



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

เรื่อง การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม
ชั้นส่วนรยนต์ไทยเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีไทย-ญี่ปุ่น
โดย นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ

ได้รับอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ครุศาสตร์อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(อาจารย์ ดร.มงคล หวังสถิตย์วงศ์)

22 มีนาคม 2550

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิทยา วิชาวิวัฒน์)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์สุชาติ ศิริสุขไพบูลย์)

กรรมการ

(รองศาสตราจารย์เจียรชัย นุณยะกุล)

การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมจีนส่วนรถยนต์ไทย
เพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีไทย – ญี่ปุ่น

นายประทีป เกศชัยประเสริฐ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ครุศาสตรอุตสาหกรรมมหาบัณฑิต
สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม ภาควิชาบริหารเทคนิคศึกษา
บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ปีการศึกษา 2549
ลิขสิทธิ์ของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

ชื่อ : นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ
ชื่อวิทยานิพนธ์ : การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารธุรกิจ
อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรี ไทย – ญี่ปุ่น
สาขาวิชา : ธุรกิจอุตสาหกรรม
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิทยา วิชาวิวัฒน์
รองศาสตราจารย์สุชาติ ศิริสุขไพบูรณ์
ปีการศึกษา : 2549

บทคัดย่อ

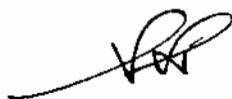
ท่ามกลางกระแสการเปิดเสรีการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในขณะนี้ ทำให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ไทยเริ่มตระหนักถึงผลที่อาจเกิดขึ้น หากรัฐบาลไทยได้ตกลงเปิดเขตการค้าเสรีกับญี่ปุ่นอย่างเป็นทางการ ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยยังขาดความสามารถในการเพิ่มผลผลิต การลดต้นทุน และการปรับปรุงคุณภาพให้ได้มาตรฐาน ทำให้ยากต่อการที่จะไปแข่งขันในเวทีระดับโลก

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น และเพื่อศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารธุรกิจเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล และวิเคราะห์ผลการวิจัยโดยการจำแนกตามจำนวนพนักงานในสถานประกอบการ ดังนี้ สถานประกอบการขนาดเล็ก ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน สถานประกอบการขนาดกลาง ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานระหว่าง 50 -100 คน และสถานประกอบการขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานมากกว่า 150 คน

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยมีความเห็นว่า การเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นจะทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุนมีการพัฒนามากขึ้น และสำหรับความเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจที่ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยให้ความสำคัญ มีดังนี้

1. การบริหารด้านการตลาด คือ การจัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้

2. การบริหารด้านการผลิต คือ การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล
 3. การบริหารการเงิน / บัญชี คือ การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผล และทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์
 4. การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล คือ การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน
 5. การบริหารด้านการจัดการทั่วไป คือ การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสารของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- (วิทยานิพนธ์มีจำนวนทั้งสิ้น 105 หน้า)



อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

Name : Mr.Prateep Lertchaiprasert
Thesis Title : Guidelines on Thailand Automotive Part Industrial Management
in Thailand - Japan Free Trade Area
Major Field : Industrial Business
King Mongkut's Institute of Technology North Bangkok
Thesis Advisors : Assistant Professor Dr.Wittaya Wipawiwat
Associate Professor Suchat Sirisukpaiboon
Academic Year : 2006

Abstract

Due to the situation of Thailand and Japan Free Trade Area negotiation at the present time, it is important for Thai automotive part manufacturers to realise the impacts which probably occur. Nowadays, automotive part industry of Thailand has less capability to increase productivity and reduce costs as well as improve the quality, leading to the difficulty in the competition in automotive part industry on the global scale.

This thesis is aimed to study the opinion of Thai automotive part manufacturers on the impacts of Thailand and Japan Free Trade Area and to study 5 aspects of business management including marketing, production, finance/accounting, human resources and general management of automotive part manufacturers according to Thailand and Japan Free Trade Area. Population of this research is Thai automotive part manufacturers in Bangkok and vicinity, and analysis is classified into 3 groups according to the number of employees (less than 50, 50 – 150, and more than 150).

The results have shown that most automotive part manufacturers agreed that Free Trade Area between Thailand and Japan will lead to development of supporting industry. Also, automotive part manufacturers emphasized the importance of each business management aspect as follows:-

1. Marketing aspect: having the up to date and accurate filing system which can be used in marketing forecast effectively.
2. Production aspect: developing the standard of supplier selection and quality control of raw material regarding the international quality standard.

3. Finance/accounting aspect: developing the accounting system which can forecast the financial performance result.

4. Human resource aspect: fostering job rotation at all levels to enhance the working capability of employees.

5. General management aspect: design and develop coordination and the route of communication to shorten the processes.

(Total 105 pages)

W. Wijawant.

Advisor

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จได้ด้วยความช่วยเหลือจากบุคคล และหน่วยงานต่างๆ ที่ได้ให้ความร่วมมือในการให้ข้อมูล เพื่อใช้ประกอบการศึกษาค้นคว้าและวิจัย จนทำให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิทยา วิทยาวิวัฒน์ ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และรองศาสตราจารย์สุชาติ ศิริสุขไพบูลย์ กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ผู้ซึ่งให้ความสนใจใส่ดูแล ให้คำแนะนำปรึกษาในเนื้อหาและตรวจทานแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆ อันเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา จนทำให้วิทยานิพนธ์สำเร็จเรียบร้อยเป็นอย่างดี

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบคุณเพื่อนๆ พี่ๆ และน้องๆ ผู้ร่วมงานทุกท่านรวมทั้งเพื่อนร่วมรุ่น สาขาหลักสูตรทุกคน ที่เป็นกำลังใจในการทำวิทยานิพนธ์ครั้งนี้

ท้ายนี้ผู้วิจัยขอกราบเป็นกตเวทิตาคุณแด่บิดา มารดาที่คอยเป็นกำลังใจอย่างใหญ่หลวง และขอขอบคุณภรรยาและลูกที่คอยเป็นแรงบันดาลใจอันสำคัญให้ผู้วิจัยมีกำลังใจ กำลังใจ ที่ดีในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงด้วยดี หากวิทยานิพนธ์จะมีประโยชน์ด้วยประการใดก็ตาม ผู้วิจัยขอมอบแด่ผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้กล่าวมาทั้งหมดนี้

ประทีป เลิศชัยประเสริฐ

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ข
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ณ
สารบัญภาพ	ญ
บทที่ 1. บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์	10
1.3 ตัวแปรที่จะศึกษา	10
1.4 ขอบเขตของการวิจัย	10
1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น	11
1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ	11
1.7 ประโยชน์ของผลการวิจัย	12
บทที่ 2. เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	13
2.1 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	13
2.2 ประเภทของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	17
2.3 การผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	21
2.4 ตลาดของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	26
2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	31
บทที่ 3. วิธีการดำเนินการวิจัย	41
3.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย	41
3.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย	41
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	42
3.4 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	43
3.5 การรวบรวมข้อมูล	44
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล	44

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4. ผลของการวิจัย	47
4.1 ผลการศึกษาสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	47
4.2 ผลการศึกษาลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ	49
4.3 ผลการศึกษาผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย	50
4.4 ผลการศึกษานโยบายการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการ ขึ้นส่วนร้อยละของไทย	53
4.5 ผลการศึกษากลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบ เขตการค้าเสรีตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย	68
บทที่ 5. สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ	73
5.1 สรุปผลการวิจัย	73
5.2 อภิปรายผลการวิจัย	77
5.3 ข้อเสนอแนะ	79
5.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป	83
บรรณานุกรม	85
ภาคผนวก ก	89
หนังสือขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม	90
รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม	91
ภาคผนวก ข	93
หนังสือขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม	94
แบบสอบถาม	95
ประวัติผู้วิจัย	105

สารบัญตาราง

ตารางที่

หน้า

1-1	โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมไทยที่จะเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น	5
1-2	ยอดผลิตรถยนต์ในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: คัน)	7
1-3	ยอดขายรถยนต์ที่ผลิตในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: คัน)	7
1-4	มูลค่าการส่งออกรถยนต์ที่ผลิตในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547	8
1-5	ยอดการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: ล้านบาท)	8
2-1	ประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ จำแนกตามลักษณะการทำงาน	22
2-2	วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	25
2-3	จำนวนรถจดทะเบียนสะสมแยกตามประเภท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 - 2548 (หน่วย: คัน)	27
2-4	ตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทย ตั้งแต่ปี 2547 - ปัจจุบัน	29
2-5	มูลค่านำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ตั้งแต่ปี 2535 - 2544	30
2-6	สัดส่วนแหล่งนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ปี 2546	30
4-1	แสดงคำร้อยละของสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	48
4-2	แสดงคำร้อยละของลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม	49
4-3	คำเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	51
4-4	คำเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	53
4-5	คำเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการผลิต ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	56

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่

หน้า

4-6	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการเงิน/บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	60
4-7	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านทรัพยากรบุคคล ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	62
4-8	ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	65
4-9	แสดงคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	69
4-10	แสดงค่าความถี่และร้อยละของกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำแนกตามการบริหารธุรกิจ 5 ด้าน	69
5-1	ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อประเด็นต่างๆเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	74
5-2	ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ	75

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1-1 มูลค่าสินค้าออก สินค้าเข้า และดุลการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่น	4
1-2 แหล่งนำเข้าจีนส่วนร้อยละของไทยปี 2546	9
2-1 โครงสร้างผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมจีนส่วนร้อยละของไทย	18
3-1 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัย	43

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

1.1.1 ประเทศไทยกับนโยบายการค้าเสรี

การจัดทำเขตการค้าเสรี (Free Trade Area: FTA) เป็นแนวคิดที่น่าสนใจและเป็นที่ยอมรับในนานาประเทศ

เขตการค้าเสรี หมายถึง การรวมเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศด้วยการจัดตั้งเป็นเขตการค้า โดยมีเป้าหมายหลักที่ผลประโยชน์การอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน และลดภาษีศุลกากรภายในกลุ่มให้เหลือน้อยที่สุดหรือเป็นร้อยละศูนย์ ซึ่งจะครอบคลุมการค้าสินค้าและบริการทุกชนิดก็ได้ (นิลสุวรรณ, 2547: 24)

เขตการค้าเสรีมีอยู่ด้วยกัน 2 ประเภท คือ ระดับพหุภาคี (Multilateral Free Trade Area) ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างหลายฝ่ายหรือหลายประเทศ เช่น องค์การการค้าโลก (World Trade Organisation: WTO) ซึ่งเป็นเขตการค้าเสรีที่ใหญ่ที่สุดในโลกและในขณะนี้สมาชิก 146 ประเทศ และเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area: AFTA) และระดับทวิภาคี (Bilateral Free Trade Area) ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างสองฝ่ายหรือสองประเทศ เช่น ประเทศต่อประเทศ ภูมิภาคต่อภูมิภาค หรือ ประเทศต่อภูมิภาค

ในปัจจุบัน สถานการณ์ได้เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ประเทศต่างๆ เริ่มมีการจับคู่เจรจาเพื่อสร้างเขตการค้าเสรีระดับทวิภาคีมากขึ้น การที่ประเทศต่างๆ หันมานิยมทำเขตการค้าเสรีระดับทวิภาคีมีเหตุผลดังนี้

1. ความล่าช้าในการเจรจาการค้าเสรีระดับพหุภาคี เนื่องจากทุกข้อตกลงต้องมาจากมติที่เป็นเอกฉันท์ ซึ่งทำให้การเจรจาการค้าเสรีระดับพหุภาคีซึ่งประกอบด้วยสมาชิกจำนวนมากหาข้อสรุปร่วมกันได้ยาก (วีรกร, 2547: 20)
2. เมื่อจีนได้เข้ามาเป็นสมาชิกใหม่ขององค์การการค้าโลก ทำให้ประเทศต่างๆ เกิดความหวั่นเกรงต่อศักยภาพด้านการแข่งขันของจีน เนื่องจากจีนมีความได้เปรียบของตลาดภายในประเทศที่มีขนาด

ใหญ่ จำนวนประชากรที่มหาศาลและแรงงานราคาถูก จึงทำให้จีนเป็นประเทศที่จะขยายบทบาทอำนาจทางเศรษฐกิจได้มาก การเข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การการค้าโลกของจีนทำให้จีนมีสิทธิเท่าเทียมกับสมาชิกเดิม ด้วยเหตุนี้ ประเทศต่างๆ ทั้งที่เป็นประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศที่กำลังพัฒนาจึงต้องมีการรวมเขตการค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน (นิลสุวรรณ, 2547: 24; สุปราณี, 2548: 92)

3. ประเทศที่มีพื้นที่ขนาดเล็ก แต่มีระบบเศรษฐกิจที่เปิดเสรีเต็มที่อยู่แล้ว เช่น สิงคโปร์และชิลี การเจรจาการค้าระดับทวิภาคีทำให้มีโอกาสดังกล่าวที่จะได้รับประโยชน์จากการเปิดตลาดของประเทศที่ร่วมทำเขตการค้าเสรีได้มาก เช่น สิงคโปร์เปิดเขตการค้าเสรีกับญี่ปุ่น (นิลสุวรรณ, 2547: 24; สุปราณี, 2548: 92)

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีนโยบายในการจัดตั้งเขตการค้าเสรีระดับทวิภาคีเป็นกลยุทธ์เชิงรุกทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยมีเหตุผลหลายประการ ได้แก่

1. เพื่อขยายการค้าระหว่างกันและกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจตลอดจนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมไทย โดยมีปัจจัยดังต่อไปนี้ (อริยาพร, 2547: 93)

1.1 การปรับลดภาษีศุลกากรของสินค้านำเข้าเป็นจุดเด่นของการจัดทำเขตการค้าเสรี ซึ่งจะส่งผลให้ราคาของสินค้าของทั้งสองประเทศมีราคาถูกลงและยังเป็นการขยายมูลค่าการค้าระหว่างสองประเทศ

1.2 การลงทุนของผู้ประกอบการทั้งในและต่างประเทศจะมีการขยายตัวมากขึ้น เนื่องจากนโยบายการจัดตั้งเขตการค้าเสรีจะเป็นแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการมีความมั่นใจในแนวนโยบายต่างประเทศที่รัฐบาลให้ความสำคัญและสนับสนุน

1.3 ความสามารถทางการแข่งขันและส่วนแบ่งทางการตลาดกับประเทศที่สามจะเพิ่มขึ้น เนื่องจากอัตราภาษีนำเข้าวัตถุดิบที่ลดลงจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถแปรรูปสินค้าได้ในราคาต้นทุนที่ถูกลง

1.4 ตลาดสินค้าไทยจะขยายตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการสร้างพันธมิตรกับต่างประเทศโดยผ่านช่องทางการเปิดเขตการค้าเสรีอาจจะเป็นประตูในการส่งออกสินค้าไทยผ่านประเทศที่ไทยจัดทำเขตการค้าเสรีด้วยไปยังประเทศในกลุ่มความร่วมมืออื่นๆ ได้

1.5 อุปสรรคทางการค้าระหว่างสองประเทศ เช่น มาตรการสุขอนามัยและมาตรการอาหาร (Sanitary and Phytosanitary Measures and Food Standard) และมาตรฐานสินค้าอุตสาหกรรม (Industrial Standard) จะลดลง

2. เพื่อผู้บริโภคภายในประเทศจะได้ใช้สินค้าที่มีคุณภาพและมาตรฐานสูงในราคาถูกลงเนื่องจากการแข่งขันในตลาดมากขึ้น (นิลสุวรรณ, 2547: 27)

3. เพื่อสร้างความมั่นคงทางการเมืองและเพิ่มอำนาจการต่อรองกับประเทศอื่นๆ (นิลสุวรรณ, 2547: 27; สุปราณี, 2548: 100)

จากนโยบายเชิงรุกการจัดทำเขตการค้าเสรีของรัฐบาลจึงเป็นประเด็นที่กำลังถูกศึกษาว่าจะเป็นผลดี ผลเสีย ต่อไทยมากน้อยเพียงใด สำหรับมุมมองจาก พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี กล่าวกับเรื่องนี้ว่า (กรุงเทพธุรกิจ; 19 ก.พ. 2547: 4 อ้างถึงใน สุปราณี, 2548: 98)

...การเปิดเสรีกับคู่ค้าบางประเทศ ต้องยอมรับว่ามีทั้งได้และเสีย หากคิดจะได้ฝ่ายเดียว คงไม่มีใครเจรจาด้วย แต่ภาพรวมสุดท้ายแล้ว ประเทศไทยต้องได้ประโยชน์ หรือ Win Win ทุกฝ่าย...

อย่างไรก็ตาม รัฐบาลไทยได้เคยกล่าวไว้แต่เดิมว่า (นิลสุวรรณ, 2547: 25)

...ประเทศไทยเป็นประเทศเล็ก ไม่มีอำนาจต่อรองทางการค้ากับประเทศใหญ่จึงต้องอาศัยเวทีการค้า WTO เป็นเวทีกลางเพื่อการต่อรองผลประโยชน์ทางการค้าโดยไม่ถูกกีดกันจากประเทศใหญ่ ประเด็นนี้จึงคู่ไม่สอดคล้องกับนโยบายการเปิดการค้าเสรีแบบทวิภาคี...

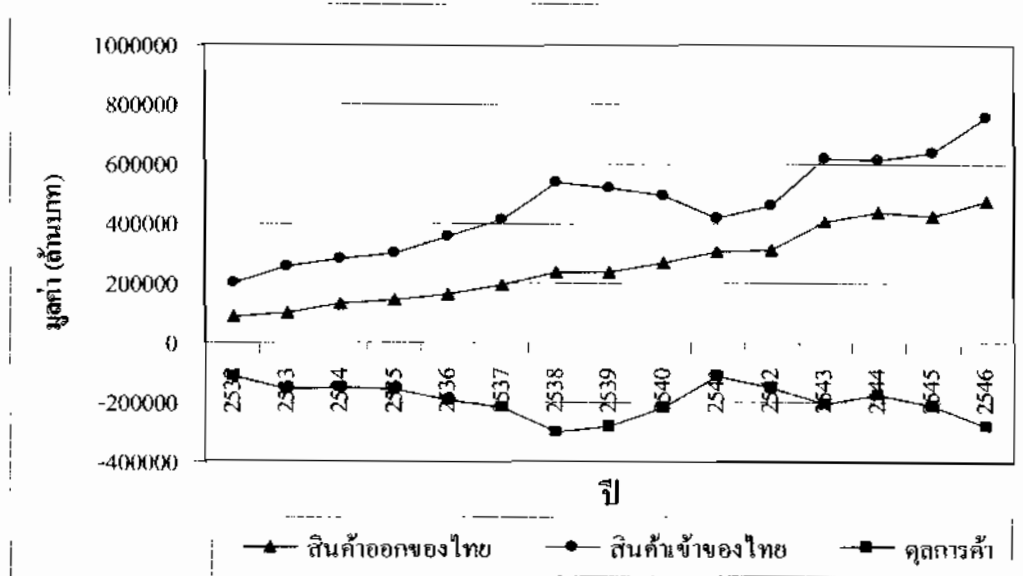
ดังนั้น สมควรอย่างยิ่งที่ไทยเองจะต้องทำการศึกษาและเตรียมการให้ดีก่อนที่จะเปิดการเจรจาจัดตั้งเขตการค้าเสรี

1.1.2 เขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

ไทยและญี่ปุ่นเป็นประเทศคู่ค้าที่มีความใกล้ชิดกันมายาวนาน ญี่ปุ่น เป็นประเทศคู่ค้าอันดับหนึ่งของไทย โดยมีความสำคัญในฐานะประเทศที่ไทยนำเข้าสินค้ามากที่สุดในบรรดาประเทศคู่ค้าทั้งหมด มูลค่าเฉลี่ยของการนำเข้าจากญี่ปุ่นคิดเป็น 624,000 ล้านบาทต่อปี ขณะที่การส่งออกของสินค้าไทยไปญี่ปุ่นมีมูลค่าเฉลี่ยประมาณ 425,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งส่งผลให้ไทยขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นเฉลี่ยเกือบ 200,000 ล้านบาทต่อปี (ผู้ส่งออก, 2546: 33) ภาพที่ 1-1 แสดงผลการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่น

ปัจจุบัน ไทยพยายามผลักดันให้เกิดความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับญี่ปุ่นในระดับทวิภาคี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อขยายการค้าและการลงทุนระหว่างกัน เนื่องจากว่าในระยะเวลาที่ผ่านมา ไทยสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในตลาดญี่ปุ่น จึงจำเป็นต้องอาศัยประโยชน์จากการเปิดเขตการค้าเสรีแก้ไขปัญหาในระยะสั้น ในขณะเดียวกัน นโยบายความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับญี่ปุ่นไม่ได้มีเฉพาะเรื่องการค้าเสรีเท่านั้น ยังมีความร่วมมือในด้านอื่นๆ เพื่อสร้างความสามารถด้านการแข่งขันที่ยั่งยืนให้แก่ไทย เช่น โครงการความร่วมมือเพื่อส่งเสริมนโยบายคิทรอยด์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) ผ่านทางการสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของผู้ประกอบการไทย และ

โครงการร่วมพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กญี่ปุ่น - ไทย (Japan – Thailand Steel Industry Cooperation Program) เป็นต้น (สิงหา, 2548: 107)



ภาพที่ 1.1 มูลค่าสินค้าออก สินค้าเข้า และดุลการค้าระหว่างไทยกับญี่ปุ่น

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์: 2546

ในส่วนของญี่ปุ่นนั้น เห็นที่ทราบกันคือว่า ในอดีตญี่ปุ่นไม่ต้องการจะเปิดเสรีการค้าทำได้นัก เนื่องจากญี่ปุ่นมีนโยบายชัดเจนที่จะปกป้องสินค้าเกษตรของตนเองและปิดตลาดแรงงานภายใน จนกระทั่งในปี 2547 Ministry of Economy, Trade and Industry (METI) ได้ศึกษาและจัดทำบทสรุปเป็นสมุดปกขาว ซึ่งชี้ให้เห็นว่า ญี่ปุ่นจะต้องส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศในอาเซียนทั้งในรูปแบบของการเปิดเสรีการค้า และเร่งหาแนวทางผนวกเศรษฐกิจเข้ากับอาเซียน ทั้งในด้านการค้า การลงทุน และการเปิดตลาดแรงงาน เพราะในปัจจุบัน อัตราการเกิดที่ลดลงในญี่ปุ่น ทำให้ตลาดแรงงานของญี่ปุ่นในระยะกลางถึงระยะยาวนั้นอาจจะต้องขึ้นอยู่กับการเจรจาการค้าเสรี (สิงหา, 2548: 107-108)

การเจรจาการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น มีชื่ออย่างเป็นทางการว่า ความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระหว่างญี่ปุ่นและไทย (Japan and Thailand Economic Partnership Agreement: JTEP) ได้เริ่มขึ้นอย่างเป็นทางการครั้งแรกระหว่างวันที่ 16-17 กุมภาพันธ์ 2547 โดยกรอบของความร่วมมือแบ่งออกได้เป็น 3 ประเด็น คือ การเปิดเสรีทางการค้า (Trade Liberalization) การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) และการร่วมมือกันทางเศรษฐกิจ (Cooperation) หลังจากการเจรจา 9 รอบ รวมถึงการเจรจานครบรอบที่มีเป็นระยะๆ และการเจรจาระดับรัฐมนตรีที่กรุงเทพฯ เมื่อ

วันที่ 31 กรกฎาคม 1 สิงหาคม 2548 ขณะนี้การเจรจาสร้างความตกลงฯ เสร็จสมบูรณ์แล้ว และอยู่ระหว่างรอลงนามโดยหัวหน้ารัฐบาล (สมเกียรติ, 2548: 156; กระทรวงการต่างประเทศ, 2549: 2-3)

อย่างไรก็ตาม หากไทยเปิดเขตการค้าเสรีอย่างเป็นทางการกับญี่ปุ่นนั้น โครงสร้างอุตสาหกรรมของประเทศไทยจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างมากเนื่องจากการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่นจะเพิ่มขึ้น โดยโครงสร้างอุตสาหกรรมคาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลง ดังนี้ (สมเกียรติ, 2548: 157) (ตารางที่ 1-1)

1. อุตสาหกรรมเกษตรและอาหารแปรรูปจะเป็นอุตสาหกรรมไทยที่ขยายตัวอย่างมาก เนื่องจากสามารถส่งออกไปยังญี่ปุ่นได้มากขึ้น
2. อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วน เคมีภัณฑ์และโลหะจะเป็นอุตสาหกรรมไทยที่หดตัวอย่างมาก เนื่องจากจะนำเข้าจากญี่ปุ่นมากขึ้น

ตารางที่ 1-1 โครงสร้างการผลิตของอุตสาหกรรมไทยที่จะเปลี่ยนแปลงเนื่องมาจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

สาขา	การเปลี่ยนแปลงการผลิต (ร้อยละ)
เกษตร	9.02
อาหารแปรรูป	12.15
สิ่งทอ	-0.12
เครื่องหนัง	-0.83
ผลิตภัณฑ์ไม้	-2.12
ผลิตภัณฑ์กระดาษ	-0.18
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	0.25
ผลิตภัณฑ์เคมี	-3.85
ผลิตภัณฑ์แร่	-0.90
ผลิตภัณฑ์โลหะ	-3.03
รถยนต์และชิ้นส่วน	-15.12
อุปกรณ์การขนส่ง	1.02
อิเล็กทรอนิกส์	0.15
เครื่องยนต์	-0.44
เฉลี่ย	1.16

ที่มา: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย: 2548

จากตารางที่ 1-1 จะเห็นได้ชัดว่า อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนของไทยจะได้รับผลกระทบจากการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นเป็นอย่างมาก ปริมาณการผลิตมีแนวโน้มที่จะลดลงถึง 15.12% เนื่องมาจากการนำเข้าจากญี่ปุ่น ด้วยเหตุนี้ ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อเตรียมพร้อมเข้าสู่การแข่งขันในระบบเขตการค้าเสรี

ดังนั้น เพื่อเตรียมพร้อมและใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการทำเขตการค้าเสรี ภาคเอกชนจำเป็นต้องมีการปรับตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ดังนี้ (กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2549)

1. เพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การจัดการ และการดำเนินงานธุรกิจ เช่น การปรับเปลี่ยนเครื่องจักรใหม่ การใช้ระบบ supply chain management และ E-commerce เป็นต้น
2. พัฒนารูปแบบและคุณภาพสินค้า โดยยกระดับคุณภาพและมาตรฐานสินค้าให้สูงขึ้นเพื่อเข้าสู่ตลาดระดับบน ซึ่งจะช่วยลดการแข่งขันในสินค้าระดับล่าง และสร้าง Brand Name สินค้าของไทยสู่ตลาดโลก
3. วิจัยและพัฒนา (R&D) เพื่อพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตให้สูงขึ้น
4. พัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะแรงงานฝีมือ และช่างเทคนิค ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคเอกชนและระดับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป
5. พัฒนาและขยายตลาดเชิงรุก โดยใช้การตลาดเป็นตัวนำ ผลิตสินค้าให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ขยายช่องทางการตลาดในการเข้าถึงผู้บริโภคโดยตรงมากขึ้น มีกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าอย่างรวดเร็ว (Quick Respond)
6. พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างภาคเอกชนไทยกับภาคเอกชนของประเทศที่ร่วมทำเขตการค้าเสรี เช่น การจัดตั้งสภาธุรกิจ เป็นต้น

1.1.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย

บนเส้นทางพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยในช่วงเวลากว่า 30 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมชิ้นส่วนได้เติบโตเคียงคู่กับอุตสาหกรรมรถยนต์มาโดยตลอด และเพื่อตอบสนองนโยบายของกระทรวงอุตสาหกรรมที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์ไทยให้ก้าวเข้าสู่การเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อการส่งออกไปยังตลาดโลกหรือคิทรอยด์แห่งเอเชีย (Detroit of Asia) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยได้มีการพัฒนาและได้รับการสนับสนุนอย่างค้ำจุนเนื่องจากหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชนเพื่อให้ไทยได้ก้าวเข้าสู่ Detroit of Asia อย่างเต็มรูปแบบ

ปัจจุบัน ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้มีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ปริมาณการผลิตรถยนต์ในประเทศที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี (ตารางที่ 1-2) เป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของปริมาณการจำหน่ายรถยนต์ในประเทศ (ตารางที่ 1-3) และการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการส่งออกรถยนต์ (ตารางที่ 1-4) ซึ่งได้ส่งผลให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องและกลายมาเป็นตลาดที่สำคัญต่อการไหลเวียนเงินตราของประเทศ (ตารางที่ 1-5)

ตารางที่ 1-2 ยอดผลิตรถยนต์ในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: คัน)

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง	138,579	112,041	32,008	72,716	97,129	156,066	169,321	251,684	299,439
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	66,385	28,322	4,186	8,326	13,798	9,382	12,774	20,925	34,753
รถกระบะ 1 คัน	350,857	218,336	119,986	240,369	294,834	289,349	382,297	468,938	588,979
รถยนต์นั่งตรวจการณ์ (OPV)	2,544	1,604	1,950	5,822	5,960	54,621	20,559	8,965	4,910
รวม	558,365	360,303	158,130	327,233	411,721	459,418	584,951	750,512	928,081
เพิ่มขึ้น/ลดลง (%)	6.22%	-35.47%	-56.11%	106.94%	25.82%	11.58%	27.32%	28.30%	23.66%

ที่มา: สถาบันยานยนต์: 2549

ตารางที่ 1-3 ยอดขายรถยนต์ที่ผลิตในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: คัน)

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
รถยนต์นั่ง	172,730	132,060	46,300	66,858	83,106	104,502	126,353	179,005	209,110
รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ (ไม่รวมรถกระบะ 1 คัน)	76,148	34,291	14,369	14,369	19,731	17,541	20,123	28,565	36,038
รถกระบะ 1 คัน	327,663	188,324	81,263	129,904	151,703	168,639	241,266	309,114	368,911
รถอื่นๆ	12,585	8,481	4,275	7,199	7,649	6,370	21,620	16,492	11,967
รวม	589,126	363,156	146,207	218,330	262,189	297,052	409,362	533,176	626,026
เพิ่มขึ้น/ลดลง (%)	3.07%	-38.36%	-69.74%	49.33%	20.09%	13.30%	37.81%	30.25%	17.41%

ที่มา: สถาบันยานยนต์: 2549

ตารางที่ 1-4 มูลค่าการส่งออกรถยนต์ที่ผลิตในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
จำนวน (คัน)	14,020	42,218	67,857	125,702	152,836	175,293	181,471	235,042	332,053
มูลค่า (ล้านบาท)	4,253.36	16,226.99	28,125.55	60,105.53	83,044.41	107,971.99	82,825.94	138,161.38	149,232.80
% การ เปลี่ยนแปลง (คัน)	59.23%	201.13%	60.73%	85.25%	21.59%	137.46%	3.52%	63.88%	41.27%
% การ เปลี่ยนแปลง (มูลค่า)	104.27%	281.51%	73.33%	113.70%	38.15%	155.74%	-23.25%	84.63%	8.01%

ที่มา: สถาบันยานยนต์: 2549

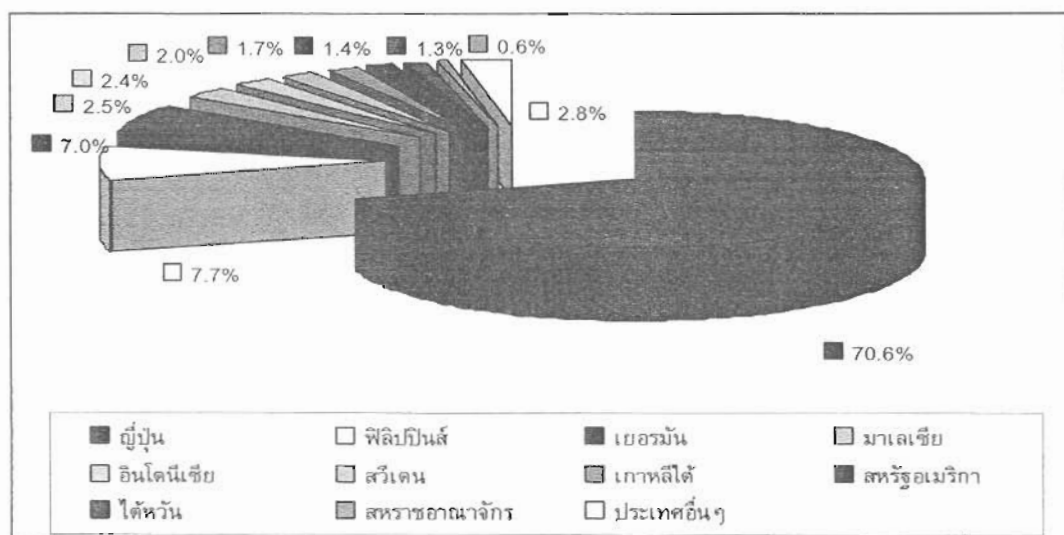
ตารางที่ 1-5 ยอดการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตและประกอบรถยนต์ในไทยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539-2547 (หน่วย: ล้านบาท)

	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547
Engine	802.00	2,023.89	1,536.77	3,731.81	7,106.72	8,309.80	6,094.10	5,376.46	4,316.07
Spare Parts	215.44	505.28	495.29	883.42	1,245.65	1,758.56	1,789.59	2,152.55	2,909.44
Jig& Die	43.66	56.34	63.70	141.35	119.96	141.19	145.26	312.44	797.48
OEM Parts	975.78	1882.76	3,488.55	5,103.26	11,087.62	13,736.85	17,076.05	27,554.80	38,488.59
Others	5.33	27.58	25.89	58.48	336.68	96.70	150.06	604.07	920.73
รวม	2,042.21	4,495.85	5,610.20	9,918.32	19,896.13	24,043.10	25,255.06	36,000.32	46,432.31

ที่มา: สถาบันยานยนต์: 2549

อย่างไรก็ดี แม้ว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่ด้วยระดับความสามารถทางด้านเทคโนโลยีที่ต่ำกว่า ทำให้ไทยยังต้องนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากต่างประเทศ เพื่อตอบสนองการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมรถยนต์ซึ่งขณะนั้น โยบาย Detroit of Asia กำลังดำเนินไปด้วยดี ไทยได้นำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากหลายประเทศ เช่น ญี่ปุ่น เยอรมัน ฟิลิปปินส์ สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา เป็นต้น ญี่ปุ่นเป็นประเทศหลักที่ไทยนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ โดยใน

ปี 2546 ไทยมีสัดส่วนการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากญี่ปุ่นสูงถึง 70.55 % (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์, 2546: 284) (ดูภาพที่ 1-2)



ภาพที่ 1-2 แหล่งนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยปี 2546

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์: 2546

ท่ามกลางกระแสการเปิดเสรีการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในขณะนี้ ทำให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ไทยเริ่มตระหนักถึงผลที่อาจเกิดขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้หากรัฐบาลไทยได้ตกลงเปิดเขตการค้าเสรีกับญี่ปุ่นอย่างเป็นทางการ ในปัจจุบัน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทยยังขาดความสามารถในการเพิ่มผลผลิต การลดต้นทุน และการปรับปรุงคุณภาพให้ได้มาตรฐาน ทำให้ยากต่อการที่จะไปแข่งขันในเวทีระดับโลก ดังนั้น ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ไทยจำเป็นต้องมีการปรับนโยบายและกลยุทธ์ทางการบริหารเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และปัจจัยใดๆที่อาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ไทยสมควรได้รับการพิจารณาอย่างรอบคอบ

จากความสำคัญของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีต่อประเทศไทยและกระแสการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ดังได้กล่าวไว้ข้างต้น จึงเป็นที่มาของความสนใจในการศึกษาผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

1.2 วัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ของงานวิจัย ได้แก่

1.2.1 เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

1.2.2 เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

1.3 ตัวแปรที่จะศึกษา

ผู้วิจัยได้กำหนดตัวแปรในการวิจัยครั้งนี้ คือ

1.3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ขนาดของสถานประกอบการ จำแนกตามจำนวนพนักงานในสถานประกอบการ ดังนี้

1.3.1.1 สถานประกอบการขนาดเล็ก ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน

1.3.1.2 สถานประกอบการขนาดกลาง ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานระหว่าง 50 -100 คน

1.3.1.3 สถานประกอบการขนาดใหญ่ ได้แก่ สถานประกอบการที่มีจำนวนพนักงานมากกว่า 150 คน

1.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 การวิจัยครั้งนี้ มุ่งศึกษาแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

1.4.2 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในจังหวัดกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑลที่ได้จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม ณ สิ้นปี 2547 ซึ่งมีจำนวน 929 ราย

1.4.3 การวิจัยครั้งนี้ ดำเนินการระหว่างเดือนเมษายน - พฤศจิกายน 2549

1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น

1.5.1 การคำนวณตัวเลขสุดท้ายจะใช้วิธีการปิดทศนิยมเพิ่มหรือลด เพื่อให้ได้ค่าเต็ม 100% โดยยึดถือตามหลักการสากลของมาตรฐานการเงินและบัญชีที่ยอมรับทั่วไป

1.5.2 กรณีผลการวิเคราะห์งานวิจัยมีค่าเป็น 0 จะไม่อ่านค่าและอธิบายผล

1.5.3 ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบแบบสอบถามตรงตามความเป็นจริงและเชื่อถือได้

1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

1.6.1 ผู้ประกอบการ หมายถึง ผู้มีอำนาจสูงสุดในการดำเนินงานของกิจการอุตสาหกรรม เช่น เจ้าของ กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการใหญ่ หรือผู้บริหารสูงสุด เป็นต้น โดยผู้ประกอบการต้องเป็นผู้ที่เปลี่ยนแปลงบางสิ่งบางอย่างในธุรกิจได้

1.6.2 การบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม หมายถึง การจัดการวางแผนและปฏิบัติตามแผนโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดการบรรลุเป้าหมายของกิจการ ซึ่งได้แก่การผลิตสินค้าและบริการที่มีคุณภาพสูงสุดเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า และนำไปสู่ผลกำไรอันน่าพึงพอใจ การปฏิบัติงานประกอบด้วย การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

1.6.2.1 การบริหารด้านการตลาด หมายถึง กระบวนการในการวางแผนพัฒนาและวิเคราะห์โอกาสทางการตลาด การตัดสินใจเกี่ยวกับส่วนผสมทางการตลาด การวิจัย และการบริหารงานขาย เพื่อก่อให้เกิดการแลกเปลี่ยนที่สามารถสนองตอบความต้องการของผู้บริโภค และบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร

1.6.2.2 การบริหารด้านการผลิต หมายถึง กระบวนการวางแผนการผลิต การควบคุมผลผลิต การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การควบคุมคุณภาพ และการบริหารสินค้าคงคลัง เพื่อหาวิธีการแปรสภาพปัจจัยการผลิตให้เป็นสินค้าที่เป็นมาตรฐานตามที่ต้องการอย่างมีประสิทธิภาพโดยใช้ต้นทุนที่ต่ำและให้ผลกำไรสูง

1.6.2.3 การบริหารด้านการเงิน/การบัญชี หมายถึง กระบวนการวางแผนทางการเงิน แหล่งที่มาและใช้ไปของเงินทุน การบริหารเงินทุนหมุนเวียน การจัดทำงบประมาณ การควบคุมและตรวจสอบ การจัดทำรายงานเพื่อให้ทราบถึงผลการดำเนินงานและฐานะทางการเงินของธุรกิจ โดยดำเนินการภายใต้ขอบเขตของหลักการบัญชีที่รับรองทั่วไป

1.6.2.4 การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล หมายถึง การดำเนินงานเกี่ยวกับบุคคลในหน่วยงาน นับตั้งแต่การวางแผนอัตรากำลัง การสรรหาและการคัดเลือก และการบรรจุบุคคลที่เหมาะสมเข้าทำงานในตำแหน่งต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดสิ่งตอบแทน การสร้างขวัญและกำลังใจ

และการพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มทักษะ ความรู้ ความสามารถในการทำงานที่สอดคล้องไปกับการเจริญเติบโตของธุรกิจ

1.6.2.5 การบริหารด้านการจัดการทั่วไป หมายถึง กระบวนการในการวางแผน การจัดองค์การ การสั่งการ และการควบคุม เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการตัดสินใจปรับปรุงการดำเนินงานให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงอยู่เสมอ

1.7 ประโยชน์ของผลการวิจัย

ผลจากการวิจัยครั้งนี้ จะทำให้ทราบถึงผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ตามทัศนคติของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ซึ่งจะเป็นประโยชน์ ดังนี้

1.7.1 เพื่อเป็นข้อมูลให้กับภาครัฐบาลไทยได้รับทราบถึงความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเกี่ยวกับการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น

1.7.2 เผยแพร่ความรู้และช่วยกระตุ้นให้เกิดความสนใจในการเตรียมพร้อมต่อการเปิดเขตการค้าเสรีทั้งในภาครัฐและเอกชน

1.7.3 เพื่อเป็นข้อมูลให้ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้นำไปปรับใช้และพัฒนาธุรกิจเพื่อเตรียมตัวเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรี

1.7.4 เพื่อให้คณาจารย์ นักวิชาการ และนักศึกษาที่สนใจใช้เป็นข้อมูลสนับสนุนการศึกษา และการวิจัยครั้งต่อไป

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในบทที่ 2 เป็นส่วนที่แสดงรายละเอียดโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย โดยมีลำดับเนื้อหา คือ

- 2.1 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย
- 2.2 ประเภทของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย
- 2.3 การผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย
- 2.4 ตลาดของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์นับเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างมากต่ออุตสาหกรรมรถยนต์ เนื่องจากการพัฒนาอุตสาหกรรมรถยนต์จะต้องมีพื้นฐานมาจากการพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนที่มาประกอบเป็นรถยนต์ วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์สามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ช่วง ดังนี้

2.1.1 เริ่มต้นอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และส่งเสริมการลงทุน (2504-2511)

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยในระยะแรก เริ่มจากมีความต้องการอะไหล่รถยนต์เพื่อนำมาใช้ทดแทนชิ้นส่วนที่สึกหรอจากการใช้งาน ชิ้นส่วนที่เกิดขึ้นทำกันในอู่เล็กๆ โดยใช้วัสดุดิบที่พอลาได้ในประเทศและเป็นการผลิตโดยลอกเลียนแบบชิ้นส่วนจากต่างประเทศ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเริ่มต้นอย่างจริงจังในปี 2504 เมื่อบริษัท ฟอร์ดมอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัดได้เปิดดำเนินการประกอบรถยนต์ในเดือนสิงหาคม 2504 ซึ่งต่อมามีบริษัทประกอบรถยนต์ได้เปิดดำเนินการขึ้นเรื่อยๆ โดยจะเป็นการประกอบรถยนต์สหรัฐฯ และยุโรปเป็นหลัก เช่น บริษัทธนบุรีประกอบรถยนต์ จำกัด เป็นการประกอบรถบรรทุกยี่ห้อเบนซ์ และบริษัทกรรมบุตรเจนเนอรัลแอสเซมบลี จำกัด ประกอบรถเก๋งยี่ห้อเฟียต วาเลี่ยน ซิมคา และรถบรรทุกยี่ห้อฟาร์โกและคอคค้ ต่อมา เริ่มมีการเปิดบริษัทประกอบรถยนต์ญี่ปุ่น เช่น บริษัท สยามกลการและ

นิสสัน จำกัด เป็นการประกอบรถยนต์ยี่ห้อคัทสัน และบริษัทสหพัฒนายานยนต์ จำกัด เป็นการประกอบรถบรรทุกยี่ห้อมิทซูบิชิ เป็นต้น

ในระยะแรก บริษัทประกอบรถยนต์ต้องนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์แบบถอดชิ้นส่วนครบชุด (Complete Knocked Down: CKD) จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปเพื่อจำหน่ายในประเทศไทย ในขณะนั้นอาคารฯ เข้าของชิ้นส่วนอยู่ในอัตราที่สูงเท่ากับอาคารฯ เข้าของรถยนต์สำเร็จรูป คือ 60%, 40% และ 20% สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์ปิกอัพ และรถบรรทุก ตามลำดับ ดังนั้น โครงสร้างภาษีศุลกากรในขณะนั้นจึงไม่สนับสนุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศเท่าที่ควร ต่อมา ในปี 2505 เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ประกาศลดอาคารฯ เข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่ง โดยเหลือ 30%, 20%, และ 10% สำหรับ CKD ที่มาประกอบเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์ปิกอัพ และรถบรรทุก ตามลำดับ จากการลดลงของอัตราภาษีดังกล่าว ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ชาวต่างชาติเริ่มเข้ามาตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ในไทยมากขึ้น การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศจึงเริ่มพัฒนามาเป็นการผลิตในเชิงอุตสาหกรรมมากขึ้น

อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในระยะแรกดำเนินไปไปด้วยดี แต่อย่างไรก็ตาม การประกอบรถยนต์ในขณะนั้นเป็นเพียงการนำเข้าชิ้นส่วน CKD จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเพื่อมาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูป โดยใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในไทยเพียงไม่กี่ชิ้นเท่านั้น เช่น ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ท่อไอเสีย เบาะ ถังน้ำมัน สายพาน หัวเทียน หม้อน้ำ ฯลฯ

2.1.2 การส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศช่วงแรก (2512-2520)

ในปี 2512 คณะรัฐมนตรีได้มีมติจัดตั้ง “คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศ นับเป็นการเริ่มต้นบทบาทของรัฐในการสนับสนุนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์อย่างจริงจัง เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องของอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ขณะเดียวกันกรมศุลกากรได้ออกประกาศให้ยาง แบตเตอรี่ แทนบดบ และหม้อน้ำ ไม่นับรวมอยู่ในชิ้นส่วน CKD ที่ได้รับสิทธิในด้านภาษีอาคารฯ เข้าในราคาพิเศษ นโยบายนี้นับเป็นการส่งเสริมให้ใช้ชิ้นส่วนเหล่านี้ที่ผลิตในไทยแทนการนำเข้า

ต่อมา ในเดือนกรกฎาคม 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ (Local Content Requirement) เป็นครั้งแรก โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศ ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไม่ต่ำกว่า 25% ภายในสิ้นปี 2516 นโยบายนี้นับเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศอย่างจริงจัง ตลาดอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

ได้ขยายใหญ่ขึ้น จากเดิมที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดอะไหล่อย่างเดียว ได้ขยายมาเป็นการผลิตเพื่อป้อนกับโรงงานประกอบรถยนต์อีกด้วย นอกจากนี้ ผู้ประกอบรถยนต์ของญี่ปุ่นยังได้ตอบสนองนโยบายนี้ โดยการเข้ามาตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ขึ้นเองภายในประเทศ ซึ่งสามารถครอบครองส่วนแบ่งการตลาดได้อย่างรวดเร็ว ในขณะที่บริษัทผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่เป็นของไทยยังใหม่ต่อการเข้าสู่อุตสาหกรรมการผลิตเพื่อการประกอบรถยนต์ จึงขาดการจัดการระบบควบคุมคุณภาพและระบบขนส่งที่ดีพอ ทำให้ไม่สามารถขยายขนาดการผลิตซึ่งส่งผลให้มีส่วนแบ่งตลาดที่น้อยกว่าบริษัทชิ้นส่วนรถยนต์ของญี่ปุ่น บริษัทร่วมทุนของญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่ก่อตั้งในช่วงนี้ ได้แก่ บริษัท ไทยแอร์โรว์ โปรดัก จำกัด และบริษัทนิปปอนเดนโซ (ประเทศไทย) จำกัด เป็นต้น

ในปี 2517 - 2520 ความต้องการรถยนต์ภายในประเทศสูงขึ้นมาก ส่งผลให้ความต้องการใช้ชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย และเนื่องจากข้อกำหนดบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ นักลงทุนจากต่างประเทศได้แก้ปัญหานี้โดยการเข้ามาลงทุนผลิตชิ้นส่วนและป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศไทย จึงทำให้อุตสาหกรรมต่อเนื่องและอุตสาหกรรมสนับสนุนเกิดขึ้นและเติบโตอย่างรวดเร็ว

2.1.3 การส่งเสริมใช้ชิ้นส่วนในประเทศช่วงที่ 2 (2521-2529)

ในช่วงนี้ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้ประสบปัญหาสำคัญ 2 ประการ คือ การนำเข้ารถยนต์สำเร็จรูปจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดการแข่งขันกับรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ และอัตราการนำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศเข้ามาประกอบรถยนต์ในประเทศยังอยู่ในอัตราที่สูง เพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้ ปี 2521 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศให้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิม 25% เป็น 50% ภายใน 5 ปี พร้อมกันนี้ กระทรวงพาณิชย์ยังได้ออกประกาศห้ามนำเข้ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลสำเร็จรูปจากต่างประเทศ ยกเว้นกรณีรถยนต์ของคนไทยที่ไปอาศัยในต่างประเทศ ซึ่งใช้แล้วไม่ต่ำกว่า 2 ปี และไม่อนุญาตให้มีการตั้งโรงงานประกอบรถยนต์แห่งใหม่อีกด้วย และในปี 2522 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนรถบรรทุกในประเทศ โดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นอีก 25% ภายใน 5 ปี ต่อมา กระทรวงอุตสาหกรรมยังคงออกประกาศเพิ่มเติมอีกหลายครั้งเพื่อเพิ่มอัตราการใช้ชิ้นส่วนในประเทศให้สูงขึ้นเรื่อยๆ จนหลังสุดได้กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศไม่ต่ำกว่า 54%, 60-72% และ 45% สำหรับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล, รถปิกอัพ และรถบรรทุกขนาดใหญ่ ตามลำดับ

มาตรการส่งเสริมการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นสัดส่วนมากขึ้น ส่งผลให้การจัดตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศได้เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะชิ้นส่วนพื้นฐานที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยี

สูงในการผลิตและไม่ต้องการความเที่ยงตรงแม่นยำมากนัก ซึ่งจะเป็นการผลิตเพื่อจำหน่ายในประเทศแทบทั้งสิ้น สำหรับชิ้นส่วนที่ต้องใช้เทคโนโลยีสูงในการผลิตและต้องการความแม่นยำสูง ยังคงต้องนำเข้าจากต่างประเทศ

ในระหว่างปี 2527 – 2529 อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้ซบเซาลง เนื่องจากประเทศไทยได้เผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจครั้งสำคัญ ประเทศไทยขาดดุลการค้าจำนวนมากจนทุนสำรองระหว่างประเทศลดลงไปอยู่ในระดับวิกฤต ส่งผลให้ยอดขายรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 118,511 คัน ในปี 2526 เหลือเพียง 78,454 คัน ในปี 2529 ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องถึงอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

2.1.4 ธุรกิจเติบโตอย่างรวดเร็ว (2530-2533)

ในปี 2530 เศรษฐกิจไทยได้ฟื้นตัวขึ้น การเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับสูงทำให้อุปสงค์ต่อรถยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จาก 78,454 คัน ในปี 2529 เป็น 304,062 คัน ในปี 2533 ซึ่งส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอย่างมาก การลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้เพิ่มขึ้นจำนวนมาก โดยเป็นการลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยและญี่ปุ่นเป็นหลัก การลงทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของสหรัฐฯ และยุโรปมีน้อยมาก

ต่อมา เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้นไปอีก ในปี 2532 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศข้อกำหนดให้การประกอบรถยนต์ปีกอัฟต้องใช้เครื่องยนต์ดีเซลที่ผลิตในประเทศนับตั้งแต่ 1 กรกฎาคม 2532 เป็นต้นไป

2.1.5 เปิดเสรีอุตสาหกรรมรถยนต์ และกระจายอุตสาหกรรมรถยนต์สู่ภูมิภาค (2534 - 2539)

ในปี 2534 เนื่องมาจากการก่อรัฐประหารของคณะรักษาการความสงบแห่งชาติ รัฐบาลได้มีนโยบายเปิดเสรีอุตสาหกรรมต่างๆ รวมถึงอุตสาหกรรมรถยนต์ด้วย โดยประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์ทั้งที่เป็นรถยนต์ใหม่และใช้แล้ว อีกทั้งรัฐบาลยังได้ประกาศลดภาษีชิ้นส่วน CKD เหลือเพียง 20% ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศระดับหนึ่ง แต่ไม่มากนัก เนื่องจากยังมีเงื่อนไขการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเช่นเดิม

ในปี 2537 รัฐบาลได้พยายามผลักดันให้ไทยเป็นฐานการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออกและพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมรถยนต์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยได้ออกมาตรการที่สำคัญ คือ กระทรวงอุตสาหกรรมประกาศยกเลิกการห้ามตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งใหม่ เพื่อให้เกิดการแข่งขันเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และเปิดให้มีการส่งเสริมกิจการประกอบรถยนต์นั่ง โดยเน้นสนับสนุนการประกอบรถยนต์เพื่อการส่งออก

2.1.6 ส่งเสริมการผลิตเพื่อการส่งออกและนโยบายการค้าเสรี (2540 – ปัจจุบัน)

ในปี 2540 ประเทศไทยประสบกับวิกฤติการณ์ทางเศรษฐกิจ ทำให้อุปสงค์ต่อรถยนต์ในประเทศลดลงอย่างรวดเร็ว จาก 589,126 คัน ในปี 2539 เหลือ 144,065 คัน ในปี 2541 ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื่องมายังบริษัทชิ้นส่วนรถยนต์ โดยผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนให้แก่บริษัทประกอบรถยนต์โดยตรงประสบปัญหาทางการเงินอย่างรุนแรง ส่วนผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนตลาดอะไหล่ได้รับผลกระทบเพียงส่วนน้อย เนื่องจากตลาดอะไหล่มีขนาดใหญ่กว่าตลาดที่ขายให้แก่บริษัทรถยนต์ ดังนั้น แม้ยอดขายรายรถยนต์ใหม่จะน้อยลง แต่ชิ้นส่วนอะไหล่ยังเป็นที่ต้องการในตลาดรถยนต์

ในช่วงตกต่ำของอุตสาหกรรมรถยนต์ระหว่างปี 2540 – 2542 บริษัทชิ้นส่วนรถยนต์ได้มีการปรับตัวในรูปแบบต่างๆ กัน โดยเน้นการพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อป้อนตลาดส่งออกมากขึ้น เป็นต้นว่า บริษัทอูมิบิสดันแมนูแฟกเจอร์ (ประเทศไทย) จำกัด ได้พัฒนาระบบการผลิตและควบคุมคุณภาพภายในโรงงานจนได้รับมาตรฐาน QS9000 และ ISO9002 เมื่อเดือนกรกฎาคม 2541 ทำให้สามารถส่งออกลูกค้าไปยังทวีปยุโรปและอเมริกาเหนือ

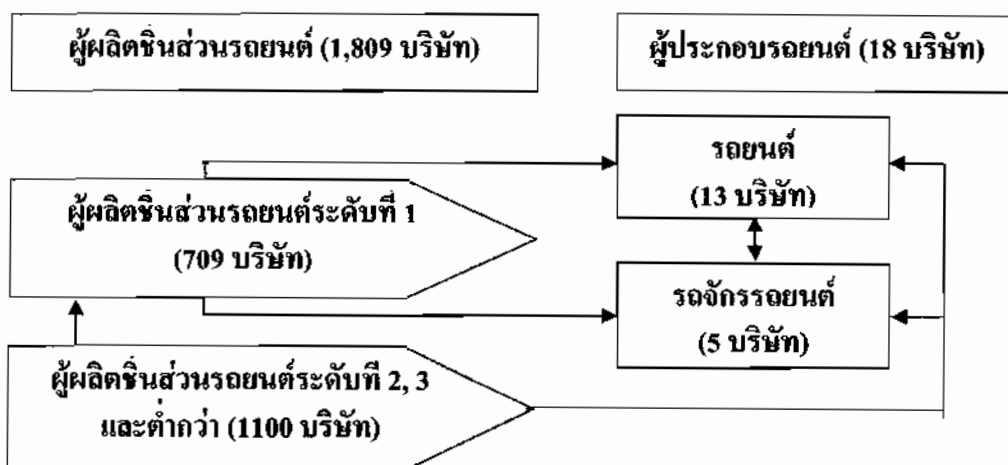
นับตั้งแต่ปี 2542 เป็นต้นมา อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้ก้าวหน้าขึ้นอย่างมากทั้งในส่วนอุปสงค์ภายในประเทศและการส่งออก รวมทั้งการที่มีนักลงทุนจำนวนมากเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉพาะนักลงทุนจากญี่ปุ่น ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้พัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง

ปัจจุบันนับเป็นยุคของการแข่งขันเสรี ประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามกฎการค้าขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization: WTO) และเพื่อให้เป็นไปตามข้อบังคับของ WTO ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ประเทศไทยได้ยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และภายหลังจากการยกเลิกมาตรการดังกล่าว เพื่อลดผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศ รัฐบาลได้ประกาศเพิ่มอัตราอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD จาก 20% เป็น 33% อย่างไรก็ตาม การยกเลิกมาตรการนี้ ทำให้การแข่งขันในธุรกิจชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้น และเป็นการบีบบังคับให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศต้องเร่งเพิ่มศักยภาพทางเทคโนโลยีและปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต มิฉะนั้น อาจจะสูญเสียตลาดแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศได้

2.2 ประเภทของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา มีผู้ประกอบการจำนวนมากที่ดำเนินการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย สามารถจำแนกตามลักษณะโครงสร้างการผลิตได้เป็น 4 ระดับชั้น ดังต่อไปนี้ (วีรพล, 2544: 53-54)

1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 (First Tier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 จะเป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพมากโดยจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง ผู้ผลิตที่อยู่ในระดับชั้นนี้จะมีการร่วมมือกับบริษัทรถยนต์ทำการวิจัยและพัฒนาเพื่อออกแบบชิ้นส่วนที่ใช้กับรถยนต์รุ่นที่บริษัทรถยนต์ต้องการ โดยชิ้นส่วนที่ผลิตได้นั้นจะมีการประกันคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้แก่บริษัทรถยนต์และจะอยู่ในสภาพพร้อมที่จะนำไปประกอบรถยนต์ได้ทันที
2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 2 (Second Tier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 2 จะเป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพใกล้เคียงกับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 แต่จะ ไม่มีความใกล้ชิดกับบริษัทรถยนต์เท่ากับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 เนื่องจากไม่มีการร่วมมือกันเพื่อทำการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ ผู้ผลิตที่อยู่ในระดับชั้นนี้จะมีความสามารถในการออกแบบผลิตภัณฑ์เองได้และจะผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้ทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 และโรงงานประกอบรถยนต์
3. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 3 (Third Tier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 3 จะเป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพในการออกแบบชิ้นส่วนได้บ้าง โดยชิ้นส่วนที่ผลิตได้จะมีความซับซ้อนไม่มากนักเพื่อป้อนให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 และ 2 อีกต่อหนึ่ง รวมทั้งป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรง
4. ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 4 (Fourth Tier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 4 จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนตามแบบที่ได้รับความนิยมจากผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 3 ผู้ผลิตที่อยู่ในระดับชั้นนี้จะเป็นเพียงโรงงานเล็กๆ ที่มีจำนวนเครื่องจักรไม่มากและสามารถผลิตได้เพียงชิ้นส่วนที่มีความซับซ้อนไม่มาก



ภาพที่ 2-1 โครงสร้างผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

ที่มา: ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย, 2546

นอกจากนี้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยยังสามารถแบ่งได้ตามลักษณะโครงสร้างการลงทุนได้ 3 ประเภท ดังนี้ (วีรพล, 2544: 54-57)

1. บริษัทร่วมทุน (Joint Venture Company) ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะเป็นบริษัทที่มีการร่วมทุนระหว่างทุนในประเทศและทุนต่างชาติ หรือเป็นบริษัทที่มีการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศซึ่งมักจะเป็นการลงทุนจากประเทศญี่ปุ่น ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะมีศักยภาพและความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนที่มีมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมีเทคโนโลยีระดับสูงเป็นของตัวเองและมีสถานะทางการเงินที่ดีมาก อีกทั้งยังได้รับความช่วยเหลือจากบริษัทแม่ที่อยู่ในต่างประเทศโดยการแบ่งตลาดต่างประเทศให้ ทำให้มีช่องทางการส่งออกชิ้นส่วนได้มากขึ้น นอกจากนี้บริษัทร่วมทุนยังมีจุดแข็งอื่นๆ อีก ได้แก่

- มีระบบการบริหารและระดับเทคโนโลยีที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากการถ่ายทอดจากบริษัทแม่ตั้งแต่แรก
- มีความสามารถในการบริหารต้นทุน รวมทั้งมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้ประกอบรถยนต์
- มีระบบควบคุมคุณภาพและการจัดการการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ทำให้สามารถวิเคราะห์แก้ไขปัญหได้ด้วยตัวเอง อีกทั้งยังสามารถผลิตและพัฒนาชิ้นส่วนใหม่ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบรถยนต์ได้เป็นอย่างดี
- มีเครื่องจักรที่ทันสมัย และมีการพัฒนาปรับปรุงให้เหมาะสมกับการผลิตอย่างต่อเนื่อง
- มีศักยภาพเพียงพอที่จะพัฒนาการผลิตให้ได้ตรงตามมาตรฐานสากล เช่น มาตรฐาน ISO ของยุโรป หรือมาตรฐาน QS ของสหรัฐ เป็นต้น

อย่างไรก็ดี จากวิกฤตเศรษฐกิจในประเทศไทยที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้ผลิตกลุ่มนี้ที่เป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างทุนในประเทศและทุนต่างชาติมีแนวโน้มที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของผู้ถือหุ้น โดยผู้ร่วมทุนจากต่างชาติจะเข้ามามีบทบาทมากขึ้นเนื่องจากผู้ถือหุ้นที่เป็นคนไทยไม่สามารถเพิ่มทุนได้ตามความต้องการของผู้ร่วมทุนชาวต่างชาติ

2. บริษัทที่มีสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance Agreement) ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะเป็นบริษัทที่เป็นของคนไทย แต่ได้รับความร่วมมือทางด้านเทคนิคจากบริษัทต่างชาติ ลักษณะของความร่วมมือจะเป็นการช่วยเหลือทางด้านเทคนิคเฉพาะรายชิ้นส่วนตามที่ได้ตกลงร่วมกันไว้ อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะต้องจัดการด้านการบริหารด้วยตัวเอง ดังนั้นความสามารถในการแข่งขันของบริษัทในกลุ่มนี้จึงขึ้นอยู่กับการบริหารงาน หากวิกฤตเศรษฐกิจในประเทศไทยไม่เกิดขึ้น ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะมีศักยภาพในการพัฒนาบุคลากรให้มีประสิทธิภาพและทักษะเพียงพอในการรองรับงานที่ต้องใช้ความสามารถและเทคโนโลยีระดับสูง นอกจากนี้บริษัทที่มีสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิคยังมีจุดแข็งอื่นๆ อีก ได้แก่

- มีความสามารถในการตอบสนองความต้องการของตลาดได้เป็นอย่างดี แม้ว่าจะมีโอกาสในการส่งออกไม่มากนัก
- มีศักยภาพในการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการผลิตผลิตภัณฑ์ใหม่ได้ แต่ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากต่างประเทศ
- มีศักยภาพในการพัฒนากระบวนการผลิตให้ได้ตามมาตรฐานสากล โดยอาศัยประสบการณ์ที่สั่งสมมานานและบุคลากรที่มีความชำนาญ
- มีค่าใช้จ่ายในการบริหารงานไม่มากนักเมื่อเทียบกับบริษัทร่วมทุน

อย่างไรก็ตาม บริษัทที่มีสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิคนี้ยังมีจุดอ่อนอื่นๆ อีก ได้แก่

- การบริหารและการจัดการยังต้องพึ่งพาอาศัยประสบการณ์ ยังไม่สามารถวิเคราะห์ข้อมูลหาแนวทางการบริหารและการจัดการได้
- ไม่มีความสามารถในการขยายผลหรือพัฒนาเทคโนโลยีที่ได้รับการถ่ายทอดให้ดีขึ้นได้
- ไม่มีความสามารถในการออกแบบชิ้นส่วนผลิตภัณฑ์เองได้
- ขาดการพัฒนากระบวนการควบคุมคุณภาพอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถรองรับการผลิตเพื่อการส่งออกที่มากขึ้นในอนาคตได้

ภายหลังจากวิกฤตเศรษฐกิจได้ผ่านพ้นไปแล้ว ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จำเป็นต้องเร่งเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการร่วมทุนกับบริษัทที่ได้ตกลงทำสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิค เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยีอย่างต่อเนื่อง และยังเป็นการเตรียมความพร้อมในการแข่งขันกับผู้ผลิตจากต่างประเทศรายอื่นซึ่งจะเข้ามาแข่งขันในตลาดภายหลังการเปิดเขตการค้าเสรี

3. บริษัทไทยล้วน (Thai Pure Company) ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะเป็นบริษัทที่บริหารงานโดยคนไทยทั้งหมด ตั้งแต่การหาเทคนิคการผลิต การคิดค้นระบบการผลิต การจัดหาเครื่องจักร ตลอดจนการสร้างแม่พิมพ์ด้วยตนเอง ในปัจจุบัน แม้ว่าผู้ผลิตในกลุ่มนี้จำนวนหนึ่งโดยเฉพาะบริษัทที่มีขนาดใหญ่ได้เปลี่ยนลักษณะการลงทุนไปเป็นบริษัทร่วมทุนและบริษัทที่มีสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิคแล้ว ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ก็ยังมีจำนวนมาก จุดแข็งของผู้ผลิตกลุ่มนี้จะอยู่ที่การมีต้นทุนการผลิตที่ต่ำกว่าเนื่องจากมีขั้นตอนการผลิตที่ไม่ซับซ้อนและใช้เครื่องจักรจำนวนไม่มาก จึงทำให้ต้นทุนไม่สูง อีกทั้งยังใช้แรงงานคนซึ่งมีค่าแรงโดยเฉลี่ยไม่สูงมากนักในการผลิต อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ก็ยังมีจุดอ่อนอื่นๆ อีก ได้แก่

- มีต้นทุนแอบแฝงอยู่สูง เนื่องจากขาดระบบการจัดการที่ดี
- ขาดความสามารถในการควบคุมคุณภาพผลิตภัณฑ์ให้มีความสม่ำเสมอ
- ขาดความสามารถในการพัฒนาบุคลากรและเครื่องจักรให้ทันต่อความต้องการได้
- ขาดเทคโนโลยีที่จำเป็นในการดำเนินกิจการระยะยาว

- ระบบการตลาดไม่อยู่ในระดับมาตรฐานสากล
 - ไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากภาครัฐ เนื่องจากเป็นผู้ประกอบการรายย่อย
- นอกจากนี้ เนื่องจากแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในปัจจุบัน ทำให้ผู้ผลิตในกลุ่มนี้ยังต้องเผชิญกับอุปสรรคอื่นๆอีก ได้แก่
- ไม่สามารถพัฒนาองค์กรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทั้งทางด้านเทคโนโลยี ด้านการผลิต ด้านการบริหารและการจัดการ โดยเฉพาะในส่วนที่ต้องมีการเชื่อมโยงกับคอมพิวเตอร์ และการวิจัย พัฒนากับผู้ประกอบการรายอื่น ทำให้ไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ประกอบการรายอื่นได้ อย่างทันทั่วทั้ง
 - ไม่สามารถพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้ตรงกับความต้องการของผู้ประกอบการรายอื่น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนลักษณะการซื้อขายจากชิ้นส่วนย่อยเป็นชุดสมบูรณ์

เนื่องจากอุปสรรคดังกล่าว ส่งผลให้ผู้ผลิตที่เป็นบริษัทไทยล้วนต้องลดระดับชิ้นตัวเองจากผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 ซึ่งสามารถติดต่อกับบริษัทรายอื่นได้โดยตรง ลงมาเป็นระดับที่ 2 หรือ 3 ซึ่งต้องผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนระดับที่ 1 ต่อไป โดยในกรณีนี้ ถ้าเป็นบริษัทรวมทุนและบริษัทที่มีสัญญาช่วยเหลือทางเทคนิคจะมีความได้เปรียบมากกว่า

อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตในกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะสามารถแข่งขันต่อไปได้ หากมีการพัฒนาตัวเองอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถรักษามาตรฐานการผลิตได้อย่างสม่ำเสมอและได้รับมาตรฐานสากล เช่น QS9000 และ ISO/TS 16949 ซึ่งเป็นมาตรฐานที่ต้องการของบริษัทรายอื่น

2.3 การผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

ตลอดระยะเวลา 5-6 ปีที่ผ่านมา การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีการเติบโตอย่างรวดเร็วมาก ซึ่งเป็นผลจากการขยายตัวของความต้องการรถยนต์ การเพิ่มขึ้นของการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ไทย ตลอดจนความต้องการชิ้นส่วนเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนเพิ่มสูงขึ้น การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ ดังนี้ (ประวิตร, 2540 : 102-103)

2.3.1 การผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ (Original Equipment Manufacture: OEM) ในตลาดนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนจะมีความสัมพันธ์กับผู้ประกอบรถยนต์ ผู้ผลิตเหล่านี้มักจะมีการรวมกลุ่มกันเพื่อถ่วงดุลการเข้ามาแข่งขันตลาดของผู้ผลิตนอกกลุ่ม ความต้องการของตลาดกลุ่มนี้ค่อนข้างแน่นอน ลักษณะการใช้เทคโนโลยีจะเป็นแบบร่วมทุนหรือซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การส่งสินค้าจะมีลักษณะการส่งล่วงหน้าเป็นปีตามแผนการผลิตของผู้ประกอบรถยนต์ อย่างไรก็ตาม ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มนี้จะอำนาจการต่อรองกับผู้ประกอบรถยนต์น้อย

2.3.2 การผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Manufacture: REM) ผู้ผลิตในกลุ่มนี้จะขายชิ้นส่วนในลักษณะที่เป็นกลาง ไม่ผูกมัดกับใคร ชิ้นส่วนจะมีทั้งที่เป็นอะไหล่แท้ อะไหล่เทียบ และอะไหล่ปลอม เทคโนโลยีในการผลิตจะมีทั้งการร่วมทุนกับต่างชาติ การซื้อเทคโนโลยีจากต่างชาติทั้งหมด และการซื้อเครื่องจักรเก่าเข้ามาใช้ ดังนั้นคุณภาพของชิ้นส่วนที่ผลิตได้จึงมีหลายระดับ ตั้งแต่ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพสูงทัดเทียมกับชิ้นส่วนที่ป้อนให้กับผู้ประกอบการรถยนต์ ไปจนถึงชิ้นส่วนที่มีคุณภาพต่ำและด้อยมาก

โดยทั่วไป ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์จะทำการผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนด้วย แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนจำนวนมากไม่มีศักยภาพเพียงพอที่จะผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์

การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์นั้นสามารถจำแนกชิ้นส่วนต่างๆที่มาประกอบเป็นรถยนต์หนึ่งคันตามลักษณะหน้าที่การทำงาน ได้ 14 ประเภท ดังนี้

ตารางที่ 2-1 ประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ จำแนกตามลักษณะการทำงาน

ประเภท	ชิ้นส่วน	
ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ (engine components)	1. เสื้อสูบ (cylinder block) 2. ฝาสูบ (cylinder head) 3. ลูกสูบ (piston) 4. แหวนลูกสูบ (piston ring) 5. ก้านสูบ (connecting rod) 6. ช้อเหวี่ยง (lappet) 7. เพลาช้อเหวี่ยง (crankshaft) 8. ลิ้นไอดี และ ไอเสีย (intake and exhaust valve)	9. ลูกเบี้ยว (cam) 10. เพลาลูกเบี้ยว (camshaft) 11. ก้านกระทุ้งลิ้น (push rod) 12. ชุดคดลิ้น (rocker arm) 13. อ่างน้ำมันเครื่อง (oil sump) 14. โซ่/สายพานขับเคลื่อนเพลาหัวลิ้น (timing chain/belt) 15. ปะเก็น (gasket) 16. ฟลายวีล (flywheel)
อุปกรณ์ส่วนควบคุมของเครื่องยนต์ (engine peripheral components)	1. สายพาน (transmission belt) 2. พัดลม (fan) 3. คาร์บูเรเตอร์ (carburetor) หรือ หัวฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel injector) 4. จานจ่าย (distributor) 5. หัวเทียน (spark plug)	6. ใต้กรองอากาศ และหม้อกรองอากาศ (air filter and housing) 7. ใต้กรองน้ำมันเครื่อง (oil filter) 8. ท่อรวมไอดี และ ไอเสีย (intake and exhaust manifold)

ตารางที่ 2-1 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน	
ระบบไฟฟ้า (electrical system)	1. อัลเทอร์เนเตอร์ หรือ ไดชาร์จ (alternator) 2. แบตเตอรี่ (battery) 3. มอเตอร์สตาร์ท หรือ ไดสตาร์ท (starting motor) 4. เรกูเลเตอร์ (regulator) 5. คอยล์จุดระเบิด (ignition coil) 6. สายไฟ (cable)	7. สายหัวเทียน (spark plug cable) 8. ชูคฟิวส์ (fuse) 9. ไฟส่องสว่างภายในรถ (courtesy lights) 10. ไฟหน้า (head lamp) 11. ไฟท้าย (tail lamp) 12. ไฟเลี้ยว (indicator) 13. ไฟส่องป้าย (license plate lamp)
ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel system)	1. ถังน้ำมัน ฝาปิด และกลไกเปิดฝา (fuel tank, cap, and releasing mechanism) 2. ท่อน้ำมัน (fuel pipe)	3. ปั๊มน้ำมัน (fuel pump) 4. ใต้กรองน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel filter) 5. เครื่องวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel gauge)
ระบบหล่อเย็น (cooling system)	1. หม้อน้ำ (radiator) 2. ออยล์คูลเลอร์ (oil cooler) 3. ปั๊มน้ำ (water pump) 4. ท่อน้ำและท่อน้ำมัน (water/oil hose)	5. เทอร์โมสแตท (thermostat) 6. ถังพักน้ำสำรอง (water reservoir) 7. ฝาปิดหม้อน้ำ (radiator cap)
ระบบไอเสีย (exhaust system)	1. ท่อไอเสีย (exhaust pipe) 2. หม้อเก็บเสียง (muffler)	3. ท่ออ่อนเหล็กถัก (flexible hose)
ระบบส่งกำลัง (transmission system)	1. แผ่นคลัทช์ (clutch friction plate) 2. สายคลัทช์ (clutch cable) 3. แม้มัน้ำมันคลัทช์ (clutch fluid master cylinder) 4. ท่อน้ำมันคลัทช์ (clutch fluid hose) 5. เสื้อเกียร์ (gear housing) 6. เพลาเกียร์ (gearshaft) 7. เฟืองเกียร์ (gear)	8. ก้านเกียร์ (gear shift) 9. กลไกควบคุม (linkage) 10. ปะเก็นชุดเกียร์ (gasket) 11. เพลาส่งกำลัง (propeller shaft) 12. จอยท์เพลากลาง (universal joint) 13. เฟืองท้าย (differential) 14. เพลาขับ (driveshaft)

ตารางที่ 2-1 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน	
ระบบเบรก (brake system)	1. แม่ปั๊มเบรก (master brake cylinder) 2. หม้อลมเบรก 3. ถังเก็บน้ำมันเบรก (brake fluid reservoir) 4. ท่อเบรก (brake hose) 5. กงห้ามล้อ (brake calliper)	6. จานเบรก (brake disc) 7. คมเบรก (brake drum) 8. ก้ามปูเบรก 9. ผ้าเบรก (brake pad) 10. ชุดเบรกมือ (parking brake mechanism) 11. ท่ออ่อนน้ำมันเบรก (flexible hose)
ระบบบังคับเลี้ยว (steering system)	1. พวงมาลัย (steering wheel) 2. ก้านพวงมาลัย (steering column) 3. ชุดเฟืองบังคับเลี้ยว (steering gear housing) 4. ก้านยึดชุดบังคับเลี้ยว (steering linkage)	5. ปั๊มน้ำมันพวงมาลัยพาวเวอร์ (power assisted steering fluid pump) 6. ถังเก็บน้ำมันพวงมาลัยพาวเวอร์ (steering fluid reservoir)
ระบบกันสะเทือน (suspension system)	1. สปริงขด (coil spring) 2. ปีกนก (wishbones/ A-arm) 3. โชคแอบซอร์บเบอร์ (shock absorber) 4. เหล็กกันโคลง (stabilizer bar) 5. บุชยาง (rubber bush) 6. ยาง (tyre)	7. แมคเฟอร์สันสตรัท (McPherson Strut) 8. คุมล้อ (wheel hub) 9. เพลา (stub axle) 10. แพนป (leaf spring) 11. คานเชื่อม (connecting rod / linkage) 12. ล้อเหล็ก (pressed steel wheel)
ชิ้นส่วนตัวถัง (bodywork)	1. พื้น (floor plan) 2. หลังคา (roof) 3. ประตู (door) 4. ห้องเครื่องยนต์ (firewall) 5. แผงตัวถังหน้า (wing)	6. แผงชายล่างด้านข้าง (sill) 7. แผงชายล่างหลัง (rear valence) 8. ฝากระโปรง (bonnet/lid)
ชุดกระจก (mirror)	1. กระจกบังลมหน้า-หลัง (front/rear windshield screen) 2. กระจกประตู (door glass)	3. ขาขอบกระจก 4. สลักหลอดขอบกระจก

ตารางที่ 2-1 (ต่อ)

ประเภท	ชิ้นส่วน	
ชิ้นส่วนภายในและอุปกรณ์ตกแต่ง (Accessories)	1. วัสดุกันเสียง (sound protecting panel) 2. ผ้าปิดหลังคา (headliner) 3. พรมปูพื้น (carpet) 4. แผงประตู (door panel & trim) 5. แผงบังแดด (sun visor)	6. แผงหน้าปัทม์ (dashboard) 7. เครื่องวัดประกอบการขับ (gauges and meters) 8. สวิตช์ และก้านควบคุม (switches and control levers) 9. เบาะ (seat) 10. พนักพิง (headrest)
อุปกรณ์อื่นๆ (others)	1. เครื่องปรับอากาศ (air-conditioner) 2. วิทยุ (radio)	3. เข็มขัดนิรภัย (safety belt) และอุปกรณ์ด้านความปลอดภัยอื่นๆ

ที่มา: Thai Auto - Parts Manufacturers Association, 2005

สำหรับวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนซึ่งมีจำนวนมากหลายชนิด ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นวัตถุดิบที่นำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งในลักษณะวัตถุดิบและชิ้นส่วนสำเร็จรูป มีการใช้วัตถุดิบในประเทศบ้างแต่เป็นส่วนน้อย

ตารางที่ 2-2 วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

วัตถุดิบที่สำคัญ	แหล่งที่มาของวัตถุดิบ
เหล็กชนิดต่างๆ โดยเฉพาะเหล็กแผ่น	ญี่ปุ่น, เยอรมัน, ฝรั่งเศส
อลูมิเนียม	ญี่ปุ่น, สหรัฐอเมริกา, ฝรั่งเศส
ยางสังเคราะห์	ญี่ปุ่น, เยอรมัน
ยางธรรมชาติ	ในประเทศ
พลาสติกและใยสังเคราะห์ต่างๆ	ญี่ปุ่น, เยอรมัน
หนังสัตว์	ญี่ปุ่น, เยอรมัน
กระจก	ในประเทศ, สวีเดน
ลวดทองแดง	ในประเทศ, ญี่ปุ่น, สหรัฐอเมริกา
เคมีภัณฑ์ต่างๆ	ญี่ปุ่น, สหรัฐอเมริกา, เยอรมัน, ฝรั่งเศส
แผงวงจรไฟฟ้า	ญี่ปุ่น

ที่มา: บุษราคัม, 2539: 28

2.4 ตลาดของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้พัฒนามาโดยต่อเนื่องจากอดีตจนถึงปัจจุบัน และทำให้เกิดตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ ตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ

2.4.1 ตลาดภายในประเทศ

ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ตลาด คือ

2.4.1.1 ตลาดชิ้นส่วนเพื่อนำไปใช้ประกอบรถยนต์ (Original Equipment Market: OEM) เป็นตลาดที่ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนขึ้นเพื่อป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ ซึ่งในปัจจุบันมีโรงงานประกอบรถยนต์จำนวน 15 โรงงาน (Customs, 2549: 54) อุปสงค์ต่อชิ้นส่วน OEM จะขึ้นอยู่กับอัตราเติบโตของตลาดรถยนต์ภายในประเทศเป็นหลัก ซึ่งเห็นได้ชัดว่ามีการขยายตัวอย่างมากในช่วงหลายปีที่ผ่านมา พิจารณาจากปริมาณการผลิตรถยนต์ในช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 360,303 คัน ในปี 2540 ไปเป็น 411,721 คัน, 584,951 คัน และ 928,081 คัน ในปี 2543, ปี 2545 และปี 2547 ตามลำดับ (ดูตารางที่ 1-2)

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในตลาดนี้ โดยทั่วไปจะเป็นโรงงานที่ผู้ประกอบรถยนต์ลงทุนหรือร่วมทุนด้วย หรือโรงงานประกอบรถยนต์ว่าจ้างให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนทำการผลิตตามรายละเอียดที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด และทำการตรวจสอบคุณภาพอย่างเข้มงวด โรงงานผลิตชิ้นส่วน OEM จะเป็นโรงงานขนาดใหญ่ที่ใช้เทคโนโลยีการผลิตค่อนข้างสูง และส่วนใหญ่จะผลิตเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เพียงตลาดเดียว มีเพียงส่วนน้อยที่ผลิตเพื่อป้อนตลาดอะไหล่ด้วย เนื่องจากโรงงานเหล่านี้จำเป็นต้องรักษาระดับคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้อยู่ในระดับสูง การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์คุณภาพต่ำกว่าเพื่อป้อนตลาดอะไหล่อาจเป็นผลเสียต่อการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีคุณภาพสูงได้

ตลาดชิ้นส่วน OEM เป็นตลาดที่ค่อนข้างแคบ และยากต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนรายใหม่ที่จะเข้ามา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากตลาดนี้เป็นตลาดที่แน่นอน โรงงานประกอบรถยนต์จะทำสัญญาตกลงซื้อขายและส่งมอบชิ้นส่วนที่แน่นอนกับผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ดังนั้น ถ้าผู้ผลิตชิ้นส่วนสามารถเจาะเข้าตลาดนี้ได้ ก็จะทำให้การวางแผนการผลิตทำได้ง่ายขึ้น

ในส่วนของข้อจำกัดของการขยายตัวของตลาดชิ้นส่วน OEM อาจเป็นผลมาจากการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของเศรษฐกิจไทย ที่ทำให้ให้อุปสงค์ต่อรถยนต์สูงขึ้นอย่างมาก จนผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไม่สามารถผลิตชิ้นส่วนตอบสนองความต้องการที่เพิ่มขึ้นของผู้ประกอบรถยนต์ได้

ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาอันได้แก่ การส่งมอบสินค้าไม่ตรงต่อเวลา และคุณภาพชิ้นส่วนรถยนต์ไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนด เป็นต้น

2.4.1.2 ตลาดอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market: REM) เป็นตลาดที่ผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนขึ้นเพื่อใช้เป็นอะไหล่ทดแทนชิ้นส่วนที่สึกหรอตามอายุใช้งาน อุปสงค์ต่อชิ้นส่วน REM จะขึ้นอยู่กับปริมาณการใช้รถยนต์เป็นหลัก ซึ่งในปัจจุบันมีแนวโน้มการใช้รถยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี พิจารณาจากจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ในช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 959,312 คัน ในปี 2543 ไปเป็น 1,598,058 คัน และ 2,751,116 คัน ในปี 2545 และปี 2548 ตามลำดับ (กรมการขนส่งทางบก, 2549) ซึ่งส่งผลให้จำนวนรถจดทะเบียนสะสมได้เพิ่มขึ้นจาก 20,835,684 คัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 ไปเป็น 25,266,294 คัน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2548 (ตารางที่ 2-3)

ตารางที่ 2-3 จำนวนรถจดทะเบียนสะสมแยกตามประเภท ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2543 – 2548 (หน่วย: คัน)

ประเภทรถ	2543	2544	2545	2546	2547	2548
รวมทั้งสิ้น	20,835,684	22,589,185	24,517,250	26,378,862	28,624,719	25,266,294
ก. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	20,030,220	21,760,467	23,674,208	25,548,694	19,814,752	24,500,300
ข. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก	774,707	803,869	822,892	809,168	809,967	765,994
ค. รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน	30,757	24,849	20,150	21,000	-	-

หมายเหตุ: รถ ณ วันที่ 31 ธันวาคม คือ รถที่จดทะเบียนทั้งสิ้น (สะสม) ณ วันที่ 31 ธันวาคม โดยหักรถที่ทะเบียนระงับแล้ว

ที่มา: กรมขนส่งทางบก, 2549

ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในตลาดนี้ จะมีขนาดหลากหลาย มีตั้งแต่ขนาดเล็ก ขนาดกลาง ไปจนถึงขนาดใหญ่ ซึ่งได้ส่งผลให้ระดับคุณภาพมาตรฐานของชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้แตกต่างกันอย่างมาก ตลาดอะไหล่ทดแทนสามารถแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

1. อะไหล่แท้ เป็นชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้นตามมาตรฐานที่ผู้ประกอบการรถยนต์กำหนด ซึ่งอาจเป็นผู้ประกอบรถยนต์ผลิตขึ้นมาเอง หรือว่าจ้างให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ผลิตให้ โดยจะมีการตรวจสอบคุณภาพให้ตรงกับมาตรฐานที่กำหนดไว้ และได้รับอนุญาตให้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบ

รถยนต์อีกด้วย อะไหล่ประเภทนี้จะมีคุณภาพสูงเท่ากับชิ้นส่วนที่ใช้ประกอบรถยนต์และจะมีราคา
ค่อนข้างสูง

2. อะไหล่เทียม เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ผลิตขึ้นโดยใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง
ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ประกอบรถยนต์ แต่อาจจะผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ส่งให้ผู้
ประกอบชิ้นส่วนรถยนต์ หรืออาจผลิตมาจากโรงงานทั่วไปก็ได้ ระดับคุณภาพของอะไหล่เทียม
อาจจะใกล้เคียงหรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ ขึ้นอยู่กับการผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วนนั้น

3. อะไหล่ปลอม เป็นชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตขึ้น โดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้
และอะไหล่เทียม คุณภาพมาตรฐานของอะไหล่ปลอมจะต่ำกว่าอะไหล่แท้และอะไหล่เทียม

ตลาดชิ้นส่วน REM มีปัจจัยที่กำหนดความต้องการของชิ้นส่วนมากมาย เช่น จำนวน
รถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศไทย อายุการใช้งานของชิ้นส่วนนั้นๆ พฤติกรรมการขับขี่และการ
บำรุงรักษารถยนต์ของผู้ใช้รถยนต์ ตลอดจนสภาพอากาศและสภาพถนน เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ข้อจำกัดของการขยายตัวของตลาดชิ้นส่วน REM อาจเกิดจากการที่ผู้ใช้
รถยนต์นิยมใช้อะไหล่แท้มือสองซึ่งจะมีราคาถูกกว่า และมักจะใช้วิธีซ่อมแซมมากกว่าการเปลี่ยน
อะไหล่รถยนต์ รวมไปถึงรถยนต์ในประเทศมีมากมายหลายรุ่นจึงทำให้ไม่เกิดการประหยัดต่อ
ขนาดการผลิต

2.4.2 ตลาดต่างประเทศ

ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ต่างประเทศ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

2.4.2.1 การส่งออก ปัจจุบันชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยบางชนิดได้รับการพัฒนาจน
สามารถส่งออกไปแข่งขันในต่างประเทศได้ และสามารถนำเงินตราเข้าประเทศปีละหลายล้านบาท
จากข้อมูลกรมส่งเสริมการส่งออก ปี 2548 มียอดการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ 4,605.71 ล้านดอลลาร์
สหรัฐ เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 25.59 % ตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น
มาเลเซีย อินโดนีเซีย สหรัฐอเมริกา ฟิลิปปินส์ และแอฟริกาใต้ และตลาดใหม่ที่กำลังมีอัตราการ
ขยายตัวสูงได้แก่ กัมพูชา อิตาลี เบลเยียม จีน และออสเตรเลีย (กรมส่งเสริมการส่งออก, กระทรวง
พาณิชย์, 2549) (ดูตารางที่ 2.4)

ตารางที่ 2-4 ตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทย ตั้งแต่ปี 2547 - ปัจจุบัน

ประเทศ	มูลค่าส่งออก (ล้านดอลลาร์สหรัฐ)				อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)			สัดส่วน (ร้อยละ)		
	2546	2547	2548	2549 (ม.ค.)	2547	2548	2549 (ม.ค.)	2547	2548	2549 (ม.ค.)
1. ญี่ปุ่น	465.82	598.44	692.33	137.07	28.47	15.69	48.87	16.32	15.03	17.10
2. มาเลเซีย	232.22	360.29	571.30	97.40	55.15	58.57	14.41	9.82	12.40	12.15
3. อินโดนีเซีย	245.76	420.37	591.26	74.82	71.05	40.65	16.52	11.46	12.84	9.33
4. สหรัฐอเมริกา	292.27	396.92	364.19	72.40	35.80	8.25	17.78	10.82	7.91	9.03
5. แอฟริกาใต้	88.78	151.78	272.9	45.14	70.96	79.8	51.53	4.14	5.93	5.63
6. ฟิลิปปินส์	122.46	137.1	224.08	38.83	11.95	63.45	15.40	3.74	4.87	4.84
7. เวียดนาม	98.93	148.65	227.56	31.67	50.26	53.08	4.32	4.05	4.94	3.95
8. จีน	78.93	96.07	182.11	29.86	21.72	89.55	32.22	2.62	3.95	3.73
9. เกาหลี	47.52	69.44	114.23	25.77	46.13	64.5	72.81	1.89	2.48	3.21
10. สหราชอาณาจักร	34.08	56.71	73.25	25.76	66.42	29.16	191.70	1.55	1.59	3.21
11. เกาหลีใต้	42.14	64.13	55.79	17.71	52.19	13.01	82.35	1.75	1.21	2.21
12. อาร์เจนตินา	0.11	12.98	91.44	16.43	12,102.25	604.25	1.01	0.35	1.99	2.05
13. เม็กซิโก	68.77	58.94	67.30	15.55	14.29	14.17	52.35	1.61	1.46	1.94
14. สิงคโปร์	74.17	326.20	109.87	14.80	339.82	66.32	25.12	8.89	2.39	1.85
15. บราซิล	38.76	91.23	93.65	14.39	135.36	2.66	6.58	2.49	2.03	1.80
16. ออสเตรเลีย	73.28	75.94	88.35	13.75	3.63	16.33	17.63	2.07	1.92	1.72
17. เปรู	7.77	23.97	86.17	11.85	208.65	259.47	11.33	0.65	1.87	1.48
18. อินเดีย	25.48	53.90	76.90	9.51	111.56	42.68	46.76	1.47	1.67	1.19
19. ไต้หวัน	45.55	58.39	67.35	9.25	28.19	15.35	8.27	1.59	1.46	1.15
20. อิตาลี	25.14	37.12	32.96	8.63	47.66	11.21	61.93	1.01	0.72	1.08
รวม 20 ประเทศ	2,107.92	3,238.58	4,082.98	710.61	53.64	26.07	22.4	88.31	88.65	88.66
อื่นๆ	237.96	428.77	522.73	90.92	80.19	21.91	33.30	11.69	11.35	11.34
มูลค่ารวม	2,345.87	3,667.36	4,605.71	801.53	56.33	25.59	23.54	100.00	100.00	100.00

ที่มา: กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ, กระทรวงพาณิชย์, 2549

2.4.2.2 การนำเข้า ในแต่ละปี ประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราจำนวนมากในการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ (ตารางที่ 2-5) ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศยังขาดความสามารถและเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วน ตลาดนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ที่สำคัญของไทย ได้แก่ ญี่ปุ่น เยอรมัน ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสวีเดน (ตารางที่ 2-6)

ตารางที่ 2-5 มูลค่านำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ตั้งแต่ปี 2535 - 2544

ปี	ยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง (Vehicle and Parts) (มูลค่า: ล้านบาท)	ปี	ยานพาหนะและอุปกรณ์การขนส่ง (Vehicle and Parts) (มูลค่า: ล้านบาท)
2535	63,249.5	2540	67,319.5
2536	88,884.4	2541	18,896.4
2537	102,354.9	2542	50,443.4
2538	131,343.0	2543	80,788.7
2539	123,255.1	2544	90,626.9

ที่มา: กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์, กระทรวงพาณิชย์: 2544

ตารางที่ 2-6 สัดส่วนแหล่งนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ปี 2546

ประเทศ	ร้อยละ
ญี่ปุ่น	70.6
เยอรมัน	7.0
ฟิลิปปินส์	7.7
สวีเดน	2.0
อินโดนีเซีย	2.4
มาเลเซีย	2.5
เกาหลีใต้	1.7
สหรัฐอเมริกา	1.4
ไต้หวัน	1.3
สหราชอาณาจักร	0.6
ประเทศอื่นๆ	2.8
รวม	100

ที่มา: สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์: 2546

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่คัดเลือกมานี้ จะเป็นการศึกษาโครงสร้างขององค์การธุรกิจทั่วไป ทิศทางของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย และบทบาทของผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไทยในอนาคต มีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.5.1 รศ.สมคิด บางโม

รศ.สมคิด บางโม ได้เขียนหนังสือตำราที่นำเสนอความรู้เกี่ยวกับ ทฤษฎีองค์การ โครงสร้างขององค์การธุรกิจ การวางแผน การจัดองค์การ การอำนาจการ การจัดการงานบุคคล ฯลฯ ไว้ในตำราชื่อ “องค์การและการจัดการ” ในปี 2548

โดยเนื้อหาภายในเล่มเขียนอธิบายเกี่ยวกับ โครงสร้างขององค์การธุรกิจทั่วไปว่า จะแบ่งการบริหารหน่วยงานย่อยที่สำคัญขององค์การธุรกิจทั่วไปไม่ว่าจะอยู่ในรูปของห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท จำกัด ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงินและบัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

1. การบริหารด้านการตลาด มีความสำคัญมากสำหรับธุรกิจทุกประเภทกิจการจะมีกำไรหรือตั้งอยู่ได้ การบริหารด้านการตลาดจะเป็นตัวชี้ที่สำคัญ การบริหารด้านการตลาดมีหน้าที่วางแผนการขายสินค้าและบริการให้แก่ผู้บริโภค โดยมุ่งขายสินค้าหรือบริการให้ได้มากที่สุด
2. การบริหารด้านการผลิต มีหน้าที่ในการผลิตสินค้าหรือบริการให้แก่องค์กรที่ประกอบธุรกิจอุตสาหกรรมและธุรกิจบริการ โดยจะต้องผลิตสินค้าที่มีคุณภาพตรงกับความต้องการของตลาดและผลิตให้ทันต่อการจำหน่าย สำหรับธุรกิจการค้าด้านการผลิตอาจจะเปลี่ยนเป็นด้านการจัดซื้อ
3. การบริหารด้านการเงินและบัญชี ธุรกิจจะต้องเกี่ยวข้องกับการเงินตลอดเวลาและมีปริมาณมากในวันหนึ่งๆ การบริหารด้านการเงินและบัญชีมีหน้าที่รับจ่ายเงิน เก็บรักษาเงิน ทำบัญชีและหลักฐานการเงินต่างๆ
4. การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล องค์กรจะต้องมีบุคคลเป็นผู้ปฏิบัติงาน การรับบุคคลเข้าทำงาน การบรรจุ แต่งตั้ง การเลื่อนตำแหน่ง ตลอดจนการฝึกอบรมและเก็บหลักฐานเกี่ยวกับคนงานทั้งหลายเป็นหน้าที่ของการบริหารด้านทรัพยากรบุคคล
5. การบริหารด้านการจัดการทั่วไป เป็นศูนย์กลางการสั่งการขององค์กรและมีหน้าที่ในการวางแผนการจัดองค์การ การควบคุม เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการปรับปรุงองค์การต่อไป

2.5.2 ชัยยศ จิรพฤกษ์ภิญโญ

ชัยยศ จิรพฤกษ์ภิญโญ ได้ศึกษาเกี่ยวกับความสามารถและภาพอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ไว้ในวิทยานิพนธ์เรื่อง “บทบาทและการปรับตัวของภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์” ในปี 2540

จากการศึกษาพบว่า ภาพอนาคตของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศไทยมีแนวโน้มของลักษณะมุ่งการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า หรือเพื่อส่งเสริมการส่งออก โดยมีปัจจัยสำคัญ 5 ปัจจัย ที่กำหนดภาพอนาคตของอุตสาหกรรมในลักษณะมุ่งการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า หรือเพื่อส่งเสริมการส่งออก ดังนี้

1. นโยบายการส่งออกของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ซึ่งบรรษัทฯ คาดหวังตลาดภายในประเทศก่อนที่จะขยายสู่ตลาดส่งออก เนื่องจากได้ผลตอบแทนต่อหน่วยดีกว่า
2. สถานการณ์การผลิตอุตสาหกรรมรถยนต์ในระดับโลก ซึ่งในปัจจุบันกำลังการผลิตรถยนต์โดยรวมของโลกมีมากเกินไปเกินความต้องการบริโภคและส่งออกของประเทศ โอกาสของการส่งออกจึงขึ้นกับชิ้นส่วนรถยนต์มากกว่ารถยนต์สำเร็จรูป โดยที่ความสามารถในการแข่งขันในด้านต่างๆ เช่น ฐานเทคโนโลยี คุณภาพการผลิต และราคา จะเป็นตัวกำหนดความสามารถในการส่งออก
3. นโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งต่างมีนโยบายพัฒนาอุตสาหกรรมนี้แทบทั้งสิ้น ทำให้โอกาสการส่งออกของชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจึงขึ้นอยู่กับชิ้นส่วนที่มีความได้เปรียบในการผลิต เช่น หม้อน้ำ และสายไฟ เป็นต้น
4. สถานะมาตรฐานคุณภาพและเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งมาตรฐานคุณภาพและเทคโนโลยีการผลิตของภาคเอกชนไทยในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ยังด้อยกว่าโดยเปรียบเทียบกับภาคเอกชนที่เป็นทุนต่างชาติหรือกิจการร่วมทุน ซึ่งนับเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเข้าสู่การแข่งขันระดับโลกได้
5. ระบบการขนส่ง ซึ่งระบบขนส่งของไทยยังขาดประสิทธิภาพ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่กระตุ่นอุปสงค์ต่อรถยนต์ภายในประเทศให้ยังสูงขึ้น
6. นโยบายภาครัฐและภาคเอกชนในโครงสร้างปัจจุบัน ซึ่งโครงสร้างนโยบายของภาครัฐของไทยในหน่วยงานต่างๆ ที่ผ่านมายังขาดความเชื่อมโยงกันในภาพรวมใหญ่ ทำให้ประสิทธิภาพการบริหารงานมีข้อจำกัด ด้วยโครงสร้างรัฐลักษณะนี้ จึงผลักดันให้นโยบายการส่งออกถูกกำหนดและฝากความหวังไว้ที่บรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ ภาคเอกชนจำเป็นต้องช่วยเหลือตนเองในการพัฒนาระดับขีดความสามารถ บทบาทของภาครัฐจะเป็นเพียงเวทีแข่งขันของบรรษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติเท่านั้นเอง

ผลการศึกษาที่พบต่อมา คือ ภาครัฐมีแนวโน้มนโยบายที่มุ่งเน้นครอบคลุมอุตสาหกรรมโดยรวม มุ่งใช้กลไกราคาสับสนับสนุนการค้า การแข่งขันเสรี ในขณะที่นโยบายเฉพาะเพื่อพัฒนาด้าน เทคโนโลยีและแรงงานในภาคธุรกิจเอกชนยังขาดประสิทธิภาพ ดังนั้นภาคธุรกิจเอกชนจำเป็นต้องเร่งปรับตัว ยกระดับความสามารถทางการแข่งขันเพื่อเตรียมรับกับสภาพการแข่งขันเสรี และขนาด ตลาดที่เติบโตขึ้นของอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ ลักษณะการปรับตัวในระดับหน่วย ผลิตของภาคธุรกิจเอกชนในอุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ สามารถจำแนกเป็นด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ด้านการตลาด

- เน้นการผลิตเพื่อการส่งออก เนื่องจากตลาดภายในประเทศมีการแข่งขันที่รุนแรง ในขณะที่ ตลาดส่งออกยังมีโอกาสและช่องทางแข่งขันได้
- เน้นการผลิตเพื่อป้อนตลาดอะไหล่ชิ้นส่วน (Replace Equipment Market: REM) เนื่องจากมีมูลค่าสูงในตลาดที่ความต้องการรถยนต์โตเต็มที่แล้ว

ด้านการลงทุน

- ร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อพัฒนาความสามารถและสร้างความมั่นคงในศักยภาพการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยเทคโนโลยีของบริษัทร่วมทุน เพื่อสร้างความมั่นคงด้านการตลาด อันเนื่องมาจากการมีเครือข่ายทางธุรกิจมากขึ้น รวมไปถึงเพื่อสร้างความมั่นคงทางการเงิน

ด้านเทคโนโลยีการผลิต

- ลงทุนด้านเทคโนโลยี อุปกรณ์และเครื่องจักรเพิ่มขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและขยายกำลังการผลิตเพื่อรองรับอุปสงค์ต่อรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ที่เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ซื้อเทคโนโลยีที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการผลิต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้กับบริษัท พร้อมกับคงอำนาจการบริหารกิจการของตนเอง
- พัฒนาศักยภาพความสามารถทางการผลิตในขอบเขตระยะสั้น เช่น กำหนดมาตรการลดของเสีย และติดต่อประสานความร่วมมือกับบริษัทแม่อย่างใกล้ชิด เป็นต้น

ด้านคุณภาพ

- พัฒนาองค์กร เพื่อให้ได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพเพื่อนำไปสู่การขยายโอกาสทางธุรกิจในการเป็นคู่ค้า แหล่งอุปทานชิ้นส่วนรถยนต์ให้กับบริษัทอุตสาหกรรมรถยนต์ข้ามชาติ

ด้านการวิจัยและพัฒนา

- ลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนาการออกแบบชิ้นส่วน เพื่อเสนอแข่งขันการจำหน่ายให้กับผู้ประกอบรถยนต์

2.5.3 ประวิตร พานชวงส์

ประวิตร พานชวงส์ ได้ศึกษาเกี่ยวกับการค้าและการผลิตของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยและในตลาดโลก ไว้ในวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การวิเคราะห์ศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย” ในปี 2540 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย คือ เพื่อศึกษาศักยภาพในการแข่งขันในตลาดต่างประเทศของชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ตลอดจนปัญหาทางด้านการผลิตและการส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถหรือศักยภาพในการแข่งขันในอนาคต

ในการศึกษาศักยภาพในการแข่งขันของชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ชิ้นส่วนรถยนต์ทั้งหมดได้ถูกแยกออกเป็น 5 ประเภท คือ ยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถยนต์นั่ง ยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถโดยสารหรือรถบรรทุก แบตเตอรี่ อุปกรณ์ไฟฟ้าของรถยนต์ และชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ วิเคราะห์ศักยภาพในการแข่งขันโดยพิจารณาจากส่วนแบ่งตลาดและดัชนีความได้เปรียบ โดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage : RCA) ซึ่งผลการวิเคราะห์จะทำให้ทราบถึงตลาดต่างประเทศที่สำคัญสำหรับชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยแต่ละประเภท จากการศึกษาพบว่า ตลาดส่งออกยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถยนต์นั่งของไทย 3 อันดับแรกคือ สหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และเกาหลีใต้ ตลาดส่งออกยางรถยนต์ใหม่สำหรับรถโดยสารหรือรถบรรทุกของไทย 3 อันดับแรกคือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสหราชอาณาจักร ตลาดส่งออกแบตเตอรี่ของไทย 3 อันดับแรกคือ เกาหลีใต้ ญี่ปุ่น และฮ่องกง ตลาดส่งออกอุปกรณ์ไฟฟ้าของรถยนต์ของไทย 3 อันดับแรกคือ มาเลเซีย สิงคโปร์ และฮ่องกง และตลาดส่งออกชิ้นส่วนรถยนต์ประเภทชิ้นส่วนรถยนต์อื่นๆ 3 อันดับแรก คือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสิงคโปร์

สำหรับข้อเสนอแนะมาตรการในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการส่งออกในอนาคต สามารถจำแนกเป็นด้านต่างๆ ได้ดังนี้

ด้านการลงทุน

- รัฐบาลควรจัดหาแหล่งทุน เพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้กู้ยืมมาใช้ในการพัฒนากระบวนการผลิต ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนในระยะยาว และการยกระดับคุณภาพมาตรฐานของชิ้นส่วน

- ภาครัฐบาลควรออกนโยบายเพื่อช่วยดึงดูดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต่างชาติเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น เช่น การลดภาษีเงินได้ส่วนบุคคล เมื่อเข้ามาตั้งโรงงานในเขตส่งเสริมการลงทุนที่กำหนดไว้ การปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐาน เช่น ไฟฟ้า ประปา เป็นต้น เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม เช่น การควบคุมมลภาวะ การกำจัดกากสารพิษ และการบำบัดน้ำเสีย เป็นต้น เพื่อเป็นฐานสำคัญในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์เพื่อการส่งออก

ด้านเทคโนโลยีการผลิต

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ควรหาทางเพิ่มเทคโนโลยีการผลิตและพัฒนากระบวนการออกแบบชิ้นส่วน โดยซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศหรือหาทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ

ด้านวัตถุดิบ

- ภาครัฐบาลควรเร่งรัดให้มีการปรับลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบและชิ้นส่วนสำเร็จรูป เพื่อลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ และสามารถแข่งขันกับสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศได้ ตลอดจนทำให้สามารถส่งสินค้าออกไปแข่งขันในตลาดโลกได้มากขึ้น

ด้านคุณภาพ

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนควรพัฒนากระบวนการผลิตและระบบคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานสากล เช่น QS 9000

ด้านการวิจัยและพัฒนา

- รัฐบาลควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ เพื่อเป็นแหล่งข้อมูลในการศึกษา วิจัยและพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

ด้านแรงงาน

- ภาครัฐบาลและเอกชนควรร่วมมือกันก่อตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากร โดยให้บริการแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดเล็กและขนาดกลาง เพื่อช่วยพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถมากขึ้น

2.5.4 อัมพิกา ไกรฤกษ์ และคณะ

อัมพิกา ไกรฤกษ์ และคณะ ได้ร่วมกันทำการวิจัยในหัวข้อเรื่อง “การบริหารการเพิ่มผลผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” เพื่อเสนอต่อสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ ในปี 2541 วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย คือ เพื่อค้นหาสถานการณ์และปัญหาที่แท้จริงเกี่ยวกับประสิทธิภาพ

ของการบริหารจัดการของกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในปัจจุบัน และเสนอมาตรการสำหรับแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้กับภาครัฐ สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ และกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

งานวิจัยได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1: เป็นการศึกษาปัญหาและอุปสรรคของโรงงานประกอบยานยนต์ที่เกิดจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากมุมมองของผู้บริหารระดับกลางและระดับสูงของโรงงานประกอบยานยนต์ จากการศึกษาพบว่า ปัญหาและอุปสรรคของโรงงานประกอบยานยนต์ที่เกิดจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เรียงตามลำดับความสำคัญ 4 อันดับได้ดังนี้ คุณภาพไม่สม่ำเสมอ ต้นทุนการผลิตสูง การจัดส่งไม่ตรงเวลา และไม่สามารถตอบสนองต่อเทคโนโลยีการผลิตระดับสูง นอกจากนี้ ผู้บริหารระดับสูงของโรงงานประกอบยานยนต์ยังให้คำแนะนำแก่โรงงานชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อแก้ไขปัญหาเหล่านี้ คือ

- โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรเร่งพัฒนาระบบคุณภาพภายในโรงงานให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ ISO9000
- หาทางปรับลดต้นทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันด้านราคา
- ปรับปรุงการจัดส่งชิ้นส่วนยานยนต์ให้ตรงต่อเวลามากขึ้น
- หาทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ
- โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรรวมตัวกันเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน

สำหรับภาครัฐ ควรเร่งให้ความช่วยเหลือ ดังนี้

- ให้ความช่วยเหลือด้านงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- เร่งพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถพร้อมที่จะรับการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
- ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนแก่โรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการขยายกำลังการผลิต

ส่วนที่ 2: เป็นการศึกษาปัญหาและอุปสรรคในด้านการบริหารจัดการที่เกิดขึ้นจริงกับโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากการศึกษพบว่า ปัญหาและอุปสรรคในด้านการบริหารจัดการที่เกิดขึ้นจริงกับโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เรียงตามลำดับความสำคัญ 4 อันดับได้ดังนี้ ต้นทุนการผลิตสูง การจัดส่งไม่ตรงเวลา คุณภาพไม่สม่ำเสมอ และไม่สามารถตอบสนองต่อเทคโนโลยีการผลิตระดับสูง ซึ่งเห็นได้ว่า โรงงานประกอบยานยนต์และโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีมุมมองเกี่ยวกับประเด็นของปัญหาและอุปสรรคเหมือนกัน แต่ให้ความสำคัญกับปัญหาในระดับที่แตกต่างกัน ซึ่งเนื่องมาจากต่างฝ่ายต่างมองถึงผลกระทบสู่ตัวเองเป็นหลัก กล่าวคือ ในมุมมองของโรงงาน

ประกอบยานยนต์ จะให้ความสำคัญสูงสุดต่อประเด็นเกี่ยวกับเรื่องคุณภาพไม่สม่ำเสมอ เนื่องจากชิ้นส่วนที่ไม่มีคุณภาพจะมีผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการทำงานของโรงงานประกอบรถยนต์ สำหรับมุมมองของโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จะให้ความสำคัญสูงสุดต่อประเด็นเกี่ยวกับเรื่องการลงทุน เนื่องจากโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ถูกโรงงานประกอบรถยนต์บีบให้ลดต้นทุนการผลิตลงประมาณ 4-5% ต่อปี ซึ่งนโยบายนี้ก่อให้เกิดแรงกดดันอย่างมากต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ส่วนที่ 3: เป็นการศึกษาหาสาเหตุหลักของปัญหาที่เกิดขึ้นในโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทางด้านคุณภาพ ต้นทุนการผลิต และการจัดส่ง และหามาตรการเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหา จากการศึกษาพบว่า สาเหตุของปัญหาเหล่านั้นมาจากปัจจัยพื้นฐานด้านการผลิต 5 ประการ ได้แก่ พนักงาน เครื่องจักร วัตถุดิบ วิธีการ และการบริหาร มาตรการแก้ไขปัญหาคoversงด้วยประเด็นสำคัญๆ ดังต่อไปนี้

ด้านพนักงาน

- โรงงานจะต้องปรับโครงสร้างองค์กรให้มีสัดส่วนของหน่วยงานที่เหมาะสมและเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ พร้อมกับกำหนดนโยบายให้เหมาะสมกับโครงสร้างใหม่ที่เกิดขึ้น
- โรงงานจะต้องเปิดโอกาสให้พนักงานมีการหมุนเวียนการทำงาน และวางแผนการใช้พนักงานให้เหมาะสม
- พนักงานจะต้องทำงานเป็นทีมมากขึ้น โดยระบบสื่อสารข้อมูลจะต้องถูกต้องและฉับไว เพื่อก่อให้เกิดการประสานงานและทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

ด้านเครื่องจักร

- โรงงานจะต้องวางแผนการบำรุงรักษาเครื่องจักรทั้งระบบ ตั้งแต่การบำรุงรักษาเชิงป้องกันตลอดจนถึงการซ่อม และมีการวางแผนการใช้เครื่องจักรอย่างเหมาะสม
- มีการจัดทำคู่มือการใช้เครื่องจักร การรักษาความปลอดภัย โดยให้พนักงานปฏิบัติตามอย่างจริงจังและสม่ำเสมอ

ด้านวัตถุดิบ

- โรงงานจะต้องวางแผนควบคุมจำนวนวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ตลอดจนควบคุมจำนวนของเสียที่เกิดขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดวัตถุดิบสูญเปล่าในระบบการผลิต เพราะวัตถุดิบส่วนใหญ่ที่ใช้ในการผลิตจะต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ ซึ่งมีราคาแพงและคิดเป็นเปอร์เซ็นต์มากกว่า 65% ของต้นทุนการผลิตทั้งหมด

- โรงงานจะต้องปรับปรุงการจัดเก็บพัสดุคงคลังให้เป็นระบบและถูกต้องตามหลักวิชาการ ในส่วนของวัตถุดิบในประเทศ
- โรงงานจะต้องนำระบบตรวจสอบคุณภาพวัตถุดิบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ ด้านวิธีการ
- โรงงานจะต้องสร้างมาตรฐานการผลิตสินค้าให้ครบวงจร กล่าวคือ จะต้องมีการมีมาตรฐานในหัวข้อที่ครอบคลุมตั้งแต่การจัดซื้อวัตถุดิบ การวางแผนและควบคุมการผลิต การตรวจสอบคุณภาพ จนถึงการจัดส่งสินค้าถึงมือลูกค้า

ด้านผู้บริหาร

- ผู้บริหารต้องปรับตนเองอยู่เสมอ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องเกี่ยวกับการวางแผน การควบคุม และการประเมินผล ผู้บริหารจะต้องนำเอาเทคนิคหรือเทคโนโลยีต่างๆ ในการเพิ่มผลผลิตและปรับปรุงคุณภาพมาใช้
- ผู้บริหารจะต้องหาช่องทางขยายตลาดไปสู่ตลาดต่างประเทศ ตลอดจนหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาการออกแบบและการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

2.5.5 วิเคราะห์ขีดความสามารถ

วิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขัน และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ตลอดจนวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย เพื่อที่จะหาทางสนับสนุนส่งเสริมให้อุตสาหกรรมนี้พัฒนาต่อไป ไว้ในวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” ในปี 2544 โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ได้เลือกศึกษาชิ้นส่วนยานยนต์ 2 ประเภท คือ ขางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ วิเคราะห์ขีดความสามารถในการแข่งขันโดยใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Revealed Comparative Advantage: RCA) และแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Model: CMS) และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์โดยใช้แบบจำลองสมการเชิงทดถอย

จากการศึกษาพบว่า แม้ว่าประเทศไทยสามารถส่งออกขางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบเพิ่มขึ้นทุกปี แต่ประเทศไทยก็ยังไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของขางรถบรรทุก ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยน และผลผลิตมวลรวมของประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยน และปริมาณการสะสมทุนในอุตสาหกรรมวงล้อรถยนต์

ในส่วนของปัญหาและอุปสรรคที่พบในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย สามารถแบ่งปัญหาและอุปสรรคออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่

ด้านแรงงาน

- บุคลากรมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่โรงงานอุตสาหกรรมต้องการ โดยบางตำแหน่งต้องการแรงงานที่มีประสบการณ์และความรู้ทางเทคนิคเฉพาะอย่าง

ด้านเทคโนโลยีในการผลิต

- อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังต้องพึ่งพาความรู้และการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ ในรูปของการร่วมทุนกับต่างประเทศ ตลอดจนการซื้อเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เนื่องจากผู้ผลิตไทยยังขาดความสามารถในการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีที่มีอยู่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถตอบสนองต่อการผลิตชิ้นส่วนที่ต้องอาศัยเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

ด้านวัตถุดิบ

- วัตถุดิบที่ใช้ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยยังต้องอาศัยการนำเข้าจากต่างประเทศ เนื่องจากคุณภาพของวัตถุดิบที่ผลิตได้ในประเทศยังอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาลดลง

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังได้เสนอแนะแนวทางบางประการที่จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ดังนี้

ด้านแรงงาน

- รัฐบาลควรให้ความช่วยเหลือด้านการพัฒนาฝีมือแรงงาน เปิดให้การอบรมแก่แรงงานที่ต้องการพัฒนาความสามารถของตนเอง โดยอาจจะขอความร่วมมือจากสถาบันเทคโนโลยี หรือมหาวิทยาลัยต่างๆที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากสถาบันเหล่านี้มีความพร้อมในเรื่องของบุคลากรและเครื่องมือ
- ทบวงวิทยาลัยควรมีการปรับปรุงหลักสูตรการเรียนการสอนของสาขาที่มีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ เพื่อเตรียมความพร้อมให้บุคลากรที่จะเข้าสู่ตลาดแรงงานมีประสบการณ์และความชำนาญในการทำงานมากขึ้น

ด้านเทคโนโลยีในการผลิต

- รัฐบาลควรส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนา โดยมีการจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี ตลอดจนให้ความช่วยเหลือทางการเงินในการวิจัยและพัฒนาแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนควรสนับสนุนการลงทุนของต่างชาติ โดยให้สิทธิประโยชน์แก่นักลงทุนต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีระดับสูงและมีการถ่ายทอดให้แก่แรงงานไทย

ด้านวัตถุดิบ

- กระทรวงการคลังควรปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบ โดยเร่งรัดให้มีการลดภavnีนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย
- รัฐบาลควรให้ความสำคัญต่อการรักษาเสถียรภาพค่าเงินบาท เนื่องจากค่าเงินบาทก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อราคาวัตถุดิบ
- ผู้ประกอบการควรมีการป้องกันความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทยให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น โดยได้กำหนดวิธีการดำเนินงานวิจัยตามลำดับ ดังนี้

- 3.1 ประชากรที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.4 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.5 การรวบรวมข้อมูล
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมขึ้นส่วนร้อยละในจังหวัดกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล ที่ได้จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม ณ สิ้นปี 2547 ซึ่งมีจำนวน 929 ราย

3.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางกำหนดกลุ่มตัวอย่างสำเร็จรูปของ R.V. Krejcie และ D.W. Morgan ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 272 ราย

วิธีการสุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย (Simple Random Sampling)

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยเป็นแบบสอบถามความคิดเห็น ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) จำนวน 3 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินงาน โดยทั่วไปของธุรกิจ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-list) จำนวน 5 ข้อ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) จำนวน 14 ข้อ ใช้แบบมาตรวัด Likert's Scale โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนแบ่งเป็น 5 ระดับดังนี้

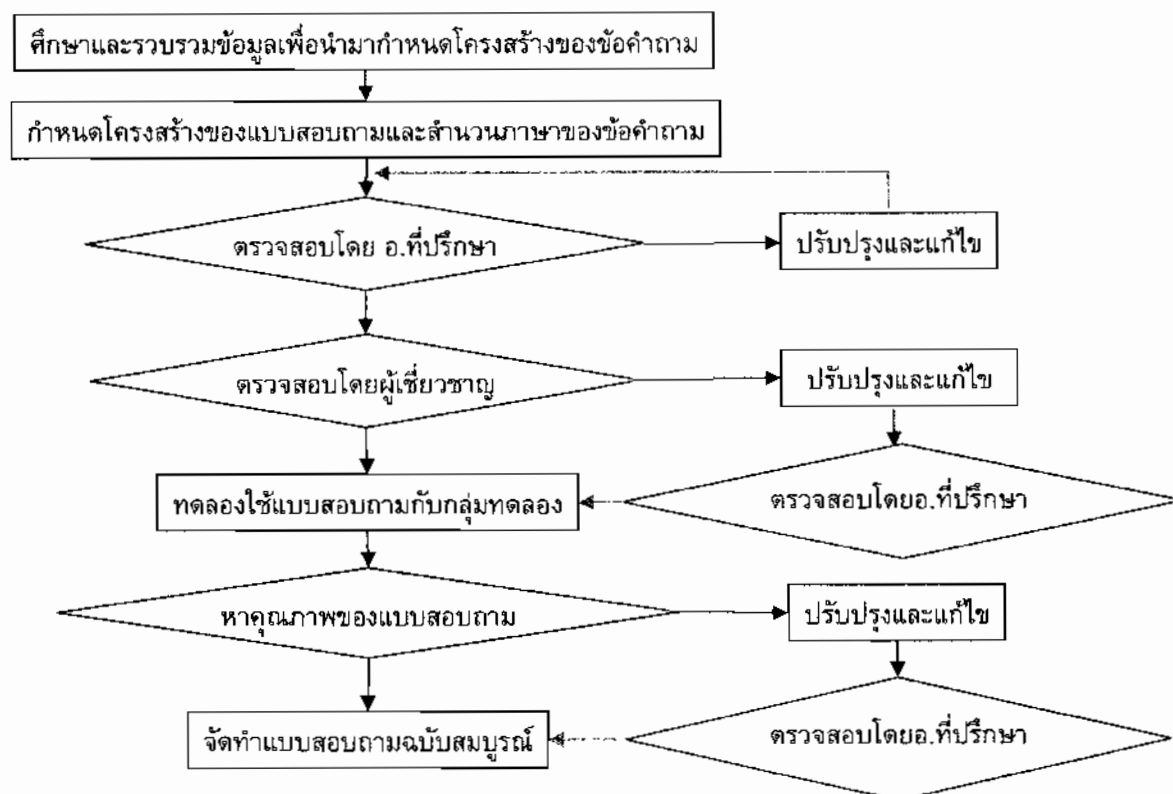
ระดับความเห็นด้วยมากที่สุด	ให้คะแนน	5
ระดับความเห็นด้วยมาก	ให้คะแนน	4
ระดับความเห็นด้วยปานกลาง	ให้คะแนน	3
ระดับความเห็นด้วยน้อย	ให้คะแนน	2
ระดับความเห็นด้วยน้อยที่สุด	ให้คะแนน	1

ตอนที่ 4 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) จำนวน 51 ข้อ ใช้แบบมาตรวัด Likert's Scale เช่นเดียวกับตอนที่ 3

ตอนที่ 5 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open-end questions) จำนวน 5 ข้อ

3.4 การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม (questionnaire) ซึ่งมีขั้นตอนการสร้าง (ภาพที่ 3-1) ดังนี้



ภาพที่ 3-1 ขั้นตอนการสร้างเครื่องมือวิจัย

3.4.1 กำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัยและศึกษาหลักการสร้างแบบสอบถามสำหรับการวิจัย โดยได้รับคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

3.4.2 ศึกษาข้อมูลจากหนังสือ วารสาร บทความ และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสร้างข้อคำถามของแบบสอบถาม

3.4.3 กำหนดโครงสร้างของแบบสอบถามให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์และประโยชน์ของการวิจัย

3.4.4 สร้างแบบสอบถามฉบับร่างรวมทั้งตรวจสอบสำนวนโครงสร้างภาษาของข้อคำถาม

3.4.5 นำแบบสอบถามที่ร่างขึ้นให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญพิจารณาตรวจสอบรายละเอียดความถูกต้องสมบูรณ์และความครอบคลุมของเนื้อหาข้อคำถาม

3.4.6 ดำเนินการแก้ไขปรับปรุงแบบสอบถามตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญ

3.4.7 ทดลองใช้แบบสอบถามกับกลุ่มทดลองและตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถามโดยนำมาทดสอบหาความเชื่อมั่นของแบบสอบถามด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โปรแกรม SPSS (Statistical package for the social science) โดยวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha coefficient) ตามวิธีของครอนบัค (Cronbach method) ขนาดของกลุ่มทดลองที่ใช้มีจำนวน 30 ราย ปรากฏค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม มีค่าเท่ากับ 0.883

3.4.8 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ได้รับจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญอีกครั้งก่อนนำไปใช้จริง

3.5 การรวบรวมข้อมูล

3.5.1 ส่งแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ที่ได้ผ่านการตรวจสอบจากผู้เชี่ยวชาญแล้ว พร้อมกับการส่งเอกสารกลับมายังผู้วิจัยให้แก่กลุ่มตัวอย่างทางไปรษณีย์

3.5.2 เมื่อกลุ่มตัวอย่างได้รับแบบสอบถามและถามกรอกข้อมูลเรียบร้อยแล้ว จะส่งคืนกลับมาทางไปรษณีย์เช่นเดียวกัน โดยใช้ซองเอกสารที่ได้แนบไปไว้ให้เรียบร้อยแล้ว

3.5.3 นำแบบสอบถามที่ได้รับกลับมาตรวจให้คะแนนตามค่าที่ได้กำหนดไว้ จากนั้นนำคะแนนที่ได้ไปวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ

3.5.4 นำผลที่ได้จากการคำนวณทางสถิติมาแปลผลและสรุปการวิจัย

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ วิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS (Statistical package for the social science) ซึ่งมีการประมวลข้อมูลเป็นขั้นตอน คือ หลังจากตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของแบบสอบถามเรียบร้อยแล้ว จึงนำข้อมูลที่ได้นำมาเปลี่ยนแปลงเป็นรหัสตัวเลข (Code) แล้วบันทึกรหัสลงในเครื่องคอมพิวเตอร์ และเขียนโปรแกรมสั่งงาน โดยใช้สถิติ ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลดังต่อไปนี้

3.6.1 ข้อมูลเกี่ยวกับสถานการณ์โดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยใช้วิธีหาค่าความถี่ แล้วสรุปออกมาเป็นคำร้อยละ

3.6.2 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ วิเคราะห์โดยใช้วิธีหาค่าความถี่ แล้วสรุปออกมาเป็นคำร้อยละ

3.6.3 ข้อมูลเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย วิเคราะห์โดยใช้วิธีหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ โดยใช้เกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล (ชานินทร์, 2548: 77) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	4.50 - 5.00	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์	เห็นด้วยมากที่สุด
ค่าเฉลี่ย	3.50 - 4.49	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์	เห็นด้วยมาก
ค่าเฉลี่ย	2.50 - 3.49	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์	เห็นด้วยปานกลาง
ค่าเฉลี่ย	1.50 - 2.49	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์	เห็นด้วยน้อย
ค่าเฉลี่ย	1.00 - 1.49	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์	เห็นด้วยน้อยที่สุด

3.6.4 ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป วิเคราะห์โดยใช้วิธีหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ โดยใช้เกณฑ์ในการวิเคราะห์และแปลผลข้อมูล เช่นเดียวกับข้อ 3.6.3

3.6.5 ข้อมูลเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีตามทัศนคติของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป ใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) นำมาคำนวณหาค่าความถี่ แล้วสรุปออกมาเป็นคำร้อยละ

บทที่ 4

ผลของการวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ สามารถสรุปผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยออกเป็นส่วนต่างๆ ดังนี้

4.1 ผลการศึกษาสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

4.2 ผลการศึกษาลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ

4.3 ผลการศึกษาผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย

4.4 ผลการศึกษาแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

4.5 ผลการศึกษากลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

4.1 ผลการศึกษาสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ปรากฏผลดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 แสดงค่าร้อยละของสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

สถานภาพโดยทั่วไป		จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	27	9.9
	30 ปี - ต่ำกว่า 40 ปี	98	36.0
	40 ปี - ต่ำกว่า 50 ปี	103	37.9
	50 ปีขึ้นไป	44	16.2
	รวม	272	100
ระดับการศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	31	11.4
	ปริญญาตรี	173	63.6
	สูงกว่าปริญญาตรี	68	25.0
	รวม	272	100
ประสบการณ์ในการบริหารองค์กร	น้อยกว่า 5 ปี	50	18.4
	5 ปี - 10 ปี	118	43.4
	11 ปี - 15 ปี	77	28.3
	มากกว่า 15 ปี	27	9.9
	รวม	272	100

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.1 สามารถสรุปสถานภาพโดยทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามได้ดังนี้

เมื่อแยกตามกลุ่มอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นผู้ที่มีอายุระหว่าง 40 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 37.9 รองลงมาเป็นผู้ที่มีอายุ 30 - 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 36 ผู้ที่มีอายุ 50 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 16.2 และสุดท้ายคือ ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.9

เมื่อแยกตามระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นผู้ที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 63.6 รองลงมาเป็นผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 25 และสุดท้ายคือ ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 11.4

สำหรับประสบการณ์ในการบริหารองค์กร พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารองค์กร 5 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 43.4 รองลงมาเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารองค์กร 11 – 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.3 ผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารองค์กรน้อย

กว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.4 และสุดท้ายคือ ผู้ที่มีประสบการณ์ในการบริหารองค์กรมากกว่า 15 ปี คิดเป็นร้อยละ 9.9

4.2 ผลการศึกษาลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม ปรากฏผลดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 แสดงค่าร้อยละของลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถาม

ลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ		จำนวน (คน)	ร้อยละ
จำนวนพนักงาน ในองค์กร	น้อยกว่า 50 คน	156	57.4
	50 คน - 150 คน	71	26.1
	มากกว่า 150 คน	45	16.5
	รวม	272	100
องค์กรก่อตั้งมา เป็นระยะเวลา จนถึงปัจจุบัน	น้อยกว่า 5 ปี	29	10.7
	5 ปี - 10 ปี	146	53.7
	มากกว่า 10 ปี	97	35.6
	รวม	272	100
การดำเนินงาน ของธุรกิจ	อุตสาหกรรมเพื่อการขายในประเทศ	191	70.2
	อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก	9	3.3
	อุตสาหกรรมเพื่อการขายในประเทศและการส่งออก	72	26.5
	รวม	272	100
สัดส่วนการ ลงทุน	เป็นของคนไทยทั้งหมด	239	87.9
	เป็นบริษัทต่างชาติ	1	0.3
	เป็นการร่วมทุนของคนไทยและชาวต่างชาติ	32	11.8
	รวม	272	100
ผลประกอบการ ที่ผ่านมา โดย ภาพรวม	กำไร	204	77
	เท่าทุน	53	20
	ขาดทุน	8	3
	รวม	265	100

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4.2 พบว่า

จำนวนพนักงานในสถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีจำนวนพนักงานน้อยกว่า 50 คน คิดเป็นร้อยละ 57.4 รองลงมา มีจำนวนพนักงาน 50 – 150 คน คิดเป็นร้อยละ 26.1 และมากกว่า 150 คน คิดเป็นร้อยละ 16.5

สถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากได้ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลา 5 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 53.7 รองลงมาได้ก่อตั้งมาเป็นระยะเวลามากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 35.6 และน้อยกว่า 5 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.7

ลักษณะการดำเนินงานของธุรกิจของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการขายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 70.2 รองลงมาเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการขายในประเทศและการส่งออก คิดเป็นร้อยละ 26.5 และอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก คิดเป็นร้อยละ 3.3

สัดส่วนการลงทุนของสถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเป็นของคนไทยทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 87.9 รองลงมาเป็นการร่วมทุนของคนไทยและชาวต่างชาติ คิดเป็นร้อยละ 11.8 และเป็นบริษัทต่างชาติ คิดเป็นร้อยละ 0.3

สำหรับผลประกอบการที่ผ่านมาโดยภาพรวมของสถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนมากได้กำไร คิดเป็นร้อยละ 77 รองลงมาเป็นเท่าทุน คิดเป็นร้อยละ 20 และขาดทุน คิดเป็นร้อยละ 3

4.3 ผลการศึกษาผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

ผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
เป็นการสร้างพันธมิตรที่จะเกื้อกูลกันทางเศรษฐกิจ	2.92	0.93	3.15	1.04	3.69	0.92
เป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่น	2.96	1.05	3.31	1.04	3.73	0.96
ช่วยขยายตลาดส่งออกไปสู่ประเทศที่เป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น	2.87	0.98	3.27	1.04	3.39	0.99
ช่วยขยายโอกาสและพัฒนาตลาดแรงงานฝีมือของไทย	2.93	0.95	3.48	1.13	3.73	0.82
ทำให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนและขยายฐานการผลิตในไทยมากขึ้น	2.94	0.95	3.31	1.02	3.72	0.88
ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดในประเทศของผู้ประกอบการลดลง	3.01	1.03	3.44	1.04	3.44	1.03
ทำให้ราคาค่าต้นทุนวัตถุดิบนำเข้ามีราคาถูกลง	2.96	0.98	3.46	1.00	3.48	0.95
ทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น	3.07	0.96	3.49	0.97	3.89	0.87
ทำให้เกิดการแข่งขันเนื่องจากการขยายตัวของการลงทุน	3.11	1.01	3.42	1.14	3.34	0.89
ทำให้ผู้ผลิตมีโอกาสพัฒนาและเรียนรู้เทคโนโลยีสูงขึ้น	3.07	1.01	3.34	1.09	3.93	0.83
ทำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีต้นทุนเพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการพัฒนาทั้งในด้านการบริหารและการผลิต	3.03	1.01	3.31	1.04	3.41	0.92
ทำให้ผู้ส่งออกสามารถส่งออกสินค้าได้มากขึ้น เนื่องจากได้รับผลประโยชน์จากการลดภาษีสินค้า	3.06	0.98	3.38	1.03	3.61	0.95
ทำให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการที่สินค้าราคาถูกลง และมีสินค้าหลากหลายมากขึ้น	2.96	0.90	3.35	1.02	3.70	0.88
ทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงเนื่องจากการขยายตัวมากขึ้นของอุตสาหกรรมการผลิต	3.15	0.96	3.41	0.99	3.55	1.00
ค่าเฉลี่ยรวม	3.00	0.75	3.36	0.81	3.59	0.44

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-3 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็กมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.00 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็น ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 2.87 – 3.15 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงเนื่องจากการขยายตัวมากขึ้นของอุตสาหกรรมการผลิต (Mean = 3.15)
- ลำดับที่ 2 ทำให้เกิดการแย่งแรงงานเนื่องจากการขยายตัวของการลงทุน (Mean = 3.11)
- ลำดับที่ 3 ทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น (Mean = 3.07)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ ช่วยขยายตลาดส่งออกไปสู่ประเทศที่เป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น (Mean = 2.87)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.36 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็น ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.15 – 3.49 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น (Mean = 3.49)
- ลำดับที่ 2 ช่วยขยายโอกาสและพัฒนาตลาดแรงงานฝีมือของไทย (Mean = 3.48)
- ลำดับที่ 3 ทำให้ราคาค้นทุนวัตถุดิบนำเข้ามีราคาถูกลง (Mean = 3.46)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ เป็นการสร้างพันธมิตรที่จะเกื้อกูลกันทางเศรษฐกิจ (Mean = 3.15)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.59 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็น ปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.34 – 3.93 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ทำให้ผู้ผลิตมีโอกาสพัฒนาและเรียนรู้เทคโนโลยีสูงขึ้น (Mean = 3.93)

ลำดับที่ 2 ทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น (Mean = 3.89)

ลำดับที่ 3 ช่วยขยายโอกาสและพัฒนาตลาดแรงงานฝีมือของไทย (Mean = 3.73)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ ทำให้เกิดการแย่งแรงงานเนื่องจากการขยายตัวของการลงทุน (Mean = 3.34)

4.4 ผลการศึกษาแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการชั้นส่วนรยนต์ของไทย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหาร แบ่งออกเป็น 5 ด้าน ดังนี้

4.4.1 การบริหารด้านการตลาด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการชั้นส่วนรยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชั้นส่วนรยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาด ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาด ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชั้นส่วนรยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การกำหนดนโยบายด้านการตลาดในระบบเขตการค้าเสรี	3.13	0.94	3.19	1.08	3.80	0.85
การศึกษาแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ	3.22	1.00	3.22	1.03	3.86	0.80
การศึกษาหาช่องทางจัดจำหน่ายเพิ่มเติม เช่น ศึกษาความเป็นไปได้ของตลาดส่งออก	3.17	0.98	3.34	1.13	3.89	0.89

ตารางที่ 4-4 (ต่อ)

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาด ในการ เข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่ม อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถาน ประกอบการ ขนาดเล็ก		สถาน ประกอบการ ขนาดกลาง		สถาน ประกอบการ ขนาดใหญ่	
	χ	SD	χ	SD	χ	SD
การจัดทำการตลาดโดยสร้างตราสินค้าเป็นของตนเอง	3.11	0.92	3.33	1.05	3.66	1.06
การจัดทำการตลาดที่ส่งเสริมให้มีการใช้ผลิตภัณฑ์ ภายในประเทศ ภายใต้หลักการ “นิยมไทย”	3.21	0.90	3.34	1.01	3.66	1.01
การจัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและ ทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้	3.27	0.86	3.26	0.91	3.98	0.80
การจัดทำระบบประเมินความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อนำไปสู่การ พัฒนาอย่างต่อเนื่อง	3.16	0.90	3.36	0.96	3.93	0.91
การจัดทำระบบวิเคราะห์ความสามารถของคู่แข่งเพื่อให้เกิดการ ตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา	3.17	0.94	3.41	0.89	3.88	0.82
การพัฒนาแผนการส่งเสริมการขาย เช่น การลดราคาเมื่อซื้อ สินค้าปริมาณมาก	3.10	0.92	3.44	0.93	3.79	0.99
การพัฒนาระบบการบริหารหลังการขาย	3.21	1.02	3.50	1.05	3.81	0.88
การพัฒนาฝึกอบรมทักษะและเทคนิคส่งเสริมการขายให้กับ พนักงานขาย	3.14	0.98	3.41	1.12	3.88	0.85
ค่าเฉลี่ยรวม	3.17	0.70	3.35	0.80	3.83	0.66

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-4 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็กมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.17 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.10 – 3.27 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การจัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้ (Mean = 3.27)

ลำดับที่ 2 การศึกษาแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ (Mean = 3.22)

ลำดับที่ 3 การจัดทำการตลาดที่ส่งเสริมให้มีการใช้ผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ ภายใต้หลักการ “นิยมไทย” (Mean = 3.21)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การพัฒนาแผนการส่งเสริมการขาย เช่น การลดราคาเมื่อซื้อสินค้าปริมาณมาก (Mean = 3.10)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.35 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.19 – 3.50 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การพัฒนาระบบการบริการหลังการขาย (Mean = 3.50)

ลำดับที่ 2 การพัฒนาแผนการส่งเสริมการขาย เช่น การลดราคาเมื่อซื้อสินค้าปริมาณมาก (Mean = 3.44)

ลำดับที่ 3 การจัดทำระบบวิเคราะห์ความสามารถของคู่แข่งเพื่อให้เกิดการตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา (Mean = 3.41)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การกำหนดนโยบายด้านการตลาดในระบบเขตการค้าเสรี (Mean = 3.19)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.83 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.66 – 3.98 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การจัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้ (Mean = 3.98)

ลำดับที่ 2 การจัดทำระบบประเมินความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง (Mean = 3.93)

ลำดับที่ 3 การศึกษาหาช่องทางจัดจำหน่ายเพิ่มเติม เช่น ศึกษาความเป็นไปได้ของตลาดส่งออก (Mean = 3.89)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การจัดทำการตลาดโดยสร้างตราสินค้าเป็นของตนเอง (Mean = 3.66)

4.4.2 การบริหารด้านการผลิต

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิตในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-5

ตารางที่ 4-5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิต ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิต ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมจีนส่วนร้อยละของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิตมาใช้	3.15	1.01	3.55	0.97	4.09	0.87
การจัดทำระบบบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory management) ที่สอดคล้องกับการผลิต เช่น ระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time: JIT) และ Material Requirement Planning (MRP)	3.14	1.00	3.46	1.01	4.02	0.86
การจัดทำระบบวางแผนการผลิต (Capacity Management) ที่สอดคล้องกับแผนการขาย เช่น Master Production Schedule (MPS)	3.12	0.97	3.46	0.91	4.02	0.83
การจัดทำระบบประเมินผลของกระบวนการผลิต เช่น วัดความสำเร็จในรูปแบบ Productivity Index เพื่อส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตอย่างต่อเนื่อง	3.09	0.97	3.45	0.84	3.98	0.86

ตารางที่ 4-5 (ต่อ)

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการผลิต ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	เฉลี่ย	SD	เฉลี่ย	SD	เฉลี่ย	SD
การจัดทำระบบป้องกันการผลิตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ เช่น Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) และ Fault Tree Analysis (FTA)	3.17	1.00	3.47	0.81	4.07	0.85
การจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 และใช้เทคโนโลยีที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม	3.17	1.00	3.47	0.97	3.91	0.91
การจัดฝึกอบรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน ฝึกอบรมการ เช่น On the Job Training (OJT)	3.13	1.03	3.51	1.00	3.95	0.96
การพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า เช่น Value Engineering (VE)	3.13	0.95	3.42	0.92	4.19	0.91
การพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้เกิดการผลิตแบบครบวงจร เช่น พัฒนาผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนย่อยให้เป็นชุดสมบูรณ์	3.16	1.03	3.51	0.91	3.86	1.05
การพัฒนากระบวนการ Reliability Testing เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือในคุณภาพผลิตภัณฑ์ เช่น Finite Element Analysis (FEA)	3.25	1.05	3.34	0.92	4.00	0.78
การพัฒนากระบวนการผลิตและระบบคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานสากล เช่น TS16949	3.16	0.95	3.38	0.96	4.00	0.96
การพัฒนากระบวนการถ่ายโอนวัตถุดิบในกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้า (Supply Chain Management)	3.15	0.98	3.24	0.98	3.95	0.78
การประสานงานและการสื่อสารที่ชัดเจนและรวดเร็วระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์กับผู้ป้อนวัตถุดิบ (suppliers) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านการผลิต ทั้งนี้เพื่อสามารถปรับเปลี่ยนการผลิตได้ทันต่อเหตุการณ์	3.21	0.96	3.39	0.90	3.98	1.00
การหาพันธมิตรร่วมมือในการส่งเสริมการวิจัยและการพัฒนาการผลิตหรือปรับปรุงเครื่องจักร อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิต ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และสามารถพึ่งพาตนเองได้	3.23	0.96	3.39	0.93	3.98	0.85

ตารางที่ 4-5 (ต่อ)

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการผลิต ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล	3.24	0.99	3.59	0.95	4.02	0.90
การเลือกใช้ผู้ป้อนวัตถุดิบ (suppliers) ที่อยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง และสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็ว	3.21	1.00	3.42	0.95	3.77	0.91
ค่าเฉลี่ยรวม	3.16	0.74	3.45	0.65	3.97	0.73

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-5 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็กมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิตในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.16 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.09 – 3.25 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การพัฒนาระบบ Reliability Testing เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือในคุณภาพผลิตภัณฑ์ เช่น Finite Element Analysis (FEA) (Mean = 3.25)
- ลำดับที่ 2 การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล (Mean = 3.24)
- ลำดับที่ 3 การหาพันธมิตรร่วมมือในการส่งเสริมการวิจัยและการพัฒนาการผลิตหรือปรับปรุงเครื่องจักร อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิต ให้มีสมรรถภาพสูงขึ้น และสามารถพึ่งพาตนเองได้ (Mean = 3.23)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การจัดทำระบบประเมินผลของกระบวนการผลิต เช่น วัดความสำเร็จในรูป Productivity Index เพื่อส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตอย่างต่อเนื่อง (Mean = 3.09)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิตในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.45 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.24 - 3.59 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล (Mean = 3.59)
- ลำดับที่ 2 การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิตมาใช้ (Mean = 3.55)
- ลำดับที่ 3 การพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อให้เกิดการผลิตแบบครบวงจร เช่น พัฒนาผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนย่อยให้เป็นชุดสมบูรณ์ (Mean = 3.51)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การพัฒนาระบบการถ่ายโอนวัตถุดิบในกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้า (Supply Chain Management) (Mean = 3.24)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการผลิตในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.97 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.77 - 4.19 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า เช่น Value Engineering (VE) (Mean = 4.19)
- ลำดับที่ 2 การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิตมาใช้ (Mean = 4.09)
- ลำดับที่ 3 การจัดทำระบบป้องกันการผิดพลาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ เช่น Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) และ Fault Tree Analysis (FTA) (Mean = 4.07)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การเลือกใช้ผู้ป้อนวัตถุดิบ (suppliers) ที่อยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง และสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็ว (Mean = 3.77)

4.4.3 การบริหารด้านการเงิน/บัญชี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน / บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-6

ตารางที่ 4-6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน/บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน/บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การจัดทำคู่มือการจัดทำงบประมาณ การกำหนดมาตรการในการควบคุมทางการเงินและ การวางแผนการบริหารการเงิน	3.17	1.09	3.51	1.02	3.91	0.74
การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีกรงบัญชีที่สามารถแสดงผล และ ทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์	3.15	1.01	3.51	0.98	4.02	0.85
การนำระบบตรวจสอบและควบคุมภายในมาใช้ในการควบคุมทางการเงินขององค์กร	3.03	1.03	3.38	0.88	3.95	1.01
การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆเพื่อขยายแหล่งเงินทุน	3.06	0.99	3.37	0.90	3.82	0.87
ค่าเฉลี่ยรวม	3.10	0.87	3.43	0.73	3.93	0.75

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-6 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็ก มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน / บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้

เท่ากับ 3.10 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.03 – 3.17 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การจัดทำคู่มือการจัดทำงบประมาณ การกำหนดมาตรการในการควบคุมทางการเงินและ การวางแผนการบริหารการเงิน (Mean = 3.17)

ลำดับที่ 2 การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผล และทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ (Mean = 3.15)

ลำดับที่ 3 การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆเพื่อขยายแหล่งเงินทุน (Mean = 3.06)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การนำระบบตรวจสอบและควบคุมภายในมาใช้ในการควบคุมทางการเงินขององค์กร (Mean = 3.03)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน / บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้เท่ากับ 3.43 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.37 – 3.51 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผล และทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ (Mean = 3.51)

ลำดับที่ 2 การจัดทำคู่มือการจัดทำงบประมาณ การกำหนดมาตรการในการควบคุมทางการเงินและ การวางแผนการบริหารการเงิน (Mean = 3.51)

ลำดับที่ 3 การนำระบบตรวจสอบและควบคุมภายในมาใช้ในการควบคุมทางการเงินขององค์กร (Mean = 3.38)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆเพื่อขยายแหล่งเงินทุน (Mean = 3.37)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการเงิน / บัญชี ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.93 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.82 – 4.02 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผล และทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ (Mean = 4.02)

ลำดับที่ 2 การนำระบบตรวจสอบและควบคุมภายในมาใช้ในการควบคุมทางการเงินขององค์กร (Mean = 3.95)

ลำดับที่ 3 การจัดทำคู่มือการจัดทำงบประมาณ การกำหนดมาตรการในการควบคุมทางการเงินและ การวางแผนการบริหารการเงิน (Mean = 3.91)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆเพื่อขยายแหล่งเงินทุน (Mean = 3.82)

4.4.4 การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-7

ตารางที่ 4-7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การสร้างความเข้าใจในองค์กรด้วยความใกล้ชิด มีหน่วยงานสร้างความสัมพันธ์ภายใน	3.04	0.90	3.39	0.93	4.07	0.85
การปรับโครงสร้างขององค์กร ขนาด และ จัดกลุ่มงาน	3.12	0.93	3.35	0.88	4.02	0.74
การพิจารณาโครงสร้างเงินเดือนและสวัสดิการให้ทันกับค่าครองชีพในปัจจุบันและสามารถแข่งขันกับโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันได้	3.10	0.92	3.32	1.03	4.00	0.84
การส่งเสริมการทำงานเป็นทีม โดยผู้บริหารต้องมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ	3.19	0.99	3.23	1.00	4.20	0.88

ตารางที่ 4-7 (ต่อ)

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านทรัพยากรบุคคล ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน	3.21	0.92	3.63	1.03	4.07	0.95
การนำนโยบายด้านการจ้างงานแบบญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ เช่น โครงสร้างเงินเดือนของพนักงาน ช่างเทคนิค วิศวกร เพื่อให้ทุกคนเห็นว่าอัตราค่าจ้างงานมีความเท่าเทียมกับบริษัทของญี่ปุ่น	3.03	0.95	3.38	1.02	3.73	1.00
การส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม หรือสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้บริหารระดับสูง ในด้านการบริหารการตลาด การผลิต การเงิน บุคลากร และการจัดการทั่วไป	3.06	0.99	3.42	1.02	4.00	0.84
การสร้างโอกาสความก้าวหน้าในตำแหน่งงานให้เกิดขึ้นในองค์กรอย่างต่อเนื่อง	3.16	0.88	3.46	1.04	4.07	0.88
การวางแผนส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมพัฒนาทักษะและความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง	3.13	0.94	3.54	1.00	4.02	0.93
การวางแผนการใช้กำลังคนจากต่างพื้นที่ หรือต่างภูมิภาคที่เอื้ออำนวยต่อการลดต้นทุนหรือการเพิ่มความสามารถในการผลิต	3.13	0.91	3.51	0.94	3.75	0.87
การมีระบบอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มหรือลดลงอย่างรวดเร็วได้	3.24	1.01	3.51	0.92	3.89	0.84
การให้ความร่วมมือส่งเสริม และสนับสนุนสถาบันการศึกษาที่ให้ความรู้แก่บุคลากรด้านนี้	3.23	0.96	3.61	0.95	3.91	0.86
ค่าเฉลี่ยรวม	3.14	0.70	3.45	0.69	3.97	0.66

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-7 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็กมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.14 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.03 – 3.24 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การมีระบบอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มหรือลดลงอย่างรวดเร็ว (Mean = 3.24)
- ลำดับที่ 2 การให้ความร่วมมือส่งเสริม และสนับสนุนสถาบันการศึกษาที่ให้ความรู้แก่บุคลากรด้านนี้ (Mean = 3.23)
- ลำดับที่ 3 การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน (Mean = 3.21)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การนำนโยบายด้านการจ้างงานแบบญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ เช่น โครงสร้างเงินเดือนของพนักงาน ช่างเทคนิค วิศวกร เพื่อให้ทุกคนเห็นว่าอัตราค่าจ้างงานมีความเท่าเทียมกับบริษัทของญี่ปุ่น (Mean = 3.03)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.45 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.23 – 3.63 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน (Mean = 3.63)
- ลำดับที่ 2 การให้ความร่วมมือส่งเสริม และสนับสนุนสถาบันการศึกษาที่ให้ความรู้แก่บุคลากรด้านนี้ (Mean = 3.61)
- ลำดับที่ 3 การวางแผนส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมพัฒนาทักษะและความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง (Mean = 3.54)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การส่งเสริมการทำงานเป็นทีม โดยผู้บริหารต้องมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ (Mean = 3.23)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรม

ขึ้นส่วนรดยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.97 สำหรับ ผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.73 – 4.20 ซึ่งสามารถ เรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 การส่งเสริมการทำงานเป็นทีม โดยผู้บริหารต้องมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ (Mean = 4.20)

ลำดับที่ 2 การสร้างความเข้าใจในองค์กรด้วยความใกล้ชิด มีหน่วยงานสร้างความสัมพันธ์ภายใน (Mean = 4.07)

ลำดับที่ 3 การสร้างโอกาสความก้าวหน้าในตำแหน่งงานให้เกิดขึ้นในองค์กรอย่างต่อเนื่อง (Mean = 4.07)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การนำนโยบายด้านการจ้างงานแบบญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ เช่น โครงสร้างเงินเดือนของพนักงาน ช่างเทคนิค วิศวกร เพื่อให้ทุกคนเห็นว่าอัตราค่าจ้างงานมีความเท่าเทียมกับบริษัทของญี่ปุ่น (Mean = 3.73)

4.4.5 การบริหารด้านการจัดการทั่วไป

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรดยนต์ของไทย จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ ปรากฏผลดังตารางที่ 4-8

ตารางที่ 4-8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรดยนต์ของไทยที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริการด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรดยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	3.28	0.96	3.48	0.81	4.05	0.89

ตารางที่ 4-8 (ต่อ)

แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการบริหารด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย	สถานประกอบการขนาดเล็ก		สถานประกอบการขนาดกลาง		สถานประกอบการขนาดใหญ่	
	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD	$\bar{X}$	SD
การกำหนดนโยบาย มาตรการ และระเบียบวินัยในการปฏิบัติงานให้เป็นรูปธรรม	3.13	0.91	3.63	0.83	4.02	0.76
จัดวางระบบสารสนเทศในการเชื่อมโยงกับบริษัทคู่ค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ	3.17	0.88	3.45	0.87	3.91	0.94
การจัดให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยกัน เพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนากระบวนการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ การออกแบบอุปกรณ์ช่วยการผลิต และกระบวนการผลิต เช่น จัดให้มีการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกัน และโรงงานผู้ประกอบยานยนต์	3.19	0.88	3.56	0.94	3.82	0.95
การจัดให้มีการวิจัยและพัฒนาด้านการออกแบบ เลือกใช้ ทดแทน จัดหา และผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนย่อยที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สามารถสนองตอบคุณภาพขั้นสูงได้	3.13	0.92	3.48	0.89	4.07	0.90
การจัดหาแนวคิดและวิธีการใหม่ ๆ มาปรับใช้กับองค์กรอย่างต่อเนื่อง เช่น Total Quality Management (TQM)	3.19	0.95	3.41	0.95	4.00	0.94
การจัดระบบประเมินผลภาพรวมขององค์กร (Performance Measurement) เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญา และการพัฒนาขององค์กรอย่างต่อเนื่อง	3.13	0.92	3.31	0.98	3.98	0.93
การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	3.14	0.88	3.41	0.90	3.80	0.82
ค่าเฉลี่ยรวม	3.17	0.72	3.47	0.68	3.95	0.72

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-8 พบว่า

สถานประกอบการขนาดเล็กมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.17 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.13 – 3.28 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น (Mean = 3.28)
- ลำดับที่ 2 การจัดให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยกัน เพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนากระบวนการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ การออกแบบอุปกรณ์ช่วยการผลิต และกระบวนการผลิต เช่น จัดให้มีการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยกัน และโรงงานผู้ประกอบยานยนต์ (Mean = 3.19)
- ลำดับที่ 3 การจัดหาแนวคิดและวิธีการใหม่ ๆ มาปรับใช้กับองค์กรอย่างต่อเนื่อง เช่น Total Quality Management (TQM) (Mean = 3.19)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การจัดระบบประเมินผลภาพรวมขององค์กร (Performance Measurement) เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาขององค์กรอย่างต่อเนื่อง (Mean = 3.13) และ การจัดให้มีการวิจัยและพัฒนาด้านการออกแบบ เลือกใช้ทดแทน จัดหา และผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนย่อยที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สามารถสนองตอบคุณภาพขั้นสูงได้ (Mean = 3.13)

สถานประกอบการขนาดกลางมีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.47 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.31 – 3.63 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การกำหนดนโยบาย มาตรการ และระเบียบวินัยในการปฏิบัติงานให้เป็นรูปธรรม (Mean = 3.63)
- ลำดับที่ 2 การจัดให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยกัน เพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนากระบวนการออกแบบ

ขึ้นส่วนรถยนต์ การออกแบบอุปกรณ์ช่วยการผลิต และกระบวนการผลิต เช่น จัดให้มีการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างผู้ผลิตขึ้นส่วนยานยนต์ด้วยกัน และโรงงานผู้ประกอบยานยนต์ (Mean = 3.56)

- ลำดับที่ 3 การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น (Mean = 3.48)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การจัดระบบประเมินผลภาพรวมขององค์กร (Performance Measurement) เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหา และการพัฒนาขององค์กรอย่างต่อเนื่อง (Mean = 3.31)

สถานประกอบการขนาดใหญ่มีความเห็นด้วยต่อประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์ของไทยโดยภาพรวม ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้ เท่ากับ 3.95 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายประเด็นปรากฏว่า ค่าเฉลี่ยที่คำนวณได้มีค่าระหว่าง 3.80 – 4.07 ซึ่งสามารถเรียงประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยมากที่สุด 3 ลำดับ ได้ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 การจัดให้มีการวิจัยและพัฒนาด้านการออกแบบ เลือกใช้ ทดแทน จัดหา และผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนย่อยที่ใช้ในการผลิตขึ้นส่วนรถยนต์ที่สามารถสนองตอบคุณภาพขั้นสูงได้ (Mean = 4.07)
- ลำดับที่ 2 การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น (Mean = 4.05)
- ลำดับที่ 3 การกำหนดนโยบาย มาตรการ และระเบียบวินัยในการปฏิบัติงานให้เป็นรูปธรรม (Mean = 4.02)

ส่วนประเด็นที่ได้ค่าเฉลี่ยน้อยสุด คือ การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ (Mean = 3.80)

4.5 ผลการศึกษากลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทยในประเด็นเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ปรากฏผลดังตารางที่ 4-9

ตารางที่ 4-9 แสดงค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามปลายเปิด

ผู้ตอบ/ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	จำนวน	ร้อยละ
ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	61	22.4
ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด	211	77.6
รวม	272	100.0

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-9 พบว่า ในจำนวนกลุ่มตัวอย่างผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทยทั้งสิ้น 272 ราย มีผู้ตอบแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 22.4 ส่วนที่เหลือเป็นผู้ไม่ตอบแบบสอบถามปลายเปิด คิดเป็นร้อยละ 77.6

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทยที่ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น มีรายละเอียดแสดงเป็นค่าความถี่และร้อยละ จำแนกตามการบริหารธุรกิจ 5 ด้าน ปรากฏผลดังตารางที่ 4-10

ตารางที่ 4-10 แสดงค่าความถี่และร้อยละของกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำแนกตามการบริหารธุรกิจ 5 ด้าน

กลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย	ค่าความถี่	ร้อยละ
ด้านการตลาด		
ศึกษาความต้องการของตลาดทั้งในและนอกประเทศอย่างละเอียดเพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการ ได้มากที่สุด	39	25.49
ร่วมมือทางเทคโนโลยีกับบริษัทอื่นเพื่อขยายความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า	29	18.95
วิเคราะห์หาจุดแข็งและจุดอ่อนของตนเองและคู่แข่งเพื่อนำไปสู่การพัฒนากลยุทธ์ในการบริหารที่มีประสิทธิภาพ	22	14.38
ร่วมลงทุนกับบริษัทต่างชาติ	20	13.07

ตารางที่ 4-10 (ต่อ)

กลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย	ค่าความดี	ร้อยละ
ด้านการตลาด		
จัดทำฐานข้อมูลลูกค้า เช่น CRM (Customer Relation Management)	19	12.42
ศึกษาตลาดต่างประเทศเพื่อขยายกลุ่มลูกค้า	16	10.46
สร้างตราสินค้าที่ได้มาตรฐาน	7	4.58
ขยายฐานลูกค้าโดยหาลูกค้าทาง internet	1	0.65
รวม	153	100
ด้านการผลิต		
ควบคุมระดับสินค้าคงคลังเพื่อลดต้นทุน	30	24.19
วางแผนการผลิตที่สอดคล้องกับแผนการตลาด	26	20.97
ควบคุมระดับของเสีย (waste & defect)	25	20.16
เพิ่มความเชื่อถือในคุณภาพของผลิตภัณฑ์ โดยนำระบบคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์สากล เช่น TS16949 มาใช้	18	14.52
เน้นระบบการผลิตแบบ Just in Time (JIT)	12	9.68
ลดกระบวนการขั้นตอนการผลิตที่ซับซ้อน	11	8.87
แลกเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิตกับญี่ปุ่น	2	1.61
รวม	124	100
ด้านการเงิน/บัญชี		
ปรับปรุงระบบการเงิน/บัญชีให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอและพร้อมที่จะนำมาใช้ได้ทันที	25	67.57
เรียนรู้เรื่องภาษีและกฎหมายทางการเงิน/บัญชีที่เกี่ยวข้องกับเขตการค้าเสรี	12	32.43
รวม	37	100
ด้านทรัพยากรบุคคล		
จัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน	61	47.66
ส่งเสริมความก้าวหน้าในหน้าที่การงานให้แก่พนักงานอย่างชัดเจน	22	17.19
ดูแลสวัสดิการพนักงานให้เหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน	16	12.50

ตารางที่ 4-10 (ต่อ)

กลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนรถยนต์ของไทย	ค่าความถี่	ร้อยละ
ด้านทรัพยากรบุคคล		
เลือกบุคลากรในการทำงานให้เหมาะสมกับความสามารถของพนักงาน	15	11.72
สร้างวัฒนธรรมองค์กรที่เน้นในเรื่องการมีความคิดริเริ่มและการสร้างจิตสำนึกที่ดีต่อองค์กร	10	7.81
จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมขององค์กรเพื่อสนับสนุนการพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน	3	2.34
สนับสนุนพนักงานที่มีผลงานดี และปลดระวางพนักงานที่มีผลงานต่ำกว่าเกณฑ์	1	0.78
รวม	128	100
ด้านการจัดการทั่วไป		
เสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และเทคโนโลยีกับองค์กรอื่นๆ	52	50.98
พัฒนาระบบ Supply Chain	24	23.53
ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความคล่องตัวมากขึ้นเพื่อสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว	13	12.75
พัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อความรวดเร็วในการกระจายข้อมูล	9	8.82
วางเป้าหมายขององค์กรที่ชัดเจนและจัดทำระบบการวัดผลสำเร็จ	4	3.92
รวม	102	100

ที่มา: จากการคำนวณ

จากตารางที่ 4-10 พบว่า กลยุทธ์ส่วนใหญ่ในการบริหารธุรกิจด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย ได้แก่ ศึกษาความต้องการของตลาดทั้งในและนอกประเทศอย่างละเอียดเพื่อให้ตอบสนองต่อความต้องการได้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25.49 การบริหารด้านการผลิต คือ ควบคุมระดับสินค้าคงคลังเพื่อลดต้นทุน คิดเป็นร้อยละ 24.19 การบริหารด้านการเงิน/บัญชี คือ ปรับปรุงระบบการเงิน/บัญชีให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่เสมอและพร้อมที่จะนำมาใช้ได้ทันที คิดเป็นร้อยละ 67.57 การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล จัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาความรู้ความสามารถของพนักงาน คิดเป็นร้อยละ 47.66 และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป คือ เสริมสร้างความสัมพันธ์ที่ดีกับองค์กรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนจัดให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูล ความรู้และเทคโนโลยีกับองค์กรอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 50.98

บทที่ 5

สรุปผล อภิปราย และข้อเสนอแนะ

ในบทที่ 5 นี้จะเป็นการสรุปผลการศึกษาและข้อเสนอแนะ โดยมีลำดับเนื้อหา ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 สรุปผลการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทยเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น และแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

5.1.1 ผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการขึ้นส่วนรถยนต์ของไทย

จากการศึกษาพบว่าสถานประกอบการขนาดใหญ่มีระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อประเด็นต่างๆเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นมากที่สุด รองลงมา คือ สถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กตามลำดับ (ตารางที่ 5-1)

ตารางที่ 5-1 ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อประเด็นต่างๆเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

ขนาดสถานประกอบการ	ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อประเด็นต่างๆเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น
ขนาดเล็ก	3.00
ขนาดกลาง	3.36
ขนาดใหญ่	3.59

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ชี้ให้เห็นว่าสถานประกอบการขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่เห็นด้วยต่อประเด็นที่ว่า “การเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นจะทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น”

5.1.2 แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

จากการศึกษาพบว่าความตื่นตัวต่อการปรับตัวเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จะปรากฏในสถานประกอบการขนาดใหญ่มากกว่าสถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก (ตารางที่ 5-2)

ตารางที่ 5-2 ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการ

การบริหารธุรกิจ	ระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อแนวทางการเตรียมพร้อม		
	สถานประกอบการขนาดเล็ก	สถานประกอบการขนาดกลาง	สถานประกอบการขนาดใหญ่
ด้านการตลาด	3.17	3.35	3.83
ด้านการผลิต	3.16	3.45	3.97
ด้านการเงิน/บัญชี	3.10	3.43	3.93
ด้านทรัพยากรบุคคล	3.14	3.45	3.97
ด้านการจัดการทั่วไป	3.17	3.47	3.95

ที่มา: จากการคำนวณ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจจำนวน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านการผลิต ด้านการเงิน/บัญชี ด้านทรัพยากรบุคคล และด้านการจัดการทั่วไป ในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย พบว่าผู้ประกอบการมีความตื่นตัวต่อแนวทางการปรับตัวเพื่อรองรับการเปิดเสรีทางการค้าพอสมควร โดยสถานประกอบการขนาดใหญ่มีระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อแนวทางการเตรียมพร้อมต่อการเปิดการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นมากที่สุด รองลงมา คือ สถานประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็ก ตามลำดับ

สำหรับผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านการผลิต ด้านการเงิน/บัญชี ด้านทรัพยากรบุคคล และด้านการจัดการทั่วไป มีรายละเอียดดังนี้

1. ด้านการตลาด

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการตลาดในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการขึ้นส่วนร้อยละของไทย ชี้ให้เห็นว่า สถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดใหญ่ให้ความสำคัญต่อประเด็น “การ

จัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้”

2. ด้านการผลิต

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการผลิตในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า สถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางให้ความสำคัญต่อประเด็น “การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล”

3. ด้านการเงิน/บัญชี

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการเงิน /บัญชีในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า สถานประกอบการขนาดเล็ก ขนาดกลางและขนาดใหญ่ให้ความสำคัญต่อประเด็น “การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผล และทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์”

4. ด้านทรัพยากรบุคคล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านทรัพยากรบุคคลในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า สถานประกอบการขนาดเล็กและขนาดกลางให้ความสำคัญต่อประเด็น “การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน”

5. ด้านการจัดการทั่วไป

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารด้านการจัดการทั่วไปในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการจีนส่วนร้อยละของไทย ซึ่งชี้ให้เห็นว่า สถานประกอบการขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดใหญ่ให้ความสำคัญต่อประเด็น “การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น”

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

5.2.1 ผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

เนื่องจากอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ต้องพึ่งพาอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกมาก อาทิ อุตสาหกรรมเหล็ก พลาสติกและยาง สำหรับใช้เป็นวัตถุดิบ และอุตสาหกรรมแม่พิมพ์ สำหรับการผลิตชิ้นรูปชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นต้น ซึ่งในปัจจุบัน ประเทศไทยยังไม่มีเทคโนโลยีที่สามารถผลิตได้เอง ยังต้องพึ่งพาอาศัยการนำเข้า โดยเฉพาะเหล็ก ซึ่งไทยยังไม่สามารถผลิตเหล็กที่มีคุณภาพที่นำมาผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ อาทิ ตัวถังรถ ที่ต้องการใช้เหล็กคุณภาพที่มีพื้นผิวเรียบมาก ในปัจจุบันไทยได้นำเข้าเหล็กประมาณปีละ 5-6 ล้านเมตริกตัน โดยที่อุตสาหกรรมยานยนต์จากค่ายรถญี่ปุ่นในไทยเป็นผู้บริโภครายใหญ่ที่ใช้แผ่นเหล็กนำเข้าจากญี่ปุ่น อย่างไรก็ตาม ทัศนคติของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยในปัจจุบันกำลังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับความต้องการใช้เหล็กในประเทศที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งในภาคธุรกิจก่อสร้าง หอการค้า การก่อสร้าง ตลอดจนในภาคอุตสาหกรรมต่างๆ อาทิ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ขณะนี้ ทางภาครัฐบาลของไทยได้มีนโยบายที่จะพัฒนาอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศให้เป็นอุตสาหกรรมที่มีการผลิตครบวงจร โดยที่ผ่านมา ภาครัฐบาลได้มีการอนุมัติแผนการลงทุน โครงการผลิตเหล็กขั้นต้นของเครือสหวิริยา ไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งหากแผนสำเร็จลุล่วงตามเป้าหมาย จะส่งผลให้ไทยกลายเป็นผู้นำในอุตสาหกรรมเหล็กครบวงจรของอาเซียน (ณภัทร, 2548: 56) ดังนั้น หากมีการเปิดเสรีการค้าอย่างเ็นทางการ จะเป็นการกระตุ้นให้อุตสาหกรรมสนับสนุน อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆ เหล่านี้ ต้องมีการพัฒนา สร้างสถานะมาตรฐานคุณภาพและเทคโนโลยีให้สูงขึ้น เพื่อให้มีศักยภาพเพียงพอรองรับต่อการแข่งขันในตลาดเสรีในอนาคต

5.2.2 แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นตามทัศนคติของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

จากผลวิจัยความเห็นด้วยเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านการผลิต ด้านการเงิน/บัญชี ด้านทรัพยากรบุคคล และด้านการจัดการทั่วไป พบว่า

- การที่สถานประกอบการขนาดใหญ่มีระดับความเห็นด้วยโดยภาพรวมต่อแนวทางการเตรียมพร้อมต่อการเปิดการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นมากที่สุดนั้น อาจเนื่องมาจาก

การมีมุมมองวิสัยทัศน์ที่ดีกว่าทำให้เห็นความสำคัญและความจำเป็นของการปรับตัวเพื่อเตรียมพร้อมรับมือกับการเปิดเสรีทางการค้า อย่างไรก็ตาม เพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถปรับตัวให้มีความเข้มแข็ง มีศักยภาพที่สามารถแข่งขันได้ ตลอดจนใช้ประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการค้าได้อย่างเต็มที่ ภาครัฐควรเข้ามามีส่วนช่วยสนับสนุนภาคเอกชนในการเร่งเตรียมความพร้อม ซึ่งนายวัลลภ เตชะศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้กล่าวกับเรื่องนี้ว่า (ประชาชาติธุรกิจ, 8 มกราคม 2550)

...แผนงานหลักของสถาบันในปีนี้ คือ การเร่งส่งเสริมให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีความเข้มแข็งมากขึ้น โดยจะมุ่งเน้นในยุทธศาสตร์ 2 เรื่องหลักที่จะสร้างภาวะแวดล้อมที่ดีให้ธุรกิจยานยนต์ไทย และเพิ่มขีดความสามารถให้กับอุตสาหกรรมชิ้นส่วน...ทั้งนี้จะมุ่งเน้นไปที่อุตสาหกรรมกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นของผู้ประกอบการคนไทย โดยเฉพาะโรงงานขนาดกลางและขนาดเล็ก โดยเข้าไปส่งเสริมและร่วมดำเนินงานกับเอกชนในการให้ความรู้เรื่องนวัตกรรม เทคโนโลยีใหม่ๆ การฝึกอบรมผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน เพื่อรองรับกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์...

- แม้ว่าตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง (ตารางที่ 1-2, 1-3, 1-4 และ 1-5) นโยบายการค้าเสรีจะทำให้ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยมีการแข่งขันที่รุนแรงขึ้น การที่ผู้ประกอบการมีระบบฐานข้อมูลที่ดีที่สามารถทำนายความต้องการของตลาดได้อย่างแม่นยำจะช่วยควบคุมและลดปัญหาการมีสินค้าคงคลังเหลือ อันจะนำไปสู่ความสามารถในการลดต้นทุนลงได้ ซึ่งต้นทุนการผลิตที่สูงนับเป็นปัญหาและอุปสรรคในด้านการบริหารจัดการที่เกิดขึ้นจริงกับโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (อัมพิกา, 2541) ดังนั้น การลดต้นทุนจะช่วยเพิ่มศักยภาพการแข่งขันในตลาดเสรีให้กับผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยได้
- ในปัจจุบัน สถานะมาตรฐานคุณภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยยังค่อนข้างต่ำ ซึ่งนับเป็นอุปสรรคที่สำคัญในการผลักดันให้อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยก้าวเข้าสู่การแข่งขันในตลาดระดับโลก (ชัยยศ, 2540) ดังนั้น การนำระบบตรวจสอบคุณภาพวัตถุดิบที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมาใช้ จะช่วยลดปัญหาทางด้านคุณภาพของชิ้นส่วนรถยนต์และเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน
- สถานประกอบการที่มีระบบบัญชีที่มีประสิทธิภาพ สามารถทำนายผลทางการเงินได้อย่างแม่นยำ จะสามารถช่วยสถานประกอบการตัดสินใจในการลงทุนต่างๆ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น เนื่องจากสามารถทำนายความคุ้มค่าของการลงทุนได้อย่างแม่นยำ

- เนื่องจากความก้าวหน้าในเทคโนโลยีการผลิต ทำให้บุคลากรจำเป็นต้องมีการพัฒนา เพื่อให้มีความสามารถสอดคล้องกับระดับเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป การเปิดโอกาสให้พนักงานได้มีการหมุนเวียนการทำงาน จะช่วยส่งเสริมให้พนักงานมีทักษะความชำนาญรอบด้าน สามารถทำงานได้มากขึ้น ซึ่งจะทำให้องค์กรสามารถวางแผนกำลังคนเตรียมพร้อมเข้าสู่การแข่งขันในตลาดเสรีได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- การตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็วสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันขององค์กรได้ ดังนั้น หากองค์กรมีโครงสร้างของการประสานงานที่ชัดเจน ก็จะทำให้การประสานงานและสื่อสารข้อมูลภายในองค์กร ตลอดจนระหว่างองค์กรกับลูกค้า หรือผู้ป้อนวัตถุดิบเป็นไปอย่างรวดเร็วและมีความถูกต้อง ซึ่งจะส่งผลให้องค์กรสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้อย่างทันทั่วทั้งที่ เช่น เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านการผลิต ก็สามารถปรับเปลี่ยนการผลิตให้ทันต่อเหตุการณ์ได้ นอกจากนี้ แต่ละสถานประกอบการในปัจจุบันจำเป็นต้องเน้นการทำงานเป็นทีมกันมากขึ้น การมีระบบสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้การประสานในทีมเป็นไปอย่างฉับไวและถูกต้อง (อัมพิกา, 2541)

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 สำหรับผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

1. ผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยควรเร่งปรับปรุงประสิทธิภาพของตนเอง ให้มีความโดดเด่นในเรื่องของคุณภาพที่ดี ต้นทุนต่ำ การส่งมอบที่ตรงเวลา กระบวนการด้านวิศวกรรม และการจัดการต่างๆ เพราะท่ามกลางการแข่งขันที่สูงขึ้นในตลาดการค้าเสรี กระบวนการคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของผู้ผลิตรถยนต์จะพิจารณาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่มีความโดดเด่นในด้านต่างๆ เหล่านี้ อีกทั้ง ปัจจัยความเสี่ยงจากการถูกแย่งส่วนแบ่งและถูกค้านเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการควรตระหนักถึงหากต้องการอยู่รอดในอุตสาหกรรมนี้ ซึ่งสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนในอาเซียนนั้นถือว่ามีความเสี่ยงจากการเข้ามารุกตลาดของจีนและอินเดียเป็นอย่างมาก (ฐานเศรษฐกิจ, 10-13 กันยายน 2549) ดังนั้น การปรับปรุงประสิทธิภาพของตนเองจะช่วยเพิ่มและรักษาขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจะนำไปสู่ความสามารถในการรักษาส่วนแบ่งการตลาดของผู้ประกอบการเองได้

2. จากปัจจัยลบทางเศรษฐกิจต่อตลาดยานยนต์ เช่น น้ำมันแพงอย่างต่อเนื่อง ดอกเบี้ยขาขึ้น และความไม่แน่นอนทางการเมือง ปัจจัยเหล่านี้ได้ส่งผลเสียต่อตลาด ทั้งความเชื่อมั่นและกำลังซื้อของผู้บริโภค ซึ่งจะนำไปสู่การชะลอตัวของตลาดชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยเช่นกัน โดยเฉพาะ

ผู้ประกอบการที่ผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนให้กับผู้ผลิตรถยนต์ ดังนั้น การมองหาตลาดใหม่ เช่น ตลาดอะไหล่ทดแทน (Replacement Equipment Market: REM) เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการควรให้ความสนใจอย่างยิ่ง

5.3.2 สำหรับภาครัฐบาล

นอกเหนือจากแนวทางการปรับตัวของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทยเองแล้ว ภาครัฐบาลควรให้การสนับสนุนภาคเอกชนเพื่อรองรับกระแสการแข่งขันในตลาดเสรีกับญี่ปุ่น ดังนี้

1. การส่งเสริมการพัฒนาบุคลากร

การจัดทำเขตการค้าเสรีระหว่างไทยกับญี่ปุ่นนับเป็นปัจจัยบวกที่ทำให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในไทยมากขึ้น โดยญี่ปุ่นมองว่าไทยเป็นประเทศที่ยังมีต้นทุนแรงงานค่อนข้างต่ำ ตลาดภายในประเทศมีศักยภาพการขยายตัวดี มีฐานเครือข่ายอุตสาหกรรมสนับสนุนที่ดี เหมาะสมต่อการเป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออก มีความพร้อมของระบบสาธารณูปโภคอยู่ในเกณฑ์ดี และมีมาตรฐานการส่งเสริมการลงทุนที่เอื้ออำนวย จากข้อมูลสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน พบว่า โครงการลงทุนจากต่างชาติที่ยื่นขอส่งเสริมการลงทุนใน 9 เดือนแรกของปี 2549 (ม.ค. – ก.ย.) มีนักลงทุนจากประเทศญี่ปุ่นเป็นนักลงทุนต่างชาติที่มีปริมาณเงินลงทุนยื่นขอส่งเสริมสูงสุด รองลงมา คือ สหรัฐอเมริกาและสิงคโปร์ และในแง่ของจำนวนโครงการที่ยื่นขอส่งเสริม ญี่ปุ่นยังเป็นนักลงทุนต่างชาติที่ยื่นโครงการสูงสุด รองลงมา คือ สิงคโปร์และไต้หวัน โดยโครงการส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนโลหะและชิ้นส่วนยานยนต์ (ผู้จัดการออนไลน์, 21 ตุลาคม 2549) และจากการเปรียบเทียบสถิติการขอรับการส่งเสริมการลงทุนของญี่ปุ่นระหว่างเดือนมกราคมถึงกรกฎาคม 2548 พบว่า มีมูลค่า 123,808 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 120 เทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2547 ที่มีมูลค่า 56,355 ล้านบาท โดยโครงการลงทุนที่เพิ่มขึ้นสูงอย่างมากระยะนี้ประมาณร้อยละ 80 เป็นโครงการในกิจการประเภทยานยนต์ ชิ้นส่วนและประกอบ (ศูนย์วิจัยกสิกร, 1 กันยายน 2548) ดังนั้น การลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของญี่ปุ่นที่เพิ่มขึ้นมากในประเทศไทยขณะนี้ จะก่อให้เกิดการจ้างงานในประเทศเพิ่มขึ้น แต่ในปัจจุบันแรงงานที่มีอยู่ในไทยส่วนใหญ่เป็นแรงงานที่มีทักษะฝีมือแรงงานสูง แต่ขาดความชำนาญทางด้านเทคโนโลยี ซึ่งนายวัลลภ เดชศิริ ผู้อำนวยการสถาบันยานยนต์ ได้กล่าวกับเรื่องนี้ว่า “...ปัญหาหลักทางด้านบุคลากรสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เจออยู่ในปัจจุบันก็คือ การที่บุคลากรที่มีอยู่ไม่สามารถปรับตัวตามความต้องการของอุตสาหกรรม ซึ่งมีการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาใช้ในการผลิตมากขึ้น...” (โพสต์ทูเดย์, 21 มิถุนายน 2549)

ดังนั้น ภาครัฐบาลควรเร่งให้การสนับสนุนการพัฒนาแรงงานของไทยให้มีความรู้และทักษะทันกับความต้องการของเทคโนโลยีทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ นอกจากนี้ การพัฒนาคุณภาพแรงงานจะช่วยเสริมสร้างการกระจายรายได้สู่ภูมิภาค แรงงานจำนวนมากจะมีโอกาสพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและมาตรฐานการครองชีพได้อีกด้วย

2. การส่งเสริมการลงทุนอย่างครบวงจร

ภาครัฐบาลควรสนับสนุนให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนการผลิตรถยนต์อย่างครบวงจรในไทย ไม่ใช่เพียงอุตสาหกรรมประกอบตัวรถที่ใช้แรงงานไทย และเป็นการนำเข้าชิ้นส่วนส่วนใหญ่จากต่างประเทศ จากข้อมูลศุลกากร พบว่า การนำเข้าสินค้าอุตสาหกรรมรถยนต์ของไทยมีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องจาก 99,555.22 ล้านบาท ในปี 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 162,397.75 ล้านบาท ในปี 2548 และญี่ปุ่นเป็นประเทศที่ไทยนำเข้าสินค้าหมวดนี้มากที่สุด จาก 62,721.45 ล้านบาท ในปี 2545 เพิ่มขึ้นเป็น 101,637.68 ล้านบาท ในปี 2548 โดยสินค้าอุตสาหกรรมรถยนต์ที่นำเข้าส่วนใหญ่จะเป็นส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบของยานยนต์ (นิตินัย, 2549) และโดยเฉลี่ยแล้วไทยขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นเฉลี่ยเกือบ 200,000 ล้านบาทต่อปี (ผู้ส่งออก, 2546: 33) ดังนั้น การส่งเสริมให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์อย่างครบวงจรจนเป็นสินค้าสำเร็จรูปในไทยจะช่วยบรรเทาการขาดดุลการค้าของไทยกับญี่ปุ่น เนื่องจากลดการนำเข้าของชิ้นส่วนรายการจากญี่ปุ่น และจะเป็นการเพิ่มมูลค่าสินค้าไทยก่อนส่งออกไปยังประเทศอื่นๆ อีกด้วย

นอกจากนี้ การลงทุนการผลิตรถยนต์อย่างครบวงจรของญี่ปุ่นในไทยจะเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเรียนรู้และการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากญี่ปุ่น โดยเฉพาะเรื่องเทคโนโลยีการผลิตและการพัฒนาแม่พิมพ์ ซึ่งจะนำไปสู่การเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันอย่างยั่งยืนให้กับอุตสาหกรรมรถยนต์ในไทยได้

3. การดูแลด้านวัตถุดิบ

การเปิดเขตการค้าเสรีจะทำให้โครงสร้างต้นทุนภาระภาษีในการผลิตชิ้นส่วนมีอัตราค่า ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการลงทุนผลิตชิ้นส่วนในประเทศมากขึ้น ดังนั้นภาครัฐบาลควรปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้าวัตถุดิบ โดยเร่งให้มีการลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบ เพื่อให้เอื้อต่อการผลิตชิ้นส่วนในประเทศของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย อีกทั้ง เนื่องจากราคาของวัตถุดิบเป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันด้านราคาของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย ดังนั้น ภาครัฐควรให้ความสำคัญต่อการรักษาเสถียรภาพเงินบาทด้วย

4. การพิจารณาปรับโครงสร้างอัตราภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์

ในการเจรจาความตกลงเพื่อจะทำ FTA ไทย - ญี่ปุ่น มาตรการภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์ยังมีความจำเป็นอย่างมาก เพราะหากรัฐบาลยอมลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์

ให้กับญี่ปุ่น จะก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ประกอบการจีนส่วนรถยนต์ของไทย ดังนี้ (สำนักงานเจรจาเขตการค้าเสรีไทย - ญี่ปุ่น: 2549)

- หก โอกาสที่ผู้ประกอบการจีนส่วนรถยนต์ของไทยจะ ได้มีการผลิตชิ้นส่วนหลักสำคัญที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงหรือที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์ในญี่ปุ่นที่ยังไม่มีโรงงานผลิตในไทยจะเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องมาผลิตชิ้นส่วนรถยนต์หรือรถยนต์ในไทย เพราะสามารถใช้โรงงานและเครื่องจักรที่ตนมีอยู่แล้วที่ญี่ปุ่นผลิตและส่งออกมายังไทยโดยเสียภาษีนำเข้าไม่มาก
- ผู้ประกอบการจีนส่วนรถยนต์ของไทยที่มีศักยภาพการแข่งขันไม่เพียงพออาจจะต้องมีการยกเลิกกิจการไป เนื่องจากภาษีที่ลดลงให้กับญี่ปุ่นเป็นพิเศษ จะทำให้ผู้ผลิตอื่นไม่สามารถแข่งขันได้อย่างเป็นธรรม จนถึงขั้นต้องยกเลิกกิจการไป ซึ่งก็จะมีผลกระทบต่อการจ้างงานอีกด้วย

นอกจากนี้ ที่ผ่านมามีในปี 2547 แม้ว่าอัตราภาษีนำเข้าปกติของจีนส่วนรถยนต์และรถยนต์จะอยู่ที่ระดับ 30 - 80 % สินค้าในหมวดนี้ของไทยก็ยังคงขาดดุลการค้ากับญี่ปุ่นถึง 77,000 ล้านบาท ดังนั้น หากรัฐบาลลดภาษีนำเข้าให้กับญี่ปุ่น ก็จะเป็นการจูงใจให้มีการนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์จากญี่ปุ่นมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะทำให้มีการขาดดุลการค้ามากยิ่งขึ้นอีกกว่าเท่าตัว โดยมีแนวโน้มที่จะสูงถึง 150,000 - 200,000 ล้านบาท ใน 3 - 5 ปีข้างหน้า (สำนักงานเจรจาเขตการค้าเสรีไทย - ญี่ปุ่น: 2549) และจากข้อมูลสำนักเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กรมศุลกากร พบว่า ชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์เป็นหมวดสินค้าที่กรมศุลกากรจัดเก็บอากรนำเข้าได้สูงสุดในปี 2548 คือ 25,081 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 24 ของอากรนำเข้าทั้งหมด การลดภาษีอากรนำเข้าในสินค้าหมวดนี้จะส่งผลกระทบต่อฐานะการคลังของรัฐบาลอย่างเลี่ยงไม่ได้ (นิตินัย, 2549)

ดังนั้น จะเห็นได้ว่า ไทยจะต้องพิจารณาการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์และรถยนต์ของญี่ปุ่นอย่างรอบคอบ เพื่อลดการขาดดุลการค้า รักษาเสถียรภาพการคลัง และปกป้องอุตสาหกรรมรถยนต์ในประเทศให้มีเวลาเพียงพอที่จะเร่งพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับญี่ปุ่นและสามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างแท้จริง

5. วิสัยทัศน์การวางแผนยุทธศาสตร์

ตามที่ นายโฆสิต ปั้นเปี่ยมรัษฎ์ รองนายกรัฐมนตรี และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม เปิดเผยว่า (สยามรัฐ, 23 พฤศจิกายน 2549)

...ยุทธศาสตร์การผลิตรถยนต์ของไทยไม่ต้องการมุ่งสู่การเป็นคิทรอยท์ ออฟ เอเชีย อีกต่อไป เพราะหากพิจารณาถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นที่เมืองคิทรอยด์ ซึ่งเป็นเมืองที่ผลิตรถยนต์ในสหรัฐแล้วไม่เข้มแข็ง จึงเห็นว่าเป็นลางร้าย และสิ่งที่เกิดขึ้นดังกล่าว ไม่ควรที่จะเกิดขึ้นกับไทย

ดังนั้น ยุทธศาสตร์การผลิตรถยนต์ของประเทศไทย จึงเปลี่ยนเป้าหมายมาสู่ “การเป็นฐานสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกสำหรับประเทศที่ตลาดโลกไม่ใหญ่นัก” และไม่ได้มีเป้าหมายว่า จะต้องมียอดผลิตรถยนต์ให้ได้ 2 ล้านคัน อีกต่อไป...

ซึ่งสอดคล้องกับ นายนิพนธ์ ไชยธีระภิญโญ นายกิตติมาศักดิ์ สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ได้กล่าวว่า (แนวหน้า, 4 ตุลาคม 2549)

...เป้าหมายการเป็นดีทรอยท์ ออฟ เอเชีย และผลิตรถยนต์ให้ได้ 2 ล้านคันในปี พ.ศ. 2553 คงเป็นไปได้แน่นอนและอาจล่าช้าออกไปอีกประมาณ 1-2 ปี เนื่องจากราคาน้ำมันส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโลกและทำให้กำลังซื้อของผู้บริโภคลดลง อย่างไรก็ตาม หากในปี 2553 ไทยสามารถผลิตได้ 1.6 – 1.7 ล้านคัน ก็ถือว่าอยู่ในระดับที่น่าพอใจแล้ว...

ที่ผ่านมา มีปัจจัยลบหลายประการที่เป็นอุปสรรคต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย เช่น ราคาน้ำมันสูงขึ้น ดอกเบี้ยขึ้น และเหตุการณ์ทางการเมือง (กรุงเทพธุรกิจ, 4 กรกฎาคม 2549; เดลินิวส์, 4 ตุลาคม 2549) ปัจจัยดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อตลาด ทั้งความเชื่อมั่นและกำลังซื้อของผู้บริโภค

อย่างไรก็ตาม เพื่อสนับสนุนเป้าหมาย “การเป็นฐานสำคัญของอุตสาหกรรมรถยนต์ของโลกสำหรับประเทศที่ตลาดโลกไม่ใหญ่นัก” ภาครัฐบาลควรต้องมีการวางแผนยุทธศาสตร์การลงทุนที่สอดคล้องกับเป้าหมาย โดยภาครัฐบาลควรเป็นแกนนำทางด้านนโยบายและประสานกับภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการดำเนินธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาโครงสร้างสาธารณูปโภค เพื่อให้มีความคล่องตัวและสะดวกรวดเร็วของการขนส่งถ่ายสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาพื้นฐานความรู้ความชำนาญของบุคลากรในสาขาที่รองรับอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศ ซึ่งจะต้องมีความสมดุลระหว่างทักษะแรงงานที่มีคุณภาพและต้นทุนแรงงานที่ไม่สูงจนเกินไป

5.4 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.1 ควรทำการวิจัยเพิ่มเติมให้ครอบคลุมพื้นที่อื่นๆ รวมถึงผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในต่างจังหวัดด้วย เพื่อความสมบูรณ์มากขึ้นของผลการวิจัยผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจของผู้ประกอบการชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

5.4.2 แนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจทั้ง 5 ด้าน สามารถนำมาศึกษาอย่างเฉพาะเจาะจงในแต่ละด้าน เพื่อให้ทราบถึงแนวทางการปรับตัวในแต่ละด้านอย่างชัดเจน ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อผู้ประกอบการอื่นส่วนรยนต์ของไทยในการปรับตัว และเตรียมความพร้อมมากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กระทรวงการต่างประเทศ. เรื่องนำรู้เกี่ยวกับความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจไทย – ญี่ปุ่น Japan –

Thailand Economic Partnership Agreement. กรุงเทพฯ : กระทรวงการต่างประเทศ, 2549.

กรุงเทพธุรกิจ. (19 กุมภาพันธ์ 2547), อ้างถึงใน สุปราณี นาคแก้ว. “ไทยกับนโยบายการค้าเสรี:

ผลได้ ผลเสีย.” วารสารรามคำแหง. 22, 2 (เมษายน-มิถุนายน 2548) : 91-102.

กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม[Online]. 2549. Available from:

http://www.dlt.go.th/statistics_web/vehicle.html [25 มีนาคม 2549].

_____. สถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่[Online]. 2549. Available from:

http://www.dlt.go.th/statistics_web/newcar.html[25 มีนาคม 2549].

กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ. สถานการณ์ Fact Sheet Automotive and parts ประจำเดือนกุมภาพันธ์

2549[Online]. 2549. Available from:

<http://www.depthai.go.th/go/document/46?level=1>[5 เมษายน 2549].

กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. คำถามที่ถูกลำดับย่อ(FOAs) และ Questions and

Answers[Online]. 2549. Available from: http://www.thaifta.com/faq_tree.html [16

กุมภาพันธ์ 2549].

กรมเศรษฐกิจการพาณิชย์. สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยปี 2544. กรุงเทพฯ : กระทรวง

พาณิชย์, 2544.

“โมฆิต” เลิกเป็น “คิทรอย ออฟ เอเชีย.” สยามรัฐ. (23 พฤศจิกายน 2549) : 14.

ชัยยศ จิรพฤกษ์ภิญโญ. บทบาทและการปรับตัวของภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนไทยใน

อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์ในทศวรรษ 1990. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร

มหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์

มหาวิทยาลัย, 2540.

ฐานเศรษฐกิจ. ชิ้นส่วนยานยนต์อัตราทุนฟรี ไทยติดตารางองป้อนเอเชีย[Online]. 3-6 กันยายน

2549. Available from: http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_2720.html[20

พฤศจิกายน 2549].

ณภัทร จงจิตร. “FTA ไทย – ญี่ปุ่น ใครกินรวบ?...อุตสาหกรรมเหล็ก.” สอท. 14, 82 (กันยายน-ตุลาคม 2548) : 54-57.

“คิทรอยด์เอเชียไปไม่ถึงดวงดาว.” เคลื่นวิสต์. (4 ตุลาคม 2549) : 7.

“โตโยต้าผุดบ.เอเชีย -- แปซิฟิก ชูไทยศูนย์กลางหนุ่การผลิต.” กรุงเทพธุรกิจ. (4 กรกฎาคม 2549) : 1,4.

ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย. อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนของไทย [Online]. 2546 Available from:
http://www.exim.go.th/doc/research/business/industry_profile/อุตสาหกรรมรถ.pdf [13 มีนาคม 2549].

ธรรมวิทย์ เทอดอุดมธรรม. “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จะไปทางไหน.” ชีพจรเศรษฐกิจ. 8, 1 (มกราคม-กุมภาพันธ์ 2543) : 13-16.

ธานินทร์ ศิลป์จารุ. การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนสามัญ บิสซิเนสอาร์แอนด์ซี, 2548.

นิตินัย ศิริสมรรถการ. FTA ไทย – ญี่ปุ่น กับการสูญเสียรายได้จากการนำเข้า[Online]. 2549.
 Available from: http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_256.html [20 พฤศจิกายน 2549].

นิลสุวรรณ ลีลารัศมี. “ไทยได้รับประโยชน์อย่างไรจากการจัดทำความตกลงการค้าเสรี (Free Trade Agreement).” นิตยสารภาณีธุรกิจ. 11, 121 (ตุลาคม 2547) : 24-30.

แนวหน้า. หวั่นคิทรอยด์เอเชียสะกดอุตสาหกรรมปิโตรเคมีโลก [Online]. 4 ตุลาคม 2549.
 Available from: http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_2792.html [20 พฤศจิกายน 2549].

บุษราคัม ศรีรัตน. “โครงสร้างชิ้นส่วนยานยนต์.” วารสารส่งเสริมการลงทุน. 14, 1 (ตุลาคม 2539) : 26-39.

_____. “วิวัฒนาการ...การให้ส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.” วารสารส่งเสริมการลงทุน. 14, 1 (ตุลาคม 2539) : 20-22.

ประชาชาติธุรกิจ. แข่งขันตลาดโลกรับเปิดเอฟทีเอ สถาบันยานยนต์สร้างเกาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วน [Online]. 8 มกราคม 2550. Available from:
http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_3067.html [10 มกราคม 2550].

ประวิตร พานชวงศ์. การวิเคราะห์ศักยภาพในการแข่งขันของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย.
วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์
บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540.

ผู้จัดการออนไลน์. ญี่ปุ่นครองแชมป์ชิ้นข่อปีโอไอในไทยสูงสุด[Online]. 21 ตุลาคม 2549.

Available from: http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_2871.html[20 พฤศจิกายน 2549].

“แผนยุทธศาสตร์เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนสู่ศักยภาพในการเป็น Detroit of Asia.” *Customs*. 99 (2549) : 54-57.

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์. “ย้อนอดีตอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ไทย.” วารสารส่งเสริมการลงทุน.
14, 1 (มกราคม 2546) : 15-32.

“เร่งพัฒนาช่วงข่นด์ หวันบุคลากรชาด จดแผนคัทรอยด์.” โพสต์ทูเดย์. (21 มิถุนายน 2549) : B2.

วีรกร ตรีเศส. “FTA เขตการค้าเสรี.” มติชนสุดสัปดาห์. (13-19 สิงหาคม 2547) : 20-21.

วีรพล นิติชากร. ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. วิทยานิพนธ์
เศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์ ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2544.

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. กลั่นแกล้งการลงทุนโดยตรงจากญี่ปุ่นกับการมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลาง
อุตสาหกรรมในภูมิภาคของไทย[Online]. 1 กันยายน 2548. Available from:
http://www.mfa.go.th/jtepa/archives/news_193.html[20 พฤศจิกายน 2549].

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2548, อ้างถึงใน สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์. “JTEP กับ
ก้าวใหม่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและญี่ปุ่น.” วารสารส่งเสริมเทคโนโลยี.
31, 178 (ธันวาคม 2547-มกราคม 2548) : 154-157.

สมคิด บางโม. องค์การและการจัดการ. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : บริษัท วิทย์พัฒน์ จำกัด, 2548.
“สานสัมพันธ์..ไทย..ญี่ปุ่น ย้ำความเป็นปึกแผ่นของเอเชีย.” ผู้ส่งออก. 16, 383 (กรกฎาคม 2546) :
31-34.

สิงหา บุตรสงขลา. “หลาถมิตักับ FTA ไทย – ญี่ปุ่น.” สอท. 14, 82 (กันยายน-ตุลาคม 2548) :
107-109.

สุปราณี นาคแก้ว. “ไทยกับนโยบายการค้าเสรี: ผลได้ผลเสีย.” วารสารรวมคำแหง. 22, 2
(เมษายน-มิถุนายน 2548) : 91-102.

สมเกียรติ ตั้งกิจวานิชย์. “JTEP กับก้าวใหม่ความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและญี่ปุ่น.”
วารสารส่งเสริมเทคโนโลยี. 31, 178 (ธันวาคม 2547-มกราคม 2548) : 154-157.

สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์. สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยปี 2546. กรุงเทพฯ :

กระทรวงพาณิชย์, 2546.

สำนักงานเจรจาเขตการค้าเสรีไทย - ญี่ปุ่น. ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนและยานยนต์ และเศรษฐกิจโดยรวมหากไทยลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนและยานยนต์ให้กับญี่ปุ่น[Online]. 2548.

Available from: http://www.mfa.go.th/jtepa/asset/automotive_partsmaker.pdf[1

ธันวาคม 2549].

สถาบันยานยนต์. สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ปี 2548 (มกราคม-พฤศจิกายน 2548)[Online]. 2548. Available from:

<http://www.thaiauto.or.th/Research/document/status05/status0511.pdf>[16 กุมภาพันธ์

2549].

อริยาพร สุรนาทยุทธ์. “ศักยภาพอุตสาหกรรมไทยเมื่อจัดทำเขตการค้าเสรี.” Industrial Technology Review. 10, 127 (สิงหาคม 2547) : 93-95.

อัมพิกา ไกรฤกษ์ และคณะ. “โครงการวิจัยการบริหารการเพิ่มผลผลิตในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เพื่ออนาคต.” กรุงเทพมหานคร : สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, 2542.

ภาษาอังกฤษ

Thai Auto - Parts Manufacturers Association. Autoparts14[Online]. 2005. Available from:

<http://www.thaiautoparts.or.th/fileupload/autoparts.14doc>[2005, March 15].

ภาคผนวก ก

1. หนังสือขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถาม
2. ราชานามผู้เชี่ยวชาญตรวจแบบสอบถาม

หนังสือขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถาม



ที่ ศธ 0525.3(5.2)/29-33

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ

1518 ถ.พิบูลสงคราม บางซื่อ กทม. 10800

17 พฤษภาคม 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

เรียน

ด้วย นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ นักศึกษาหลักสูตรครุศาสตร์อุตสาหกรรม
มหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง
“การศึกษาแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์ไทยเพื่อเข้าสู่
เขตการค้าเสรี ไทย-ญี่ปุ่น” โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ คือ ผศ.ดร.วิทยา วิภาวิวัฒน์
เป็นประธานกรรมการ และรศ.สุชาติ ศิริสุขไพบูรณ์ เป็นกรรมการ

ในการนี้ นักศึกษามีความประสงค์ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านเพื่อโปรด
ตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว ทั้งนี้เพื่อประโยชน์สูงสุดทาง
การศึกษาต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ด้วย จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธำนิทร์ ศิลปจักร)

หัวหน้าสาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม

โทร. 0-2 913-2500-24 ต่อ 3236

โทรสาร 0-2 912-2018

รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบตาม

รายชื่อ	ตำแหน่ง/สถานที่ทำงาน
1. รองศาสตราจารย์เกียรติยศ บุญยะกุล	รองศาสตราจารย์ ระดับ 9 วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ 1518 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร กทม. 10800 โทร. 0-2 913-2500 ต่อ 6425
2. อาจารย์ชาญวุฒิ พณธิ์	อาจารย์ ระดับ 7 (ผู้เชี่ยวชาญชำนาญพิเศษ) วิทยาลัยเทคโนโลยีอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ 1518 ถนนพหลโยธิน แขวงจตุจักร กทม. 10800 โทร. 0-2 913-2500 ต่อ 6614
3. คุณชลธิชา มหากิจศิริ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท กวงไถ่ จำกัด โทร. 0-2 316-8387-92
4. คุณเปรี๊ยะ มังกรแก้ว	ที่ปรึกษาบริษัท บริษัท ยู แอนด์ ที มอเตอร์เวิร์ค จำกัด โทร. 0-2 952-6177
5. คุณปัญญา ศิริทัตธรรมรณ	กรรมการผู้จัดการ บริษัท เทพนครเครื่องจักรกล จำกัด โทร. 0-2 399-3692

ภาคผนวก ข

1. หนังสือขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม
2. แบบสอบถาม

หนังสือขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม

140/39 ซ.เพชรบุรี 8 ถ.เพชรบุรี

เขตราชเทวี กรุงเทพฯ 10400

3 กรกฎาคม 2549

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม

เรียน ท่านผู้บริหาร

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรครุศาสตร์
อุตสาหกรรมมหาบัณฑิต สาขาวิชาธุรกิจอุตสาหกรรม ภาควิชาบริหารเทคนิคศึกษา สถาบัน
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาแนวทางการ
เตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรมขึ้นส่วนรถยนต์ไทยเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีไทย
– ญี่ปุ่น” โดยมีคณะกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วิทยา วิชาวิวัฒน์ เป็น
ประธานกรรมการ และ รองศาสตราจารย์สุชาติ ศิริสุขไพบูลย์ เป็นกรรมการ

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับข้อมูลจากท่าน และข้อมูลที่ได้จะเป็น
ประโยชน์อย่างมากต่อการวิจัยในเรื่องนี้

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสอบถาม และกรุณาส่งกลับมายัง ชื่อ, ที่อยู่ตามจำ
หน้าของจดหมายที่แนบมากับหนังสือฉบับนี้ และขอขอบพระคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ)

สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม

โทร. 0-1638-1716

0-6538-3629

แบบสอบถาม

เรื่อง

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบและแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการ
บริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วน
รถยนต์ของไทย

ตอนที่ 1 สถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. อายุ

- | | |
|---|---|
| ☐ 1. ต่ำกว่า 30 ปี | ☐ 2. 30 ปี – ต่ำกว่า 40 ปี |
| ☐ 3. 40 ปี – ต่ำกว่า 50 ปี | ☐ 4. 50 ปีขึ้นไป |

2. ระดับการศึกษา

- | | |
|--|---------------------------------------|
| ☐ 1. ต่ำกว่าปริญญาตรี | ☐ 2. ปริญญาตรี |
| ☐ 3. สูงกว่าปริญญาตรี | |

3. ประสบการณ์ในการบริหารองค์กร

- | | |
|---|---|
| ☐ 1. น้อยกว่า 5 ปี | ☐ 2. 5 ปี – 10 ปี |
| ☐ 3. 11 ปี – 15 ปี | ☐ 4. มากกว่า 15 ปี |

ตอนที่ 2 ลักษณะการดำเนินงานโดยทั่วไปของธุรกิจ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความที่เกี่ยวกับลักษณะการดำเนินงาน
โดยทั่วไปในองค์กรของท่าน หรือเติมข้อความลงในช่องว่าง กรุณาตอบทุกข้อ

4. จำนวนพนักงานในองค์กร

- | | |
|--|--|
| ☐ 1. น้อยกว่า 50 คน | ☐ 2. 50 คน – 150 คน |
| ☐ 3. มากกว่า 150 คน | |

5. องค์กรก่อตั้งมาเป็นระยะเวลาจนถึงปัจจุบัน

- | | |
|---|--|
| ☐ 1. น้อยกว่า 5 ปี | ☐ 2. 5 ปี – 10 ปี |
| ☐ 3. มากกว่า 10 ปี | |

6. การดำเนินงานของธุรกิจ

- | |
|--|
| ☐ 1. อุตสาหกรรมเพื่อการขายภายในประเทศ |
| ☐ 2. อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก |
| ☐ 3. อุตสาหกรรมเพื่อการขายภายในประเทศและการส่งออก |

7. สัดส่วนการลงทุน

- ☐ 1. เป็นของคนไทยทั้งหมด ☐ 2. เป็นบริษัทต่างชาติ
- ☐ 3. เป็นการร่วมทุนของคนไทยและชาวต่างชาติ

8. ผลประกอบการที่ผ่านมาโดยภาพรวม

- ☐ 1. กำไร ☐ 2. เท่าทุน
- ☐ 3. ขาดทุน

ตอนที่ 3 แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับผลกระทบของการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย

คำชี้แจง ขอให้ท่านอ่านข้อความต่อไปนี้แล้วพิจารณาว่าท่านมีความคิดเห็นต่อข้อความนั้นอย่างไร

โดยทำเครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบตัวเลขในช่องตัวเลือกเพียงข้อละ 1 แห่ง

ตัวอย่าง

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
A	เป็นการสร้างพันธมิตรที่จะเกื้อกูลกันทางเศรษฐกิจ	5	4	3	2	1
B	เป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่น	5	4	3	2	1

ในข้อ A ถ้าท่านใส่เครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 5 แสดงว่า ท่านมีความเห็นด้วยว่าการเปิดเขตการค้าเสรีไทย - ญี่ปุ่น เป็นการสร้างพันธมิตรที่จะเกื้อกูลกันทางเศรษฐกิจ อยู่ในระดับมากที่สุด

ในข้อ B ถ้าท่านใส่เครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 1 แสดงว่า ท่านมีความเห็นด้วยว่าการเปิดเขตการค้าเสรีไทย - ญี่ปุ่น เป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่น อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
9	เป็นการสร้างพันธมิตรที่จะเกื้อกูลกันทางเศรษฐกิจ	5	4	3	2	1

10	เป็นการเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างไทยและญี่ปุ่น	5	4	3	2	1
11	ช่วยขยายตลาดส่งออกไปสู่ประเทศที่เป็นพันธมิตรกับญี่ปุ่น	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อการเปิดเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
12	ช่วยขยายโอกาสและพัฒนาตลาดแรงงานฝีมือของไทย	5	4	3	2	1
13	ทำให้ญี่ปุ่นเข้ามาลงทุนและขยายฐานการผลิตในไทยมากขึ้น	5	4	3	2	1
14	ทำให้ส่วนแบ่งการตลาดในประเทศของผู้ประกอบการลดลง	5	4	3	2	1
15	ทำให้ราคาค่าต้นทุนวัตถุดิบนำเข้ามีราคาถูกลง	5	4	3	2	1
16	ทำให้อุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น อุตสาหกรรมแม่พิมพ์และอุตสาหกรรมปิโตรเคมี มีการพัฒนามากขึ้น	5	4	3	2	1
17	ทำให้เกิดการแข่งขันเนื่องจากการขยายตัวของการลงทุน	5	4	3	2	1
18	ทำให้ผู้ผลิตมีโอกาสพัฒนาและเรียนรู้เทคโนโลยีสูงขึ้น	5	4	3	2	1
19	ทำให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนมีต้นทุนเพิ่มขึ้นเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการพัฒนาทั้งในด้านการบริหารและการผลิต	5	4	3	2	1
20	ทำให้ผู้ส่งออกสามารถส่งออกสินค้าได้มากขึ้น เนื่องจากได้รับผลประโยชน์จากการลดภาษีสินค้า	5	4	3	2	1
21	ทำให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการที่สินค้าราคาถูกลง และมีสินค้าหลากหลายมากขึ้น	5	4	3	2	1
22	ทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงเนื่องจากการขยายตัวมากขึ้นของอุตสาหกรรมการผลิต	5	4	3	2	1

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

คำชี้แจง ขอให้ท่านอ่านข้อความต่อไปนี้แล้วพิจารณาว่าท่านมีความคิดเห็นต่อข้อความนั้นอย่างไร โดยทำเครื่องหมาย ○ ล้อมรอบตัวเลขในช่องตัวเลือกเพียงข้อละ 1 แห่ง

ตัวอย่าง

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้าน การบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 1 การบริหารด้านการตลาด						
A	การกำหนดนโยบายด้านการตลาดในระบบเขตการค้าเสรี	5	4	3	2	1
B	การศึกษาแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงความต้องการของ ตลาดทั้งในและต่างประเทศ	5	4	3	2	1

ในข้อ A ถ้าท่านใส่เครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 5 แสดงว่า ท่านมีความเห็นด้วยว่า การกำหนดนโยบายด้านการตลาดในระบบเขตการค้าเสรี เป็นแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อการเปิดเขตการค้าเสรีไทย – ญี่ปุ่น อยู่ในระดับมากที่สุด

ในข้อ B ถ้าท่านใส่เครื่องหมาย ☐ ล้อมรอบ 1 แสดงว่า ท่านมีความเห็นด้วยว่า การศึกษาแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงความต้องการของตลาดทั้งในและต่างประเทศ เป็นแนวทางการเตรียมความพร้อมต่อการเปิดเขตการค้าเสรีไทย – ญี่ปุ่น อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้าน การบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่น ในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 1 แนวทางการบริหารด้านการตลาด						
23	การกำหนดนโยบายด้านการตลาดในระบบเขตการค้าเสรี	5	4	3	2	1
24	การศึกษาแนวโน้มและการเปลี่ยนแปลงความต้องการของ ตลาดทั้งในและต่างประเทศ	5	4	3	2	1
25	การศึกษาหาช่องทางจัดจำหน่ายเพิ่มเติม เช่น ศึกษาความเป็นไปได้ของตลาดส่งออก	5	4	3	2	1
26	การจัดทำการตลาดโดยสร้างตราสินค้าเป็นของตนเอง	5	4	3	2	1

27	การจัดทำการตลาดที่ส่งเสริมให้มีการใช้ผลิตภัณฑ์ภายในประเทศ ภายใต้หลักการ "นิยมไทย"	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 1 แนวทางการบริหารด้านการตลาด						
28	การจัดทำระบบข้อมูลและฐานข้อมูลทางการตลาดที่ถูกต้องและทันสมัย และใช้ในการพยากรณ์การตลาดได้	5	4	3	2	1
29	การจัดทำระบบประเมินความพึงพอใจของลูกค้าเพื่อนำไปสู่การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	5	4	3	2	1
30	การจัดทำระบบวิเคราะห์ความสามารถของคู่แข่งเพื่อให้เกิดการตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา	5	4	3	2	1
31	การพัฒนาแผนการส่งเสริมการขาย เช่น การลดราคาเมื่อซื้อสินค้าปริมาณมาก	5	4	3	2	1
32	การพัฒนาระบบการบริการหลังการขาย	5	4	3	2	1
33	การพัฒนาฝึกอบรมทักษะและเทคนิคส่งเสริมการขายให้กับพนักงานขาย	5	4	3	2	1
ด้านที่ 2 แนวทางการบริหารด้านการผลิต						
34	การนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ ซึ่งนำไปสู่การเพิ่มขีดความสามารถทางการผลิตมาใช้	5	4	3	2	1
35	การจัดทำระบบบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory management) ที่สอดคล้องกับการผลิต เช่น ระบบการผลิตแบบทันเวลาพอดี (Just In Time: JIT) และ Material Requirement Planning (MRP)	5	4	3	2	1
36	การจัดทำระบบวางแผนการผลิต (Capacity Management) ที่สอดคล้องกับแผนการขาย เช่น Master Production Schedule (MPS)	5	4	3	2	1

37	การจัดทำระบบประเมินผลของกระบวนการผลิต เช่น วัดความสำเร็จในรูป Productivity Index เพื่อส่งเสริมการเพิ่มผลผลิตอย่างต่อเนื่อง	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 2 แนวทางการบริหารด้านการผลิต						
38	การจัดทำระบบป้องกันการผิดพลาดเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ เช่น Failure Mode and Effect Analysis (FMEA) และ Fault Tree Analysis (FTA)	5	4	3	2	1
39	การจัดทำระบบการจัดการสิ่งแวดล้อม ISO 14001 และใช้เทคโนโลยีที่ไม่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม	5	4	3	2	1
40	การจัดฝึกอบรมเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการทำงานของพนักงานปฏิบัติการ เช่น On the Job Training (OJT)	5	4	3	2	1
41	การพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อเพิ่มมูลค่าให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า เช่น Value Engineering (VE)	5	4	3	2	1
42	การพัฒนาผลิตภัณฑ์เพื่อให้เกิดการผลิตแบบครบวงจร เช่น พัฒนาผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนย่อยให้เป็นชุดสมบูรณ์	5	4	3	2	1
43	การพัฒนาระบบ Reliability Testing เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือในคุณภาพผลิตภัณฑ์ เช่น Finite Element Analysis (FEA)	5	4	3	2	1
44	การพัฒนาระบบการผลิตและระบบคุณภาพมาตรฐานผลิตภัณฑ์ให้ได้ตามมาตรฐานสากล เช่น TS16949	5	4	3	2	1
45	การพัฒนาระบบการถ่ายโอนวัตถุดิบในกระบวนการผลิตและการส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้า (Supply Chain Management)	5	4	3	2	1
46	การประสานงานและการสื่อสารที่ชัดเจนและรวดเร็วระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์กับผู้ป้อนวัตถุดิบ (suppliers) เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านการผลิต ทั้งนี้เพื่อสามารถปรับเปลี่ยนการผลิตได้ทันต่อเหตุการณ์	5	4	3	2	1

47	การหาพันธมิตรร่วมมือในการส่งเสริมการวิจัยและการพัฒนาการผลิตหรือปรับปรุงเครื่องจักร อุปกรณ์และเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการผลิต ให้มีสมรรถภาพสูงขึ้น และสามารถพึ่งพาตนเองได้	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 2 แนวทางการบริหารด้านการผลิต						
48	การพัฒนามาตรฐานในการคัดเลือกและตรวจสอบคุณภาพของผู้ป้อนวัตถุดิบ โดยคำนึงถึงการ ได้รับระบบคุณภาพมาตรฐานสากล	5	4	3	2	1
49	การเลือกใช้ผู้ป้อนวัตถุดิบ (suppliers) ที่อยู่ภายในพื้นที่เดียวกัน เพื่อลดต้นทุนในการขนส่ง และสามารถขนส่งได้อย่างรวดเร็ว	5	4	3	2	1
ด้านที่ 3 แนวทางการบริหารด้านการเงิน/การบัญชี						
50	การจัดทำคู่มือการจัดทำงบประมาณ การกำหนดมาตรการในการควบคุมทางการเงินและ การวางแผนการบริหารการเงิน	5	4	3	2	1
51	การพัฒนาระบบบัญชีและวิธีการลงบัญชีที่สามารถแสดงผลและทำนายผลทางการเงินได้ เช่น ฐานข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์	5	4	3	2	1
52	การนำระบบตรวจสอบและควบคุมภายในมาใช้ในการควบคุมทางการเงินขององค์กร	5	4	3	2	1
53	การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทอื่นๆเพื่อขยายแหล่งเงินทุน	5	4	3	2	1
ด้านที่ 4 แนวทางการบริหารด้านทรัพยากรบุคคล						
54	การสร้างความเข้าใจในองค์กรด้วยความใกล้ชิด มีหน่วยงานสร้างความสัมพันธ์ภายใน	5	4	3	2	1
55	การปรับโครงสร้างขององค์กร ขนาด และ จัดกลุ่มงาน	5	4	3	2	1

56	การพิจารณาโครงสร้างเงินเดือนและสวัสดิการให้ทันกับค่าครองชีพในปัจจุบันและสามารถแข่งขันกับโรงงานในกลุ่มอุตสาหกรรมเดียวกันได้	5	4	3	2	1
57	การส่งเสริมการทำงานเป็นทีม โดยผู้บริหารต้องมีส่วนร่วมอย่างสม่ำเสมอ	5	4	3	2	1
58	การส่งเสริมระบบหมุนเวียนการทำงานทุกระดับ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการทำงานของพนักงาน	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 4 แนวทางการบริหารด้านทรัพยากรบุคคล						
59	การนำนโยบายด้านการจ้างงานแบบญี่ปุ่นมาประยุกต์ใช้ เช่น โครงสร้างเงินเดือนของพนักงาน ช่างเทคนิค วิศวกร เพื่อให้ทุกคนเห็นว่าอัตราค่าจ้างงานมีความเท่าเทียมกับบริษัทของญี่ปุ่น	5	4	3	2	1
60	การส่งเสริมให้มีการฝึกอบรม หรือสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้บริหารระดับสูง ในด้านการบริหารการตลาด การผลิต การเงิน บุคลากร และการจัดการทั่วไป	5	4	3	2	1
61	การสร้างโอกาสความก้าวหน้าในตำแหน่งงานให้เกิดขึ้นในองค์กรอย่างต่อเนื่อง	5	4	3	2	1
62	การวางแผนส่งเสริมให้มีการฝึกอบรมพัฒนาทักษะและความสามารถของพนักงานอย่างต่อเนื่อง	5	4	3	2	1
63	การวางแผนการใช้กำลังคนจากต่างประเทศ หรือต่างภูมิภาคที่เอื้ออำนวยต่อการลดต้นทุนหรือการเพิ่มความสามารถในการผลิต	5	4	3	2	1
64	การมีระบบอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มหรือลดลงอย่างรวดเร็วได้	5	4	3	2	1
65	การให้ความร่วมมือส่งเสริม และสนับสนุนสถาบันการศึกษาที่ให้ความรู้แก่บุคลากรด้านนี้	5	4	3	2	1

ด้านที่ 5 แนวทางการบริหารด้านการจัดการทั่วไป						
66	การออกแบบและจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการประสานงานและการสื่อสาร (Coordination & Communication) ของบุคลากรในองค์กร เพื่อให้เกิดความรวดเร็วมากยิ่งขึ้น	5	4	3	2	1
67	การกำหนดนโยบาย มาตรการ และระเบียบวินัยในการปฏิบัติงานให้เป็นรูปธรรม	5	4	3	2	1
68	จัดวางระบบสารสนเทศในการเชื่อมโยงกับบริษัทคู่ค้าทั้งภายในและภายนอกประเทศ	5	4	3	2	1
ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวทางการเตรียมพร้อมด้านการบริหารธุรกิจในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีระหว่างไทยและญี่ปุ่นในกลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ของไทย		ระดับความคิดเห็น				
		เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด
ด้านที่ 5 แนวทางการบริหารด้านการจัดการทั่วไป						
69	การจัดให้มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้วยกัน เพื่อส่งเสริมการวิจัยและพัฒนากระบวนการออกแบบชิ้นส่วนรถยนต์ การออกแบบอุปกรณ์ช่วยการผลิต และกระบวนการผลิต เช่น จัดให้มีการถ่ายทอดและแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกัน และโรงงานผู้ประกอบยานยนต์	5	4	3	2	1
70	การจัดให้มีการวิจัยและพัฒนาด้านการออกแบบ เลือกใช้ทดแทน จัดหา และผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนย่อยที่ใช้ในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ที่สามารถสนองตอบคุณภาพขั้นสูงได้	5	4	3	2	1
71	การจัดหาแนวคิดและวิธีการใหม่ ๆ มาปรับใช้กับองค์กรอย่างต่อเนื่อง เช่น Total Quality Management (TQM)	5	4	3	2	1
72	การจัดระบบประเมินผลภาพรวมขององค์กร (Performance Measurement) เพื่อนำไปสู่การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาและการพัฒนาขององค์กรอย่างต่อเนื่อง	5	4	3	2	1
73	การหาช่องทางร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ เพื่อนำไปสู่ความร่วมมือในการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์	5	4	3	2	1

ตอนที่ 5 แบบสอบถามความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับกลยุทธ์ในการบริหารธุรกิจให้ประสบความสำเร็จในระบบเขตการค้าเสรีของธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ จำนวน 5 ด้าน ได้แก่ การบริหารด้านการตลาด การบริหารด้านการผลิต การบริหารด้านการเงิน/บัญชี การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล และการบริหารด้านการจัดการทั่วไป

คำชี้แจง โปรดระบุถึงกลยุทธ์ที่ท่านใช้ในการเตรียมพร้อมด้านการบริหารในการเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรี

1. การบริหารด้านการตลาด

2. การบริหารด้านการผลิต

3. การบริหารด้านการเงิน/บัญชี

4. การบริหารด้านทรัพยากรบุคคล

5. การบริหารด้านการจัดการทั่วไป

----- ขอขอบคุณในความร่วมมือนี้อ -----

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ : นายประทีป เลิศชัยประเสริฐ
 ชื่อวิทยานิพนธ์ : การศึกษาแนวทางการเตรียมความพร้อมด้านการบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม
 ชั้นส่วนรยนต์ไทยเพื่อเข้าสู่ระบบเขตการค้าเสรีไทย – ญี่ปุ่น
 สาขาวิชา : ธุรกิจอุตสาหกรรม

ประวัติ

ประวัติส่วนตัว เกิดวันที่ 2 มีนาคม พ.ศ.2518
 สถานที่เกิด เขตบางซื่อ จังหวัดกรุงเทพมหานคร
 ที่อยู่ปัจจุบัน 95/2 ซ.กรุงเทพ-นนท์12 ถ.กรุงเทพ-นนทบุรี ต.บางเขน อ.เมืองนนทบุรี
 จ.นนทบุรี 11000
 ประวัติการศึกษา พ.ศ.2539 สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขา
 อุตสาหกรรม จากมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย จ.กรุงเทพฯ