคร : บริษัท โอกลีวี่ พับลิค รีเลชันส์ เวลด์เวย์ด์ จำกัด, 2549.

ธานินทร์ ศิลป์จารุ. คู่มือการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 2.

กรุงเทพฯ : นิต้าการพิมพ์, 2546.

พจน์ อรรถโรจน์ภิญโญ. ความสามารถในการแข่งขันของเครือข่ายวิสาหกิจ. พิมพ์ครั้งที่ 1.

กรุงเทพมหานคร : บริษัท โอกลีวี่ พับลิค รีเลชันส์ เวลด์เวย์ด์ จำกัด, 2549.

สมคิด จาตุศรีพิทักษ์. (13 พฤศจิกายน 2546) สัมภาษณ์ : รองนายกรัฐมนตรี

สวัสดี ผลอ้อ. การบริหารการผลิตเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย.

วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น,
2544.

สถาบันยานยนต์. สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 49. สาระสังเขป

[สืบค้นวันที่ 30 ธันวาคม 2549] จาก <http://www.thaiauto.or.th>

_____. ยอดผลิตรถยนต์ในประเทศไทย พ.ศ. 2541 – 2549. สาระสังเขป [สืบค้นวันที่

10 มกราคม 2549] จาก <http://www.thaiauto.or.th>

38 คลังเตอร์พันธมิตรอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ : อุตสาหกรรมสาร, 2548.

54 การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันที่ยั่งยืนโดยการจัดการลอจิสติกส์และโซ่อุปทาน.

กรุงเทพฯ : อุตสาหกรรมสาร, 2547.

ภาคผนวก ก

- หนังสือขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ (แบบสอบถาม)
- รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ (แบบสอบถาม)



ที่ ศธ 0525.3(5.2)/02

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

15 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณสมบัติ เตมียสถิต

ด้วย นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์” โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.ดร.วราพจน์ ศรีวงษ์กุล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และดร.ไชยณรงค์ แสงเมฆา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทางการศึกษา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500 - 24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018

ที่ ศธ 0525.3(5.2)/03



สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

15 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณสุเทพ ไพรวงษ์

ด้วย นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์” โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.ดร.วรพจน์ ศรีวงษ์กุล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และดร.ไชยรินทร์ แสงเมฆา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทางการศึกษา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธำนิษฐ์ ศิลป์จารุ)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500 - 24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018

ที่ ศธ 0525.3(5.2)/04



สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

15 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณชยพล คดีการ

ด้วย นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขา
วิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ผลจากการดำเนินธุรกิจใน
รูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์" โดยมีคณะกรรมการ
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.ดร.วรพจน์ ศรีวงษ์กุล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และดร.ไชยณรงค์
แสงเมฆา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดตรวจสอบ
แบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทางการศึกษา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์อานันท์ ศิลปจารุ)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500 - 24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018



ที่ ศธ 0525.3(5.2)/05

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม
คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

15 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณประพนธ์ คล้ายศรี

ด้วย นายธีรวัฒน์ วงศ์สวัสดิ์ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์" โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.ดร.วราภรณ์ ศรีวงศ์ชล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และดร.ไชยรินทร์ แสงเมฆา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทางการศึกษา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธานีรินทร์ ศิลป์จารุ)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500 - 24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018

ที่ ศธ 0525.3(5.2)/06



สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

15 มกราคม 2550

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน คุณสุชาติ หิรัญชัย

ด้วย นายธีรวัจน์ วงศ์สวัสดิ์ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์” โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ รศ.ดร.วราภรณ์ ศรีวงษ์กุล เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก และดร.ไชยพันธ์ แสงเมฆา เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรดตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทางการศึกษา

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธำนิษฐ์ ศิลป์จารุ)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500 - 24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบถาม

ลำดับที่	ชื่อ - สกุล	ตำแหน่ง / สถานที่ทำงาน
1	คุณสมบัติ เตมียสถิต	รองกรรมการผู้จัดการ บริษัท บี ที โอโต้พาร์ท จำกัด 59 ม.2 ต.นาป่า อ.เมือง จ.ชลบุรี โทร. 038-786909-10
2	คุณสุเทพ ไพรวงศ์	ผู้อำนวยการฝ่ายโรงงาน บริษัทยูนิตี้ อินดัสเตรียลกรุ๊ป จำกัด 118 ม.3 ต.หนองละลอก อ.บ้านค่าย จ.ระยอง โทร. 038-892400-11
3	คุณชยพล คติการ	ประธานกลุ่มคลัสเตอร์ชิ้นส่วนจักรยานยนต์ สำนักพัฒนาอุตสาหกรรม ช.ตรีมิตร ถ.พระราม 4 คลองเตย กรุงเทพฯ โทร. 02-3678149
4	คุณประทวน กล้ายศรี	กรรมการผู้จัดการ บริษัท กลุ่มสมบุญ จำกัด 112 ม. 2 ถ.บางนา – ตราด กม.15 ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ โทร. 02-7508570
5	คุณสุชาติ หิรัญชัย	กรรมการผู้จัดการ บริษัท ไทยชนาธร จำกัด 61 ม.11 ซ.ชีวาชัย ถ.บางนา – ตราด ต.บางโหลง อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ โทร. 02-3372305

ภาคผนวก ข

- แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เรื่อง ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ตอนที่ 1. ข้อมูลสภาพทั่วไปขององค์กรและผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง [] หน้าข้อที่เป็นข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไปขององค์กรและผู้ตอบแบบสอบถาม หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง แต่ละข้อเลือกได้เพียงข้อเดียว

1. ประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ท่านผลิต

- | | |
|---------------------------------|------------------------------------|
| [] 1. ชิ้นส่วนเกี่ยวกับยานยนต์ | [] 2. ชิ้นส่วนจำพวกพลาสติก และยาง |
| [] 3. ชิ้นส่วนประกอบ | [] 4. อื่น ๆ (โปรดระบุ)..... |

2. ธุรกิจท่านมีขนาดใด

- [] 1. ธุรกิจขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท)
- [] 2. ธุรกิจขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท)
- [] 3. ธุรกิจขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท)

3. ธุรกิจของท่านดำเนินธุรกิจในลักษณะใด

- | | |
|--|----------------------------------|
| [] 1. ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ | [] 2. ผลิตเพื่อส่งออกต่างประเทศ |
| [] 3. ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ | |

4. เหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์

- [] 1. ต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
- [] 2. ต้องการให้ลูกค้ามั่นใจว่าผลิตภัณฑ์มีคุณภาพ
- [] 3. ต้องการได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- [] 4. ต้องการเพิ่มความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์
- [] 5. ต้องการมีอำนาจต่อรองกับลูกค้า

5. ประสบการณ์ในการทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

- | | |
|----------------------|---------------------|
| [] 1. ต่ำกว่า 5 ปี | [] 2. 5 ปี – 10 ปี |
| [] 3. 10 ปี – 15 ปี | [] 4. 15 ปี ขึ้นไป |

ตอนที่ 2 ผลจากการเข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจอุตสาหกรรมผลิต
ชิ้นส่วนยานยนต์

คำชี้แจง ขอให้ท่านพิจารณารายการต่อไปนี้แล้วโปรดทำเครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบตัวเลือกใน
ช่องระดับผลที่ได้รับซึ่งตรงกับความเป็นจริงในองค์กรของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

คำอธิบาย ระดับผลที่ได้รับ หมายถึง ผลดี หรือ ผลเสีย ด้านการดำเนินงาน โดยเปรียบเทียบ
ผล การดำเนินงาน ก่อน กับ หลังจากเข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster)
แล้ว แบ่งเป็น 5 ระดับ คือ

- ระดับที่ 5 หมายถึง ผลที่ได้รับ “ดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกลุ่มมากที่สุด” หรือ “มีผลเสียมากที่สุด”
- ระดับที่ 4 หมายถึง ผลที่ได้รับ “ดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกลุ่มมาก” หรือ “มีผลเสียมาก”
- ระดับที่ 3 หมายถึง ผลที่ได้รับ “ดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกลุ่มปานกลาง” หรือ “มีผลเสียปานกลาง”
- ระดับที่ 2 หมายถึง ผลที่ได้รับ “ดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกลุ่มน้อย” หรือ “มีผลเสียน้อย”
- ระดับที่ 1 หมายถึง ผลที่ได้รับ “ดีขึ้นกว่าก่อนเข้าร่วมกลุ่มน้อยที่สุด” หรือ “มีผลเสียน้อยที่สุด”

ตัวอย่างการตอบแบบสอบถาม

ผลจากการดำเนินงานหลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster)		ระดับผลที่ได้รับ				
ด้านการตลาด						
A. การเพิ่มของส่วนแบ่งตลาด						
☒ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
B. การยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด						
☐ ผลดี	☒ ผลเสีย	5	4	3	2	1

ข้อ A. ท่านเลือกทำเครื่องหมาย ☒ ในข้อผลดี และทำเครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 5 แสดงว่า
ธุรกิจท่านมีผลดีด้านการเพิ่มส่วนแบ่งตลาด หลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ อยู่ในระดับมากที่สุด
ข้อ B. ท่านเลือกทำเครื่องหมาย ☒ ในข้อผลเสีย และทำเครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 3 แสดงว่า
ธุรกิจท่านมีผลเสียด้านการยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาดหลังเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ อยู่ในระดับปานกลาง

ผลจากการดำเนินงานหลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster)	ระดับผลที่ได้รับ
--	------------------

ด้านการตลาด						
6. ส่วนแบ่งทางการตลาด						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
7. การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
8. จำนวนลูกค้ารายใหม่						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
9. การแข่งขันในด้านราคาของกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
10. ต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
11. ผลกำไรต่อหน่วย						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
12. การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
13. ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
14. การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์						
15. การใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
16. ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
17. การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
18. การสร้างความแปลกใหม่ของผลิตภัณฑ์						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
ผลจากการดำเนินงานหลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster)		ระดับผลที่ได้รับ				

19. ความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
20. ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
21. การร่วมกับกลุ่มตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
22. เงินลงทุนด้านเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
ด้านการพัฒนาบุคลากร						
23. ความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
24. นำความรู้ความสามารถที่เข้าฝึกอบรมมาถ่ายทอดให้แก่เพื่อนร่วมงาน						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
25. ค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมของกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
26. จำนวนของบุคลากรที่ใช้						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
27. การลาออกของพนักงานหลังจากเข้าฝึกอบรมของกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
28. การเพิ่มเงินเดือนของพนักงานที่มีความสามารถเพิ่มขึ้นหลังจากเข้ากลุ่มฝึกอบรม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
ด้านลอจิสติกส์						
29. การหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
30. ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1

ผลจากการดำเนินงานหลังจากเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster)	ระดับผลที่ได้รับ
--	------------------

31. ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือ						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
32. ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
33. เวลาการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
34. เวลาส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าโดยกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1
35. ความผิดพลาดในการจัดส่งสินค้าโดยกลุ่ม						
☐ ผลดี	☐ ผลเสีย	5	4	3	2	1

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะผลจากการได้เข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

คำชี้แจง โปรดแสดงความคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลจากการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

1. ด้านการตลาด

ผลดี

.....

.....

.....

ผลเสีย

.....

.....

.....

2. ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

ผลดี

.....

.....

.....

ผลเสีย

.....

.....

.....

3. ด้านการพัฒนาบุคลากร

ผลดี

.....

.....

.....

ผลเสีย

.....

.....

.....

4. ด้านลอจิสติกส์

ผลดี

.....

.....

.....

ผลเสีย

.....

.....

.....

ภาคผนวก ค

- ตารางวิเคราะห์ข้อมูล

ตารางผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการนำเสนอผลการของวิจัยในบทที่ 4 หัวข้อ 4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในรูปแบบแผนภูมิในส่วนนี้ผู้วิจัยจึงได้นำเสนอในรูปแบบตารางดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ ซึ่งแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ (Check List)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิต ปรากฏผลดังตารางที่ ค-1

ตารางที่ ค-1 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิต

ประเภทของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิต	จำนวน	ร้อยละ
ชิ้นส่วนเกี่ยวกับยานยนต์	23	31.51
ชิ้นส่วนจำพวกพลาสติก และ ยาง	22	30.14
ชิ้นส่วนประกอบ	12	16.44
อื่น ๆ	16	21.91

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามขนาดของธุรกิจ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ ค-2 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามขนาดของธุรกิจ

ขนาดของธุรกิจธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
อุตสาหกรรมขนาดเล็ก (เงินลงทุนไม่เกิน 10 ล้านบาท)	15	22.55
อุตสาหกรรมขนาดกลาง (เงินลงทุนมากกว่า 10 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 100 ล้านบาท)	49	67.12
อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (เงินลงทุนมากกว่า 100 ล้านบาท)	9	12.33

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามลักษณะของการดำเนินธุรกิจ
ปรากฏผลดังตารางที่ ค-3

ตารางที่ ค-3 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามลักษณะของการ
ดำเนินธุรกิจ

ลักษณะของการดำเนินธุรกิจ	จำนวน	ร้อยละ
ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศ	26	35.62
ผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ	47	64.38

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามเหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์
ปรากฏผลดังตารางที่ ค-4

ตารางที่ ค-4 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเหตุผลในการเข้า
รวมกลุ่ม คลัสเตอร์

เหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มคลัสเตอร์	จำนวน	ร้อยละ
ต้องการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	28	38.36
ต้องการให้ลูกค้ามั่นใจว่าผลิตภัณฑ์มีคุณภาพ	6	8.22
ต้องการได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	10	13.70
ต้องการเพิ่มความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์	18	24.66
ต้องการมีอำนาจต่อรองกับคู่ค้า	11	15.06

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสภาพทั่วไปของธุรกิจ จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน
ด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ปรากฏผลดังตารางที่ ค-5

ตารางที่ ค-5 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามประสบการณ์ในการ
ทำงานด้านอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ประสบการณ์ในการทำงาน	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	5	6.85
5 ปี – 10 ปี	15	20.55
10 ปี – 15 ปี	29	39.73
15 ปีขึ้นไป	24	32.87

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการตลาด ผลปรากฏดังตารางที่ ค-6

ตารางที่ ค-6 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการตลาด

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้อ 6 ส่วนแบ่งทางการตลาด	71	97.26	2	2.74
ข้อ 7 การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด	71	97.26	2	2.74
ข้อ 8 จำนวนลูกค้ารายใหม่	71	97.26	2	2.74
ข้อ 9 การแข่งขันในด้านราคาของกลุ่ม	60	82.19	13	17.81
ข้อ 10 ต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย	69	94.52	4	5.48
ข้อ 11 ผลกำไรต่อหน่วย	69	94.52	4	5.48
ข้อ 12 การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม	65	89.04	8	10.96
ข้อ 13 ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ	68	93.15	5	6.85
ข้อ 14 การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม	71	97.26	2	2.74

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ผลปรากฏดังตารางที่ ค-7

ตารางที่ ค-7 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจใน
รูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้อ 15 การใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต	65	89.04	8	10.96
ข้อ 16 ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต	61	83.56	12	16.44
ข้อ 17 การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์	64	87.67	9	12.33
ข้อ 18 การสร้างความแปลกใหม่ของผลิตภัณฑ์	68	93.15	5	6.85
ข้อ 19 ความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์	68	93.15	5	6.85
ข้อ 20 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	60	82.19	13	17.81
ข้อ 21 การร่วมกับกลุ่มตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์	60	82.19	13	17.81
ข้อ 22 เงินลงทุนด้านเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต	65	89.04	8	10.96

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการพัฒนาบุคลากร ผลปรากฏดังตารางที่ ค-8

ตารางที่ ค-8 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการพัฒนาบุคลากร

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้อ 23 ความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน	71	97.26	2	2.74
ข้อ 24 นำความรู้ความสามารถที่เข้าฝึกอบรมมาถ่ายทอด ให้แก่เพื่อนร่วมงาน	71	97.26	2	2.74
ข้อ 25 ค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมของ กลุ่ม	70	95.89	3	4.11
ข้อ 26 จำนวนของบุคลากรที่ใช้	70	95.89	3	4.11
ข้อ 27 การลาออกของพนักงานหลังจากเข้าฝึกอบรมของกลุ่ม	63	86.30	10	13.70
ข้อ 28 การเพิ่มเงินเดือนของพนักงานที่มีความสามารถ เพิ่มขึ้นหลังจากเข้ากลุ่มฝึกอบรม	70	95.89	3	4.11

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านลอจิสติกส์ ผลปรากฏดังตารางที่ ค-9

ตารางที่ ค-9 แสดงจำนวนและค่าร้อยละของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ
คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านลอจิสติกส์

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ข้อ 29 การหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่	62	84.93	11	15.07
ข้อ 30 ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ	63	86.30	10	13.70
ข้อ 31 ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือ	62	84.93	11	15.07
ข้อ 32 ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า	60	82.19	13	17.81
ข้อ 33 เวลาการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยกลุ่ม	62	84.93	11	15.07
ข้อ 34 เวลาส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าโดยกลุ่ม	60	82.19	13	17.81
ข้อ 35 ความผิดพลาดในการจัดส่งสินค้าโดยกลุ่ม	55	75.34	18	24.66

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลในด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับ ผลจากการเข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ (Cluster) ของธุรกิจอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในด้านการตลาด ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ด้านการพัฒนาศักยภาพ และด้านลอจิสติกส์ ซึ่งลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating Scale)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ (Cluster) โดยภาพรวมแต่ละด้าน ผลปรากฏดังตารางที่ ก-10

ตารางที่ ก-10 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) โดยภาพรวมแต่ละด้าน

ผลที่ได้รับ		ผลดี		ผลเสีย	
		μ		μ	
1	ด้านการตลาด	2.63	0.48	2.07	0.72
2	ด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	2.64	0.92	1.35	0.50
3	ด้านการพัฒนาศักยภาพ	3.03	0.79	1.13	0.51
4	ด้านลอจิสติกส์	2.40	0.72	1.37	0.61
ภาพรวม		2.68	0.55	1.52	0.61

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบ คลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการตลาด ผลปรากฏดังตารางที่ ก-11

ตารางที่ ก-11 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่ได้เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการตลาด

ผลที่ได้รับ		ผลดี		ผลเสีย	
		μ		μ	
ข้อ 6	ส่วนแบ่งทางการตลาด	2.94	0.75	1.00	0
ข้อ 7	การเป็นที่ยอมรับผลิตภัณฑ์ของตลาด	2.92	0.73	1.00	0
ข้อ 8	จำนวนลูกค้ารายใหม่	3.35	0.93	2.00	0
ข้อ 9	การแข่งขันในด้านราคาของกลุ่ม	2.63	0.61	2.23	0.73
ข้อ 10	ต้นทุนในการผลิตต่อหน่วย	2.45	0.58	2.25	0.50
ข้อ 11	ผลกำไรต่อหน่วย	2.41	0.77	2.00	0.82
ข้อ 12	การกำหนดราคาสินค้าโดยกลุ่ม	2.40	0.77	2.00	0.54
ข้อ 13	ค่าใช้จ่ายในการเข้าพบลูกค้ารายใหม่ที่กลุ่มแนะนำ	2.22	0.73	2.00	1.00
ข้อ 14	การเปลี่ยนแปลงนโยบายทางการตลาดของกลุ่ม	2.23	0.74	1.50	0.71
เฉลี่ยรวมด้านการตลาด		2.63	0.48	2.07	0.72

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ผลปรากฏดังตารางที่ ค-12

ตารางที่ ค-12 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	μ		μ	
ข้อ 15 การใช้ระยะเวลาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับการผลิต	2.42	0.81	1.38	0.52
ข้อ 16 ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิต	2.44	0.89	1.75	0.75
ข้อ 17 การสร้างมูลค่าเพิ่มของผลิตภัณฑ์	2.89	1.13	1.67	0.71
ข้อ 18 การสร้างความแปลกใหม่ของผลิตภัณฑ์	3.22	1.27	1.00	0
ข้อ 19 ความสามารถในการพัฒนาผลิตภัณฑ์	3.03	1.16	1.00	0
ข้อ 20 ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	2.47	0.89	1.31	0.48
ข้อ 21 การร่วมกับกลุ่มตัดสินใจในการออกแบบผลิตภัณฑ์	2.50	0.91	1.46	0.52
ข้อ 22 เงินลงทุนด้านเครื่องจักรที่ใช้ในการผลิต	2.32	0.92	1.38	0.52
เฉลี่ยรวมด้านการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	2.64	0.92	1.35	0.50

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการพัฒนาบุคลากร ผลปรากฏดังตารางที่ ค-13

ตารางที่ ค-13 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านการพัฒนาบุคลากร

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	μ		μ	
ข้อ 23 ความรู้ความสามารถของพนักงานในการปฏิบัติงาน	3.80	1.05	1.00	0
ข้อ 24 นำความรู้ความสามารถที่เข้าฝึกอบรมมาถ่ายทอดให้แก่เพื่อนร่วมงาน	3.66	1.00	1.00	0
ข้อ 25 ค่าใช้จ่ายในการส่งพนักงานเข้าร่วมการฝึกอบรมของกลุ่ม	2.93	0.92	1.33	0.58
ข้อ 26 จำนวนของบุคลากรที่ใช้	2.73	0.88	1.00	0
ข้อ 27 การลาออกของพนักงานหลังจากเข้าฝึกอบรมของกลุ่ม	2.38	0.83	1.10	0.32
ข้อ 28 การเพิ่มเงินเดือนของพนักงานที่มีความสามารถเพิ่มขึ้นหลังจากเข้ากลุ่มฝึกอบรม	2.50	0.93	1.00	0
เฉลี่ยรวมด้านการพัฒนาบุคลากร	3.03	0.79	1.13	0.51

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านลอจิสติกส์ ผลปรากฏดังตารางที่ ค-14

ตารางที่ ค-14 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลที่ได้รับ หลังจากที่เข้าร่วมกลุ่มธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ในด้านลอจิสติกส์

ผลที่ได้รับ	ผลดี		ผลเสีย	
	μ		μ	
ข้อ 29 การหาผู้ขายวัตถุดิบรายใหม่	2.47	0.74	1.73	0.79
ข้อ 30 ค่าใช้จ่ายในการจัดหาวัตถุดิบ	2.52	0.67	1.50	0.85
ข้อ 31 ค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้าคงเหลือ	2.52	0.67	1.45	0.82
ข้อ 32 ต้นทุนในการจัดส่งสินค้าให้ลูกค้า	2.15	0.90	1.77	1.09
ข้อ 33 เวลาการสั่งซื้อวัตถุดิบโดยกลุ่ม	2.48	0.84	1.00	0
ข้อ 34 เวลาส่งมอบสินค้าให้ลูกค้าโดยกลุ่ม	2.40	0.91	1.23	0.44
ข้อ 35 ความผิดพลาดในการจัดส่งสินค้าโดยกลุ่ม	2.42	0.74	1.00	0
เฉลี่ยรวมด้านลอจิสติกส์	2.40	0.72	1.37	0.61

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ : นายธีรวัฒน์ วงศ์สวัสดิ์
 ชื่อวิทยานิพนธ์ : ผลจากการดำเนินธุรกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ (Cluster) ของ
 ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
 สาขาวิชา : ธุรกิจอุตสาหกรรม

ประวัติ

ประวัติส่วนตัว เกิดเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม 2521 สถานที่เกิด จังหวัดชลบุรี ที่อยู่ปัจจุบัน
 138/119 หมู่ 5 ต.ตะเคียนเตี้ย อ.บางละมุง จ.ชลบุรี

ประวัติการศึกษา สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรีคณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการตลาด จาก
 สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล ธัญบุรี พ.ศ. 2542

ประวัติการทำงาน

- พ.ศ. 2543 ถึง 2545 เจ้าหน้าที่งานการเงิน วิทยาลัยเทคนิคสัตหีบ จ.ชลบุรี
- พ.ศ. 2545 ถึงปัจจุบัน พนักงานราชการ ตำแหน่ง ครู วิทยาลัยสารพัดช่างนครหลวง

กรุงเทพมหานคร