

การศึกษานโยบายการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

STUDY ON OPERATING PROBLEMS OF
MOTOR VEHICLE ASSEMBLING INDUSTRY IN THAILAND

กรกต มีเชาว์
KORAKOT MEECHAO

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม
บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2550

การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

STUDY ON OPERATING PROBLEMS OF
MOTOR VEHICLE ASSEMBLING INDUSTRY IN THAILAND

กรกต มีเชาว์

KORAKOT MEECHAO

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2550

**STUDY ON OPERATING PROBLEMS OF
MOTOR VEHICLE ASSEMBLING INDUSTRY IN THAILAND**

KORAKOT MEECHAO

**A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF
MASTER OF SCIENCE IN INDUSTRIAL MANAGEMENT
SCHOOL OF GRADUATE STUDIES
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

2007

COPYRIGHT 2007

SCHOOL OF GRADUATE STUDIES

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย
นักศึกษา	นายกรกต มีเซาว์
รหัสประจำตัว	48064124
ปริญญา	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม
พ.ศ.	2550
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	รองศาสตราจารย์อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ ดร.วรณารถ แสงมณี

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก (2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยแบ่งตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ กับปัญหาที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก (3) เพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งชั้น ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งใด โดยผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์จำนวน 76 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมทางสถิติ สถิติที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่า T-Test และ One-Way ANOVA ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1) ระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในภาพรวมมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาการดำเนินงานเรียงจากปัญหามากที่สุดไปถึ้น้อยสุด โดยปัญหาที่อยู่ในระดับปานกลางมีดังนี้ คือ (1) ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก (2) ด้านการตลาด (3) ด้านการผลิต และมีปัญหาอยู่ในระดับน้อยคือด้านการเงิน

2) การเปรียบเทียบลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์กับปัญหาในการดำเนินงาน พบว่า ผู้ประกอบการผลิตที่มีขนาดของกิจการ และประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนผู้ประกอบการผลิตที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

3) การเปรียบเทียบเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง และไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยเฉพาะด้านการผลิต และด้านการเงินที่อยู่ในตำแหน่งที่ค่อนข้างเป็นจุดแข็ง ส่วนด้านการตลาดอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน และด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ ด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านเทคโนโลยี อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค แล้วถ้าหากนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบคะแนนถ่วงน้ำหนัก พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง และมีโอกาสมาก

Thesis Title	Studying on operating problem of motor vehicle assembling industry in Thailand
Student	Mr. Korakot Meechao
Student ID.	48064124
Degree	Master of Science
Program	Industrial Management
Year	2007
Thesis Advisor	Associate Professor Atinuch Kanchanapiboon
Thesis Co-Advisor	Associate Professor Dr. Woranat Sangmanee

ABSTRACT

This research had 3 main purposes. The first point was to study the levels of the operation problems in automotive manufacturers in Thailand including production, financial and marketing environments sectors. The second one was to compare the levels of the operation problems in automotive manufacturers in Thailand from the capital size, ownership pattern, operation time and types of automotive with the operation problems from production, financial, marketing and the effects from the environment outside. Finally, the study was for analyze the data about strengths, weakness, opportunities and threats of automotive manufacturers comparing with the data from competitors to figure out the broad status of Thailand's automotive manufacturers.

The data were collected from 76 automotive parts manufacturers in Thailand using questionnaires. Subsequently, they were analyzed by statistic computer program. Statistical tools were composed of percentage, arithmetic mean, standard deviation and one-way ANOVA. The hypotheses were tested at 0.05 level of significant.

Research results were as follows:

1) Total automotive parts manufacturers were in moderate level of operation problems. The order of the operation problems from highest to lowest level were the effects from problems were in moderate level as follows the effects from the environment outside, marketing, production and problems were in lowest level of financial.

2) The comparing characteristics of the automotive manufacturers with the operation problems demonstrated that the differences of capital size and types of automotive had major

differences operation problems by 0.05 level of significant. For the ownership pattern of the manufacturers, the different of operation time had minor operation problem by 0.05 level of significant.

3) When comparing the strengths, weakness, opportunities and threats of many automotive manufacturers, the results shown that the status of Thai automotive manufacturers was in strong positions but neither in opportunities or threats positions. Especially, production and financial were in the strong positions. However, marketing was not in the strengths nor weak position. Meanwhile, law, politic and government policy, economy and competition, society and culture and technology were not in the opportunities nor obstructive positions. Subsequently, when comparing these variations' Weighted score , the outcomes indicated that the status of Thai automotive manufacturers was in strengths and extremely opportunities positions.

กิตติกรรมประกาศ

ผู้จัดทำวิทยานิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ อติคุณ กาญจนพิบูลย์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม รองศาสตราจารย์ ดร.วรนาถ แสงมณี เป็นอย่างสูงที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่าให้คำแนะนำปรึกษา ชี้แนะแนวทาง รวมถึงติดตามความก้าวหน้าของการจัดทำวิทยานิพนธ์ ด้วยความเอาใจใส่และเข้าใจในปัญหามาโดยตลอด จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้อย่างสมบูรณ์

ขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.มนัส ไพฑูรย์ เจริญลาภ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิระเสกข์ ตริเมธสุนทร และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วินัย พุทธิกุล ที่สละเวลาในการสอบวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ รวมถึงการให้คำแนะนำที่เป็นประโยชน์และแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จเรียบร้อย และมีความถูกต้องสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณ ดร.จ่านงค์ จิงธีรพานิช คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย และอาจารย์ประจำสาขาวิชาการจัดการงานคอมพิวเตอร์และวิศวกรรม มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ ดร.ณรงค์ พิมสาร อาจารย์ประจำภาควิชาครุศาสตร์อุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ทิฆัมพร ทวีเดช หัวหน้าภาควิชาการจัดการอุตสาหกรรมคณะเทคโนโลยีและการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ คุณชัช ธีวแรง รักษาการผู้อำนวยการ แผนกประกอบรถยนต์ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด และคุณธรรมรัตน์ เอื้อเฟื้อ ผู้ช่วยผู้จัดการ แผนกประกอบรถยนต์ บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด ที่ได้กรุณาให้ความอนุเคราะห์ช่วยเหลือด้านการตรวจสอบแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ให้มีความสมบูรณ์และถูกต้องยิ่งขึ้น

ขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชาภาษาและสังคม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม บัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม และบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบังทุกท่าน ที่ได้ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบพระคุณ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยทุกท่าน ที่ให้ความอนุเคราะห์สละเวลาในการตอบแบบสอบถามพร้อมข้อเสนอแนะเพื่อเป็นข้อมูลในการทำวิจัยครั้งนี้

สุดท้ายขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่คอยให้กำลังใจและส่งเสริมการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ตลอดระยะเวลาจนสำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

อนึ่ง หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้จัดทำขอกราบอภัยและน้อมรับมา ณ โอกาสนี้ด้วย

กรกต มีเชาว์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	III
กิตติกรรมประกาศ.....	V
สารบัญ.....	VI
สารบัญตาราง.....	X
สารบัญภาพ.....	XV
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	8
1.3 สมมติฐานวิจัย.....	8
1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	10
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	10
1.5.1 ประชากร.....	10
1.5.2 ตัวแปรใช้ในการวิจัย.....	10
1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย.....	11
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	12
1.7 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	12
1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัยวิจัย.....	12
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของการประกอบการผลิต.....	16
2.1.1 ขนาดของกิจการ.....	17
2.1.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ.....	19
2.1.3 ระยะเวลาในการดำเนินงาน.....	26
2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม.....	30
2.2.1 แนวคิดทางการผลิต.....	30
2.2.2 แนวคิดทางการเงิน.....	35
2.2.3 แนวคิดส่วนผสมทางการตลาด.....	39

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
2.2.4 แนวคิดปัจจัยภายนอก.....	43
2.3 แนวคิดในการกำหนดกลยุทธ์กลยุทธ์.....	45
2.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน.....	45
2.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก.....	48
2.3.2 การวิเคราะห์ SWOT Matrix และการกำหนดกลยุทธ์.....	48
2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์.....	49
2.4.1 อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์.....	49
2.4.2 สถานการณ์ปัจจุบันของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์.....	50
2.4.3 โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ไทย.....	52
2.4.4 นโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบ ยานยนต์ไทย.....	54
2.4.5 กฎระเบียบข้อบังคับ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง.....	56
2.4.6 การวิเคราะห์ SWOT อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์.....	57
2.4.7 มาตรฐานและระบบคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์.....	58
2.5 เอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	59
บทที่ 3 วิธีการศึกษา.....	66
3.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัย.....	66
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	67
3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ.....	69
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	70
3.5 การกำหนดค่าตัวแปร.....	71
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	72
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	73
3.7.1 สถิติพรรณนา.....	73
3.7.2 สถิติอนุมาน.....	74

สารบัญ(ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการวิจัย	81
4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์ ของผู้ตอบแบบสอบถาม	81
4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกเป็น 4 ด้าน	85
4.3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีลักษณะของการประกอบ แตกต่างกัน	111
4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง	120
4.5 การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับ ปัญหาอื่น ๆ จากการดำเนินงานในแต่ละด้าน ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ประสบอยู่และต้องการความช่วยเหลือ ในการแก้ไข	136
4.5.1 ปัญหาด้านการผลิต	136
4.5.2 ปัญหาด้านการเงิน	136
4.5.3 ปัญหาด้านการตลาด	136
4.5.4 ปัญหาด้านสภาวะแวดล้อม	137
4.5.5 สิ่งที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ อยากให้ภาครัฐ มีส่วนร่วมในการแก้ไข	137
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	139
5.1 สรุปผลการวิจัย	141
5.1.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	141
5.1.2 ค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงาน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์	142
5.1.3 การทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะของการประกอบกับ ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์	143

สารบัญ(ต่อ)

หน้า

5.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งชั้น และนำไปกำหนดกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง.....	147
5.2 อภิปรายผล.....	148
5.2.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์.....	148
5.2.2 อภิปรายผลเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ทั้ง 4 ด้าน.....	149
5.2.3 อภิปรายผลเกี่ยวกับการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบ ปัญหาในการดำเนินงาน ในแต่ละด้านโดยจำแนกตาม ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และ ประเภทของยานยนต์ทั้ง 4 ด้าน.....	152
5.2.4 อภิปรายผลเกี่ยวกับการวิเคราะห์และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อนำมาใช้ใน อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง.....	156
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	158
5.3.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้.....	158
5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป.....	160
5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	160
บรรณานุกรม.....	161
ภาคผนวก.....	163
ภาคผนวก ก. แบบสอบถาม.....	164
ภาคผนวก ข. หนังสือเชิญตรวจเครื่องมือการวิจัย และหนังสือขอเก็บรวบรวมข้อมูล.....	176
ประวัติผู้เขียน.....	183

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 มูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของไทย ปี 2546-2549 (ม.ค.-มิ.ย.)	1
1.2 จำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย	3
1.3 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ชนิดต่าง ๆ ของไทย ปี 2545-2549 (มกราคม-มิถุนายน)	4
1.4 จำนวนการผลิตยานยนต์ทุกชนิดในประเทศไทย (ค.ศ.1990-2006)	5
1.5 จำนวนการผลิตจักรยานยนต์ทุกชนิดในประเทศไทย (ค.ศ.1996-2006)	6
2.1 ข้อดี-ข้อเสีย ของเครื่องซีเมนต์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของอุตสาหกรรม	17
2.2 การวัดขนาดของธุรกิจอุตสาหกรรม ของแต่ละหน่วยงานจำแนกตามเครื่องซีเมนต์ การจ้างงานและสินทรัพย์ถาวร)	18
2.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างบริษัทเอกชน จำกัด และบริษัทมหาชน จำกัด	24
3.1 รายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ	70
3.2 แสดงสูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA	77
4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ	82
4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ	82
4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา	82
4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามขนาดของกิจการ	83
4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ	83
4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน	84
4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทของยานยนต์	84
4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเครื่องหมายคุณภาพ	85
4.9 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการวางแผนการผลิต	86
4.10 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิต	87

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.11 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิต.....	89
4.12 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังผลิต.....	90
4.13 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์กรประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านการผลิตในภาพรวมผลิต.....	92
4.14 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน.....	93
4.15 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการจัดหาเงินทุน.....	94
4.16 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ.....	95
4.17 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์กรประกอบของปัญหาต่าง ๆ 3 ด้าน ของปัญหาด้านการเงินในภาพรวม.....	96
4.18 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาผลิตภัณฑ์.....	97
4.19 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาราคา.....	98
4.20 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาการจัดจำหน่าย.....	99

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.21 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการส่งเสริมการตลาดจำหน่าย.....	101
4.22 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านการตลาดในภาพรวม.....	102
4.23 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการเมืองและกฎหมาย.....	103
4.24 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่งชั้น.....	105
4.25 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาสังคมและวัฒนธรรม.....	106
4.26 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาเทคโนโลยี.....	108
4.27 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอกในภาพรวม.....	109
4.28 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในแต่ละด้านทั้ง 4 ด้านในภาพรวม.....	110
4.29 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามขนาดของกิจการ โดยใช้วิธี One-way ANOVA.....	112

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.30 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่ต่างกันในภาพรวมทุก ด้านเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	113
4.31 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามรูปแบบของกิจการ โดยวิธี One-way ANOVA.....	114
4.32 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกัน ในด้านการเงิน เป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	116
4.33 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน โดยวิธี One-way ANOVA.....	117
4.34 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีระยะเวลาการดำเนินงานที่ต่างกันในการผลิต และด้านการเงินเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD.....	118
4.35 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามประเภทของยานยนต์ โดยวิธี t-test.....	119
4.36 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมายจุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการผลิต.....	121
4.37 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการเงิน.....	122
4.38 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการตลาด.....	123

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.39 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน	125
4.40 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ	125
4.41 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านสภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง	127
4.42 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านสังคมและวัฒนธรรม	128
4.43 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านเทคโนโลยี	129
4.44 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก	130
4.45 แสดงการประเมินปัจจัยภายใน (Internal Factor Evaluation (IFE) matrix)	131
4.46 แสดงการประเมินปัจจัยภายนอก (External Factor Evaluation (EFE) matrix)	132
4.47 แสดงการกำหนดกลยุทธ์ (SWOT Matrix)	134
4.48 แสดงการเปรียบเทียบกลยุทธ์ในแต่ละกลยุทธ์	135

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 มูลค่าสินค้าส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปี 2544-2549 (ม.ค.-มิ.ย.)	1
1.2 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย	9
2.1 องค์ประกอบของส่วนผสมทางการตลาดและผู้บริโภค	44
2.2 เครื่องมือการสร้างคุณค่า : กิจกรรมพื้นฐาน และกิจกรรมสนับสนุน	47
2.3 SWOT แมทริกซ์ สำหรับกำหนดกลยุทธ์	51
2.4 โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์	55

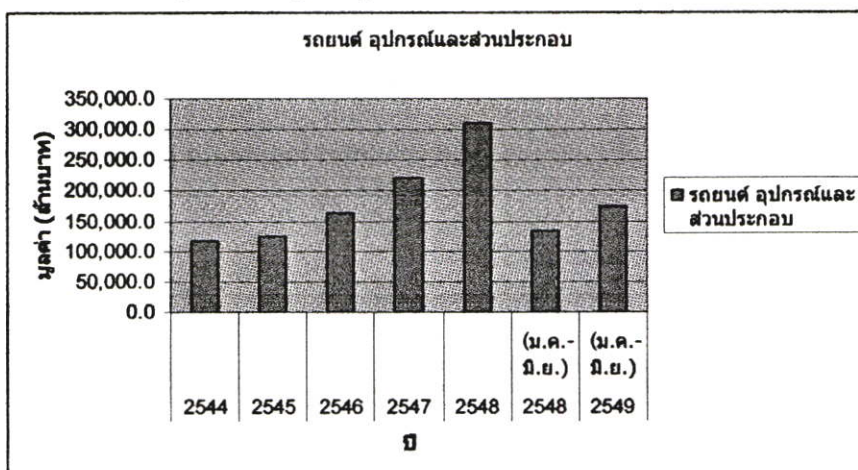
บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีความน่าสนใจมาก ซึ่งในปัจจุบันนี้ยานยนต์เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน เพราะการใช้ชีวิตประจำวันไม่ว่าเราจะทำอะไรก็ตามก็จะต้องเกี่ยวข้องกับการเดินทางและการขนส่งทั้งสิ้น อาจเรียกได้ว่ายานยนต์ได้เป็นปัจจัยที่ห้าต่อการดำรงชีวิตก็ว่าได้ สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ มีลักษณะการผลิตเพื่อการส่งออกเป็นหลัก และเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศ มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านการส่งออก ด้านการลงทุน ด้านแรงงาน และด้านอื่นๆ และที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ทั้งในด้านการผลิต การตลาด การจ้างงาน การพัฒนาเทคโนโลยี และความเชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ อีกหลายประเภท

ในด้านการลงทุน ประเทศไทยเป็นศูนย์รวมของผู้ผลิตยานยนต์ทั่วโลก ทั้งค่ายญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือ ที่เป็นฐานการผลิตรถปิกอัพและรถจักรยานยนต์อันดับต้นของโลก ได้มีการย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทย เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด บริษัท ฟอร์ด มอเตอร์ บริษัท เจอเนอร์ล มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท บีเอ็มดับเบิลยู แมนูแฟคเจอร์ริง (ประเทศไทย) จำกัด และบริษัท สยามกลการและนิสสัน จำกัด เป็นต้น จนทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย มีการเจริญเติบโตขึ้นเรื่อย ๆ ดังแสดงในภาพที่ 1.1 และยังเป็นการคาดคะเนว่าเมื่อสิ้นสุดปี 2549 มูลค่าการส่งออกก็จะสูงกว่าปี 2548 เนื่องจาก มูลค่าการส่งออกในปี 2549 ในช่วงเดือน(มกราคม - มิถุนายน) มีมูลค่าสูงกว่าปี 2548 ในเวลาเดียวกัน



ภาพที่ 1.1 มูลค่าสินค้าส่งออกรถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ปี 2544-2549 (ม.ค. - มิ.ย.)

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

จากภาพที่ 1.1 จะเห็นว่ามูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์เพิ่มขึ้นทุกปี จนทำให้ ณ ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนประกอบมีมูลค่าการส่งออกอยู่ในระดับต้น ๆ ของสินค้าอุตสาหกรรมทั้งหมดของประเทศที่ส่งออก ดังตารางที่ 1.1 เป็นการแสดงมูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของไทย ปี 2546-2549 (ม.ค. - มิ.ย.) อุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่น่าจะผลักดันให้ประเทศไทยขึ้นสู่ การเป็นฐานการผลิตและส่งออกยานยนต์ ระดับทวีป

ตารางที่ 1.1 มูลค่าสินค้าส่งออกสำคัญ 10 รายการแรกของไทย ปี 2546 - 2549 (ม.ค. - มิ.ย.)

อันดับ	รายการ	มูลค่า : ล้านบาท				
		2546	2547	2548	2548	2549
					(ม.ค.-มิ.ย)	(ม.ค.-มิ.ย)
1	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และ ส่วนประกอบ	339,939.80	368,875.90	474,419.20	206,948.60	267,361.60
2	รถยนต์ อุปกรณ์ และส่วนประกอบ	164,705.80	220,801.50	310,310.10	135,004.50	174,616.00
3	แผงวงจรไฟฟ้า	191,540.30	196,444.30	238,454.60	101,680.80	128,836.60
4	เม็ดพลาสติก	89,204.80	124,808.60	167,914.50	77,823.10	84,420.00
5	อัญมณีและ เครื่องประดับ	104,525.60	106,278.90	129,339.30	57,196.70	70,381.00
6	เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์ และส่วนประกอบ	103,764.70	129,542.50	125,534.40	60,855.50	63,258.40
7	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	114,744.60	124,267.20	126,193.70	55,996.00	60,157.60
8	เคมีภัณฑ์	65,897.40	82,847.90	105,760.80	50,050.00	58,881.10
9	เหล็ก เหล็กกล้าและ ผลิตภัณฑ์	70,222.30	99,588.20	115,603.50	57,449.30	56,291.50
10	ผลิตภัณฑ์ยาง	64,668.20	78,050.00	94,095.30	42,465.70	55,962.90
รวม 10 รายการ		1,309,213.50	1,531,504.80	1,887,625.40	845,470.10	1,020,166.60
อื่นๆ		2,016,416.60	2,343,319.00	2,551,685.20	1,172,527.70	1,333,498.80
มูลค่ารวม		3,325,630.10	3,874,823.80	4,439,310.60	2,017,997.80	2,353,665.40

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร

ปัจจุบัน (ปี 2549) อุตสาหกรรมยานยนต์มีผู้ประกอบการที่ทำการประกอบยานยนต์สำเร็จรูป อยู่ทั้งสิ้น 109 ราย ดังตารางที่ 1.2 เป็นการแสดงจำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยโดยแบ่งออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ หนึ่งผู้ประกอบการรถยนต์ (ทำการ

ประกอบรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุกและรถพ่วง) และสองผู้ประกอบรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง

ตารางที่ 1.2 จำนวนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

ผู้ประกอบการ	จำนวนผู้ประกอบการ (ราย)	หมายเหตุ
1. ผู้ประกอบรถยนต์	65	-
(1) ประกอบรถยนต์นั่ง รถแวนและปิกอัพ	20	-
(2) ประกอบรถยนต์บรรทุก รถพ่วงและรถโดยสาร	56	เป็นผู้ประกอบการเดียวกับผู้ประกอบรถยนต์นั่ง 11 ราย
2. ผู้ประกอบรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง	44	-
รวม	109	ผู้ประกอบการ 1 และ 2 เป็นผู้ประกอบการเดียวกัน 11 ราย

ที่มา : รายชื่อโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549

แนวโน้มมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ จะขยายตัวจากการขยายการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยในปี 2549 คาดว่าจะมีการผลิตรถยนต์ประมาณ 1,245,000 คัน จะส่งออกประมาณ 522,000 คัน ซึ่งใช้ไทยเป็นฐาน การผลิตยานยนต์ เพื่อส่งออกไปตลาดหลักได้แก่ ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย อินโดนีเซีย สหราชอาณาจักร ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ โอมาน สหรัฐอาหรับฯ และนิวซีแลนด์ รวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60 ของยานยนต์ที่ส่งออกทั้งหมด และตลาดใหม่ที่มีอัตราการขยายตัวสูง ได้แก่ ญวต ร้อยละ 792.73 กาดาร์ ร้อยละ 611.23 เยอรมนี ร้อยละ 166.46 ฝรั่งเศส ร้อยละ 80.51 ตุรกี ร้อยละ 74.51 มาเลเซีย ร้อยละ 50.38 โดยใช้ประโยชน์จากนโยบายการค้าระหว่างประเทศเชิงรุก (ที่มา : สำนักบริการส่งออก กรมส่งเสริมการส่งออก)

สำหรับการส่งออกและการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มที่ดีขึ้น ซึ่งดูได้จากตารางที่ 1.3 โดยเป็นการแสดงมูลค่าของการส่งออกยานยนต์ชนิดต่าง ๆ และตารางที่ 1.4 และ 1.5 แสดงจำนวนการผลิตยานยนต์ทุกชนิดในประเทศไทย พบว่า มีปริมาณการส่งออกและการผลิตเพิ่มขึ้นทุกปี เป็นการบ่งบอกถึงความต้องการปริมาณใช้ยานยนต์ทั่วโลกที่เพิ่มขึ้นทุกปี ทำให้ผู้ประกอบการจะต้องประกอบยานยนต์ในปริมาณที่ตลาดต้องการ ซึ่งต้องใช้ทรัพยากรเทคโนโลยีการผลิต และแรงงานที่เพิ่มขึ้น รวมไปถึงการพัฒนาประสิทธิภาพทางด้านการผลิต การเงิน และด้านผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมภายนอก เป็นต้น

ตารางที่ 1.3 ปริมาณและมูลค่าการส่งออกของอุตสาหกรรมยานยนต์ชนิดต่างๆ ของไทยปี 2545 - 2549 (มกราคม - มิถุนายน)

มูลค่า หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2545		ปี 2546		ปี 2547		ปี 2548		ปี 2549(ม.ค.-มิ.ย.)	
	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า	ปริมาณ	มูลค่า
ยานพาหนะ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	253,915	160,808.6	308,045	212,732.1	426,066	303,293.4	526,623	404,686.3	284,291	224,280.0
1. รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	-	125,244.3	-	164,705.8	-	220,801.5	-	310,310.1	-	174,616.0
(1) รถยนต์นั่ง(พันทัน)	53	22,438.5	115	31,946.4	134	44,822.3	179	75,385.7	221	49,363.8
(2) รถแวนและปิกอัพ(พันทัน)	109	47,886.0	133	60,511.1	173	77,189.1	295	102,483.1	211	62,086.4
(3) รถบัสและรถบรรทุก(พันทัน)	266	10,406.8	117	16,511.8	389	24,712.6	2491	29,640.0	2,761	9,112.0
(4) ส่วนประกอบและอุปกรณ์รถยนต์	-	44,513.0	-	55,736.4	-	74,077.4	-	102,801.3	-	54,053.9
2. รถจักรยานยนต์และส่วนประกอบ	-	11,760.9	-	14,959.5	-	20,603.9	-	26,286.8	-	13,101.1
(1) รถจักรยานยนต์(พันทัน)	467	4,672.4	219	5,721.1	218	8,261.0	414	11,829.6	1091	5,706.1
(2) ส่วนประกอบรถจักรยานยนต์	-	7,088.5	-	9,238.4	-	12,342.9	-	14,457.3	-	7,395.0

ที่มา : ข้อมูลเศรษฐกิจ กระทรวงพาณิชย์

ตารางที่ 1.4 จำนวนการผลิตรถยนต์ในประเทศไทย (ค.ศ.1990-2006)

หน่วย : คัน

ปี ค.ศ.	ยอดรวมทั้งหมด	รถนั่งส่วนบุคคล						รถตู้ + รถโดยสาร	รถบรรทุกขนาดต่างๆ						หมายเหตุ			
		รถโดยสาร							รถตู้ + รถโดยสาร	รถกระบะ <1 คัน	รถกระบะ 1 คัน	รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ >10 คัน	รถกระบะ <5 คัน		รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ >10 คัน	
		<1200 ซี.ซี.	1201-1500 ซี.ซี.	1501-1800 ซี.ซี.	1801-2000 ซี.ซี.	2001-2400 ซี.ซี.	2401-3000 ซี.ซี.											> 3001 ซี.ซี.
1993	419,861		65,698	52,358	15,269	11,124		1,770	418	428	15,151	230,752	1,630	12,086	13,177			
1994	434,001		56,435	30,019	5,335	18,041		1,738	255	891	20,229	267,055	1,772	12,087	20,144			
1995	525,680	1,724	52,285	49,936	5,930	17,765		1,625	56	1,670	18,955	327,437	1,612	15,822	30,863			
1996	559,428	1,852	55,217	54,640	10,995	15,875		1,095	609	609	17,993	351,920	3,775	14,137	28,776			
1997	360,303	104	62,251	32,765	8,803	8,118		373	554	554	4,907	218,336	1,095	9,739	11,654			
1998	158,130		13,093	10,855	2,154	5,906		60	577	577	1,977	119,986	324	500	748			
1999	327,233		25,217	28,636	4,800	11,264	24	5,822	81	81	3,854	240,369	1,268	1,881	1,242			
2000	411,721		28,811	44,700	6,651	14,753	2,214	5,960			4,601	294,834	3,278	4,165	1,754			
2001	459,418		31,713	72,788	23,376	25,887	2,302	4,621	8	263	2,398	289,349	1,859	2,020	2,834			
2002	584,951		36,407	77,203	25,661	27,700	2,348	20,559	388	388	2,375	229,000	7,890	3,388	2,054	4,569		
2003	750,512		127,505	77,082	11,711	28,214	7,090	8,965	90	90	1,925	302,914	5,803	4,580	3,669	10,496		
2004	928,081		154,308	86,005	22,745	30,426	5,916	4,910	213	213	2,397	369,092	217,751	7,029	3,965	12,214		
ปี ค.ศ.	ยอดรวมทั้งหมด	รถนั่งส่วนบุคคล						รถตู้ + รถโดยสาร	รถบรรทุกขนาดต่างๆ						หมายเหตุ			
		รถโดยสาร							รถตู้ + รถโดยสาร	รถกระบะ <1 คัน	รถกระบะ 1 คัน	รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ >10 คัน	รถกระบะ <5 คัน		รถกระบะ 5-10 คัน	รถกระบะ >10 คัน	
		<1200 ซี.ซี.	1201-1500 ซี.ซี.	1501-1800 ซี.ซี.	1801-2000 ซี.ซี.	2001-2500 ซี.ซี.	2501-3000 ซี.ซี.											> 3001 ซี.ซี.
2005	1,125,316		135,013	93,248	18,738	25,531	5,037	36	412	412	1,160	443,680	317,185	62,002	7,910	4,926	10,438	นกราคม
2006	597,474		83,097	45,732	9,553	9,601	1,769	1	171	171	431	231,515	173,117	31,097	3,531	2,475	5,384	มีนาคม

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

ตารางที่ 1.5 จำนวนการผลิตจักรยานยนต์ทุกชนิดในประเทศไทย (ค.ศ.1996 - 2006)

หน่วย : คัน

... ปี ค.ศ.	จำนวนทั้งหมด	จำนวนแบบ ครอบครัว	จำนวนแบบ สปอร์ต	หมายเหตุ
	(คัน)	(คัน)	(คัน)	
1996	1,437,794	1,265,434	172,360	
1997	1,081,044	982,012	99,032	
1998	600,497	563,570	36,927	
1999	846,426	810,920	35,506	
2000	1,125,723	1,089,476	36,247	
2001	1,209,995	1,145,001	64,994	
2002	1,961,809	1,903,302	73,842	
2003	2,378,491	2,368,272	56,406	
2004	2,867,295	2,787,136	80,159	
2005	2,358,511	2,265,889	92,622	
2006	1,120,485	1,078,903	41,582	มกราคม - มิถุนายน

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

จากการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ทำให้ความต้องการยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ทว่า เส้นทางการแข่งขันและขยายตัวการเติบโตอุตสาหกรรมยานยนต์ในอนาคต กลับไม่ได้โรยด้วยกลีบกุหลาบเมื่อสถานการณ์เศรษฐกิจโลกเปลี่ยนไป ก่อให้เกิดคู่แข่งทางเศรษฐกิจขึ้นอย่างมากมา โดยเราไม่สามารถปฏิเสธความแข็งแกร่งของประเทศจีน ที่มีความพร้อม ทางด้านต้นทุนของแรงงาน ด้านการตลาดภายในประเทศ ขณะเดียวกันก็ไม่สามารถปฏิเสธเทคโนโลยีอันทันสมัยจาก ได้หวัน รวมถึงความเข้มแข็งในหลายๆด้านจากอีกหลายประเทศไปได้ แต่จากสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปทำให้การปรับเปลี่ยนแผนงานต่างๆต้องเกิดขึ้น เพื่อรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้ จากการเติบโตในครั้งนี้ อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการยานยนต์ซึ่งเป็นหัวใจหลักของอุตสาหกรรมยานยนต์ ยังคงมีปัญหาและอุปสรรคต่างๆ อีกมากมาย เช่น (อุตสาหกรรมยานยนต์ของเอเชีย)

1. ปัญหาด้านต้นทุนของวัตถุดิบ
2. การขาดแคลนแรงงานและบุคลากรที่มีคุณภาพ

3. การขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการประกอบยานยนต์ที่ทันสมัย
4. การพัฒนาเพื่อการออกแบบผลิตภัณฑ์ใหม่
5. ภาชนะนำเข้าสินค้าค้ำดันน้ำโดยเฉพาะ เหล็ก มีราคาสูง
6. การกินอากรตามมาตรา 19 ทวิ ค่าซ้ำ ทำให้ผู้ผลิตขาดสภาพคล่องทางการเงิน
7. วิกฤติภาวะราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นต้น

นอกจากนี้ลักษณะของผู้ประกอบการที่แตกต่างกันก็จะประสบปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันดังนี้

1) **ขนาดของกิจการ** ในการแบ่งขนาดของอุตสาหกรรมพบว่าอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย ยังมีปัญหาและข้อจำกัดอีกหลายประการที่ต่างจากอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่นการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ไม่ซับซ้อนเนื่องจากต้นทุนต่ำ จึงทำให้การพัฒนารูปแบบและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ไม่ได้มาตรฐานที่ดี ปัญหาด้านแรงงานที่มีอัตราค่าจ้าง – ออกสูง ส่งผลต่อประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้า และปัญหาด้านการตลาดที่ยังขาดความรู้ความสามารถด้านการตลาดในมุมมองกว้าง (วิรัตน์ สิริพิงศ์. 2542 : 39-40)

2) **รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ** ที่มีความแตกต่างกัน เช่นรูปแบบเจ้าของคนเดียว รูปแบบห้างหุ้นส่วน และรูปแบบบริษัทจำกัด ล้วนส่งผลต่อวิธีการดำเนินงานทางด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงินที่แตกต่างกันออกไป (สุธี เอกะหิตานนท์และคณะ 2538 : 13)

3) **ประสบการณ์หรือระยะเวลาในการดำเนินงาน** จะเป็นปัจจัยภายในที่เป็นตัวกำหนดอนาคตขององค์กรว่าจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด มากกว่าที่จะถูกกำหนดโดยปัจจัยอิทธิพลที่อยู่ภายนอกเพียงอย่างเดียว (วรรณารด แสงมณี 2544 : 11) และยังส่งผลต่อวิธีการดำเนินงานทางด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงินที่แตกต่างกันออกไป เช่นเดียวกับรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

4) **ประเภทของยานยนต์** อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ได้แก่ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ซึ่งมีปัญหาและข้อจำกัดในการดำเนินงาน เช่น การจัดระเบียบด้านภาษีการค้า อากรขาเข้า-ออก ต้นทุนการผลิต สัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ และการแข่งขันในการส่งเสริมการจำหน่าย (ศูนย์ประสานการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม (ศปค.))

จากสภาพปัญหาดังกล่าวผู้วิจัยจึงต้องการที่จะศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาดังกล่าว ในการศึกษานี้จะทำการศึกษาปัญหาด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอก โดยเปรียบเทียบปัญหาที่เกิดขึ้นจำแนกตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์

แนวคิดทางการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นพร้อมทั้งวิธีการต่างๆ ไปในแต่ละด้านของการดำเนินงาน ในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอก โดยเปรียบเทียบปัญหาที่เกิดขึ้นจำแนกตาม ขนาดของกิจการ รูปแบบ

ความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ ซึ่งแนวคิดในการศึกษาได้มาจากงานวิจัยของ เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์ (2548) เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย” โดยได้ศึกษาประเด็นปัญหาในการดำเนินงานนี้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยทั้งหมด

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก

1.2.2 เพื่อศึกษาเปรียบเทียบปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยแบ่งตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก

1.2.3 เพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งอื่น ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งใด

1.3 กรอบสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน โดยมีสมมติฐานย่อยดังนี้

สมมติฐานที่ 1.1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

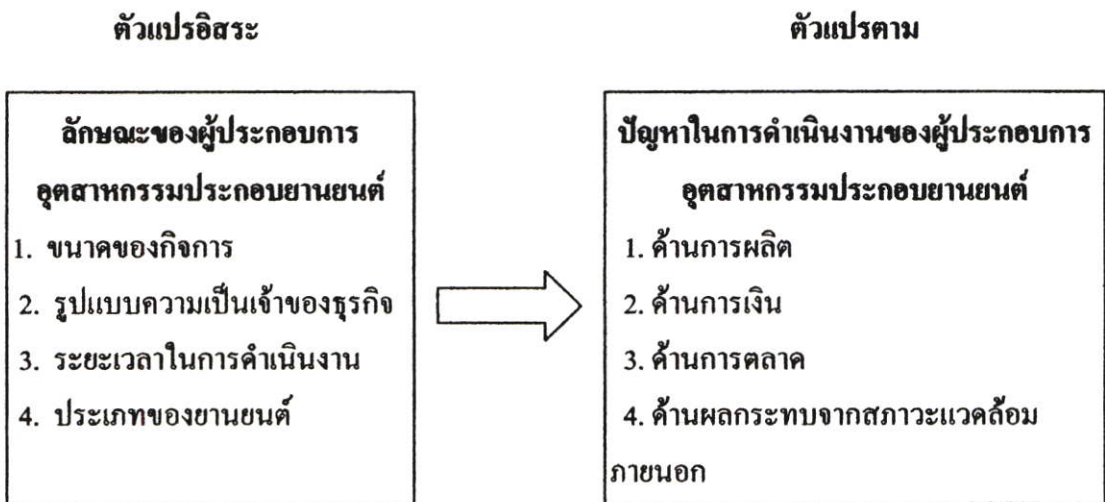
สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.3 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.4 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน

1.4 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

การวิจัยนี้ผู้วิจัยจะได้ศึกษาถึงระดับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย และศึกษาเปรียบเทียบระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่แตกต่างกันในด้านขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ โดยผู้วิจัยได้แบ่งปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก กรอบแนวความคิดในการวิจัยแสดงในภาพที่ 1.2



ภาพที่ 1.2 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย

1.5 ขอบเขตการวิจัย

1.5.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 109 รายทั่วประเทศซึ่งมีการกระจายตัวอยู่เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากที่สุด (ที่มา : รายชื่อโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549)

1.5.2 ตัวแปรที่จะใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งที่จะทำการศึกษาปัญหาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยผู้วิจัยทำการศึกษาถึงทฤษฎี ความรู้ และผลงานวิจัย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทางด้านลักษณะของการประกอบการผลิต แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรมและความรู้ทั่วไป

เกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อนำมาเป็นส่วนประกอบในการทำวิจัยและสรุปผลการวิจัย โดยการวิจัยมีตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ลักษณะของการประกอบ การของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ดังนี้

- 1) ขนาดของกิจการ
- 2) รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ
- 3) ระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 4) ประเภทของยานยนต์

ตัวแปรตาม ได้แก่ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ด้านการผลิต ประกอบด้วย
 - 1.1 การวางแผนการผลิต
 - 1.2 การปฏิบัติการผลิต
 - 1.3 การควบคุมการผลิต
 - 1.4 การควบคุมสินค้าคงคลัง
- 2) ด้านการเงิน ประกอบด้วย
 - 2.1 การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน
 - 2.2 การจัดหาเงินทุน
 - 2.3 การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ
- 3) ด้านการตลาด ประกอบด้วย
 - 3.1 ผลิตภัณฑ์
 - 3.2 ราคา
 - 3.3 การจัดจำหน่าย
 - 3.4 การส่งเสริมการตลาด
- 4) ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วย
 - 4.1 การเมืองและกฎหมาย
 - 4.2 สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง
 - 4.3 สังคมและวัฒนธรรม
 - 4.4 เทคโนโลยี

1.5.3 ระยะเวลาในการวิจัย

การวิจัยนี้จะทำการศึกษา เก็บรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยการแจกแบบสอบถามเพื่อการรวบรวมข้อมูล

จากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างจำนวน 86 ราย ตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2549 ถึงเดือน ตุลาคม พ.ศ.2549

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อให้ทราบถึงระดับปัญหาการดำเนินงานในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

1.6.2 เพื่อให้ทราบถึงความแตกต่างในระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก

1.6.3 เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการในธุรกิจอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ได้นำข้อมูลไปใช้ประกอบในการกำหนดกลยุทธ์ การดำเนินงานธุรกิจ ในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ คู่ทางการแก้ปัญหา และปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานให้สอดคล้องตามลักษณะของธุรกิจของตน เพื่อที่จะให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

1.6.4 เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ ซึ่งมีความต้องการจะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ได้นำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุนในธุรกิจนี้อย่างเหมาะสมตามสภาพลักษณะธุรกิจของตน

1.7 ข้อตกลงเบื้องต้น

1.7.1 ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบแบบสอบถามตรงตามความจริงและเชื่อถือได้

1.7.2 การคำนวณตัวเลขสุดท้ายจะใช้วิธีการปิดทศนิยมเพิ่มหรือลด เพื่อให้ได้ค่าจำนวนเต็ม 100 % โดยยึดหลักสากลของมาตรฐานการเงินและการบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1.8.1 อุตสาหกรรม หมายถึง กลุ่มของหน่วยผลิตหลายหน่วย ที่รวมกันผลิตสินค้าหรือบริการประเภทเดียวกัน และ ขนาดของอุตสาหกรรมจะแสดงถึงโครงสร้างของตลาด

1.8.2 ยานยนต์ หมายถึง พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง การขนส่ง หรือดำเนินธุรกิจ ได้แก่ รถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพ รถบรรทุก รถพ่วง และรถโดยสาร

1.8.3 อุตสาหกรรมยานยนต์ หมายถึง อุตสาหกรรมที่ครอบคลุมตั้งแต่การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ จนถึงประกอบเป็นยานยนต์สำเร็จรูปและจำหน่าย

1.8.4 อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ หมายถึง ผู้ประกอบการที่ประกอบหรือติดตั้งชิ้นส่วนระบบหลักๆ ของยานยนต์ เช่น ระบบช่วงล่าง หน้าและหลัง ระบบส่งกำลัง ระบบเบรก รวมทั้งการติดตั้งเครื่องยนต์และล้อ ตลอดจนทำการตกแต่งชิ้นส่วนภายในยานยนต์ โดยอาศัยหลักมาตรฐานการทำงาน การควบคุมกระบวนการประกอบในจุดสำคัญทั้งหมด และหลังจากนั้นจะต้องผ่านการตรวจสอบคุณภาพหลังการประกอบอีกครั้ง เพื่อให้สามารถรับประกันได้ว่า ยานยนต์ที่ถูกผลิตออกมามีความสมบูรณ์ถูกต้อง และมีความปลอดภัยสูงสุด

1.8.5 ผู้ประกอบการ หมายถึง ผู้ทำการประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

1.8.6 ปัญหาการดำเนินงาน หมายถึง ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ในด้านการผลิต ในด้านการตลาด ด้านการเงิน และด้านผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมภายนอก

1.8.7 ขนาดของกิจการ หมายถึง การจำแนกขนาดของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยเกณฑ์ที่ใช้ในการวัดคือ ทรัพย์สินการลงทุน โดยจำแนกดังนี้ (Khamanarong,S,2000:35)

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 200 ล้านบาท

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนมากกว่า 50 ล้านบาทแต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท

1.8.8 รูปแบบของความเป็นเจ้าของ หมายถึง การประกอบธุรกิจของผู้ประกอบการซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งธุรกิจซึ่งจะมีอยู่ 3 รูปแบบคือ กิจการเจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน และบริษัทจำกัด

1.8.9 ระยะเวลาในการดำเนินการ หมายถึง ช่วงระยะเวลาที่ธุรกิจได้ดำเนินงานตั้งแต่เริ่มต้นก่อตั้งธุรกิจจนถึงปัจจุบัน

1.8.10 ประเภทของยานยนต์ หมายถึง ลักษณะของกิจการที่ทำการประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก คือ

1) **ประกอบรถยนต์** โดยจะทำการประกอบรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ดังนี้ ใดๆอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง

- 1.1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคล
- 1.2) รถแวนและรถพิกอัพ
- 1.3) รถบัส รถบรรทุกและรถพ่วง

2) **ประกอบรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง** โดยจะทำการประกอบจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่องประเภทต่างๆ ดังนี้ อย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่าง

- 2.1) รถจักรยานยนต์แบบแบบครบครัน
- 2.2) รถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต
- 2.3) รถสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กๆ)

1.8.11 **ปัญหาทางด้านการผลิต** หมายถึง การบริหารการผลิตที่ประสานและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดที่จะทำให้เกิดผลผลิต การบริหารการผลิตจะเริ่มขึ้นก่อนที่จะมีการผลิต การจัดการการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ต้องสามารถประสานคน เงิน เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เข้ากันได้ อย่างประหยัด เพื่อให้เกิดผลผลิตที่ตลาดต้องการ ซึ่งได้แก่

1) **การวางแผนการผลิต** หมายถึง งานใด ๆ ก็ตามการวางแผนและการควบคุมเป็นสิ่งสำคัญเพราะเมื่อมีการวางแผนและควบคุมแล้ว ก็เป็นที่เชื่อได้แน่นอนว่างานนั้นจะต้องสำเร็จตามเวลาที่กำหนดไว้

2) **การปฏิบัติการผลิต** หมายถึง กระบวนการก่อนผลิต กระบวนการผลิต และกระบวนการหลังผลิต

3) **การควบคุมการผลิต** หมายถึง การจัดการด้านการผลิตให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพและใช้ต้นทุนประหยัดที่สุด จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการผลิตที่มีประสิทธิภาพ หลักการควบคุมการผลิตอาจจำแนกได้เป็น 2 ด้าน คือ การควบคุมด้านปริมาณ ซึ่งหมายรวมถึงการควบคุมเรื่องเวลาที่ใช้ในการผลิตด้วยและการควบคุมด้านคุณภาพ

4) **การควบคุมวัสดุในการผลิต** หมายถึง การควบคุมสิ่งของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ อะไหล่ ตลอดจนเครื่องจักร เครื่องยนต์ วัตถุดิบ วัสดุสำหรับก่อสร้าง และของใช้เบ็ดเตล็ด รวมทั้งสินค้าสำเร็จรูปด้วย วัสดุที่อยู่ในกระบวนการผลิต

1.8.12 **ปัญหาทางด้านการเงิน** หมายถึง การวางแผนและการบริหารงานให้เกิดประสิทธิภาพ และต้นทุนผลิตต่ำสุด จึงต้องมีการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน(Anticipation) การจัดหาเงินทุน(Acquisition) และการจัดสรรเงินทุนไปใช้ในธุรกิจ (Allocation) อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านนี้จะส่งผลให้บรรลุจุดมุ่งหมายขององค์การธุรกิจ

1) **การวางแผนหรือการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน** หมายถึง งานวางแผนเกี่ยวกับเงิน โดยพิจารณาว่าธุรกิจมีความจำเป็นต้องให้เงินทุนเท่าใดสำหรับการดำเนินงานในอนาคต

2) **การจัดหาเงินทุน** หมายถึง งานบริหารการเงินที่เกี่ยวกับการจัดหาเงินทุนที่เหมาะสมมาใช้ในธุรกิจ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือเงินทุนที่ธุรกิจต้องการใช้นั้นได้จัดหามาเมื่อเวลาใดจากแหล่งเงินทุนไหนและด้วยวิธีการอย่างไร

3) **การจัดสรรเงินทุนไปใช้ในธุรกิจ** หมายถึง งานการบริหารการเงินที่เกี่ยวกับการจัดสรรเงินทุนของธุรกิจ ไปลงทุนในสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้ธุรกิจมีความสามารถที่จะใช้สินทรัพย์

มาชำระหนี้ได้ตามกำหนดเวลา และการบริหารทางการเงินเพื่อให้มีการใช้เงินทุนไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้น

1.8.13 ปัญหาด้านการตลาด หมายถึง กิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ที่เกิดขึ้นมาโดยเกี่ยวข้องกับสัมพันธต่อตลาดโดยตรง และเป็นความพยายามที่จะทำให้มีการแลกเปลี่ยนต่าง ๆ เพื่อการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ คือการจะให้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนนี้เองที่ต้องมีงานหลาย ๆ อย่างต้องทำ กล่าวคือ ผู้ขายจะต้องค้นหาลูกค้าผู้ซื้ออยู่ที่ไหน มีใครบ้าง ต้องดูว่าความต้องการเป็นอย่างไร ต้องการอะไร จากนั้นก็ต้องออกแบบผลิตภัณฑ์ ส่งเสริมให้เกิดความสนใจในผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการนำออกจำหน่าย การขนส่ง การเจรจาอื่น ๆ

1) **ผลิตภัณฑ์** หมายถึง สิ่งที่เสนอขายโดยธุรกิจ เพื่อสนองความพึงพอใจ ผลิตภัณฑ์ที่เสนอขายอาจมีตัวตนหรือไม่มีตัวตนก็ได้ ผลิตภัณฑ์จึงประกอบไปด้วย สินค้า บริการ ความคิด สถานที่ องค์การหรือบุคคล

2) **การจัดจำหน่าย** หมายถึง โครงสร้างของช่องทางที่ประกอบด้วยสถาบันและกิจกรรมใช้เพื่อเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์หรือสินค้าไปยังตลาด

3) **ราคา** หมายถึง มูลค่าของผลิตภัณฑ์ในรูปตัวเงินหรือสิ่งที่ต้องจ่ายสำหรับการได้มาซึ่งบางสิ่ง

4) **การส่งเสริมการตลาด** หมายถึง เป็นการติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับข้อมูลระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อ เพื่อสร้างเจตคติและพฤติกรรมการซื้อ

1.8.14 ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก หมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ภายนอกองค์กรและมีอิทธิพลต่อการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งสิ่งเหล่านี้ผู้บริหารขององค์กรไม่สามารถควบคุมได้ แต่จำเป็นต้องปรับกลยุทธ์ขององค์กรให้สอดคล้องเหมาะสมซึ่งได้แก่การเมืองและกฎหมาย สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง สักคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

1) **การเมืองและกฎหมาย** ประกอบด้วย กฎหมาย ข้อกำหนด ระเบียบกฎเกณฑ์ ข้อบังคับ และนโยบายต่าง ๆ ของหน่วยงานรัฐบาล

2) **สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง** ประกอบด้วย แนวโน้มของเศรษฐกิจ อัตราดอกเบี้ย อัตราแลกเปลี่ยน ภาวะเงินเฟ้อ อัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การตกลงเขตการค้าเสรีต่าง ๆ กลยุทธ์ต่าง ๆ ของคู่แข่ง และความสามารถในการแข่งขันของคู่แข่ง

3) **สังคมและวัฒนธรรม** ประกอบด้วย ค่านิยม ทศนคติ ความคิด ความเชื่อ ระดับการศึกษา ลักษณะครอบครัวหรือชุมชน และวิถีความเป็นอยู่ของประชากร

4) **เทคโนโลยี** ประกอบด้วย ความรู้ กระบวนการ เครื่องจักร เครื่องมือ อุปกรณ์และระบบที่ใช้ในการเปลี่ยนแปลงสู่กระบวนการแปรสภาพเป็นผลิตภัณฑ์ ตลอดจนเทคโนโลยีสารสนเทศ

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้ เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ผู้วิจัยจะศึกษา ค้นคว้าทฤษฎี แนวคิด และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาเป็นกรอบในการศึกษาตามลำดับดังนี้

2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต

2.1.1 ขนาดของกิจการ

2.1.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

2.1.3 ระยะเวลาในการดำเนินงาน

2.1.4 ลักษณะประเภทของการผลิต

2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม

2.2.1 แนวคิดทางการผลิต

2.2.2 แนวคิดทางการเงิน

2.2.3 แนวคิดส่วนประสมทางการตลาด

2.2.4 แนวคิดปัจจัยภายนอก

2.3 แนวคิดในการกำหนดกลยุทธ์

2.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

2.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

2.3.3 การวิเคราะห์ SWOT Matrix และการกำหนดกลยุทธ์

2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต

ลักษณะของผู้ประกอบการผลิตที่ประกอบไปด้วยขนาดของเงินลงทุนที่ใช้ในการแบ่งขนาดของอุตสาหกรรม รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และประสิทธิภาพหรือระยะเวลาในการดำเนินงานต่างก็ส่งผลต่อความสำเร็จก้าวหน้า หรือมีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานและการบริหารธุรกิจแตกต่างกันจึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจในลักษณะของอุตสาหกรรมนั้นๆ

2.1.1 ขนาดของกิจการ

การจำแนกขนาดของอุตสาหกรรมที่นิยมใช้กัน จะอาศัยเกณฑ์วัดที่สำคัญ 4 ประการคือ ขนาดการจ้างงาน สินทรัพย์ถาวร ทุนจดทะเบียนและยอดขายซึ่งในบางประเทศจะใช้เกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งเป็นเครื่องวัดเพียงเกณฑ์เดียว และบางประเทศอาจจะใช้ประกอบกันหลาย ๆ เกณฑ์ก็มี

สมชัย ตันติชนวัฒน์ (2542 : 25-26) ได้กล่าวถึงข้อดี-ข้อเสีย ของเครื่องชี้เกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของธุรกิจอุตสาหกรรม ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อดี-ข้อเสีย ของเครื่องชี้เกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของอุตสาหกรรม

เกณฑ์ที่ใช้	ข้อดี	ข้อเสีย
ขนาดของการจ้างงาน	- ง่ายในการจัด - สามารถใช้เกณฑ์เป็นเวลานาน	- ไม่สามารถจำแนกประเภทอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมากหรือใช้ทุนมาก
สินทรัพย์ถาวรสุทธิ	- ง่ายในการจำแนกอุตสาหกรรมที่ใช้ทุนมากหรือน้อย	- ต้องคำนึงถึงภาวะเงินเฟ้อ - ตัวเลขที่ได้มาเชื่อถือได้ยาก
ทุนจดทะเบียน	- ง่ายในการจัดเก็บ - สามารถใช้ต่อเนื่องกันเป็นเวลานาน	- ไม่ได้สะท้อนการประกอบการจริง
ยอดขาย		- จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนอยู่เสมอ - ไม่สามารถเกณฑ์เดียวกับอุตสาหกรรมที่ต่างกัน

ที่มา : สมชัย ตันติชนวัฒน์ (2542 : 25-26)

ต่อมาเมื่อมีการตั้งสำนักงานเงินกู้เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดเล็กขึ้นในกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเมื่อพ.ศ.2507 (ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานชกกิจอุตสาหกรรมขนาดย่อมในปัจจุบัน) จึงมีการกำหนดความหมายของอุตสาหกรรมขนาดย่อมไว้แตกต่างไปจากเดิม คือถือเอาเงินลงทุนเป็นเกณฑ์ โดยกำหนดว่าหมายถึงกิจการอุตสาหกรรมประเภทโรงงาน ประเภทบริษัท หรือประเภทอุตสาหกรรมในครอบครัว ที่มีทุนจดทะเบียนหรือลงทุนในสินทรัพย์ถาวรไม่เกิน 2 ล้านบาทเป็นเกณฑ์ในการจำแนก

อย่างไรก็ตามในการศึกษาอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่จัดทำขึ้นภายในประเทศในช่วงที่ผ่านมานิยมใช้เกณฑ์การจ้างงานเป็นเกณฑ์สำคัญที่ใช้ในการจำแนกประเภทของอุตสาหกรรมโดยแบ่งออกเป็น

- 1) อุตสาหกรรมในครัวเรือน จ้างงาน 1-9 คน
- 2) อุตสาหกรรมขนาดย่อม จ้างงาน 10-49 คน

3) อุตสาหกรรมขนาดกลาง จ้างงาน 50-199 คน

4) อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ จ้างงาน 200 คนขึ้นไป

จนถึงปีพ.ศ. 2534 กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมจึงได้นำเกณฑ์การจำแนกประเภทอุตสาหกรรมแบบ 2 เกณฑ์มาใช้คือ พิจารณาร่วมกันระหว่างการจ้างงานและมูลค่าสินทรัพย์ถาวร แต่ในเวลาเดียวกันนั้นหน่วยงานอื่นของภาครัฐกลับมีการใช้เกณฑ์ในการจำแนกที่แตกต่างกันออกไป ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 แสดงการวัดขนาดของธุรกิจอุตสาหกรรม ของแต่ละหน่วยงานจำแนกตามเครื่องชี้เกณฑ์การจ้างงานและสินทรัพย์ถาวร

หน่วยงาน/ขนาดอุตสาหกรรม	การจ้างงาน	สินทรัพย์ถาวร
กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม		
- ขนาดย่อม	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 20
- ขนาดกลาง	มากกว่า 50-200	มากกว่า 20-100
- ขนาดใหญ่	มากกว่า 200	มากกว่า 100
บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรม		
ขนาดย่อม		
- ขนาดย่อม		ไม่เกิน 50
ธนาคารแห่งประเทศไทย		
- ขนาดย่อม		ไม่เกิน 50
บริษัทเงินทุนอุตสาหกรรม		
แห่งประเทศไทย (IFCT)		
- ขนาดย่อม/ขนาดใหญ่		- ไม่เกิน 100
- ขนาดกลาง/ขนาดใหญ่		- เกิน 100

ที่มา : สมชัย คันดิธนวนันท์(2542 : 25)

สำหรับคำจำกัดความของขนาดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินการลงทุนจากการประชุมและสัมมนาระดับนานาชาติ เรื่อง “การดำเนินงานในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม” ที่ประเทศญี่ปุ่น ทั้งในภาคการผลิต ภาคการค้าและภาคการบริการในปี 2542 จึงมีคำจำกัดความใหม่ (Khamanarong.S, 2000:35) ดังนี้

ภาคการผลิต

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุน เกิน 200 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานเกิน 200 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

ภาคการบริการ

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 200 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานเกิน 200 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

ภาคการขายส่ง

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 100 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานเกิน 100 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 100 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 100 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

ภาคการขายปลีก

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุน เกิน 60 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานเกิน 30 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 60 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 30 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 30 ล้านบาทหรือมีการจ้างงานไม่เกิน 10 คน

2.1.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของ

คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ (2541: 27-65) กล่าวว่าในการประกอบธุรกิจผู้ประกอบการ (Entrepreneur) ซึ่งเป็นผู้ก่อตั้งธุรกิจนั้นอาจพิจารณาเลือกรูปแบบของการดำเนินธุรกิจได้หลายรูปแบบ ดังนั้น ผู้ประกอบการทุก ๆ คน ควรเลือกตอบปัญหาที่สำคัญๆ ให้ได้เสียก่อน คือ

1. จะเลือกรูปแบบของธุรกิจ รูปแบบใดที่เหมาะสมที่สุด
2. แต่ละรูปแบบของธุรกิจ มีลักษณะสำคัญอย่างไร มีข้อดีและข้อเสียอย่างไร

ดังนั้นในการดำเนินธุรกิจให้ประสบความสำเร็จ ปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญก็คือ การพิจารณาตัดสินใจเลือกรูปแบบของธุรกิจได้อย่างเหมาะสมและถูกต้องตามกฎหมาย รูปแบบของธุรกิจ แยกพิจารณาออกได้เป็น 5 ประเภทใหญ่ ๆ ด้วยกันคือ

2.1.2.1 กิจการเจ้าของคนเดียว (Sole or Single Proprietorship)

กิจการเจ้าของคนเดียว คือ ธุรกิจที่บุคคลคนเดียวเป็นเจ้าของและดำเนินงานเพื่อหวังผลกำไรการประกอบธุรกิจรูปแบบนี้จัดตั้งได้ง่าย ผู้เป็นเจ้าของธุรกิจจะรับภาระในความเสี่ยงทั้งหมด เช่น ความรับผิดชอบในหนี้สินและผลขาดทุนจากการดำเนินงาน แต่ในกรณีที่กิจการมีผลกำไร ผู้ประกอบการก็จะได้รับผลกำไรแต่เพียงผู้เดียว

การจัดตั้งกิจการ

การจัดตั้งกิจการในรูปแบบนี้ขึ้นอยู่กับประเภทหรือชนิดของกิจการที่ประกอบอยู่เป็นประเภทที่อยู่ในข่ายควบคุมตามพระราชบัญญัติทะเบียนพาณิชย์ พ.ศ.2499 ผู้ประกอบการจะต้องไปยื่นขอจดทะเบียนภายใน 30 วัน นับตั้งแต่วันเริ่มประกอบกิจการหากฝ่าฝืนประกอบกิจการไปโดยไม่จดทะเบียนก็จะเป็นความผิดซึ่งมีโทษปรับไม่เกิน 2,000 บาท และปรับอีกวันละไม่เกิน 100 บาท จนกว่าจะไปจดทะเบียนให้ถูกต้อง การจดทะเบียนพาณิชย์นั้น ผู้ประกอบการจะต้องจัดทำคำขอจดทะเบียนพร้อมด้วยสำเนาบัตรประชาชนและทะเบียนบ้านไปยื่นต่อนายทะเบียนพาณิชย์ โดยร้านค้าที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานครต้องไปยื่นที่สำนักงานกลางทะเบียนพาณิชย์ กรมทะเบียนการค้ากระทรวงพาณิชย์ สำหรับร้านค้าที่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างจังหวัดก็ให้ยื่นที่สำนักงานทะเบียนพาณิชย์จังหวัด อำเภอหรือกิ่งอำเภอที่สำนักงานใหญ่ของร้านค้านั้นตั้งอยู่ โดยผู้ขอจดทะเบียนต้องเสียค่าธรรมเนียมการจดทะเบียน 50 บาท และเมื่อนายทะเบียนได้รับจดทะเบียนแล้วก็จะออกใบทะเบียนพาณิชย์ให้ไว้เป็นหลักฐาน

ข้อดีของกิจการเจ้าของคนเดียว

1. จัดตั้งได้ง่าย ผู้ประกอบการสามารถจัดตั้งธุรกิจได้โดยเสียค่าใช้จ่ายในการจัดตั้งน้อย และไม่สิ้นเปลืองเวลามากนัก
2. มีอิสระในการตัดสินใจ และมีความคล่องตัวในการดำเนินการ
3. กำไรทั้งหมดเป็นของเจ้าของ เมื่อธุรกิจดำเนินงานมีผลกำไรเจ้าของก็จะได้รับผลกำไรแต่เพียงผู้เดียว
4. กฎหมายที่บังคับใช้ไม่เข้มงวดเหมือนกับประกอบการแบบอื่นๆ
5. ภาษีในการเสียภาษีเนื่องจากกฎหมายได้ถือว่า เจ้าของธุรกิจเป็นบุคคลเดียวกันจึงเสียภาษีแต่เพียงภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา
6. รักษาความลับของกิจการได้

ข้อเสียของกิจการเจ้าของคนเดียว

1. เจ้าของขาดความสามารถและประสบการณ์ในการบริหารงานมักมีความรู้ความชำนาญเฉพาะด้าน ทำให้การดำเนินงานของกิจการโดยส่วนรวมมักไม่มีประสิทธิภาพดีเท่าที่ควร
2. โอกาสความก้าวหน้าของแรงงานมีจำกัด เนื่องจากเจ้าของพยายามควบคุมการดำเนินงานทุกอย่างด้วยตนเอง พนักงานไม่มีโอกาสพัฒนาเลื่อนสถานะของตน
3. หาเงินทุนเพิ่มเติมได้ยากเนื่องจากเจ้าของคนเดียวเป็นผู้ลงทุนทำให้เกิดข้อจำกัดในการหาเงินทุนมาเพิ่มเมื่อต้องการขยายกิจการ
4. อายุการดำเนินงานของกิจการมีข้อจำกัด อายุของกิจการขึ้นอยู่กับเจ้าของ ถ้าเจ้าของเสียชีวิตหรือมีเหตุการณ์ทำให้ไม่สามารถประกอบกิจการได้ กิจการนั้นต้องเลิกกันไป
5. มีความรับผิดชอบในหนี้สินไม่จำกัด หากสินทรัพย์ของกิจการไม่พอชำระหนี้ต้องเอาสินทรัพย์ส่วนตัวมาชำระหนี้สินจนครบ

2.1.2.2 ห้างหุ้นส่วน (Partnership)

ห้างหุ้นส่วน คือ การประกอบการที่มีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ซึ่งเรียกว่า “ผู้เป็นหุ้นส่วน” ได้ตกลงนำเงินสินทรัพย์หรือแรงงานมารวมทุนเข้าหุ้นเพื่อดำเนินกิจการร่วมกันเพื่อวัตถุประสงค์นำผลกำไรที่ได้มาแบ่งกัน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1012 บัญญัติว่า สัญญาการจัดตั้งห้างหุ้นส่วนมีลักษณะที่สำคัญดังนี้

- 1) ต้องมีสัญญาระหว่างบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไป
- 2) มีการตกลงเข้ากันในการเป็นหุ้นส่วนกัน
- 3) มีการเข้ากัน คือ เข้าทุนหรือหุ้นส่วนกัน ทุนแบ่งได้เป็น
 - 3.1) เงินสด
 - 3.2) สินทรัพย์ ทั้งสังหาริมทรัพย์ และอสังหาริมทรัพย์
 - 3.3) แรงงาน ซึ่งหมายถึง กำลังกาย กำลังความคิด และความรู้ความชำนาญในวิชาการต่าง ๆ
- 4) เพื่อกระทำการกิจการตามวัตถุประสงค์ที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย หรือความสงบเรียบร้อย และศีลธรรมอันดีของประชาชน
- 5) กิจการนั้นเป็นการร่วมกันจะต้องมีเจตนาร่วมกันในเรื่องดังนี้
 - 5.1) ในส่วนที่ได้ส่วนที่เสียร่วมกันในการได้กำไรและการขาดทุน
 - 5.2) ในการจัดการและการดูแลครอบงำการจัดการ
 - 5.3) ในกิจการอันร่วมกัน

ห้างหุ้นส่วนแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ซึ่งมีลักษณะที่สำคัญแตกต่างกัน คือ

1) ห้างหุ้นส่วนสามัญ (General Partnership) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1025 บัญญัติไว้ว่า “อันว่าห้างหุ้นส่วนสามัญนั้น คือ ห้างหุ้นส่วนประเภทซึ่งผู้เป็นหุ้นส่วนหมดทุกคนต้องรับผิดชอบร่วมกันเพื่อหนี้สินทั้งปวงของหุ้นส่วน โดยไม่จำกัด” ห้างหุ้นส่วนสามัญนี้จะจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลหรือไม่ก็ได้ แต่ถ้าจดทะเบียนก็ต้องใช้คำว่า “ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล” ประกอบชื่อห้างอยู่เสมอ ซึ่งห้างหุ้นส่วนสามัญจึงแยกออกเป็น 2 ชนิด

1.1) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่มีได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคล

1.2) ห้างหุ้นส่วนสามัญที่จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลเรียกว่าห้างหุ้นส่วนสามัญ

นิติบุคคล

2) ห้างหุ้นส่วนจำกัด (Limited Partnership) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1077 บัญญัติไว้ว่า “อันห้างหุ้นส่วนจำกัดนั้น คือ ห้างหุ้นส่วนประเภทหนึ่ง ซึ่งมีผู้เป็นหุ้นส่วนสองจำพวกคือ”

2.1) ผู้เป็นหุ้นส่วนคนเดียวหรือหลายคน ซึ่งมีความรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเงินที่ตนรับจะลงทุนในห้างหุ้นส่วนนั้นจำพวกหนึ่ง

2.2) ผู้เป็นหุ้นส่วนคนเดียวหรือหลายคน ซึ่งต้องมีความรับผิดชอบร่วมกันในบรรดาหนี้ของห้างหุ้นส่วนไม่จำกัดจำนวนอีกจำพวกหนึ่ง

ห้างหุ้นส่วนจำกัดจะต้องจดทะเบียนเป็นนิติบุคคลเสมอไป และจะต้องใช้คำว่าห้างหุ้นส่วนจำกัด อยู่ด้วยเสมอ

ข้อดีของห้างหุ้นส่วน

1. จัดตั้งได้ง่าย

2. เป็นที่รวบรวมของผู้ที่มีความรู้ ความชำนาญ และประสบการณ์ในหลายด้านมาร่วมกันทำงาน ทำให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพดีกว่าการประกอบการโดยเจ้าของคนเดียว

3. ทำให้จัดหาเงินทุนได้มากกว่าการประกอบการโดยเจ้าของคนเดียว เพราะเป็นการร่วมทุนกันระหว่างหุ้นส่วน

4. การกู้ยืมทำได้ง่าย และเป็นที่ยอมรับของเจ้าหนี้มากกว่าเพราะมีหุ้นส่วนประเภทไม่จำกัดความรับผิดชอบ

5. ข้อจำกัดทางกฎหมายมีไม่มาก

ข้อเสียของห้างหุ้นส่วน

1. รับผิดชอบในหนี้สิน โดยไม่จำกัด นอกจากหุ้นส่วนทุกคนต้องรับผิดชอบในหนี้สินที่แต่ละคนก่อขึ้น โดยไม่จำกัด เช่นเดียวกับการประกอบการโดยเจ้าของคนเดียว แล้วหุ้นส่วน

แต่แต่ละคนยังต้องรับผิดชอบในหน้าที่ที่หุ้นคนอื่น ๆ ก่อขึ้น โดยไม่จำกัดจำนวนด้วย ทั้งนี้ยกเว้นกรณีที่หุ้นส่วนประเภทจำกัดความรับผิดชอบเฉพาะในส่วนที่ลงทุนเท่านั้น

2. อายุของห้างหุ้นส่วนมีจำกัด ถ้าหุ้นส่วนเกิดการแตกแยกหรือหุ้นส่วนเสียชีวิต โดยเฉพาะหุ้นส่วนที่ไม่จำกัดความรับผิดชอบ

3. แม้ว่าจะมีการแบ่งแยกอำนาจและหน้าที่ของผู้เป็นหุ้นส่วน เป็นลายลักษณ์อักษรไว้แล้วก็ตาม ความขัดแย้งระหว่างผู้เป็นหุ้นส่วนมักจะเกิดขึ้นได้ง่าย เช่น การตัดสินใจทางด้านนโยบาย และแผนงานการดำเนินงาน

4. การถอนทุนออกจากการเป็นหุ้นส่วนทำได้ยาก ต้องให้หุ้นส่วนคนอื่น ๆ ยินยอมและเห็นชอบ

2.2.2.3 บริษัทจำกัด (Corporation)

บริษัทจำกัด คือ การประกอบการที่จัดตั้งขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์หากำไรเพื่อมาแบ่งกัน โดยแบ่งทุนออกเป็นหุ้นมีมูลค่าหุ้นละเท่า ๆ กัน มีผู้ถือหุ้นตั้งแต่ 7 คน แต่ไม่ถึง 100 คน ผู้ถือหุ้นแต่ละคนมีความรับผิดชอบเพียงจำนวนเงินที่ยังส่งใช้ไม่ครบมูลค่าของหุ้นที่ตนถือ

ลักษณะสำคัญของบริษัทจำกัด

1) ผู้ริเริ่มก่อการจัดตั้งบริษัทอย่างน้อย 7 คน
2) มีผู้ถือหุ้นตั้งแต่ 7 คน แต่ไม่ถึง 100 คน หากมีผู้ถือหุ้น 2 คนขึ้นไปถือหุ้นเดียวกันให้นับเป็นผู้ถือหุ้น 1 คน

3) กำหนดทุนไว้เป็นจำนวนแน่นอน แล้วแบ่งทุนทั้งหมดนั้นออกเป็นหุ้นมีมูลค่าหุ้นละเท่า ๆ กันแต่ต้องไม่ต่ำกว่าหุ้นละ 5 บาท

4) ผู้ถือหุ้นแต่ละคนรับผิดชอบเพียงจำนวนเงินที่ตนยังส่งใช้ไม่ครบมูลค่าของหุ้นที่ตนถือ เช่น หุ้นของบริษัทมีมูลค่าหุ้นละ 100 บาท และผู้ถือหุ้นได้ชำระค่าหุ้นไปแล้วหุ้นละ 25 บาท ดังนั้นผู้ถือหุ้นก็จะมีคามรับผิดชอบ จำนวนเงินที่ส่งไม่ครบมูลค่าหุ้น คือ 75 บาท แต่หากได้ส่งใช้ครบแล้ว คือได้ชำระค่าหุ้นครบแล้วหุ้นละ 100 บาท ผู้ถือหุ้นก็ไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ อีก

บริษัทจำกัดแบ่งออกเป็น 2 ประเภท

- 1) บริษัทเอกชน จำกัด
- 2) บริษัทมหาชน จำกัด

ตารางที่ 2.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างบริษัทเอกชน จำกัด และบริษัทมหาชน จำกัด

ข้อเปรียบเทียบ	บริษัทเอกชน จำกัด	บริษัทมหาชน จำกัด
จำนวนผู้ถือหุ้น	7-99 คน	100 คนขึ้นไป
จำนวนผู้ริเริ่ม	7 คน	15 คน
หนังสือชี้ชวน	ห้ามออก	ออกแจกจ่ายประชาชนทั่วไปได้
ทุนจดทะเบียน	ไม่กำหนด	ชำระเป็นเงินสดไม่ต่ำกว่า 5 ล้านบาท
กรรมการ	เลือกจากบุคคลภายนอก	ต้องเลือกจากผู้ถือหุ้นเท่านั้น
การชำระหุ้น	อาจแบ่งชำระเป็นคราว ๆ ได้ และครั้งแรกไม่ต่ำกว่า 25%	ต้องชำระครั้งเดียวให้หมด และผ่านธนาคาร
หุ้นกู้	ออกไม่ได้	ออกได้

ที่มา : คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ (2541 : 48)

ข้อดีของบริษัท

1. ผู้ถือหุ้นรับผิดชอบในหนี้สินจำกัด ผู้ถือหุ้นจะรับผิดชอบในหนี้สินของบริษัท จำกัด เฉพาะส่วนของหุ้นที่ตนค้างจ่ายอยู่เท่านั้น หนี้สินใด ๆ ของบริษัทผู้ถือหุ้นไม่ต้องรับผิดชอบด้วย
2. มีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง อายุของบริษัทจำกัดไม่ได้ขึ้นอยู่กับอายุของผู้ถือหุ้นบริษัทไม่จำเป็นต้องเลิกสัมกิจการเหมือนเช่นการประกอบการโดยกิจการเจ้าของคนเดียวหรือห้างหุ้นส่วน
3. สามารถโอนหุ้นได้ง่าย ผู้ถือหุ้นของบริษัทสามารถโอนหรือขายหุ้นให้แก่ใครก็ได้ตลอดเวลา
4. การขยายกิจการทำได้ง่าย ผู้ถือหุ้นของบริษัทอาจเพิ่มทุนเพื่อนำมาขยายกิจการด้วยการออกหุ้นใหม่ โดยได้รับมติพิเศษของที่ประชุมผู้ถือหุ้น
5. การบริหารงานของบริษัทจำกัด กระทำโดยคณะกรรมการซึ่งเลือกโดยที่ประชุมใหญ่ ผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นผู้ที่มีความสามารถ การบริหารงานจึงมีประสิทธิภาพ ข้อบกพร่องเกิดได้ยากกว่าธุรกิจรูปแบบอื่น ๆ

ข้อเสียของบริษัท

1. ขั้นตอนในการจัดตั้งยุ่งยากมีกฎหมาย และกฎข้อบังคับของรัฐควบคุมเป็นจำนวนมาก
2. มีการเสียภาษีซ้ำซ้อน เนื่องจากบริษัทจำกัดเป็นนิติบุคคล เมื่อมีรายได้ต้องเสียภาษีเงินได้ของกิจการ และเมื่อจ่ายเงินปันผลให้กับผู้ถือหุ้นยังต้องเสียภาษีเงินได้นิติบุคคลธรรมดาอีกครั้งหนึ่ง จึงเป็นการเสียภาษีซ้ำซ้อน
3. ไม่อาจรักษาความลับของบริษัทได้

4. ความซื่อสัตย์ และความจงรักภักดีของฝ่ายบริหารที่มีต่อบริษัทจำกัดมีน้อยกว่ารูปแบบอื่น ๆ ทั้งนี้เพราะฝ่ายบริหารไม่จำเป็นต้องมีหุ้นส่วนหรือเป็นเจ้าของบริษัท

2.1.2.4 สหกรณ์ (Cooperative)

สหกรณ์เป็นรูปแบบของธุรกิจ ซึ่งสมาชิกของสหกรณ์เป็นทั้งเจ้าของและเป็นผู้ปฏิบัติงาน แล้วนำผลกำไรที่ได้จากการดำเนินงานมาแบ่งปันให้กับสมาชิก ลักษณะของกิจการสหกรณ์โดยทั่วไปมีลักษณะสำคัญอยู่ 6 ประการ คือ

- 1) การเป็นสมาชิกต้องเป็นด้วยความสมัครใจและเปิดโอกาสแก่คนทั้งปวง ทั้งนี้โดยปราศจากข้อกีดกันหรือความลำเอียงใด ๆ ทางสังคม การเมือง เชื้อชาติ และศาสนา
- 2) สหกรณ์เป็นองค์การประชาธิปไตยกิจการของสหกรณ์ควรได้รับการจัดการโดยบุคคลที่ได้รับเลือกตั้ง หรือแต่งตั้งตามวิธีที่บรรดาสมาชิกได้ตกลงกัน สมาชิกที่มีสิทธิออกเสียงเท่ากัน คือ 1 คน ต่อ 1 เสียง
- 3) จำกัดอัตราเงินปันผลตามหุ้นเพียงไม่เกินอัตราดอกเบี้ย
- 4) รายได้สุทธิ (กำไร) อันเกิดขึ้นจากการดำเนินงานของสหกรณ์ย่อมเป็นของสมาชิกและควรจัดสรรไปตามวิธีที่อาจหลีกเลี่ยงจากการที่สมาชิกสหกรณ์ผู้หนึ่งจะได้รับประโยชน์ โดยทำให้สมาชิกอื่นเสียผลประโยชน์ ทั้งนี้อาจกระทำโดยมติของสมาชิกดังต่อไปนี้
 - 4.1) กันไว้เพื่อพัฒนาธุรกิจของสหกรณ์
 - 4.2) กันไว้เพื่อบริการเพื่อส่วนรวม
 - 4.3) แบ่งปันกันระหว่างสมาชิกตามส่วนแห่งธุรกิจ
- 5) สหกรณ์ทั้งปวงควรจัดให้มีการศึกษาสำหรับสมาชิก พนักงาน เจ้าหน้าที่ รวมทั้งประชาชนทั่วไป ในหลักและวิธีการของสหกรณ์ ทั้งทางเศรษฐกิจและประชาธิปไตย
- 6) เพื่อให้ประโยชน์แก่บรรดาสมาชิกและชุมชนของสมาชิกอย่างดีที่สุด สหกรณ์แบ่งออกเป็น 2 ชนิด
 - 6.1) สหกรณ์จำกัด คือ สหกรณ์ที่สมาชิก มีความรับผิดชอบจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนเงินค่าหุ้นที่ยังไม่ครบมูลค่าหุ้นที่ตนถืออยู่
 - 6.2) สหกรณ์ไม่จำกัด คือ สหกรณ์ซึ่งสมาชิกทุกคนมีความรับผิดชอบร่วมกัน เพื่อหนี้ทั้งปวงของสหกรณ์โดยไม่จำกัด

ข้อดีของสหกรณ์

1. ขจัดการถูกเอาเปรียบจากบุคคลอื่น
2. เป็นการรวมคนเพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ทุน ไม่ใช่สิ่งสำคัญ
3. ได้รับผลประโยชน์ถ้วนทั่วในหมู่สมาชิก และถ้าใครทำธุรกิจกับสหกรณ์ได้มากก็จะได้รับประโยชน์สูงตาม
4. กฎหมายให้การสนับสนุนช่วยเหลือ

ข้อเสียของสหกรณ์

1. ทุนจำกัด ดังนั้นอาจมีผลถึงการจัดหาเครื่องมือมาใช้ในการดำเนินงาน
2. สมาชิกไม่เข้าใจหลักและวิธีการของสหกรณ์ดีพอทำให้สหกรณ์อาจไม่เจริญเท่าที่ควร
3. ถ้าสหกรณ์ไม่สามารถสนองความต้องการของสมาชิกได้สหกรณ์ก็ไม่มีประโยชน์

2.1.2.5 รัฐวิสาหกิจ (State Enterprise)

รัฐวิสาหกิจ หมายถึง องค์การของรัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐบาลหรือบริษัท ห้างหุ้นส่วนนิติบุคคลที่ส่วนราชการของรัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐบาลมีทุนรวมอยู่ด้วยเกินร้อยละห้าสิบมีการบริหารงานอยู่ระหว่างระบบราชการและระบบธุรกิจ

เหตุผลสำคัญที่มีการจัดตั้งรัฐวิสาหกิจขึ้นมาคือ

- 1) เพื่อประโยชน์ของสังคมและเป็นการให้บริการประชาชน เช่น กิจการสาธารณูปโภคต่าง ๆ ที่ใช้เงินลงทุนสูง เอกชนไม่อยู่ในฐานะที่ลงทุนได้ รัฐจำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการเอง
- 2) เพื่อหารายได้เข้ารัฐ เนื่องจากธุรกิจบางอย่างมีผลกำไรมากรัฐจึงควรดำเนินการเสียเอง
- 3) เพื่อความมั่นคงของประเทศสินค้าบางชนิดมีความจำเป็นในยามฉุกเฉินบางชนิดเป็นยุทธปัจจัย รัฐจำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการเอง เช่น การปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย
- 4) เพื่อควบคุมสินค้าบางชนิด ถ้าหากให้มีการผลิต และบริโภคอย่างเสรี อาจจะก่อให้เกิดผลเสียต่อสังคมเป็นส่วนรวม รัฐจำเป็นต้องเข้ามาดำเนินการเอง เช่น โรงงานยาสูบ
- 5) เพื่อโฆษณาและเผยแพร่ชื่อเสียงประเทศให้เป็นที่รู้จักของชาวต่างประเทศ

2.1.3 ระยะเวลาในการดำเนินการ

วรรณรด แสงมณี (2544:11-17) ได้อธิบายถึงหัวข้อนี้ไว้ว่า ในขณะที่กิจการได้มีความเจริญเติบโตก้าวหน้าผ่านขั้นตอนต่าง ๆ ของการพัฒนานั้นในแต่ละขั้นตอนของพัฒนาดังกล่าว ต่างก็จะมีการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งภายในของตนเอง ได้ยกตัวอย่าง เช่น ในการรวมอำนาจไว้ที่ศูนย์กลางมาก ๆ ในที่สุดเมื่อมากเกินไปก็จะนำไปสู่การเรียกร้องให้มีการกระจายอำนาจหรือในอีกทางหนึ่งลักษณะของการแก้ไขปัญหาที่ฝ่ายบริหารได้กระทำไปในช่วงเวลาที่เกิดเหตุวิกฤต หรือมีการปฏิวัติรูปแบบการทำงานที่เกิดขึ้นนั้นในที่สุดแนวทางในการแก้ไขปัญหานั้นก็ยังคงถูกดำรงรักษาไว้ และปรากฏต่อเนื่องไปถึงขั้นตอนของการวิวัฒนาการเพื่อการเติบโตหลังจากการเกิดเหตุวิกฤตดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

ขั้นตอนการพิจารณาการเจริญเติบโตของวงจรชีวิตขององค์การ (Stages of Life Cycle Development) มีอยู่ประมาณ 5 ขั้นตอน ซึ่งแต่ละขั้นตอนที่องค์การได้เข้าไปอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าวย่อมหมายถึงการเข้าไปสู่ขั้นตอนใหม่ของวงจรชีวิตขององค์การ อันมีความหมายถึงการปรับตัวให้เข้ากับสิ่งใหม่ทั้งจากภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอกที่องค์การเกี่ยวข้อง ขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

2.1.3.1 ขั้นตอนการเป็นผู้ประกอบ (Entrepreneurial Stage)

เมื่อองค์การกำเนิดขึ้นนั้น ผู้ก่อตั้งและผู้บริหารองค์การมีความมุ่งหมายเป็นพิเศษในเรื่องความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์และการค้ำประกันเพื่อการดำรงอยู่ให้ได้ในตลาด ผู้ประกอบการจะอุทิศพลังกายพลังใจทั้งหมดให้กับกิจกรรมการผลิต และการตลาดของผลิตภัณฑ์รูปแบบขององค์การในช่วงเวลานี้มักไม่เป็นทางการ (Informal) และไม่เป็นระบบราชการหรือระบบเข้าขุนมูลนายแต่อย่างใด (Nonbureaucratic) การบริการควบคุมมักขึ้นอยู่กับผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการความเจริญเติบโตขององค์การจะเป็นผลมาจากที่องค์การสามารถค้นคว้าหาสิ่งใหม่ให้กับผลิตภัณฑ์หรือการให้บริการที่องค์การจะเสนอกับตลาดหรือลูกค้าได้

ขั้นตอนในระบายนี้อาจเปรียบเหมือนหนึ่งเป็นเด็กแรกเกิด กิจกรรมมักมีขนาดเล็กและความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ของคนภายในองค์การในสิ่งใหม่จะทำได้มาก ผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่มีปริมาณประเภทย่อย ความจำเป็นของการเป็นผู้นำที่มีความสามารถจะเป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อองค์การ ขณะเดียวกันผู้ประกอบการจะต้องหาทางปรับโครงสร้างเพื่อเตรียมพร้อมกับการที่องค์การจะเข้าสู่ช่วงของการเติบโตมากในอนาคต กิจการจะต้องจัดหาและธำรงรักษาทรัพยากรต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ทำงานให้มากและมั่นคงเพียงพอ ดังนั้น รูปแบบของการบริหารแบบระบบเปิดจะเป็นเกณฑ์ที่สำคัญในอันที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิผลให้กับองค์การได้

2.1.3.2 ขั้นตอนการรวมกำลัง (Collectivity Stage)

เมื่อองค์การสามารถมีผู้นำที่มีความสามารถในการนำพาองค์การเจริญเติบโตได้ในแวดวงของธุรกิจนั้น ๆ แล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือการที่องค์การเริ่มกิจกรรมงานมากขึ้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการจัดแผนงานพร้อมกับการจัดระดับชั้นการบังคับบัญชาพนักงานขององค์การมีความกระตือรือร้นในการทำงานและพร้อมใจในการนำมาซึ่งเป้าหมายขององค์การ และแสดงออกถึงความผูกพันที่มีต่อองค์การสูงมาก อย่างไรก็ตามการติดต่อสื่อสารและการควบคุมยังคงมีความไม่เป็นทางการอยู่ (Mostly Informal) ถึงแม้้องค์การจะเริ่มสร้างระบบโครงสร้างองค์การที่มีความเป็นทางการให้เห็นบ้างแล้วก็ตาม ความสัมพันธ์ระหว่างกันภายในองค์การเป็นการเสริมสร้างบรรยากาศของการอยู่ร่วมกันเป็นครอบครัวและการร่วมแรงร่วมใจของสมาชิก ซึ่งทำให้มีการพัฒนารูปแบบของมนุษยสัมพันธ์ต่าง ๆ เข้ามาใช้ภายในองค์การมากขึ้นด้วย

ความจำเป็นขององค์การในช่วงขั้นตอนนี้เป็นความจำเป็นในด้านการมอบหมายงานให้พนักงานแต่ละคนไปทำพร้อมกับการควบคุมในระดับหนึ่งจากผู้บริหารระดับสูง พนักงานเองก็

มีความต้องการที่จะได้มาซึ่งความเชื่อมั่นและความเป็นอิสระในกิจกรรมงานที่พวกเขากระทำ และผู้บริหารระดับสูงต่างมีความต้องการที่จะเห็นการร่วมมือทำงานด้วยกันและสามารถนำกิจกรรมงานต่าง ๆ เหล่านั้นในแต่ละแผนกมาประสานงานกันได้เป็นอย่างดี ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้บริหารที่จะต้องหาเครื่องมือและระบบที่ดีในการควบคุมและประสานสัมพันธ์กันในแต่ละแผนกให้สามารถปฏิบัติงานและตัดสินใจใส่งานต่าง ๆ ได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ต้องคอยรับคำสั่งจากผู้บริหารระดับสูงเสมอไป

2.1.3.3 ขั้นตอนของการจัดระบบเป็นทางการและการควบคุม (Formalization and Control Stage)

ขั้นตอนนี้องค์การสามารถตั้งหลักได้แล้วและกำลังใช้ระบบเพื่อสร้างกฎระเบียบกระบวนการและการควบคุมให้มีขั้นตอนที่สมบูรณ์แบบ ทั้งนี้เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินการ ซึ่งกฎและระเบียบรวมทั้งแนวทางต่าง ๆ ที่กำหนดก็เพื่อการธำรงรักษาสິงต่าง ๆ ให้คงไว้ภายในองค์การ รูปแบบการบริหารในช่วงเวลานี้เป็นการมุ่งเน้นกระบวนการทำงาน และการมุ่งเป้าหมายผลงาน

สิ่งที่ผู้บริหารจะต้องระมัดระวังช่วงตอนนี้ก็คือการที่องค์การมีกฎเกณฑ์ระเบียบแบบแผนของการเป็นระบบราชการ (Bureaucratic) มากจนเกินไปจนทำให้เป็นข้อจำกัดในการที่พนักงานขององค์การจะมีความคิดสร้างสรรค์คิดค้นสิ่งใหม่ ๆ ได้ องค์การเองก็มีโครงสร้างที่แข็งกระด้างขาดความยืดหยุ่นจับไว้ องค์การเองก็มีขนาดที่ดูเหมือนว่าจะใหญ่เกินไปและซับซ้อนมากจนเกินกว่าจะจัดการได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ การติดต่อสื่อสารไม่ค่อยเกิดบ่อยครั้งนักและมักเป็นไปในลักษณะที่เป็นทางการ ผู้บริหารระดับสูงมักให้ความสนใจในการวางแผนด้านกลยุทธ์ต่าง ๆ ทางธุรกิจและปล่อยให้การดำเนินงานต่าง ๆ ภายในองค์การเป็นภาระความรับผิดชอบที่ผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้ตัดสินใจและจัดการระบบการให้ความคิดความชอบและสวัสดิการต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับผลกำไรซึ่งถูกนำมาเป็นเครื่องมือในการจูงใจให้ผู้บริหารและพนักงานทุ่มเทการปฏิบัติงานให้กับองค์การ

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าในขั้นตอนนี้ดังกล่าว โครงสร้างขององค์การเริ่มจะปรับตัวคงที่และเข้ารูป โดยกฎระเบียบทางการต่าง ๆ จะถูกกำหนดขึ้นมาบังคับใช้ แต่การริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ จะลดความสำคัญลง และจะมีการหันกลับไปเน้นถึงความมีประสิทธิภาพและความมั่นคงต่าง ๆ ผู้มีอำนาจตัดสินใจเริ่มจะถูกสงวนไว้โดยเฉพาะกับเจ้าหน้าที่บริหารที่มีตำแหน่งหน้าที่ ที่มีอำนาจหน้าที่มากซึ่งเป็นตำแหน่งที่อยู่สูงภายในโครงสร้าง วิธีการตัดสินใจที่กระทำไปจะมีลักษณะค่อนข้างไปในทางอนุรักษ์นิยมซึ่ง ณ ขั้นนี้้องค์การจะมีสภาพเป็นโครงรูปใหญ่ที่มีใช้ภาพลักษณ์ของคนใดคนหนึ่งแล้วบทบาทหน้าที่ต่าง ๆ จะมีการวางขอบเขตไว้แจ้งชัด ซึ่งหากมีการลาออกไปก็จะสามารถหาคนแทนได้โดยไม่เกิดความเสียหายต่อองค์การ

2.1.3.4 ขั้นตอนของโครงสร้างที่ขยายตัว (Elaboration of Structure Stage)

วิธีการหนึ่งในการแก้ปัญหาอันเป็นผลมาจากการที่องค์การมีระเบียบแบบแผนมากเกินไปก็คือการสร้างความสำเร็จของการร่วมมือกันทำงานในลักษณะเป็นทีมงาน (Teamwork) และมีหน่วยประสานงาน (Task Force) ในทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงจนถึงระดับพนักงานขั้นต่ำขององค์การ ให้พัฒนาความรู้ความสามารถ และความชำนาญ เพื่อเผชิญหน้ากับปัญหาและร่วมมือทำงานด้วยกัน ทีมงานมักจะได้รับการวางตัวจากหลาย ๆ แผนภายในองค์การ ในขณะที่เดียวกัน องค์การก็มักจะแยกตัวออกเป็นหลาย ๆ แผนกงานหรือฝ่ายต่าง ๆ ภายในองค์การเพื่อดำรงรักษาไว้ซึ่งปรัชญาของการเป็นองค์การที่มีขนาดเล็ก

ผู้บริหารในขั้นตอนนี้จะต้องระมัดระวังถึงการที่องค์การเริ่มก้าวเข้าสู่ช่วงที่องค์การมีสภาพใกล้สูญงอม หรืออาจเริ่มมีแนวโน้มของการถดถอยชั่วคราว ดังนั้นความจำเป็นในการที่จะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่เพื่อความปรักปรอมขององค์การในการฝ่าฟันกับสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ทางธุรกิจจึงเป็นสิ่งจำเป็นต้องกระทำในหลาย ๆ องค์การถึงขนาดมีการเปลี่ยนตัวผู้บริหารระดับสูง เพื่อหาคนที่มีความสามารถมากยิ่งขึ้นมาบริหารงานกิจการ และในองค์การเองก็จำเป็นต้องหาวิธีการกระตุ้นให้พนักงานขององค์การคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ หรือแม้แต่การตัดค่าใช้จ่ายจำนวนมากเพื่อให้องค์การยังคงมีพลังกำลังและความสามารถในการแข่งขันได้ต่อไป ซึ่งถ้าหากผู้บริหารไม่สามารถนำพาให้องค์การรอดพ้นจากวิกฤติการณ์ที่กำลังจะตีบลานเข้ามาและปรับตัวเองให้เข้าสู่ขั้นตอนใหม่ของความรุ่งเรืองอีกครั้งหนึ่งได้ องค์การก็อาจต้องพบกับขั้นตอนของการถดถอยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

โดยทั่วไปแล้วองค์การในขั้นตอนนี้เป็นช่วงของการเจริญเติบโตอย่างเต็มที่ ขนาดขององค์การมักจะมีขนาดใหญ่ และระบบการบริหารงานมีลักษณะของการเป็นระบบราชการหรือเข้าขุนมูลนายอย่างเต็มตัว องค์การเต็มไปด้วยระบบการควบคุมที่แน่นหนาและเข้มงวด มีการใช้กฎเกณฑ์และระเบียบการต่าง ๆ อย่างมาก ผู้บริหารองค์การมีความพยายามที่จะพัฒนาการทำงานเป็นทีม ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้องค์การเป็นระบบราชการมากเกินไปกว่านี้ สิ่งที่สำคัญมากและผู้บริหารมักพยายามรณรงค์ให้คนภายในองค์การตระหนักถึงความสำคัญก็คือสถานะและความมีชื่อเสียงขององค์การ ซึ่งผู้บริหารขององค์การมักนำมากกล่าวอ้างถึง เพื่อทำการรณรงค์พร้อมกันไปกับการปลุกจิตสำนึกถึงความยิ่งใหญ่ขององค์การ โดยมีการเน้นถึงสัญลักษณ์ เครื่องหมาย หรือสิ่งแสดงแทนความเป็นองค์การ เพื่อให้พนักงานทั้งหลายเกิดความสำนึกที่จะทุ่มเทความพยายามในการทำงานให้องค์การอยู่เสมอ

ในขั้นตอนนี้สามารถสรุปได้ว่าเป็นขั้นตอนที่องค์การได้มีการขยายตลาดผลิตภัณฑ์และบริการออกไป ซึ่งฝ่ายจัดการจะเสาะหาผลิตภัณฑ์ใหม่เข้ามาพร้อมกับการมองหาช่องทางใหม่ ๆ เพื่อการเติบโตต่อไปอีก โครงสร้างองค์การจึงมีความสลับซับซ้อนและเบ่งบานออกไปมากเป็นองค์การขนาดใหญ่ ซึ่งการตัดสินใจจะเริ่มมีการกระจายออกไปตามจุดต่าง ๆ ด้วย

2.1.3.5 การถดถอยขององค์กร

ในที่สุดแล้วผู้บริหารหลายคนอาจต้องเผชิญกับความจริงที่เจ็บปวดในความล้มเหลวอันเนื่องมาจากการที่พบว่า การเจริญเติบโตและขยายตัวขององค์กรไม่อาจเกิดขึ้นต่อไปได้อีก ยิ่งกว่านั้นยังอาจต้องหยุดการดำเนินงานที่กำลังกระทำอยู่อีกด้วย สภาพเช่นนี้ในที่สุดแล้วก็เป็นสิ่งที่องค์กรหลายแห่งไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ในการยอมรับถึงการที่ต้องปิดโรงงาน หรือกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งการปลดพนักงานออกจากองค์กรในที่สุดหรือในอนาคตอันใกล้

การที่องค์กรจะมีสภาพของการถดถอยหรือเข้าสู่ขั้นตอนของการเสื่อมถอย (Decline Stage) ได้นั้น โดยมากแล้วเหตุผลสำคัญมักมาจากเหตุผลหลายประการดังต่อไปนี้ เช่น การที่องค์กรไม่สามารถปรับตัวรับมือให้เข้ากันได้กับสิ่งแวดล้อมที่เข้ามากระทบกับองค์กรเช่นการที่ความต้องการหรือรสนิยมในการบริโภคของลูกค้าเปลี่ยนแปลงไปจากผลิตภัณฑ์เดิมขององค์กรไปสู่ผลิตภัณฑ์หรือรสนิยมรูปแบบอื่นแทนแม้ว่าผู้บริหารจะพยายามหากลยุทธ์แก้ไขต่าง ๆ ก็ไม่สามารถกู้สถานการณ์เดิมกลับคืนมาได้ อีกประการหนึ่งของเหตุผลในการถดถอยลงขององค์กรมักจะมีสัญญาณเตือนมาค่อนข้างแล้ว ถ้าหากผู้บริหารรู้จักสังเกตและหมั่นพิจารณา ก็คือการที่ระบบและสภาพขององค์กรเองมีโครงสร้างองค์กรที่ไม่มีประสิทธิภาพและมีความซับซ้อนใหญ่โต เทอะทะมากเกินไป องค์กรขาดการประสานงานที่ดี รวมทั้งการมีพนักงานจำนวนมากเกินไปที่ไม่จำเป็นกับปริมาณกิจกรรมงาน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นผลพวงร่วมกันและสะสมความเสียหายต่อเนื่องจนทำให้องค์กรเสื่อมถอยได้ในที่สุด

เหตุผลประการสุดท้ายของการที่องค์กรเข้าสู่สภาพการถดถอยนั้นก็คือสภาพของสิ่งแวดล้อมเองที่ไม่สามารถเกื้อกูล หรืออำนวยความสะดวกสนับสนุนส่งเสริมทรัพยากร หรือปัจจัยต่าง ๆ ที่องค์กรต้องการและจำเป็นต่อไปอีกได้ โดยทั่วไปแล้วทรัพยากรจากสิ่งแวดล้อมประเภทนี้จะเป็นปัจจัยหลักขององค์กรซึ่งกิจการจะขาดเสียมิได้ ในกรณีเช่นนี้มักจะเป็นทรัพยากรที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติหรือโอกาสทางธุรกิจบางอย่างที่เป็นกรณีพิเศษ ดังนั้นถ้าหากองค์กรต้องขาดสิ่งเหล่านี้ ชีวิตขององค์กรก็ย่อมที่จะเป็นไปไม่ได้ในการที่จะดำรงคงอยู่ตลอดไป

2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม

การจะศึกษาปัญหาในกระบวนการของการดำเนินงานในอุตสาหกรรมใด ๆ ได้นั้นจำเป็นที่จะต้องทราบถึงวิธีการและแนวคิดในการดำเนินงานในอุตสาหกรรมในแต่ละด้านดังนี้

2.2.1 แนวคิดทางด้านการผลิต

การบริหารการผลิตเป็นงานที่ประสานและควบคุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดที่จะทำให้เกิดผลผลิต การบริหารการผลิตจะเริ่มต้นก่อนที่จะมีการผลิต การจัดการการผลิตที่มีประสิทธิภาพ ต้อง

สามารถประสานคน เงิน เครื่องจักร วัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ เข้ากันได้อย่างประหยัด เพื่อให้เกิดผลผลิตที่ตลาดต้องการ (คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ.2541: 112-127)

องค์ประกอบที่สำคัญของการบริหารการผลิต ได้แก่

2.2.1.1 การวางแผนการผลิต

วินิจ วีรยางกูร(2523:129-142) กล่าวไว้ว่าในงานใด ๆ ก็ตามการวางแผนและการควบคุมเป็นสิ่งสำคัญเพราะเมื่อมีการวางแผนและควบคุมแล้ว ก็เป็นที่เชื่อได้แน่นอนว่างานนั้นจะต้องสำเร็จตามเวลาที่กำหนดไว้ วัตถุประสงค์ของการวางแผนก็เพื่อจะเป็นที่มั่นใจได้ว่าสินค้าจะต้องผลิตเสร็จและส่งมอบให้ลูกค้าได้ทันเวลา ฉะนั้นกิจกรรมทุกอย่างที่เกี่ยวข้องกับการผลิตจะต้องมีการวางแผนร่วมมือกันทำงาน และจะต้องมีการควบคุมเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายที่ต้องการ การวางแผนการผลิตโดยทั่วไปแบ่งได้ออกเป็น 2 ประเภท คือ

1) กิจกรรมก่อนการผลิต (Preproduction Activities) คือกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะต้องกระทำหรือวางแผนไว้ก่อนการผลิตจะเริ่มต้น ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่แน่ใจได้ว่าทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำเป็นมีอยู่ในช่วงเวลา

1.1) การอนุมัติและการทำตารางการผลิต (Authorization and Master scheduling) ปริมาณการผลิตที่แน่นอนในแต่ละงวดจะต้องได้รับการอนุมัติจากฝ่ายบริหาร เมื่อปริมาณการผลิตที่แน่นอนได้รับการอนุมัติแล้วก็จะต้องทำตารางการผลิตเพื่อแสดงให้ทราบว่าผลิตภัณฑ์ใดจะเริ่มทำการผลิตเมื่อใด

1.2) ความเห็นของวิศวกร (Engineering release) วิศวกรจะต้องตรวจสอบว่าลักษณะเฉพาะของผลิตภัณฑ์เป็นอย่างไร กรรมวิธีการผลิต ปัญหาและอุปสรรคที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ขั้นตอนของการตรวจสอบและอื่น ๆ เมื่อทุกอย่างเรียบร้อยแล้ววิศวกรก็จะอนุมัติให้เริ่มดำเนินการขั้นต่อไปได้

1.3) การวิเคราะห์ผลิตภัณฑ์และการทำใบสั่งซื้อ (Break-down and Ordering) ในขั้นนี้พัสดุที่จำเป็นต้องเริ่มสั่งซื้อชิ้นส่วน บางชิ้นส่วนจะต้องทำการวิเคราะห์ว่าจะผลิตเอง หรือซื้อจากบุคคลภายนอก

1.4) การจัดหา (Procurement Cycle) ในขั้นนี้ฝ่ายจัดซื้อที่เกี่ยวข้องจะเริ่มทำการสั่งซื้อวัตถุดิบและชิ้นส่วน กำหนดวันส่งมอบ ในขณะที่ยังไม่ได้รับพัสดุที่สั่งซื้อ ต้องมีการติดตามทวงถามเพื่อจะได้จัดการแก้ไขถ้ามีอุปสรรคเกี่ยวกับความล่าช้าในการส่งมอบพัสดุ

1.5) การบริการอื่น ๆ ในโรงงาน (In-Plant Service) งานหรือหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะต้องพร้อมที่จะสนับสนุนการผลิต เช่น การกำหนดเวลามาตรฐานในการทำงาน การเตรียมเครื่องจักร เครื่องมือ และอื่น ๆ เพื่อให้พร้อมที่จะให้บริการได้ทันที

1.6) การตรวจรับและการตรวจสอบคุณภาพ (Receiving and Inspection) เมื่อพัสดุหรือชิ้นส่วนที่สั่งซื้อมาถึง ก็จะต้องมีการตรวจรับว่าถูกต้องทั้งปริมาณและคุณภาพหรือไม่

1.7) การรวบรวมพัสดุ (Accumulation of Materials) เมื่อพัสดุหรือชิ้นส่วนที่จะต้องมีการเก็บรักษาไว้อย่างดีควรจัดพัสดุเพื่ออุปโภคบริโภค เพื่อให้แน่ใจได้ว่าทุกอย่างมีพร้อม โดยปกติจะต้องมีการตรวจเช็คก่อนส่งเข้ากระบวนการผลิตในช่วงเวลาที่เหมาะสม

2) กิจกรรมการผลิต (Production Activities) คือกิจกรรมต่าง ๆ ที่จะต้องกระทำเพื่อให้ทรัพยากรที่จำเป็นถูกแปรสภาพให้เป็นสินค้าหรือบริการเพื่อการบริโภคและอุปโภค

การวางแผนการผลิตที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้การผลิตดำเนินไปอย่างสม่ำเสมอ ประสิทธิภาพในการผลิตจะเกิดขึ้นเนื่องจากความสมดุลระหว่างต้นทุนและเวลาที่ใช้ในการผลิต ระยะเวลาที่ใช้ในการผลิตมีผลโดยตรงต่อเวลาที่ใช้ในการจัดซื้อ ขนาดและระดับของพัสดุคงเหลือ

2.2.1.2 การปฏิบัติการผลิต

เป็รื่อง กิจรต์นักร(2543:14) ได้จำแนกการปฏิบัติทางด้านการผลิตว่าประกอบด้วย โรงสร้งย่อย ๆ คล้ายลูกโซ่ในแต่ละส่วนของ โรงสร้งย่อยจะมีความเกี่ยวพันและเชื่อม โขงต่อกัน ดังนี้

1) กระบวนการก่อนผลิต ทำหน้าที่เตรียมการก่อนปฏิบัติการ ซึ่งวัตถุดิบยังอยู่ในสภาพเดิมและยังไม่ได้เปลี่ยนแปลงรูปร่างไปจากเดิม โดยประกอบด้วยกิจกรรมย่อย ๆ ดังนี้ คือการรับสั่งของ การเอาของออก และอื่น ๆ (ถ้ามี)

2) กระบวนการผลิต เป็นกระบวนการที่วัตถุดิบกำลังเปลี่ยนแปลงรูปร่างไปจากเดิม ทั้งนี้ขั้นตอนกระบวนการผลิตประกอบด้วย การขึ้นรูปทรง การแบ่งแยก การตัดชิ้นส่วน การประกอบเข้า และอื่น ๆ (ถ้ามี)

3) กระบวนการหลังผลิต เป็นกิจกรรมขั้นตอนที่เกิดขึ้นภายหลังกระบวนการผลิต และกลายเป็นผลผลิตสินค้าออกมาแล้ว แต่ยังคงมีกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวข้องอยู่ ได้แก่ การติดตั้ง การบำรุงรักษา การซ่อมแซม การตัดแปลง

2.2.1.3 การควบคุมการผลิต

เพื่อให้การจัดการด้านการผลิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพ และใช้ต้นทุนประหยัดที่สุด จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการผลิตที่มีประสิทธิภาพ หลักการควบคุมการผลิตอาจจำแนกได้เป็น 2 ด้าน คือ การควบคุมด้านปริมาณ ซึ่งหมายรวมถึงการควบคุมเรื่องเวลาที่ใช้ในการผลิตด้วยและการควบคุมด้านคุณภาพ ดังนี้ (พรธมนุช ชัยปิ่นชนะ. 2541: 33-34)

1) การควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) จะมุ่งเน้นให้กระบวนการผลิตได้ผลิตภัณฑ์ในปริมาณที่กำหนด โดยใช้เวลา (Time) ในการผลิตอย่างเหมาะสมในการควบคุมด้านปริมาณและเวลามีเทคนิคที่นิยมใช้ คือ แผนภูมิแกนต์ (Gantt chart) เทคนิค CPM (Critical Path Method) เทคนิค PERT (Project Evaluation and Review Method)

2) การควบคุมด้านคุณภาพ (Quality Control) โดยปกติคุณภาพของสินค้าหรือสิ่งของที่ผลิตอาจไม่คงที่เสมอ เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงของพนักงาน เครื่องจักร หรือ

สภาพแวดล้อมอื่น ๆ ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องควบคุมไม่ให้มีการเปลี่ยนแปลงเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ การควบคุมคุณภาพโดยทั่วไปจะทำการตรวจสอบลักษณะที่สำคัญ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

2.1) การตรวจสอบเชิงคุณภาพ (Attribute Inspection) เป็นการตรวจสอบเพื่อต้องการรู้ว่าของนั้นใช้งานได้หรือไม่เป็นของดีหรือไม่

2.2) การตรวจสอบความแปรผัน (Variable Inspection) เป็นการตรวจสอบระหว่างของแต่ละชิ้นในปริมาณที่วัดได้เป็นค่าต่อเนื่อง เช่น น้ำหนัก ความยาว ความเข้มข้น เป็นต้น การควบคุมด้านคุณภาพ สามารถแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

1. การควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ซื้อมาจากภายนอก
2. การควบคุมคุณภาพระหว่างการผลิต โดยการสุ่มหรือตรวจทุกชิ้น
3. การควบคุมคุณภาพสินค้าสำเร็จรูปก่อนขายโดยการสุ่ม หรือตรวจ

ทุกชิ้น

นอกจากนี้ยังมีเทคนิคการควบคุมคุณภาพการผลิตที่นิยมใช้ในปัจจุบันเรียกว่า “ความเสียหายเป็นศูนย์ หรือ Zero Defect” เทคนิคนี้ยึดหลักการขจัดความผิดพลาดทุกทางโดยกระตุ้นให้คนงานเข้าใจและทราบถึงสาเหตุของความผิดพลาด เพื่อหาแนวทางแก้ไขสาเหตุเหล่านั้นร่วมกับผู้บริหาร

2.2.1.4 การควบคุมวัสดุในการผลิต

คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ(2541:114-117) ได้อธิบายไว้ว่าวัสดุ หมายถึง สิ่งของเครื่องมือ เครื่องใช้ อุปกรณ์ อะไหล่ ตลอดจนจนเครื่องจักร เครื่องยนต์ วัตถุดิบ วัสดุสำหรับก่อสร้าง และของใช้เบ็ดเตล็ด รวมทั้งสินค้าสำเร็จรูปด้วย วัสดุที่อยู่ในกระบวนการผลิต ได้แก่

- วัตถุดิบ (Raw Material)
- ส่วนประกอบ (Component Part)
- ชิ้นส่วนของเครื่องมือเครื่องใช้และเครื่องจักร (Assembly Part)
- วัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง
- งานระหว่างทำหรือวัสดุกึ่งสำเร็จรูป (Work in Process)
- วัสดุสำเร็จรูป (Finished Product)
- วัสดุสิ้นเปลือง (Supplies)

การควบคุมวัสดุในการผลิตจะเกี่ยวกับเรื่อง

1) การจัดซื้อ (Purchasing)

เป็นกิจกรรมที่รับผิดชอบในการประกันว่าบรรดาวัสดุของใช้และอุปกรณ์ที่ต้องใช้ในกิจกรรมนั้นมีพร้อมอยู่เสมอ การจัดซื้อมี 2 ประเภทใหญ่

1.1) การจัดซื้อเพื่อขายต่อ (Purchasing for Resale) มีลักษณะ

- ซื้อโดยพ่อค้า หรือผู้เก็งกำไร
- ใช้เวลาส่วนใหญ่หาสินค้า ใช้เวลาน้อยในการขาย
- หาซื้อสินค้าที่เหมาะสมและเป็นที่ต้องการของลูกค้า
- ขายในราคาที่บวกกำไรแล้วยังเป็นที่พอใจของผู้บริโภค
- คุณภาพและบริการเป็นที่พอใจของลูกค้า
- ถ้าตัดสินใจผิด ธุรกิจของเขาจะล้มเหลว

1.2) การจัดซื้อเพื่อทำการใช้หรือเปลี่ยนสภาพ (Purchasing for Consumption or Conversion) ในกิจการอุตสาหกรรมต้องการวัสดุและของใช้ต่าง ๆ มาใช้ในการผลิตวัสดุที่ต้องมีอยู่พร้อม และมีเพียงพอตามระยะเวลาและขั้นตอนของการผลิตที่กำหนดไว้

2) การกำหนดปริมาณสินค้าคงคลัง

วัสดุเป็นของมีราคา ต้นทุนการผลิตสินค้าอาจต้องใช้วัสดุถึง 55% ในการผลิต ของที่อยู่ในคลังวัสดุเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่า ซึ่งบริษัทต้องหาซื้อมาด้วยเงินสด ถ้าบริษัทซื้อวัสดุเข้ามาเก็บไว้ในคลังมากเกินไป อาจเกิดปัญหาเงินหมุนเวียนจมอยู่ในวัสดุ หรืออาจทำให้วัสดุล้าสมัย หรือเสียหายได้หากปล่อยไว้นานเกินไป ดังนั้นบริษัทควรมีการกำหนดปริมาณสินค้าคงเหลือให้เหมาะสม คือ ไม่มากเกินไปและไม่น้อยจนขาดมือ จะช่วยให้ธุรกิจสามารถลดจำนวนเงินทุนที่จะต้องใช้จ่ายสำหรับสินค้าคงเหลือ และสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้โดยสม่ำเสมอไม่ขาดมือ ในการกำหนดปริมาณสินค้าคงเหลือนั้นมีปัจจัยหลายอย่าง que ผู้บริหารพัสดุจำเป็นต้องพิจารณาดังนี้ คือ

2.1) การกำหนดระดับสินค้าคงเหลือไว้เพื่อความปลอดภัย (Safety Stock) คือระดับสินค้าคงเหลือที่มีไว้เพื่อความปลอดภัย เพื่อป้องกันมิให้สินค้าหรือวัสดุขาดมือ ซึ่งอาจเกิดจากความไม่แน่นอน ในการคาดคะเนเกี่ยวกับอัตราการขายหรือการใช้ระยะเวลาในการสั่งซื้อ และระยะเวลาในการทำการผลิต

2.2) ระดับที่กำหนดจุดที่ต้องการซื้อ (Reorder Lever) เมื่อสินค้าและวัสดุที่เก็บรักษาได้ลดระดับมาถึงจุดนี้แล้วจะเป็นเครื่องมือที่ช่วยบอกให้ผู้บริหารวัสดุทราบว่าเขาจำเป็นต้องเริ่มทำการสั่งซื้อวัสดุนั้น ๆ เพิ่มเติมได้แล้ว มิฉะนั้นวัสดุจะขาดมือ

2.3) กำหนดปริมาณการสั่งซื้อที่เหมาะสมและประหยัด (Economic Order Quantity) เป็นการกำหนดปริมาณการสั่งซื้อ โดยคำนึงถึงว่าปริมาณของสินค้าในการสั่งซื้อแต่ละครั้งที่จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายรวมกันแล้วต่ำสุด หรือคือปริมาณสั่งซื้อที่ทำให้ต้นทุนสินค้าต่อหน่วยต่ำสุด

2.4) ระยะเวลาที่ต้องใช้เพื่อทำการสั่งซื้อ (Lead Time) คือ ระยะเวลาทั้งหมดที่ต้องใช้เพื่อการสั่งซื้อ จนกระทั่งได้สินค้ามา โดยจะเริ่มนับตั้งแต่ผู้ใช้หรือผู้เก็บวัสดุทำใบขอซื้อมาให้แผนกจัดซื้อ จนกระทั่งผู้ซื้อได้รับสินค้าเข้าคลัง

3) การเก็บรักษาวัสดุ

สินค้าและวัสดุที่ได้มา กิจการต้องจัดการเก็บรักษาให้อยู่ในสภาพเดิมและปริมาณที่เหมาะสม ไม่ให้เสียหายและสูญหาย

2.2.2 แนวคิดทางการเงิน

คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ(2541:197-202) กล่าวว่าจุดมุ่งหมายขององค์การธุรกิจไม่ว่าจะอยู่ในรูปการผลิตสินค้า หรือการให้บริการต่างก็มุ่งหวังจะตอบสนองความต้องการของสังคม และขณะเดียวกันก็มุ่งหวังที่จะให้องค์การอยู่รอดเจริญเติบโตและทำกำไรให้แก่องค์การเอง แต่จากสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้เกิดการแข่งขันสูงขึ้น เป็นเหตุให้องค์การธุรกิจจะต้องมีการวางแผนและการบริหารงานให้เกิดประสิทธิภาพและต้นทุนผลิตต่ำสุด จึงต้องมีการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน(Anticipation) การจัดหาเงินทุน(Acquisition) และการจัดสรรเงินทุนไปใช้ในธุรกิจ (Allocation The three A's of financial management) อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านนี้จะส่งผลให้บรรลุจุดมุ่งหมายขององค์การธุรกิจนั่นเอง

2.2.2.1 การวางแผนหรือการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน(Anticipation)

เป็นงานวางแผนเกี่ยวกับเงิน โดยพิจารณาว่าธุรกิจมีความจำเป็นต้องให้เงินทุนเท่าใดสำหรับการดำเนินงานในอนาคต (Needs of funds) ในการวางแผนการดำเนินงานในระยะยาวของธุรกิจจำเป็นต้องพิจารณาในด้านการเงินด้วย โดยเฉพาะแผนที่ทำให้มีการจ่ายเงินจำนวนมาก ๆ เช่น การขยายโรงงาน การซื้อเครื่องจักรใหม่ เป็นต้น ธุรกิจจะวางแผนความต้องการให้เงิน โดยการพยากรณ์เหตุการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในธุรกิจซึ่งจะมีผลต่อการเงิน เหตุการณ์ซึ่งจะทำให้เงินสดเคลื่อนไหวเข้าหรือออกธุรกิจก็จะต้องพยากรณ์ เมื่อผู้จัดการทางการเงินทราบแผนงานและการประมาณการดำเนินงานแล้วก็จะจัดทำงบประมาณเงินสดรับและจ่าย ซึ่งจะทำให้ธุรกิจสามารถทราบขนาดที่เหมาะสมของเงินที่ต้องการใช้ในอนาคตได้ อย่างไรก็ตามก็จะต้องคำนึงถึงเสมอว่าธุรกิจต้องดำเนินงานอยู่ภายใต้ภาวะของความไม่แน่นอนด้วย ดังนั้นการวางแผนทางการเงินจึงต้องยืดหยุ่นได้เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวให้เข้ากับเหตุการณ์ที่คาดไม่ถึง

2.2.2.2 การจัดหาเงินทุน (Acquisition)

เป็นงานบริหารการเงินที่เกี่ยวกับการจัดหาเงินทุนที่เหมาะสมมาใช้ในธุรกิจ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือเงินทุนที่ธุรกิจต้องการใช้นั้น ได้จัดหามาเมื่อเวลาใดจากแหล่งเงินทุนไหนและด้วยวิธีการอย่างไร

แหล่งเงินทุนที่ผู้จัดการทางการเงินจะได้นั้น ขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ต้องการใช้เงินทุน และหลักฐานที่เขาสามารถใช้ในการจัดหาเงินทุน กล่าวคือ ต้องการเงินทุนระยะยาวหรือระยะสั้น ในฐานะผู้ขอกู้เขามีกำลังความสามารถเพียงไร ขนาดและความมั่นคงของธุรกิจมีส่วนกำหนดแหล่ง และอายุของเงินทุนที่จะได้รับด้วย สำหรับธุรกิจขนาดเล็กที่ฐานะการเงินไม่ดีนักจะได้รับทุนจาก เครดิตทางการค้าในระยะสั้นเท่านั้น ยกเว้นถ้าธุรกิจมีฐานะเครดิตดีก็อาจได้รับเงินกู้จากธนาคารซึ่ง ต้องค้ำประกันโดยบัญชีลูกหนี้สินค้าหรือหลักทรัพย์ต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าธุรกิจเติบโต รวดเร็วจะยังมีปัญหาในการจัดหาเงินทุนระยะยาว สำหรับเงินทุนระยะปานกลางพอจะกระทำได้ ถ้ามีการผ่อนชำระเป็นงวด ๆ ดังนั้นธุรกิจขนาดย่อมจะใช้เงินทุนระยะยาวได้แต่เฉพาะกำไรที่ธุรกิจ ได้สะสมไว้จากการดำเนินงานนั่นเอง อย่างไรก็ตามในการเลือกแหล่งเงินทุนนั้น ผู้จัดการทางการเงินควรพิจารณาถึงค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งต้นทุนของเงินทุนที่เกิดจากการจัดหาเงินทุน ประเภทเงินทุน แบ่งได้ตามระยะเวลาของการใช้สินทรัพย์ดังนี้

1) **เงินทุนระยะยาว(Long-term Financing)** คือเงินทุนที่มีกำหนดจ่ายคืนเกิน 5 ปี เป็นเงินทุนเพื่อนำมาใช้ในการซื้อสินทรัพย์ถาวร (Fixed Assets) เช่นที่ดิน อาคาร เครื่องจักร ฯลฯ สามารถจัดหาได้จากแหล่งต่อไปนี้

1.1) จากเจ้าของทุน เช่นธุรกิจคนเดียวก็คือ การเพิ่มทุนของตนเอง ห้างหุ้นส่วนก็เรียกทุนเพิ่มจากหุ้นส่วนหรือหาบุคคลอื่นมาร่วมลงทุนด้วย ส่วนบริษัทจำกัดก็คือ การออกหุ้นสามัญ หุ้นบุริมสิทธิ เพิ่มเติม

1.2) การกู้ยืม ธุรกิจอาจจะกู้ยืมระยะยาวได้จากสถาบันการเงินต่าง ๆ เช่น ธนาคารพาณิชย์ บริษัทเงินทุนเพื่ออุตสาหกรรม บริษัทเงินทุนและหลักทรัพย์ บริษัทประกัน ฯลฯ สำหรับธุรกิจเจ้าของคนเดียวนั้น การกู้ยืมจากสถาบันการเงินดังกล่าวทำได้ไม่ถนัดนักเพราะ กิจการขึ้นอยู่กับบุคคลคนเดียว หรือห้างหุ้นส่วนฯ ก็เช่นกัน ถ้ากู้ยืมได้ก็จำนวนไม่มากนักและต้องมี หลักทรัพย์ค้ำประกันจนเป็นที่น่าพอใจแก่สถาบันการเงิน ดังนั้นธุรกิจเจ้าของคนเดียวและห้างหุ้นส่วนฯ จึงต้องอาศัย นายทุนเอกชน (ตลาดเงินทุนนอกระบบ) เป็นส่วนใหญ่ สำหรับบริษัทมหาชนจำกัดนั้นอาจใช้วิธีการออกหุ้นกู้หรือพันธบัตรจำหน่ายแก่ประชาชนและธุรกิจอื่นได้โดย กำหนดอัตราดอกเบี้ยและเวลาไถ่ถอนไว้แน่นอนด้วย

1.3) จากกำไรสะสมของธุรกิจ คือกำไรสุทธิที่เหลือจากการจัดสรรให้ผู้ถือหุ้นและกันไว้เป็นทุนสำรองตามกฎหมายแล้ว ตั้งแต่เริ่มดำเนินงานมาจนถึงปัจจุบัน

2) **เงินทุนระยะสั้น (Short-term Financing)** คือเงินทุนที่มีกำหนดจ่ายคืน ภายใน 1 ปี จัดหามาเพื่อซื้อวัตถุดิบในการผลิต หรือจ่ายค่าแรง เป็นต้น เงินทุนระยะสั้นอาจเกิด ปัญหาการขาดมือได้ ด้วยสาเหตุดังนี้

2.1) มีการขายเงินเชื่อจำนวนมาก และยังคงเก็บเงินจากลูกหนี้ไม่ได้
 2.2) อาจเป็นธุรกิจที่ขายสินค้าตามฤดูกาล บางครั้งต้องนำเงินทุนไปซื้อหรือผลิตสินค้าไว้เพื่อขายในฤดูกาลหรือเทศกาลนั้น ๆ เป็นจำนวนมาก เงินทุนจึงไปจมอยู่กับสินค้านั้น

2.3) บางครั้งเกิดการเงินสดมาหมุนเวียนทันที เช่น ชำระหนี้ใบงาหรือจ่ายเงินเดือน ค่าจ้าง ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ฯลฯ

อนึ่งการปล่อยให้เงินขาดมือนั้น อาจทำให้การดำเนินธุรกิจต้องหยุดชะงักได้ เกิดความล่าช้าเสียหาย อาจถูกฟ้องร้อง ทำให้เสื่อมเสียชื่อเสียงในทางธุรกิจ (Credit) ดังนั้นผู้บริหารควรทำงานประมาณเงินสด (Cash Budget) ว่ากิจการต้องการใช้เงินสดมากในช่วงใด เป็นต้น จะได้เป็นแนวทางแก้ไขในการหาเงินสดไว้สำรองใช้และระยะเวลาที่ถูกต้อง

การจัดการและการแก้ไขการขาดเงินทุนระยะสั้น อาจทำได้ในลักษณะต่อไปนี้

1. เร่งรัด หรือทวงถามลูกหนี้ที่ครบกำหนด จูงใจลูกหนี้ให้ชำระก่อนกำหนด โดยให้ส่วนลด ฯลฯ

2. การควบคุมสินค้า และวัตถุดิบคงเหลือ มิให้มีจำนวนมากเกินไป เป็นเหตุให้เงินทุนจม

3. ในกรณีลูกหนี้ ขอผ่อนผันยืดเวลาชำระหนี้

4. กู้ยืมจากสถาบันการเงินต่าง ๆ รวมทั้งกู้ยืมจากนายทุนเอกชน

5. ใช้เอกสารเครดิตในการซื้อสินค้า แทนที่จะใช้เงินสด เช่น ตั๋วแลกเงิน ตั๋วสัญญาใช้เงิน หรือขอใช้เช็ค โดยลงวันที่ล่วงหน้า เป็นต้น

6. ขายลดเอกสารเครดิต เช่น ตั๋วแลกเงิน สัญญาใช้เงิน ฯลฯ ซึ่งยังไม่ครบกำหนด เป็นต้น

2.2.2.3 การจัดสรรเงินทุนไปใช้ในธุรกิจ (Allocation)

เป็นงานการบริหารเงินที่เกี่ยวกับการจัดสรรเงินทุนของธุรกิจ ไปลงทุนในสินทรัพย์ประเภทต่าง ๆ เพื่อให้ธุรกิจมีความสามารถที่จะใช้สินทรัพย์มาชำระหนี้ได้ตามกำหนดเวลา เรียกว่า มีสภาพคล่อง (Liquidity) และการบริหารทางการเงินเพื่อให้มีการใช้เงินทุนไปลงทุนในสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์เพิ่มขึ้น เรียกว่า มีความสามารถในการทำกำไร (Profitability) ธุรกิจจะมีสภาพคล่องสูงเมื่อมีสินทรัพย์ที่สามารถเปลี่ยนสภาพเป็นเงินสดได้เร็ว เช่น เงินสด เงินฝากธนาคาร หลักทรัพย์ในความต้องการของตลาด ลูกหนี้และสินค้า เป็นต้น เป็นมูลค่าสูงกว่าสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องต่ำ เช่น สินทรัพย์ถาวร เป็นต้น สภาพคล่องที่สูงจะช่วยลดความเสี่ยงทางการเงิน อย่างไรก็ตามธุรกิจได้กำหนดเป้าหมายของการดำเนินงานไว้ว่ามีกำไรสูงสุด ซึ่งหมายความว่าธุรกิจจะต้องใช้เงินทุนมาก ๆ เพื่อลงทุนในสินทรัพย์ที่ก่อให้เกิดประโยชน์สูง นั่นคือต้องลงทุนในสินทรัพย์ถาวรซึ่งให้ผลตอบแทนสูงกว่าในมูลค่าที่สูงมากกว่าลงทุนในสินทรัพย์หมุนเวียน การ

จัดสรรเงินทุนเพื่อให้ธุรกิจสามารถบรรลุ เป้าหมายทั้งสภาพคล่อง และความสามารถในการทำกำไรจึงใช้งานง่ายนัก ลักษณะของการจัดสรรเงินทุน

1) การลงทุนในลูกหนี้หรือการขายเชื่อ หมายถึง การขายสินค้าและบริการ โดยผู้ซื้อยังไม่ต้องชำระเงินทันที ซึ่งจะทำให้กิจการสามารถขายได้ในปริมาณมากขึ้นและกำไรก็มีแนวโน้มที่สูงขึ้นด้วย นอกจากนี้การขายสินค้าด้วยเงินเชื่อยังเป็นวิธีการหนึ่ง ที่ทำให้กิจการอยู่รอด และสามารถแข่งขันกับกิจการอื่นๆ ได้ ในสถานะเศรษฐกิจปัจจุบันนี้ธุรกิจทั่ว ๆ ไปโดยเฉพาะธุรกิจขนาดย่อมจึงจำเป็นต้องขายเชื่อด้วย แต่ทั้งนี้ต้องพิจารณาเครดิต และความสามารถในการชำระหนี้ของลูกหนี้อย่างระมัดระวัง

2) การลงทุนในโครงการ หมายถึง การที่ธุรกิจอาจจัดสรรเงินบางส่วนไปลงทุนในโครงการต่าง ๆ เพื่อหาผลประโยชน์ดีกว่าจะเก็บเงินทุนที่มีอยู่ไว้เฉย ๆ การนำเงินไปลงทุนมีหลักเกณฑ์พื้นฐานในการตัดสินใจ คือระยะเวลาคืนทุนช้าหรือเร็วเพียงใด ถ้ามีความจำเป็นจะต้องใช้เงินจำนวนนั้นเมื่อใด ก็ต้องนำมาพิจารณาด้วย และอัตราผลตอบแทนเฉลี่ยแล้วมาน้อยเพียงใด เมื่อเทียบกับผลตอบแทนจากสถาบันการเงินในระบบ

2.2.3 แนวคิดส่วนประสมทางการตลาด

2.2.3.1 ความหมายของการตลาด (Marketing Defined)

การตลาด หมายถึง กิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ที่เกิดขึ้นมาโดยเกี่ยวข้องกับสัมพันธ์ต่อตลาดโดยตรง และเป็นความพยายามที่จะทำให้มีการแลกเปลี่ยนต่าง ๆ เพื่อการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ คือการจะให้เกิดกระบวนการแลกเปลี่ยนนี้เองที่ต้องมีงานหลาย ๆ อย่างต้องทำ กล่าวคือ ผู้ขายจะต้องค้นหาว่าผู้ซื้ออยู่ที่ไหน มีใครบ้าง ต้องดูว่าความต้องการเป็นอย่างไร ต้องการอะไร จากนั้นก็ต้องออกแบบผลิตภัณฑ์ ส่งเสริมให้เกิดความสนใจในผลิตภัณฑ์ รวมทั้งการนำออกจำหน่าย การขนส่ง การเจรจาอื่น ๆ กิจกรรมต่าง ๆ เหล่านี้เองรวมทั้งการพัฒนาผลิตภัณฑ์ การค้นหาลูกค้า การสื่อความ การจัดจำหน่าย การกำหนดราคา และการให้บริการ ล้วนแต่เป็นงานสำคัญที่เป็นงานหลักของการตลาดทั้งสิ้น (Kotler 2003:7-8)

2.2.3.2 แนวคิดทางการตลาด

แนวคิดทางการตลาดเป็นปรัชญาหรือทัศนคติ ความคิดในทางธุรกิจที่ให้ความสำคัญของการผลิต (Product Orientation) มาเป็นแนวความคิดที่ยอมรับว่าลูกค้าเป็นผู้มีความสำคัญเป็นอันดับแรก (Customer Orientation) การวางแผนนโยบายและการดำเนินกิจกรรมทั้งหมดของบริษัท จะต้องจัดโดยมุ่งไปที่ความต้องการของลูกค้า แล้วพยายามตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้เป็นที่พอใจมากที่สุด โดยมีกำไรพอสมควร (Reasonable Profit) (คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ 2541:130)

2.2.3.3 ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix)

ฟิลิป โททเลอร์ ได้ให้ความหมายของคำว่า “ส่วนประสมทางการตลาด” ไว้ดังนี้ ส่วนประสมทางการตลาด หมายถึง ปัจจัยหรือชุดของตัวแปรที่สามารถควบคุมได้ทางการตลาด ซึ่งปัจจุบันนำมาประสมกันเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าในตลาดเป้าหมาย (Kotler 2000:15)

ส่วนประสมทางการตลาดจะมีตัวแปรหลักอยู่ 4 ตัว หรือมักนิยมเรียกกันว่า 4P's ได้แก่

1) **ผลิตภัณฑ์ (Product)** หมายถึง สิ่งที่เสนอขายโดยธุรกิจ เพื่อสนองความพึงพอใจ ผลิตภัณฑ์ที่เสนอขายอาจมีตัวตนหรือ ไม่มีตัวตนก็ได้ ผลิตภัณฑ์จึงประกอบไปด้วย สินค้า บริการ ความคิด สถานที่ องค์กรหรือบุคคล ส่วนสำคัญที่สุดของเรื่องผลิตภัณฑ์นี้มุ่งพยายามพัฒนาให้มีสิ่งที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ ให้ลูกค้าปรารถนาซื้อซ้ำและมีความภักดีต่อยี่ห้อของสินค้า ซึ่งต้องคำนึงถึง รูปลักษณะของผลิตภัณฑ์ คุณภาพ รูปแบบ ขนาด ตราสินค้า การบรรจุหีบห่อ การติดตั้ง การให้บริการ ฯลฯ

ประเภทของผลิตภัณฑ์ (Product Classification) การจำแนกประเภทของผลิตภัณฑ์ อาจใช้หลักเกณฑ์ หรือมาตรฐานในการจำแนกได้หลาย ๆ แบบ ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ในการใช้ประโยชน์ สาเหตุสำคัญที่ต้องมีการจำแนกประเภทของสินค้า เพื่อสะดวกในการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับสินค้านั้น หรือเพื่อความสะดวกในการจัดส่วนผสมทางการตลาด (Market Mix) ให้สอดคล้องกับกลุ่มตลาดเป้าหมาย ความนิยมทั่วไปแบ่งผลิตภัณฑ์ออกเป็น 2 ประเภทใหญ่โดยถือกลุ่มเป้าหมายทางการตลาด (Market Target) เป็นเกณฑ์ในการจำแนกจุดประสงค์ในการซื้อสินค้าและบริการของลูกค้า ซึ่งจำแนกได้ดังนี้

1.1) **สินค้าอุปโภคบริโภค (Consumer Goods)** จำแนกออกได้เป็น 4 ประเภทคือ

- 1.1.1) สินค้าสะดวกซื้อ
- 1.1.2) สินค้าเปรียบเทียบซื้อ
- 1.1.3) สินค้าเจาะจงซื้อ
- 1.1.4) สินค้าไม่แสวงซื้อ

1.2) **สินค้าอุตสาหกรรม (Industrial Goods)** แบ่งเป็น 6 ประเภท

- 1.2.1) ถาวรวัตถุที่ต้องการติดตั้ง
- 1.2.2) เครื่องมือประกอบ
- 1.2.3) วัตถุดิบ
- 1.2.4) วัสดุที่ใช้เป็นชิ้นส่วนประกอบหรือชิ้นส่วน
- 1.2.5) วัสดุใช้สอย
- 1.2.6) บริการ

2) การจัดจำหน่าย (Place หรือ Distribution) หมายถึง โครงสร้างของช่องทางที่ประกอบด้วยสถาบันและกิจกรรมใช้เพื่อเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์หรือสินค้าไปยังตลาด แม้ผลิตภัณฑ์ดีแต่หากไม่สามารถไปถึงทันเวลาและในสถานที่ที่มีความต้องการแล้ว สินค้านั้นก็หมดความหมาย ดังนั้นการจัดจำหน่ายต้องพยายามให้ผู้บริโภคซื้อได้ง่าย สะดวกสบาย รับประทานได้ สะดวก มีข้อเสนอแนะในการใช้ และมีสินค้ากระจายอยู่ในทุกที่ที่มีความต้องการสินค้า แบ่งเป็น

2.1) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Distribution Channels) เป็นการเลือกวิธีการจำหน่ายว่าจะจัดจำหน่ายผ่านตัวกลางแบบไหนหรือไม่ ตัวกลางที่มีอยู่ คือ เอเจนต์ ผู้ค้าส่ง และผู้ค้าปลีก หลักในการเลือกแบ่งออกได้เป็น 2 วิธีคือ

2.1.1) การเลือกประเภทตัวกลาง หมายความว่า เราจะเลือกผ่านตัวกลางใดบ้างจะผ่านทั้งหมดหรือไม่ผ่านเลย โดยจะจำหน่ายถึงตัวผู้ใช้โดยตรง การจะพิจารณาเลือกนั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้

- ประเภทของสินค้า ถ้าหากเป็นสินค้าอุปโภคบริโภคก็มักจะเป็นช่องทางการจัดจำหน่าย ถ้าหากเป็นสินค้าอุตสาหกรรมก็นิยมจำหน่ายโดยตรง แต่บางชนิดก็ผ่านตัวกลาง

- ความสามารถทางการตลาด ถ้าหากในฐานะผู้ผลิตหรือผู้แทนจำหน่ายรายใหม่ยังไม่มีความรู้เรื่องตลาดดี ก็อาจจะฝากขายผ่านนายหน้า และผู้ค้าส่งให้นายหน้าและผู้ค้าส่งหาลูกค้าปลีกให้อีกต่อหนึ่ง ถ้าหากมีความชำนาญหรือเป็นที่รู้จักในการค้าปลีกหรือผู้ใช้คืออยู่แล้ว ก็อาจจะเลือกวิธีจำหน่ายได้ทุกทาง

2.1.2) เลือกตัวกลางระหว่างประเภทเดียวกัน หมายถึง สมมุติว่าเมื่อท่านตัดสินใจลงไปแล้วว่าจะขายผ่านเอเจนต์ต่างจังหวัด ก็พิจารณาว่าในจังหวัดนั้นจะเลือกเอเจนต์รายใด ปัจจัยในการพิจารณาได้แก่

- ความสามารถในการจำหน่ายสินค้าประเภทนั้น
- ความรู้เกี่ยวกับสินค้าประเภทนั้น
- ความสามารถในการค้าและดำเนินธุรกิจทั่วไป
- เครดิตและฐานะทางการเงิน
- ความเต็มใจรับสินค้าไปจำหน่ายและความร่วมมือในการจัดจำหน่าย

- ชื่อเสียงในฐานะนักธุรกิจในท้องถิ่นนั้น

2.2) สถานที่วางขาย (Selling Outlets) สถานที่วางขายโดยปกติคือสถานที่ขายปลีก และการขายปลีกส่วนใหญ่เป็นการขายสินค้าอุปโภคบริโภค ยุทธวิธีเรื่องนี้คือ

2.2.1) การพิจารณาเลือกสถานที่วางขายซึ่งมีอยู่หลายประเภทด้วยกัน มีขนาดและทำเลที่ตั้งต่าง ๆ กัน เลือกให้เหมาะสมกับลักษณะสินค้าซึ่งก็มีอยู่หลายแบบ

สินค้าอุปโภคบริโภคมีอยู่ 3 ประเภทใหญ่ ๆ ด้วยกันคือ สินค้าประจำวัน สินค้าเพื่อการเลือกซื้อ และสินค้าลักษณะพิเศษ

2.2.2) การจัดตกแต่งร้าน มีวิธีการคือ จัดและตกแต่งร้านให้เป็นระเบียบเป็นที่ดึงดูดใจลูกค้า แยกประเภทสินค้าไว้ให้เป็นหมวดหมู่เพื่อสะดวกในการมองหา จัดสินค้าไว้ในจุดที่ลูกค้ามองเห็นได้ง่าย หยิบได้ง่าย สินค้าบางอย่างการจัดวางต้องอยู่ในจุดที่สามารถรักษารูปแบบสีสันและคุณภาพได้คงสภาพเดิม

3) ราคา (Price) หมายถึง มูลค่าของผลิตภัณฑ์ในรูปตัวเงินหรือสิ่งที่จะต้องจ่ายสำหรับการได้มาซึ่งบางสิ่ง มีการกำหนดราคา โดยพิจารณาทั้งลักษณะของการแข่งขันในตลาดเป้าหมาย และปฏิกิริยาของลูกค้าในราคาที่แตกต่างกันวิธีการที่เกี่ยวข้องในการกำหนดส่วนเพิ่ม (Markups) ส่วนลด (Discount) และเงื่อนไขการขาย (Terms of sale) ราคาที่ดี คือ ราคาที่กลุ่มเป้าหมายยอมรับและเห็นว่าเหมาะสม

4) การส่งเสริมการตลาด (Promotion) เป็นการติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับข้อมูลระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อ เพื่อสร้างเจตคติและพฤติกรรมการซื้อ การส่งเสริมการตลาดนี้เกี่ยวข้องกับการสื่อความ (Communicate) ให้ถึงตลาดเป้าหมายว่า ผลิตภัณฑ์ที่ต้องการมีจำหน่ายที่ใดบ้าง ราคาเท่าใด การส่งเสริมการตลาดเป็นกิจกรรมการตลาดอีกอย่างหนึ่งที่มีบทบาทและความสำคัญมากที่สุดในประเทศไทยขณะนี้ การกำหนดยุทธวิธีทางการตลาดมักจะมองอยู่ที่เรื่องการส่งเสริมการตลาด เพราะผู้บริโภคประเทศไทยส่วนใหญ่ตกอยู่ภายใต้อิทธิพลของการโฆษณาและการส่งเสริมการขาย สภาพการณ์ที่ก่อให้เกิดการวางกลยุทธ์ วิธีส่งเสริมการขายมากขึ้นก็สืบเนื่องมาจาก

4.1) การแข่งขันทวีความรุนแรงขึ้นมาก มีสินค้าใหม่ ๆ ออกสู่ตลาดมากขึ้น ผู้ผลิตหรือผู้ขายจึงจำเป็นต้องหาวิธีที่จะรักษาระดับการขายของตนโดยวิธีการต่าง ๆ ทางตลาด

4.2) เมื่อมีการนำสินค้าใหม่ออกสู่ตลาด ผู้ขายจำเป็นต้องโฆษณาสินค้าของตนพร้อมกับการส่งเสริมการขายไปด้วย ยิ่งเมื่อการขายดูทีว่าจะเติบโตขึ้น ก็จะต้องยิ่งส่งเสริมการขายให้มากขึ้น เพื่อให้การขายวิ่งสู่หลักชัยสูงสุดและสร้างการยอมรับในสินค้าให้เกิดแก่ผู้บริโภค

4.3) เมื่อผู้ขายต้องการเพิ่มยอดขายอันเนื่องมาจากไม่พอใจยอดขายปัจจุบันหรือยอดขายตกต่ำ

4.4) เพื่อสร้างความต้องการ(ที่เกินความจำเป็น)แก่ผู้ซื้อ เพื่อผลทางการขายที่สูงขึ้น

วิธีการส่งเสริมการขาย มีวิธีดังต่อไปนี้

1) โฆษณาและแสดงสินค้า ณ จุดซื้อ (Point of Purchase Advertising and Display) วิธีการนิยมให้กับสินค้าประเภทเครื่องสำอาง สินค้าตามแฟชั่นหรือประเภทฟุ่มเฟือยบางอย่างโดยเฉพาะสินค้าที่ออกใหม่ วัตถุประสงค์ก็คือต้องการจะโฆษณาสินค้า แต่ในเวลาเดียวกัน

ก็ขายด้วยโดยใช้ศิลปะการตกแต่ง และการจัดวางให้ดูสวยงาม เรียกร้องความสนใจลูกค้าที่ผ่านมาเห็น

2) ช่วยเหลือร้านค้า (Dealer Aids) วิธีนี้ผู้จำหน่ายจะยื่นมือเข้าไปช่วยลูกค้าที่เป็นร้านค้าปลีก และร้านค้าส่ง ในอันที่จะทำให้ผู้ค้าปลีกและผู้ค้าส่งสามารถขายสินค้าของเข้าได้มากขึ้น การช่วยเหลือคือ โฆษณาช่วย แนะนำวิธีการขาย อบรมพนักงาน และช่วยจัดและตกแต่งหน้าร้าน

3) วิธีกระตุ้นผู้บริโภคโดยตรง (Direct Consumer Stimulant) เป็นวิธีที่ใช้กันแพร่หลายในวงการตลาดเมืองไทย โดยมีวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ การให้ของแถม การบริการอำนวยความสะดวกลูกค้าและรับส่งสินค้าถึงที่ รายการชิงโชค โดยการใช้ชิ้นส่วนภาชนะหรือกล่องบรรจุสินค้าส่งไปจับฉลากหรือแจกของอื่น ๆ การใช้บัตรกำนัลที่มีมูลค่าเป็นเงินในการแลกซื้อสินค้าได้ ฯลฯ

4) วิธีแจกตัวอย่างให้ลองใช้ กระทำโดย

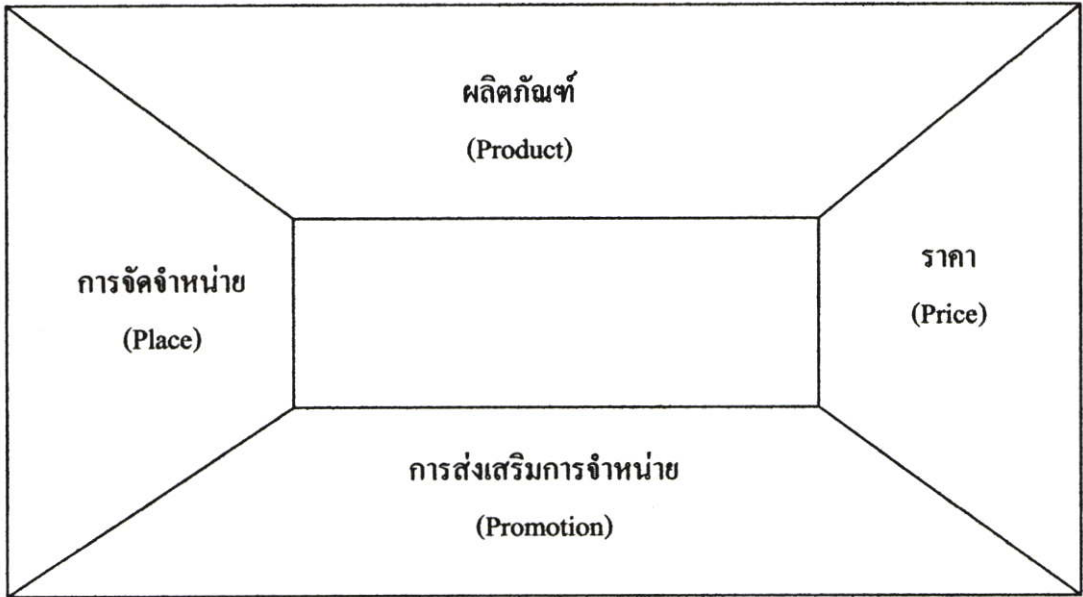
- ใช้ของจริงเป็นตัวอย่าง
- ทำขนาดพิเศษ ส่วนใหญ่จะเล็กกว่าของจริง
- ปริมาณแจกจะต้องเพียงพอกับขนาดของตลาด หรืออาจจะ

เฉพาะในรายการการกุศลก็ได้

5) การสาธิตสินค้า (Demonstration) มีวิธีการอยู่ 3 ทางด้วยกัน คือ

- สาธิต ณ จุดขายในร้านสรรพสินค้า ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทของใช้ประจำบ้านและในครัวเรือน
- สาธิตกลางแจ้งในสาธารณะก็เป็นวิธีหนึ่งที่สามารถกระทำได้ แต่บริษัทที่เป็นหลักแล้วไม่นิยม เป็นวิธีที่นักประดิษฐ์หรือวิทยากลนิยมใช้
- การสาธิตในห้องโชว์รูมหรือสาธิต ณ แหล่งผู้ซื้อ ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าประเภทเครื่องจักร อุปกรณ์ไฟฟ้า และเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

6) การเปิดโรงเรียนหรือสถาบันฝึกอบรม ผู้จำหน่ายบางรายใช้วิธีการฝึกอบรมให้การศึกษาแก่บุคคลทั่วไปเกี่ยวกับวิชาชีพ หรือทักษะบางอย่างโดยมีความเกี่ยวข้องกับทำให้สินค้าของตน



ภาพที่ 2.1 องค์ประกอบของส่วนผสมทางการตลาดและผู้บริโภค

ที่มา : Kotler (2000:16)

จากภาพที่ 2.1 แสดงถึงองค์ประกอบของส่วนผสมทางการตลาดที่จะช่วยในการพัฒนาโครงสร้างทางการตลาดได้เป็นอย่างดี เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและสร้างความพึงพอใจให้เกิดขึ้นกับผู้บริโภคในทุก ๆ ด้าน

2.2.4 แนวคิดปัจจัยภายนอก

สมยศ นาวิการ (2525: 22-40) ได้กล่าวว่าปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการค้าดำเนินงานของธุรกิจในปัจจุบัน ได้แก่สภาพแวดล้อม ซึ่งสภาพแวดล้อมดังกล่าวเป็นงานที่ทำนายของบริหารในการจัดการกับปัญหาดังกล่าว ที่จะต้องสนใจติดตามและทำความเข้าใจ และสามารถที่จะปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อมดังกล่าวให้เอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินงานของธุรกิจได้เป็นอย่างดี ปัจจัยที่มีความสำคัญคือ

2.2.4.1 สภาพแวดล้อมทางด้านเศรษฐกิจ

ระบบเศรษฐกิจของเราเป็นระบบที่ค่อนข้างจะซับซ้อนที่ประกอบขึ้นด้วยธุรกิจขนาดใหญ่และขนาดเล็ก และไม่มีธุรกิจใดเลยที่มีขนาดใหญ่พอจะควบคุมหรือเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจได้ สภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจไม่ว่าจะอยู่ในสภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ รุ่งเรือง หรือเกิดเงินเฟ้อก็ตาม ย่อมจะมีผลกระทบต่อระดับการว่างงาน ความต้องการของผู้บริโภค ภาษีอากร การใช้จ่ายของรัฐบาล และอัตราดอกเบี้ยอยู่เสมอ

แรงกดดันทางเศรษฐกิจไม่เพียงแต่จะมีผลกระทบต่อการดำเนินงานของธุรกิจแต่เพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่จะมีผลกระทบต่อความอยู่รอดของธุรกิจอีกด้วย ปัจจัยเหล่านี้ไม่สามารถจะควบคุมโดยธุรกิจได้ แรงกดดันทางด้านเศรษฐกิจภายในสภาพแวดล้อมของธุรกิจนั้นอาจจะแบ่งออกได้เป็นสองกลุ่มคือ กลุ่มหนึ่งผลกระทบต่อความต้องการสินค้าและบริการ ส่วนกลุ่มที่สองจะมาจากคู่แข่งภายในระบบเศรษฐกิจ

1) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจที่มีผลกระทบต่อความต้องการสินค้าและบริการ ธุรกิจจะอยู่รอดได้จำเป็นต้องมีความต้องการสำหรับสินค้าและบริการของธุรกิจ มีปัจจัยหลายอย่างที่มีอิทธิพลต่อผู้บริโภค แบ่งเป็น

- ความสามารถซื้อ (อำนาจซื้อ) จะถูกกำหนดขึ้นมาโดยระดับของการจ้างงานในระบบเศรษฐกิจ ภาษีเงินได้ การออม และระดับราคาสินค้า

- การจ้างงานและเงินได้ เงินได้รวมของคนโดยทั่ว ๆ ไปแล้ว ส่วนใหญ่ที่สุดมาจากค่าจ้างและเงินเดือน ดังนั้นภายในท้องที่ใดท้องที่หนึ่งหากว่ามีคนว่างงานอยู่เป็นจำนวนมากแล้ว ภาวะเศรษฐกิจของท้องที่นั้นจะได้รับความกระทบกระเทือนอันเนื่องมาจากการลดลงของรายได้รวมและอำนาจซื้อของบุคคลภายในท้องที่นั้น

- ภาษีอากร เนื่องจากรายได้รวมของบุคคลโดยทั่วไปแล้วจะต้องนำมาใช้จ่าย การออม และการเสียภาษี ดังนั้นเงินที่มีอยู่สำหรับการใช้จ่ายและการออมย่อมจะขึ้นอยู่กับจำนวนภาษีที่ต้องจ่ายให้กับรัฐบาล เงินได้ส่วนที่เหลือจากการเสียภาษีแล้วเรียกว่าเงินที่ใช้จ่ายได้ และในกรณีที่รัฐบาลเก็บภาษีเพิ่มขึ้น เงินที่ใช้จ่ายได้และความสามารถในการซื้อย่อมลดลง

- การออมทรัพย์บุคคลใดก็ตามที่ทำการออมมากขึ้น ความสามารถในการซื้อย่อมลดลง

- ราคาสินค้า ราคาสินค้ามีอิทธิพลต่อความสามารถในการซื้อ ดังนั้นถ้าหากว่าระดับราคาสินค้าสูงขึ้นยิ่งจะหมายความว่าอำนาจซื้อของบุคคลลดลง

2.2.4.2 สภาพแวดล้อมทางเทคโนโลยี

เทคโนโลยีใหม่ ๆ สามารถเปลี่ยนแปลงวิถีความเป็นอยู่ของประชาชนมีผลต่อการดำเนินงานของธุรกิจ ส่งผลกระทบต่อการผลิตสินค้าหรือบริการ เช่น การผลิตรถยนต์มีการใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาช่วยในระบบการผลิต การใช้คอมพิวเตอร์ หุ่นยนต์ การสื่อสาร ส่งผลทำให้สังคมปัจจุบันเป็นสังคมทางข้อมูลข่าวสาร (Information Society) ระบบทางด่วนของข้อมูล (Information Highway) ทำให้ธุรกิจมีการสร้างระบบเครือข่ายข้อมูลข่าวสารเชื่อมโยงถึงกันทั่วโลก ทำให้ระบบการติดต่อสื่อสารข้อมูลเป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็วเอื้อประโยชน์ต่อการดำเนินธุรกิจ

2.2.4.3 สภาพแวดล้อมทางด้านรัฐบาล

สภาวะแวดล้อมที่เกี่ยวกับการออกกฎระเบียบ นโยบายรัฐบาล การออกกฎหมายต่าง ๆ เช่น กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค การผลิตสินค้าที่ได้มาตรฐานมีคุณภาพ การผลิตที่ไม่ทำลาย

สภาพแวดล้อม กฎหมายที่เกี่ยวกับการ โฆษณา การคุ้มครองทางด้านแรงงานตามกฎหมายแรงงาน เช่นการเข้าเป็นสมาชิกของกองทุนเงินทดแทน การประกันบุคคลที่สาม เป็นต้น

2.2.4.4 สภาพแวดล้อมทางวัฒนธรรม

วัฒนธรรมประชากรของแต่ละประเทศมีผลต่อการดำเนินงานธุรกิจความเชื่อ ค่านิยม ทัศนคติ ความคิด และวิถีความเป็นอยู่ของประชากรมีผลต่อความคิดและพฤติกรรมของผู้บริโภค วัฒนธรรมมีผลต่อความผูกพันความจงรักภักดีของพนักงานในองค์กร ซึ่งวัฒนธรรมของประชากรในแต่ละประเภทก็จะมี ความแตกต่างกันออกไป

2.2.4.5 สภาพแวดล้อมทางการแข่งขัน

ธุรกิจต้องมีการแข่งขันระหว่างกัน เครื่องมือการแข่งขันที่ใช้กันอยู่ส่วนมากคือ การลดราคาสินค้า การเสนอสินค้าที่มีความแตกต่าง ทำเลที่ตั้ง การให้บริการ และการส่งเสริมการขายสินค้า

2.3 แนวคิดในการกำหนดกลยุทธ์

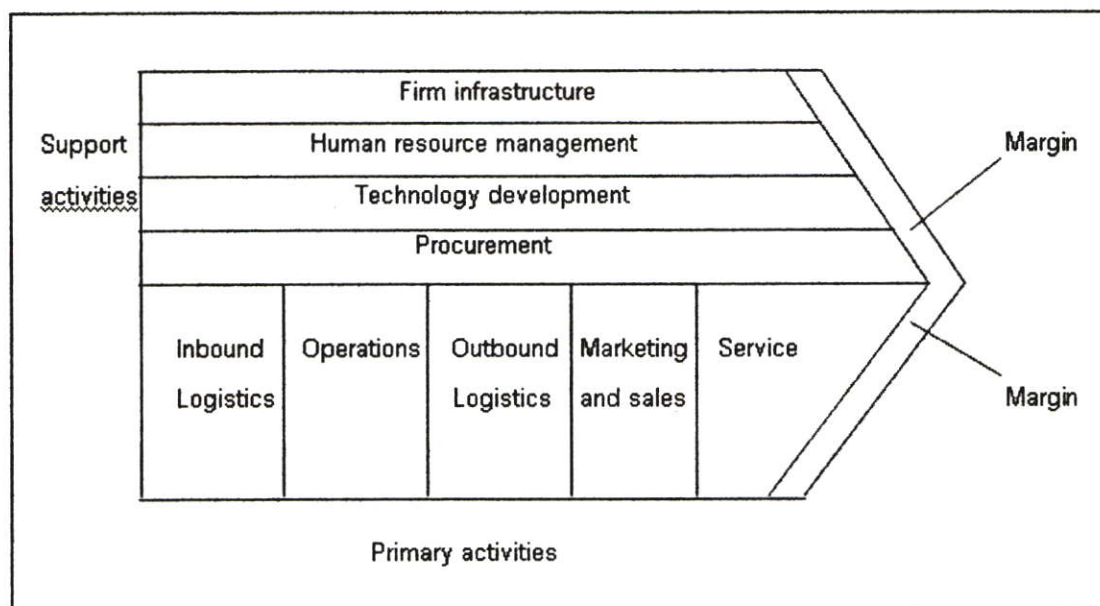
ผู้บริหารที่ต้องการประสบความสำเร็จในอนาคต จะต้องเร่งด้วยการศึกษาการบริหารเชิงกลยุทธ์ เพราะโลกในการบริหารธุรกิจมีความสลับซับซ้อนและมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งธุรกิจจะต้องปรับตัวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงนั้น ถ้าผู้บริหารขาดความชำนาญในการกำหนดกลยุทธ์จะทำให้ธุรกิจต่อสู้กับคู่แข่งไม่ได้ ดังนั้นผู้บริหารในระดับองค์กรต่างๆ จะเห็นความสำคัญของความรับผิดชอบในการกำหนดกลยุทธ์

2.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

ศิริวรรณ เสรีรัตน์(2539:80-85) ได้อธิบายไว้ว่า กระบวนการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน ขึ้นกับความสามารถเฉพาะบุคคล เป็นการกำหนดจุดแข็งและจุดอ่อนเชิงปริมาณได้ โดยใช้เครื่องมือการประเมินจุดแข็งและจุดอ่อน คือ การวิเคราะห์เครือข่ายด้านคุณค่า (Value chain analysis) ซึ่งจัดแบ่งกิจกรรมของธุรกิจออกเป็นกิจกรรมเบื้องต้น และกิจกรรมให้การสนับสนุนดังระบุในภาพที่ 2.2

จากภาพที่ 2.2 แสดงเครือข่ายการสร้างคุณค่า ประกอบด้วยกิจกรรมพื้นฐาน และกิจกรรมสนับสนุน ซึ่งอธิบายได้ดังนี้

2.3.1.1 **กิจกรรมพื้นฐาน (Primary activities)** เป็นกิจกรรมที่สร้างประโยชน์ให้กับลักษณะทางกายภาพของผลิตภัณฑ์ ขอดขาย และส่งมอบไปยังผู้ซื้อและบริการหลังการขาย กิจกรรมเบื้องต้นประกอบด้วย



ภาพที่ 2.2 เครื่องมือการสร้างคุณค่า : กิจกรรมพื้นฐาน และกิจกรรมสนับสนุน
ที่มา : Dess and Miller (1993:75)

1) การนำวัตถุดิบเข้าสู่กิจการ (Inbound Logistics) เป็นกิจกรรมในการรับ การเก็บรักษา และการจัดการปัจจัยนำเข้า ประกอบด้วย หน้าที่ในการจัดการเกี่ยวกับวัสดุ การ คลังสินค้า ระบบการควบคุมสินค้าคงเหลือ กำหนดตารางการเคลื่อนย้ายและการรับคืนจากผู้ขาย

2) การปฏิบัติการหรือการผลิต (Operations) จะเกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ ต้องการเปลี่ยนปัจจัยการผลิตเป็นผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย ประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ เช่น เครื่องจักรกล การบรรจุภัณฑ์ สายการผลิต การรักษาอุปกรณ์ การทดสอบ และการปรับปรุง กิจกรรมเหล่านี้จะนำไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพที่ดีขึ้น

3) การจัดส่งสินค้าสำเร็จรูป (Outbound Logistics) เป็นการจัดส่งสินค้า สำเร็จรูปออกสู่ตลาดซึ่งเป็นลูกค้าของธุรกิจ งานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย การคลังสินค้า การจัดการ วัสดุ การกำหนดตารางการขนส่ง และกระบวนการปฏิบัติการตามคำสั่งซื้อ การปรับปรุงกิจกรรม เหล่านี้มีผลกระทบต่อประสิทธิภาพ และระดับการให้บริการแก่ลูกค้าที่ดีขึ้น

4) การตลาดและการขาย (Marketing and sales) กิจกรรมการตลาดและการ ขายของธุรกิจจะเกี่ยวข้องกับปัญหา 4 ประการคือ ส่วนผสมผลิตภัณฑ์ ราคา การส่งเสริมการตลาด และช่องทางการจัดจำหน่าย โดยมุ่งที่ส่วนของการตลาด ซึ่งธุรกิจกำหนดเป็นเป้าหมาย ตลอดจน ความซับซ้อนของกระบวนการผลิต ธุรกิจจะต้องตัดสินใจผลิตหรือจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์ราคา ที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ มีคุณค่าและเป็นที่ยอมรับในสายตาลูกค้า ผลิตภัณฑ์หรือบริการที่ประสบ

ความสำเร็จ ต้องมีการส่งเสริมอย่างระมัดระวัง ตลอดจนการบรรจุภัณฑ์ที่มีการวางแผนการโฆษณา และการใช้สื่อ

5) บริการ (Service) ผู้บริหารจะต้องให้ความสำคัญกับการบริการลูกค้า ซึ่งถือเป็นกิจกรรมสร้างคุณค่าที่สำคัญที่สุดของธุรกิจ การให้บริการลูกค้าประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การติดตั้ง การซ่อมแซม การฝึกอบรมลูกค้า การนำเสนออะไหล่และชิ้นส่วน การปรับปรุงผลิตภัณฑ์ การให้คำแนะนำที่รวดเร็วสามารถตอบสนองจากคำติชมของลูกค้าในชั้นแนะนำผลิตภัณฑ์ ต้องการฝึกอบรมลูกค้าให้ใช้สินค้าเป็น ดังนั้นจึงเกิดความจำเป็นในการบริการ ให้การบริการลูกค้าที่เหนือกว่า ซึ่งถือเป็นจุดแข็งของบริษัท

3.3.1.2 กิจกรรมสนับสนุน (Support activities) เป็นกิจกรรมต่าง ๆ ที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมหลัก ประกอบด้วยการบริหารทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาเทคโนโลยี การจัดหาวัตถุดิบ และโครงสร้างพื้นฐานกิจกรรม นอกจากนี้การจัดหากิจกรรมเพื่อสนับสนุนกิจกรรมพื้นฐานเพื่อให้เป็นกิจกรรมให้การสนับสนุนซึ่งกันและกันกับกิจกรรมพื้นฐาน

1) การบริหารทรัพยากรมนุษย์ (Human resource management) ประกอบด้วยกิจกรรมการสรรหา การคัดเลือกฝึกอบรม พัฒนา และการกำหนดค่าตอบแทนทุกระดับของพนักงาน อิทธิพลของการบริหารทรัพยากรมนุษย์ มีในทุกกิจกรรมของเครือข่ายสร้างคุณค่า ต้นทุนทั้งหมดของการบริหารทรัพยากรไม่สามารถกำหนดเชิงปริมาณได้ง่าย ๆ เนื่องจากมีปัญหาลับซับซ้อน ซึ่งถือว่าเป็นต้นทุนการหมุนเวียนเข้าออกของพนักงานและการกำหนดค่าตอบแทนของผู้บริหาร ต้นทุนหลายประการเกี่ยวข้องกับการบริหารทรัพยากรมนุษย์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

2) การพัฒนาเทคโนโลยี (Technology development) เทคโนโลยีเป็นกิจกรรมการสร้างคุณค่าในองค์กร ซึ่งมีผลกระทบต่อกิจกรรม การพัฒนาผลิตภัณฑ์ และกระบวนการเพื่อให้เกิดคุณค่า และจำหน่ายสินค้าและบริการไปยังลูกค้า การพัฒนาเทคโนโลยีทำนอกเหนือการวิจัยและพัฒนาแบบดั้งเดิมหรือกล่าวอย่างหนึ่งก็คือ การพัฒนาเทคโนโลยีนั้นทำนอกเหนือการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

3) การจัดหาวัตถุดิบ (Procurement) หมายถึง หน้าที่ในการซื้อปัจจัยการผลิต ซึ่งใช้ในเครือข่ายสร้างคุณค่าให้ธุรกิจ ประกอบด้วย วัตถุดิบ วัสดุสิ้นเปลือง และปัจจัยการผลิตอื่น ๆ ซึ่งใช้ในกระบวนการผลิต ตลอดจนอุปกรณ์ เครื่องจักร อาคาร ฯลฯ

4) โครงสร้างพื้นฐานของกิจการ (Firm infrastructure) ประกอบด้วยกิจการต่าง ๆ เช่น การเงิน การบัญชี กฎหมาย รัฐบาล ระบบข้อมูล และการจัดการทั่วไป กิจกรรมเหล่านี้โดยทั่วไปใช้การสนับสนุนเครือข่ายในการสร้างคุณค่าและเป็นจุดเริ่มต้นในทุกระดับในองค์กร อย่างไรก็ตาม กิจกรรมเหล่านี้สามารถเป็นแหล่งในการสร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขันด้วย

2.3.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

ในการกำหนดกลยุทธ์ของธุรกิจ นอกจากจะทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน (ดังหัวข้อ 2.3.1) แล้วผู้ประกอบการยังต้องทำการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก(ดังได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 2.2.4) เพื่อใช้ทำการวิเคราะห์ SWOT Matrix และกำหนดกลยุทธ์ของธุรกิจด้วย

2.3.3 การวิเคราะห์ SWOT Matrix และการกำหนดกลยุทธ์

ศิริวรรณ เสรีรัตน์(2539 : 124-126) ได้กล่าวไว้ว่า หลังจากได้วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับ โอกาส อุปสรรค จุดแข็งและจุดอ่อน บริษัทสามารถวิเคราะห์กลยุทธ์ได้โดยอาศัยเครื่องมือในการวิเคราะห์ SWOT Matrix ซึ่งจะแสดงถึงกลยุทธ์ทางเลือก 4 ประการ คือ SO WO ST และ WT โดยจับคู่ระหว่าง ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในดังภาพที่ 2.3

ปัจจัยภายใน / ปัจจัยภายนอก	จุดแข็งภายใน (Internal Strengths (S))	จุดอ่อนภายใน (External Weaknesses (W))
โอกาสจากภายนอก (External Opportunities (O))	กลยุทธ์ SO มีจุดแข็งและมีโอกาส	กลยุทธ์ WO มีจุดอ่อนและมีโอกาส
อุปสรรคจากภายนอก (External Threats (T))	กลยุทธ์ ST มีจุดแข็งและมีอุปสรรค	กลยุทธ์ WT มีจุดอ่อนและมีอุปสรรค

ภาพที่ 2.3 SWOT แมททริกซ์ สำหรับกำหนดกลยุทธ์

ที่มา : Wehrich and Koontz (1993 : 175)

จากภาพที่ 2.3 แสดงทางเลือก 4 ประการของ SWOT แมททริกซ์ กลยุทธ์ที่ถือเกณฑ์การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก อุปสรรคและโอกาส และสภาพแวดล้อมภายใน จุดแข็งและจุดอ่อน ดังนี้

กลยุทธ์ SO เป็นสถานการณ์ที่ต้องการสูงสุด โดยใช้จุดแข็งและข้อได้เปรียบจากโอกาส โดยทั่วไปเป้าหมายขององค์กรจะเปลี่ยนจากตำแหน่งอื่นของแมททริกซ์นี้ ถ้ามีจุดอ่อนพยายาม

แก้ไขปัญหามาเพื่อเปลี่ยนให้เป็นจุดแข็ง ถ้าเผชิญอุปสรรคต้องพยายามเปลี่ยนให้เป็น โอกาส เช่น การเพิ่มการผลิต การขยายตลาด การรวมกิจการ เป็นต้น

กลยุทธ์ WO พยายามให้เกิดจุดอ่อนต่ำสุด และโอกาสสูงสุด ดังนั้นธุรกิจที่มีจุดอ่อนในบางกรณีอาจพัฒนาองค์การหรือต้องการความสามารถเฉพาะอย่างจากภายนอก มีทางเลือกที่เป็นไปได้เพื่อสร้างข้อได้เปรียบของโอกาสจากสภาพแวดล้อมภายนอก เช่น การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การพัฒนาตลาด เป็นต้น

กลยุทธ์ ST ถือเป็นเกณฑ์จุดแข็งขององค์การที่เกี่ยวข้องกับอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมเป้าหมาย คือ ทำให้เกิดจุดแข็งสูงสุดและมีอุปสรรคต่ำสุด ดังนั้นบริษัทอาจใช้จุดแข็งด้านเทคโนโลยี การเงิน การจัดการ หรือการตลาดเพื่อจัดการอุปสรรคจากคู่แข่ง เช่น การขายตัวผู้ตลาดโลก การเพิ่มบริการแก่ลูกค้า เป็นต้น

กลยุทธ์ WT มีเป้าหมายสร้างให้เกิดจุดแข็งและอุปสรรคต่ำสุด ซึ่งต้องการให้ใช้รูปแบบร่วมทุน การลดค่าใช้จ่าย และเลิกผลิตผลิตภัณฑ์ที่ไม่มีกำไร เช่น การร่วมทุน การลดต้นทุน การเลิกผลิต การเลิกกิจการ เป็นต้น

2.4 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

การศึกษาปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์นั้น จำเป็นต้องศึกษาให้เข้าใจที่มาของการประกอบยานยนต์ เพื่อพื้นฐานในการศึกษาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ต่อไป

2.4.1 อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก รวมทั้งใช้ความชำนาญและเทคโนโลยีขั้นสูงในการผลิตซึ่งส่วนใหญ่ต้องพึ่งพาการลงทุนจากบริษัทแม่ในต่างประเทศ การประกอบรถยนต์ในประเทศ แบ่งเป็น 2 ประเภทหลัก คือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล และรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์ สำหรับอุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย มีการผลิต 2 แบบ คือ แบบครอบครัว และแบบ สปอร์ต โดยมีปริมาณการผลิตรถจักรยานยนต์แบบครอบครัวกว่าร้อยละ 90 ส่วนอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เติบโตมาพร้อมกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โครงสร้างการผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ของไทย สามารถแบ่งออกตามลักษณะของตลาดได้ 2 ประเภท คือ ชิ้นส่วนเพื่อใช้ในการประกอบ ยานยนต์สำเร็จรูป (OEM) และชิ้นส่วนอะไหล่สำหรับการทดแทน (REM)

2.4.2 สถานการณ์ปัจจุบันของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

2.4.2.1 เป้าหมายการส่งออก

เป้าหมายการส่งออกปี 2549 คาดว่าจะมีมูลค่า 7,442 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ โดยเพิ่มขึ้นจากปี 2548 ร้อยละ 35 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.7 ของมูลค่าการส่งออกส่งออกทั้งประเทศ การส่งออกยานยนต์ใน 5 เดือนแรก (ม.ค. - พ.ค.) ของปี 2549 มีมูลค่าการส่งออก 2,692.64 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 36.02 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2548 คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.18 ของมูลค่าเป้าหมายการส่งออกแนวโน้มการส่งออกในปี 2549

2.4.2.2 แนวโน้มการส่งออก

แนวโน้มมูลค่าการส่งออกสินค้ายานยนต์ จะขยายตัวได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้จากการลงทุนขยายการผลิตรถยนต์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น โดยในปี 2549 คาดว่าจะมีการผลิตรถยนต์ประมาณ 1,245,000 คัน จะส่งออก ประมาณ 522,000 คัน ซึ่งใช้ไทยเป็นฐาน การผลิตยานยนต์ เพื่อส่งออกไปออสเตรเลีย ตะวันออกกลาง และยุโรป เป็นต้น โดยใช้ประโยชน์จากนโยบายการค้าระหว่างประเทศเชิงรุก คือ FTA

ปัจจัยที่อาจส่งผลให้การส่งออกยานยนต์ของไทย ในปี 2549 ไม่ได้ตามเป้าหมาย คือราคาน้ำมันในตลาดโลก ที่มีการปรับขึ้นตลอดเวลา และการส่งออกในตลาดอิน โคนีเซีย จะลดตัวลงเนื่องจากสภาวะเศรษฐกิจในประเทศอิน โคนีเซียเอง

ตลาดหลัก : ออสเตรเลีย ซาอุดีอาระเบีย อิน โคนีเซีย สหราชอาณาจักร ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ โอมาน สหรัฐอาหรับฯ และนิวซีแลนด์ รวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 60

ตลาดใหม่ที่มีอัตราการขยายตัวสูง : ภูเก็ต ร้อยละ 792.73 และ กาดาร์ ร้อยละ 611.23 เยอรมนี ร้อยละ 166.46 ฝรั่งเศส ร้อยละ 80.51 ตุรกี ร้อยละ 74.51 และ มาเลเซีย ร้อยละ 50.38

2.4.2.3 ปัญหาและอุปสรรค

- 1) การคืนอากรตามมาตรา 19 ทวิ ค่าซ้ำ ทำให้ผู้ผลิตขาดสภาพคล่องทางการเงิน
- 2) ภาษีนำเข้าสินค้าต้นน้ำโดยเฉพาะ เหล็ก มีราคาสูง เนื่องจากมาตรการตอบโต้ การทุ่มตลาดของสินค้าเหล็กจาก 14 ประเทศ อาทิ ประเทศรัสเซีย ยูเครน ญี่ปุ่น
- 3) ขาดแคลนบุคลากรในอุตสาหกรรมการประกอบยานยนต์ที่มีเทคนิคสูง

2.4.2.4 กลยุทธ์

- 1) ส่งเสริมและประชาสัมพันธ์ความเป็น Detroit of Asia ของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนไทย โดยการดำเนินกิจกรรมส่งเสริมการส่งออกทั้งในและต่างประเทศ
- 2) สนับสนุนการพัฒนาและวิจัยการผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ (Original Equipment Manufacturer-OEM)
- 3) ส่งเสริมและสนับสนุนการยกระดับความเชื่อมโยงของอุตสาหกรรมระดับต้นน้ำ-ปลายน้ำ (Supply Chain Management)

4) ปรับโครงสร้างภายในและระเบียบกฎเกณฑ์ เพื่อสร้างแรงจูงใจ

5) พัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมยานยนต์

2.4.2.5 ชีคความสามารถในการแข่งขัน

ในอดีตอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ถูกมองว่าเป็นอุตสาหกรรมที่ได้รับการคุ้มครอง ปกป้อง ทำให้รถนำเข้าจากต่างประเทศโดยเฉพาะรุ่นที่เครื่องยนต์ต่ำเข้ามาแข่งขันได้ยาก แต่หลังจากการเปิดเสรีมากขึ้นในปี พ.ศ. 2538 ทำให้การผลิตรถยนต์ภายในประเทศต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิตมากขึ้น

การยกเลิกการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local contents) ตั้งแต่ 1 มกราคม 2543 ทำให้ประเทศไทยได้รับการเลือกให้เป็นศูนย์การผลิตหรือประกอบยานยนต์หลายประเภท เช่น รถบรรทุก กระบะ 1 คัน ฯลฯ เพื่อการส่งออก ทำให้บริษัทแม่ซึ่งเป็นผู้ตัดสินใจในการดำเนินธุรกิจของบริษัทข้ามชาติ (MNCs) ใช้ปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้เป็นเครื่องวัดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์

1) ขนาดของตลาด

การที่มีขนาดค่อนข้างใหญ่ ทำให้มีการขยายกำลังการผลิตในปี พ.ศ. 2539 ทำให้ปัจจุบัน(พ.ศ. 2548)มีกำลังการผลิตรวม 1,125,316 หน่วย

2) นโยบายของรัฐ

- เป็นจุดแข็งในการดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนมากขึ้น ทำให้เกิดระบบการรวมศูนย์ (Cluster system) ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนมากกว่า อุตสาหกรรมอื่น ๆ

- อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์จากการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ควรจะตกเป็นของคนไทย ซึ่งเราจะเพิ่มขึ้นได้ ถ้ามีการพัฒนาขีดความสามารถของผู้ประกอบชิ้นส่วนที่เป็นคนไทยให้สูงขึ้น

3) อัตราแลกเปลี่ยนและต้นทุนการผลิต

จากการที่ประเทศไทยยกเลิกกฎการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ การประกอบยานยนต์ประเภทต่าง ๆ และรุ่นต่าง ๆ จะมีขีดความสามารถในการแข่งขันได้มากขึ้นน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้

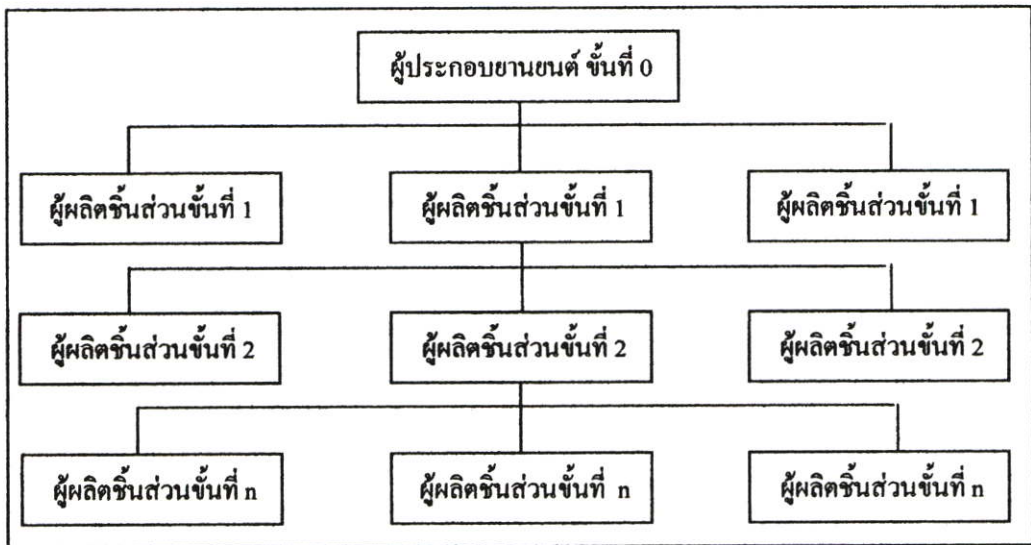
3.1) ประสิทธิภาพของแรงงาน โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมสนับสนุน ซึ่งจะทำให้ต้นทุนการผลิตของโรงงานผลิตชิ้นส่วนต่าง ๆ ต่ำ และเป็นผลดีต่อโรงงานประกอบยานยนต์อีกด้วย

3.2) อัตราแลกเปลี่ยนที่มีเสถียรภาพและไม่อ่อนมาก เพราะจะทำให้การซื้อขายชิ้นส่วนจากต่างประเทศมีต้นทุนไม่สูงนัก ราคาขายยานยนต์ที่ผลิตก็จะไม่ส่งผลมีกำไรลดลงเมื่อแปลงเป็นเงินตราของประเทศที่บริษัทตั้งอยู่ ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2543 โรงงานมิซูบิชิใน

ประเทศออสเตรเลียประสบความสำเร็จมากกว่าเงินดอลลาร์ออสเตรเลีย ในกรณีของค่าเงินยูโรก็เช่นเดียวกัน ทำให้การซื้อชิ้นส่วนจากอังกฤษหรือญี่ปุ่นเพื่อใช้ประกอบรถยนต์ในกลุ่มประเทศยุโรปประสบความสำเร็จขาดทุน

2.4.3 โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ไทย

อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมประเภทย่อย ๆ มากมาย เพราะยานยนต์หนึ่งคันจะมีชิ้นส่วนต่าง ๆ ถึงประมาณ 3,000 – 4,000 รายการมีความเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีหลายระดับและใช้วัตถุดิบตั้งแต่เหล็กกล้าจนถึงพลาสติก โดยโรงงานที่ผลิตชิ้นส่วนประกอบให้กับโรงงานประกอบก็จะมีหลายขนาดหลายระดับ ตั้งแต่โรงกลึงขนาดเล็กจนถึงโรงงานผลิตเครื่องมืองานขนาดใหญ่ ซึ่งจำแนกออกได้มากจนมาสามารถกล่าวให้ครบที่นี้ได้ ดังนั้นจะสรุปเฉพาะประเด็นที่สำคัญเพื่อให้เป็นที่เข้าใจถึงภาพรวมอย่างกว้าง ๆ ของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในภาพที่ 2.4



ภาพที่ 2.4 โครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ภาพที่ 2.4 เป็นการแสดงโครงสร้างของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์หนึ่งคัน ที่ต้องใช้ชิ้นส่วนต่าง ๆ มากมายหลายรายการหลายลำดับชั้นตอน ซึ่งสามารถอธิบายแบบกว้าง ๆ ได้ดังนี้

1) ผู้ประกอบยานยนต์ยนต์ชั้นที่ 0 คือ ผู้ที่นำชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1 มาประกอบเป็นยานยนต์สำเร็จรูป

2) ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1 (1st-tier Supplier) คือ ผู้ที่นำชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 2 มาประกอบเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 1 เพื่อส่งต่อไปยังผู้ประกอบยานยนต์

3) ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 2 (2 st-tier Supplier) คือ ผู้ที่นำชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ n มาประกอบเป็นชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 2 เพื่อส่งต่อไปยังผู้ผลิตยานยนต์ชั้นที่ 1

4) ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ n (n st-tier Supplier) คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชั้นที่ 3,4,5,...,n เป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายย่อยลงมาเรื่อย ๆ จนถึงชั้นที่เล็กที่สุด โดยจะทำการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในชั้นของตนแล้วส่งต่อไปยังชั้นที่ใหญ่กว่าต่อไป

โดยการจำแนกโครงสร้างของยานยนต์ในที่นี้จะจำแนกอย่างกว้าง ๆ ซึ่งจะกล่าวถึงชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ในชั้นที่ 1 ของโครงสร้างรถยนต์และรถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้

2.4.3.1 โครงสร้างส่วนประกอบของรถยนต์ จะประกอบด้วยชิ้นส่วนหลักต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- 1) ชิ้นส่วนเครื่องยนต์
- 2) อุปกรณ์ช่วยควบคุมเครื่องยนต์
- 3) อุปกรณ์ไฟฟ้า
- 4) ระบบท่อไอเสีย
- 5) ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง
- 6) สายไฟ
- 7) ชุดล้อและยาง
- 8) ชิ้นส่วนคกแต่งภายใน
- 9) ชุดกระจก
- 10) ชุดเบาะ
- 11) ชุดไฟส่องสว่าง
- 12) ระบบกันกระแทก
- 13) ระบบเบรก
- 14) ระบบคลัทช์
- 15) ชิ้นส่วนตัวถัง
- 16) ชุดกันชน
- 17) ระบบเกียร์ทดกำลัง
- 18) ระบบพวงมาลัย
- 19) ระบบถ่ายกำลัง
- 20) ชุดแผงหน้าปัทม์
- 21) อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์อื่น

2.4.3.2 โครงสร้างส่วนประกอบจักรยานยนต์ จะประกอบด้วยชิ้นส่วนหลักต่าง ๆ

ดังต่อไปนี้

- 1) ชุดเครื่องยนต์
- 2) ตัวถัง
- 3) อุปกรณ์ควบคุมการทรงตัว
- 4) ระบบกันสะเทือน
- 5) ระบบส่งกำลัง
- 6) ระบบไฟฟ้า
- 7) ชุดส่องสว่าง
- 8) เบาะ
- 9) ระบบเบรก
- 10) ชุดล้อและยาง
- 11) ชุดกระจกมองข้าง
- 12) ท่อไอเสีย
- 13) ตะกร้าน้ำรด
- 14) อุปกรณ์ควบคุมการทรงตัว
- 15) ชุดไฟร์เบอร์

2.4.4 นโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ไทย

- ปี 2504 รัฐบาล โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ เริ่มด้วยการนำเข้าอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุด (CKD)

- ปี 2505 การให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริม โดยการลดอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูป ทำให้อากรขาเข้าของ CKD ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพ และรถบรรทุก มีอัตราร้อยละ 30 , 20 และ 10 ตามลำดับ

- ปี 2512 ตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ขึ้นตรงต่อกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

- ปี 2512 การปรับอากรขาเข้า CKD เพิ่มอีกร้อยละ 20 ของอัตราเดิมทุกรายการ ทำให้อากรขาเข้า CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิกอัพ และรถบรรทุกเพิ่มเป็นร้อยละ 50 , 40 และ 30 ตามลำดับ

- ปี 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ สำหรับแต่ละโรงงาน ทั้งรถยนต์นั่ง รถบรรทุกและรถยนต์โดยสาร

- ปี 2514 การบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศไทยในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคัน ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516
- ปี 2515 ประกาศฉบับใหม่ ไม่มีการจำกัดแบบประกอบรถยนต์ แต่ยังคงบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518
- ปี 2516 ประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis With engine ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518
- ปี 2517 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis With engine ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518
- ปี 2521 กำหนดให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ในช่วง 2 ปีแรก และเพิ่มอีกร้อยละ 5 ต่อปี จนครบในเดือนสิงหาคม 2526
- ปี 2522 กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้

Chassis With Engine	จากเดิมร้อยละ 15 เพิ่มเป็นร้อยละ 40
Chassis With windshield	จากเดิมร้อยละ 20 เพิ่มเป็นร้อยละ 45
Chassis With cab	จากเดิมร้อยละ 25 เพิ่มเป็นร้อยละ 50
- ปี 2522 อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ในส่วนที่จะประกอบเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้ ต้องใช้ชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม
- ปี 2523 กำหนดการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์บังคับสำหรับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง ท่อไอเสีย แบบเคอร์รี่ แหนบค้ำหน้าและหลัง ขางนอก กระจกนิรภัย และครัมเบรกหน้าและหลัง(เฉพาะรถบรรทุกขนาด 3.5 ตันขึ้นไป)
- ปี 2527 กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 47 , 54 และ 65 ในปี 2509 , 2530 และ 2531 ตามลำดับ
- ปี 2528 กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศสำหรับรถบรรทุกเล็กเป็นร้อยละ 48 , 54 และ 63 ในปี 2529 , 2530 และ 2531 ตามลำดับ
- ปี 2528 ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์บางประเภท คือ ปรับอากรขาเข้า CKD สำหรับรถแวน รถปิกอัพ และรถส่งแบบจี๊ป จากร้อยละ 40 เพิ่มเป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอากรขาเข้า Chassis และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถยนต์ประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20

- ปี 2529 กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ตามรายการบังคับที่ปรับปรุงใหม่ซึ่งแบ่งเป็นบัญชี ก. และ และบัญชี ข. โดยมูลค่าของทั้ง 2 บัญชีรวมกันต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54

- ปี 2529 กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532

- ปี 2532 ประกาศให้มีการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศได้รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น และแต่ละรุ่นประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ

- ปี 2533 ประกาศเพิ่มเติมให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้โดยเสรีไม่จำกัดรุ่น (Series) เพื่อให้เหมาะสมกับสภาวะการแข่งขันด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ

- ปี 2534 กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งรถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่เป็นร้อยละ 54 ,60-72 และ 45 ตามลำดับ

- ปี 2534 กำหนดให้รถบรรทุกเล็ก มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ภายในประเทศ

- ปี 2541 ประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543

- ปี 2541 กระทรวงอุตสาหกรรมจัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์

- ปี 2542 ประกาศยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ภายใต้กลไกตลาดตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าขององค์การการค้าโลก

2.4.5 กฎระเบียบข้อบังคับ กฎหมายและนโยบายที่เกี่ยวข้อง

2.3.5.1 สนับสนุนการผลิตชิ้นส่วนและการประกอบรถยนต์

โดยมีสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้สิทธิประโยชน์ด้านภาษีอากร ได้แก่ ภาษีเงินได้นิติบุคคล และอัตราภาษีศุลกากร

2.3.5.2 สนับสนุนขีดความสามารถในการแข่งขัน

1) โดยยกเลิกกฎการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ (Local content) แต่เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ และลดผลกระทบจากการที่ราคายานยนต์อาจเพิ่มสูงขึ้นได้

2) สนับสนุนการค้าภายในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยให้อุตสาหกรรมยานยนต์อยู่ในกลุ่ม Fast Tract ที่มีแผนการลดภาษี

3) สนับสนุน โครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วนภายใน โครงการร่วมมือทางการลงทุนระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน (AICO)

2.4.6 การวิเคราะห์ SWOT อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

2.4.6.1 จุดแข็ง (Strength)

- 1) อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ไทยมีศักยภาพทางการผลิตมีผู้ผลิตรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย
- 2) มีกำลังการผลิตสูงกว่าปริมาณความต้องการในประเทศจึงสามารถเพิ่มปริมาณการผลิตได้อย่างรวดเร็ว เมื่อความต้องการเพิ่มอย่างกะทันหัน
- 3) ภาครัฐมีนโยบายที่ดีในการสนับสนุนอุตสาหกรรม เช่น นโยบายส่งเสริมการส่งออกที่เอื้อประโยชน์แก่ผู้ผลิต แม้วามีปัญหาในทางปฏิบัติอยู่
- 4) มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง
- 5) บุคลากรมีแรงจูงใจในการทำงาน
- 6) ประเทศไทยได้เปรียบในเรื่องที่ตั้งภูมิศาสตร์ โดยเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน อินโดจีน และเชื่อมโยงกับเอเชียได้ด้วย ทำให้เหมาะที่จะเป็นศูนย์กลางการผลิตและการส่งออกของภูมิภาค

2.4.6.2 จุดอ่อน (Weakness)

- 1) หน่วยงานต่างๆ ของภาครัฐขาดวิสัยทัศน์ร่วมและเป้าหมายในระดับชาติ
- 2) ขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะทั้งในด้านการผลิตและการออกแบบในอุตสาหกรรม
- 3) ขาดการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรม
- 4) มูลค่าเพิ่มในประเทศของยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตในไทยมีสัดส่วนต่ำ
- 5) ผลผลิตและประสิทธิภาพการผลิตในไทยเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ผลิตรายระดับโลกแล้วค่อนข้างต่ำ

2.4.6.3 โอกาส (Opportunities)

- 1) ผู้ผลิตรายระดับโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตรายใหญ่ในไทย
- 2) ไทยมีความพร้อมและความสามารถมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียนในการประกอบรถยนต์ และผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อีกทั้งมีมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมพื้นฐานที่เป็นรากฐานรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์
- 3) โครงการ AICO และ AFTA จะทำให้มีตลาดที่กว้างขึ้นและมีการขยายตัวในอุตสาหกรรมนี้

4) ไทยไม่มีบริษัทยานยนต์แห่งชาติ ซึ่งเป็นกำแพงกีดกันการแข่งขันจากภายนอก และไทยมีเสรีภาพในการประกอบธุรกิจ

5) ค่าเงินบาทที่ลดลง สร้างความได้เปรียบในโอกาสในการส่งออก และการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า

6) เสถียรภาพทางการเมืองของไทย ถึงแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง แต่ส่วนใหญ่ունนโยบายการบริหารประเทศไม่ได้เปลี่ยนแปลงจากเดิม

2.4.6.4 ข้อจำกัด (Threat)

1) การลงทุนขนาดใหญ่เป็นการลงทุนจากต่างประเทศ การรวมตัวกันของโรงงานผู้ประกอบรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการลงทุนจากต่างประเทศจะทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการลงทุนโดยคนไทย มีแนวโน้มต้องปรับตัว

2) ผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นการลงทุนจากต่างประเทศ มักถูกควบคุมการดำเนินงาน โฉนดนโยบายของบริษัทแม่

3) การกีดกันทางการค้าจากประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย

2.4.7 มาตรฐานและระบบคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมของโลก พบว่าผู้บริโภครายใหญ่ของโลกที่มีกำลังซื้อสูงๆ คือ อเมริกา กลุ่มยุโรป(EU) และจีนในบรรดากลุ่มหลักนี้มีกลุ่มที่มีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจมากที่สุด คืออเมริกาและกลุ่มยุโรป (EU) ดังนั้นถ้าเราต้องการขายสินค้าให้กับลูกค้ารายใหญ่ของโลกทั้ง 2 รายนี้ เราจึงต้องสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้า 2 กลุ่มนี้ สิ่งที่ลูกค้า 2 กลุ่มนี้ต้องการและพยายามผลักดันให้ผู้ที่จะค้าขายด้วยต้องทำตามก็คือ สิ่งที่เราเรียกว่ามาตรฐานระบบการบริหารคุณภาพ(Quality Management System) โดยมีมาตรฐาน ISO9000 เป็นมาตรฐานที่แพร่หลายและได้รับความนิยมสูงสุด ด้วยระบบเศรษฐกิจที่เปิดเสรีทางการค้าในตลาดโลกและการกำหนดกติกาโดย WTO และ ISO (International Organization for Standardization) ในทุกประเทศจึงใช้มาตรฐานสากลทั้งที่ตัวผลิตภัณฑ์และมาตรฐานระบบการบริหารต่างๆ ดังนั้นประเทศที่จะทำการค้าในตลาดโลกจึงย่อมต้องทำตามกติกาดังกล่าวอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

มาตรฐานและระบบคุณภาพสำหรับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่เป็นที่นิยมใช้ในระดับสากลนิยม คือ

2.4.7.1 ISO 9000

เป็นมาตรฐานสากลสำหรับระบบคุณภาพอันเกี่ยวกับการจัดการด้านคุณภาพ และการประกันคุณภาพ โดยเน้นความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญมาตรฐาน ISO 9000 มีข้อกำหนด (Requirements) ที่ระบุในข้อกำหนดที่จะขอรับการรับรองระบบต้องมี และต้องนำมาประยุกต์ใช้ โดยมุ่งเน้นการปรับปรุงกระบวนการเพื่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง(Continual Improvement

2.4.7.2 QS 9000

เป็นมาตรฐานที่กำหนดเผยแพร่และบังคับให้โรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนให้กับ BIG 3 (Ford, GM, Chrysler) ดำเนินมาตรฐานระบบ QS 9000 ดังนั้นจึงถือเสมือนว่าเป็นมาตรฐานของอเมริกา

2.4.7.3 ISO/TS 16949

เป็นมาตรฐานสากลที่เกิดจาก ISO และมาตรฐานนี้ได้รับการยอมรับจาก BIG 3 และประเทศต่างๆ ที่เป็นมหาอำนาจทางอุตสาหกรรมยานยนต์

2.4.7.4 ISO 14000

การจัดการสิ่งแวดล้อมเริ่มด้วยผู้บริหารสูงสุดขององค์กร ต้องมีความมุ่งมั่นที่จะดำเนินการอย่างจริงจัง และกำหนดนโยบายสิ่งแวดล้อมขององค์กรขึ้น เพื่อเป็นแนวทางสำหรับการดำเนินงานของพนักงานในองค์กร

2.4.7.5 มอก.18000 (มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม)

ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัย (Occupational health and safety management system standards) ตามอนุกรมมาตรฐาน มอก.18000 นี้ กำหนดขึ้นโดยใช้ BS 8800 : Guide to occupational health and safety (OH&S) management systems เป็นแนวทาง และอาศัยหลักการของระบบการจัดการตามอนุกรมมาตรฐาน มอก. 9000/ISO 9000 และมอก. 14000/ISO 14000 เพื่อให้ระบบการจัดการอาชีวอนามัยและความปลอดภัยเข้ากันได้กับระบบการจัดการอื่นๆ ขององค์กร

2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เรวดี เกษไชโย (2542: บทคัดย่อ) จากการที่รัฐบาลได้เปลี่ยนแปลงนโยบายค่าเงินบาทส่งผลกระทบต่อให้อุตสาหกรรมต่าง ๆ ที่มีการนำเข้าวัตถุดิบจากต่างประเทศมีต้นทุนที่สูงขึ้น โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปุ๋ยและสารเคมีในการปราบศัตรูพืช ซึ่งปุ๋ยและสารเคมีปราบศัตรูพืชเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการผลิตสินค้าเกษตรกรรม ผลปาล์มสดจัดเป็นสินค้าหนึ่งที่ได้รับผลกระทบนี้ทำให้มีต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น จนส่งผลให้อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบมีต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นตามไปด้วย เนื่องจากปาล์มน้ำมันเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญ วัตถุประสงค์หลักของการศึกษานี้เพื่อศึกษาแนวโน้มของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบของประเทศไทยในอนาคต ซึ่งจำเป็นต้องศึกษาถึงผลกระทบของอัตราแลกเปลี่ยนที่มีต่อต้นทุนน้ำมันปาล์มดิบและผลปาล์มสด และทำการประมาณการความต้องการน้ำมันปาล์มดิบและปริมาณผลผลิตในปี พ.ศ.2542 – 2550 การศึกษานี้ใช้ข้อมูลทฤษฎีภูมิที่รวบรวมจากหน่วยต่าง ๆ ของภาครัฐบาล ซึ่งจากการศึกษาพบว่าเมื่ออัตราแลกเปลี่ยนเกิดการเปลี่ยนแปลงไปร้อยละ 1 จะส่งผลให้ต้นทุนของผลปาล์มและน้ำมัน

ปาล์มเกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันร้อยละ 0.1058 และ 0.0956 ตามลำดับ และเมื่อราคาผลปาล์มสดเกิดการเปลี่ยนแปลงร้อยละ 1 จะส่งผลให้ต้นทุนของน้ำมันปาล์มดิบเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกันร้อยละ 0.61 และจากการศึกษาถึงอุปสงค์และอุปทานของน้ำมันปาล์มดิบที่ผลิตได้ในประเทศไทยในปี พ.ศ.2542–2550จะเห็นได้ว่าประเทศไทยสามารถผลิตน้ำมันปาล์มดิบเฉลี่ยได้ประมาณปีละ 525,820 ตัน ส่วนความต้องการน้ำมันปาล์มดิบภายในประเทศไทยเฉลี่ยมีประมาณปีละ 3,968,860 ตัน ซึ่งทำให้มีน้ำมันปาล์มดิบเกินความต้องการในประเทศเฉลี่ยประมาณปีละ 128,960 ตัน

จันทร คำดา (2543: บทคัดย่อ) การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการศึกษาถึงระบบการผลิต การตลาด การแปรรูป รวมทั้งนโยบาย และมาตรการทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับน้ำมันปาล์มในประเทศไทย เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มและอุปทานน้ำมันของไทย และเพื่อศึกษาผลกระทบของเขตการค้าเสรีอาเซียนที่จะมีผลต่อสวัสดิการของเกษตรกรผู้ผลิตน้ำมันปาล์ม และผู้บริโภคน้ำมันปาล์มของไทย

ผลการศึกษาอุปสงค์ อุปทานพบว่า ปัจจัยที่มีผลกระทบต่ออุปสงค์น้ำมันปาล์มในปัจจุบันคือ ราคาส่งน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ ณ.ตลาดกลางกรุงเทพในปัจจุบัน และผลการศึกษาผลกระทบของเขตการค้าเสรีอาเซียนต่อสวัสดิการของผู้ผลิตปาล์มน้ำมันและผู้บริโภค น้ำมันปาล์มของไทย พบว่า ผู้ผลิตปาล์มน้ำมันเสียประโยชน์ได้เท่ากับ 5,625.15 ล้านบาท ผู้บริโภค น้ำมันปาล์มได้รับผลประโยชน์เท่ากับ 9,679.19 ล้านบาท เมื่อพิจารณาการเปลี่ยนแปลงของส่วนเกินของผู้บริโภค และ ส่วนเกินของผู้ผลิตแล้วพบว่าจากการศึกษาพบว่าเพื่อให้อุตสาหกรรมปาล์มน้ำมันสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้ควรมีการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์มรวมทั้งสนับสนุนให้เกษตรกรรายย่อยรวมตัวกันในการผลิต และจัด การเพื่อลดต้นทุน

พงศกร ทวีสุข (2544: บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง ในจังหวัดเชียงใหม่ โดยผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1. การประกอบอุตสาหกรรมลำไยอบแห้งส่วนใหญ่เปิดดำเนินงานมาแล้วประมาณ 1-3 ปี มีลักษณะการประกอบการแบบเจ้าของคนเดียว ส่วนใหญ่เป็นโรงงานที่มีพื้นที่ประมาณ 500-1,000 ตารางเมตร ในช่วงนอกฤดูการผลิตและในฤดูการผลิต มีจำนวนพนักงานประจำสำนักงานไม่เกิน 5 คน และลูกจ้างในโรงงานไม่เกิน 25 คน
2. การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้งมี 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการจัดการ การผลิต การเงินและการบัญชี และการตลาด พบว่า

ด้านการจัดการ ผู้ประกอบส่วนใหญ่มีการวางแผนการดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะสั้น (1-3ปี) โดยมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย ของกิจการในอนาคตรวมทั้งมีการกำหนดการใช้วัตถุดิบ (ลำไย) และอุปกรณ์เครื่องจักร ปัจจัยภายในที่ใช้กำหนดแผนงานได้แก่ เงินทุนและกำลัง

การผลิต ปังจ้วยภายนอกได้แก่ ปริมาณวัตถุดิบตามฤดูกาล และความต้องการของตลาด โดยมีการ ทบทวนปรับปรุงแผนงานเป็นระยะ ๆ ทุกสัปดาห์

การจัดการองค์การ พบว่าส่วนใหญ่มีการแบ่งแผนงานประกอบด้วย แผนก การผลิต แผนกบัญชีและการเงิน และแผนกการตลาด ไม่มีการจัดทำเอกสารคำบรรยายลักษณะงาน มีการกระจายอำนาจ ความรับผิดชอบไปยังแผนกต่าง ๆ ใช้วิธีมอบหมายอำนาจหน้าที่ ความ รับผิดชอบให้แก่พนักงาน/ลูกจ้างด้วยวาจา และการจัดองค์การส่วนใหญ่ไม่มีการแบ่งสายการบังคับ บัญชาเอาไว้ แต่พนักงานทุกคนติดต่อกันเองทุกระดับชั้น

การจัดบุคคลเข้าทำงาน พบว่า บุคลากรส่วนใหญ่มาจากการบอกต่อชักชวนกัน มา โดยรับสมัครตั้งแต่ก่อนฤดูกาลผลิต จนถึงฤดูกาลผลิต ส่วนใหญ่กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกโดย พิจารณาจาก เพศ อายุ และประสบการณ์ของผู้สมัคร และเห็นว่าความขยันอดทนและความซื่อสัตย์ เป็นคุณสมบัติจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่มีการประเมินผลการปฏิบัติงานโดยพิจารณา จากความสามารถในงานที่ได้รับมอบหมายและใช้ผลการประเมินดังกล่าวเพื่อพิจารณามอบหมาย งานต่อไป มีการฝึกอบรมระหว่างการทำงาน การจ่ายค่าจ้างส่วนใหญ่เป็นค่าจ้างรายวันมีการจัด สวัสดิการด้านที่พักอาศัยและอาหารกลางวันให้แก่พนักงาน/ลูกจ้าง

การสั่งการ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยและ นิยมสั่งการในลักษณะผสมผสาน คือ ทั้งมีและไม่มีการซักถามจากพนักงาน โดยเห็นว่าความสนใจ ของพนักงาน/ลูกจ้าง ขณะสั่งการนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การสั่งการมีประสิทธิภาพ และส่วน ใหญ่ใช้การเพิ่มค่าล่วงเวลาเป็นปัจจัยจูงใจในการปฏิบัติงาน

การควบคุม พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการจัดตั้งมาตรฐานในการควบคุม ตามคุณภาพงาน ปริมาณงาน ตามลำดับและเพื่อให้การผลิตลำไยอบแห้งประสบความสำเร็จส่วน ใหญ่นำเทคนิคควบคุมการผลิตมาใช้ โดยมีการปรับปรุงและใช้เครื่องจักรทันสมัยช่วยในการผลิต และมีการศึกษาเทคนิคการอบแห้งลำไยจากนักวิชาการและเอกสารวิชาการอยู่เสมอ

ด้านการผลิต พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีอัตราการผลิตสูงสุดต่อปีน้อยกว่า 250,000 กิโลกรัม และส่วนมากผลิตลำไยอบแห้งแบบอบทั้งเปลือกโดยใช้วัตถุดิบสดที่รับซื้อมาจากแหล่ง ปลูกทั้งในจังหวัดเชียงใหม่และลำพูน ส่วนมากรับซื้อขนาด AA และขนาด A และมากกว่าครึ่งหนึ่ง รับซื้อลำไยอบแห้งเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตด้วย โดยซื้อในขนาด AA และขนาด A ในระหว่าง การผลิต ส่วนใหญ่มีการสุ่มตรวจคุณภาพสินค้าลำไยอบแห้งเป็นประจำตลอดระยะเวลาการผลิต

ด้านการเงินและภาษี พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังใช้สมุดบันทึกข้อมูลด้านบัญชี และการเงิน ผู้จัดทำบัญชีคือเจ้าของกิจการหรือพนักงานบัญชีและการเงิน เงินทุนและแหล่งเงินทุน ส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของกิจการ ส่วนการชำระค่าวัตถุดิบพบว่าส่วนใหญ่ชำระด้วยเงินสด และ กำหนดให้ลูกค้าชำระค่าสินค้าทันทีที่รับสินค้าด้วยเงินสดหรือเช็ค กิจการส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สูญทาง

การค้า มีปริมาณเงินสดหมุนเวียนเป็นค่าวัตถุดิบวันละ 100,000 – 300,000 บาท นอกจากนี้พบว่า ส่วนใหญ่มีการหนี้สินเป็นหนี้เงินกู้ระยะสั้น และหนี้เบิกเกินบัญชี

ด้านการตลาด พบว่าผู้ประกอบการทุกรายมีการคัดเกรดผลิตภัณฑ์ลำไยอบแห้งที่จำหน่าย เป็นเกรด AA, A,B และ C มีการจำหน่ายลำไยอบแห้งทั้งแบบอบทั้งเปลือก และแบบแกะเปลือก ในการตั้งราคาส่วนใหญ่ตั้งราคาตามผู้นำตลาด ใช้วิธีจัดจำหน่ายสินค้าโดยใช้ช่องทางจากผู้ผลิต ไปยังผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก และผู้บริโภค ส่วนใหญ่มีการประชาสัมพันธ์ให้ข่าวเกี่ยวกับสินค้าเพื่อเป็นการ ส่งเสริมการตลาด มีตลาดรับซื้อต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่วนที่จำหน่ายในประเทศพบว่ามีพ่อค้า ส่งและพ่อค้าปลีกมารับซื้อ ไปจำหน่ายอีกทอดหนึ่ง

3. ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง โดยรวม พบว่ามีปัญหาในระดับน้อย ทั้งด้านการจัดการ การผลิต และการตลาด ส่วนปัญหาด้านการเงินและการบัญชีมีปัญหาในระดับน้อยที่สุด แต่ในรายละเอียดพบว่า ปัญหาด้านการจัดการมีปัญหาในระดับมาก ในเรื่องการวางแผนเนื่องจากสภาพเศรษฐกิจไม่แน่นอน ทำให้คาดการณ์ล่วงหน้าได้ลำบาก และปัญหาด้านการจัดบุคลากรเข้าทำงาน ในเรื่องพนักงาน/ลูกจ้างไม่มีประสิทธิภาพและความชำนาญ ทำให้เสียเวลาในการฝึกหัด และปัญหาด้านการตลาดมีปัญหาในระดับมากในเรื่องคู่แข่งชั้นมีจำนวนมาก

ทัศนาศอุมพันธ์ (2546: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้าน ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก และเปรียบเทียบระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการ อุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้างตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และ ระยะเวลาในการดำเนินงาน กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงาน ด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้าน การตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ได้ผลการศึกษาดังนี้

1. ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้างโดยภาพ รวมอยู่ในระดับมาก โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้างมีปัญหาการดำเนินงานด้าน ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกมากที่สุด รองลงมาด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้าน การเงินมีปัญหาการดำเนินงานน้อยที่สุด

2. เปรียบเทียบปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้าง พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้างที่มี ขนาดกิจการ และรูปแบบความเป็น เจ้าของธุรกิจ ที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบบ้างที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานแตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศักรินทร์ ชวนะภูธร (2547: บทคัดย่อ) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต การเงิน และการตลาด 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะผู้ประกอบการผลิต แบ่งตามขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงานกับ ปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต การเงิน และการตลาด โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 82 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Minitab for windows สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การทดสอบสมมุติฐานได้กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัยมีดังต่อไปนี้

1. ระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน พบว่ามีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยปัญหาการดำเนินงานที่มีระดับปัญหาปานกลางได้แก่ปัญหาด้านการผลิต ในขณะที่ปัญหาในการดำเนินงานที่มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ปัญหาด้านการตลาดและปัญหาด้านการเงินตามลำดับ

2. สำหรับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามลักษณะของผู้ผลิตพบว่าผู้ผลิตที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกัน จะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แต่ผู้ผลิตที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันมี ปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน

พัชรารัตน์ ตรีวุฒิกษกร (2548: บทคัดย่อ) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการเครื่องปรับอากาศในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก (2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ ระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศ โดยแบ่งตามชนิดของเงินลงทุน ลักษณะของการลงทุน ระยะเวลาในการดำเนินงาน ลักษณะของประเภทของการผลิต ขอบเขตการดำเนินธุรกิจ และขนาดของเครื่องปรับอากาศที่ผลิต กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาดและด้านสิ่งแวดล้อมจากภายนอก (3) เพื่อศึกษาแนวทางข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น โดยผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศจำนวน 62 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ แบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลโดยโปรแกรมทางสถิติ สถิติที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว โดยทำการทดสอบสมมติฐานที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1) ระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีระดับปัญหาในด้านต่าง ๆ เรียงตามลำดับจากมากไปน้อย ได้แก่ ด้านการตลาด ด้านสภาพแวดล้อมภายนอก ด้านการผลิต และด้านการเงิน

2) การเปรียบเทียบลักษณะของผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศ กับปัญหาในการดำเนินงาน พบว่า ผู้ประกอบการผลิตที่มีขนาดของการลงทุน และลักษณะของประเภทของการผลิต มีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนลักษณะของการลงทุน ระยะเวลาในการดำเนินงาน ขอบเขตการดำเนินงาน และขนาดของเครื่องปรับอากาศที่ผลิตที่แตกต่างกัน ไม่ทำให้ผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศิริรัตน์ แจ่มรักษ์สกุล(2548: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก และเปรียบเทียบระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งแบ่งตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงาน ด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาพแวดล้อมภายนอก ได้ผลการศึกษาดังนี้

1. ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบมีปัญหาการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกมากที่สุด รองลงมาด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงินมีปัญหาการดำเนินงานน้อยที่สุด

2. เปรียบเทียบปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบ พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่มี ขนาดกิจการ และรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์(2549: บทคัดย่อ) การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปแบ่งตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงานกับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย

ในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปจำนวน 149 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือแบบสอบถาม และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การทดสอบสมมติฐานได้กำหนดระดับนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

1. ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง โดยผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปมีปัญหาการดำเนินงานเรียงจากปัญหามากที่สุด ไปถึงน้อยที่สุดคือ (1) ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก (2) ด้านการผลิต (3) ด้านการตลาด และ (4) ด้านการเงินมีปัญหาการดำเนินงานน้อยที่สุด

2. เปรียบเทียบปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปพบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปที่มี ขนาดกิจการ และรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

บทที่ 3

วิธีการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีขั้นตอนการดำเนินการวิจัยตามลำดับต่อไปนี้

- 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การกำหนดค่าตัวแปร
- 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

3.1.1 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์จำนวนทั้งหมด 109 ราย ซึ่งมีการกระจายอยู่ทั่วประเทศไทย (ที่มา : รายชื่อโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549)

3.1.2 กลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ว่าเพียงพอที่จะใช้เป็นตัวแทนของประชากรได้นั้น ผู้วิจัยใช้สูตรการคำนวณของ Yamane (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์.2542:5) คือ

$$n = N / (1 + Ne^2) \quad (3.1)$$

เมื่อ e = ค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างโดยการวิจัยซึ่งกำหนดที่ร้อยละ 5

N = จำนวนประชากรในการศึกษานี้จำนวน 109 ราย

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษา

จากการคำนวณตามสูตรของ Yamane เมื่อแทนค่าในสูตร

$$n = 109 / (1 + (109 \times 0.05^2))$$

ได้ค่ากลุ่มตัวอย่าง คือ 85.66 ราย หรือประมาณ 86 ราย จะใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย

(Simple Random Sampling)

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้ในการรวบรวมข้อมูลเพื่อทำการวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้จัดทำแบบสอบถาม (Questionnaire) โดยแบบสอบถามจะถูกส่งไปให้ประชากรที่เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์ในประเทศไทยตอบทางไปรษณีย์ (By Mail Method) โดยคำถามจะมีทั้งคำถามแบบปิด ที่กำหนดคำตอบไว้ให้ผู้ตอบเลือกตอบ และคำถามแบบเปิด ที่ให้ผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ โดยมีขั้นตอนในการสร้างแบบสอบถามดังนี้

1. ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเอกสาร ข้อความทางวิชาการ ตำราวิชาการ วารสาร สื่อสิ่งพิมพ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดขอบเขตและแนวทางในการจัดทำแบบสอบถามให้สอดคล้องกับประเด็นปัญหาและวัตถุประสงค์

2. จากข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้านำมาสร้างแบบสอบถามซึ่งมีเค้าโครงมาจากงานวิจัยของ เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย” จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการดัดแปลงให้เหมาะสมกับกลุ่มประชากรที่ต้องการศึกษา โดยแบบสอบถามดังกล่าวมีส่วนประกอบสำคัญ 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และแบบสอบถามที่เกี่ยวกับลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ได้แก่ ขนาดของกิจการ (ขนาดของเงินลงทุน) รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ประเภทของยานยนต์ และการได้รับรับรองคุณภาพ จำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ในด้านต่าง ๆ 4 ด้าน เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) ตามวิธีของริน ลิเคิร์ต(Rensis Likert)(พวงรัตน์ ทวีรัตน์.2543 :107-108) โดยกำหนดคะแนนไว้ 5 ระดับดังนี้

ระดับความคิดเห็นของปัญหา	ค่านำหนักคะแนนของตัวเลือกตอบ
ปัญหามากที่สุด	กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 5 คะแนน
ปัญหามาก	กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 4 คะแนน
ปัญหาปานกลาง	กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 3 คะแนน
ปัญหาน้อย	กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 2 คะแนน
ปัญหาน้อยที่สุด	กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 1 คะแนน

แบบสอบถามปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ประกอบด้วยคำถามที่เกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยดังต่อไปนี้

1. ด้านการผลิต ประกอบด้วย

- การวางแผนการผลิต	จำนวน	6	ข้อ
- การปฏิบัติการผลิต	จำนวน	9	ข้อ
- การควบคุมการผลิต	จำนวน	6	ข้อ
- การควบคุมสินค้าคงคลัง	จำนวน	5	ข้อ

2. ด้านการเงิน ประกอบด้วย

- การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน	จำนวน	4	ข้อ
- การจัดหาเงินทุน	จำนวน	5	ข้อ
- การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	จำนวน	6	ข้อ

3. ด้านการตลาด ประกอบด้วย

- ผลิตภัณฑ์	จำนวน	6	ข้อ
- ราคา	จำนวน	5	ข้อ
- การจัดจำหน่าย	จำนวน	7	ข้อ
- การส่งเสริมการตลาด	จำนวน	7	ข้อ

4. ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วย

- การเมืองและกฎหมาย	จำนวน	8	ข้อ
- สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง	จำนวน	7	ข้อ
- สังคมและวัฒนธรรม	จำนวน	5	ข้อ
- เทคโนโลยี	จำนวน	5	ข้อ

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามที่มุ่งสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค) ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก เพื่อที่จะนำไปวิเคราะห์และกำหนดกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบมาตราส่วนประเมินค่า (Rating scale) ตามวิธีของริน ลิเคิร์ต(Rensis Likert)(พวงรัตน์ ทวีรัตน์.2543 :107-108) โดยกำหนดคะแนนไว้ 5 ระดับดังนี้

ระดับความคิดเห็นของปัญหา

เป็นจุดแข็ง หรือ เป็น โอกาส

ค่อนข้างเป็นจุดแข็ง หรือ ค่อนข้างเป็น โอกาส

ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน หรือ

ไม่เป็น โอกาสและอุปสรรค

ค่านำหนักคะแนนของตัวเลือกตอบ

กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 5 คะแนน

กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 4 คะแนน

กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 3 คะแนน

ค่อนข้างเป็นจุดอ่อน หรือ ค่อนข้างเป็นอุปสรรค กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 2 คะแนน
เป็นจุดอ่อน หรือ เป็นอุปสรรค กำหนดให้ค่าคะแนนเป็น 1 คะแนน

แบบสอบถามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก ของผู้ประกอบการ
อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ประกอบด้วยคำถามที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายใน
และสิ่งแวดล้อมภายนอก จากการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. การศึกษาจุดแข็งและจุดอ่อน ได้แก่ สิ่งแวดล้อมภายใน ประกอบด้วย

- ด้านการผลิต	จำนวน	5	ข้อ
- ด้านการเงิน	จำนวน	5	ข้อ
- ด้านการตลาด	จำนวน	5	ข้อ
2. การศึกษาโอกาสและอุปสรรค ได้แก่ สิ่งแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วย

- ด้านการเมืองและกฎหมาย	จำนวน	5	ข้อ
- ด้านสภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง	จำนวน	5	ข้อ
- ด้านสังคมและวัฒนธรรม	จำนวน	4	ข้อ
- ด้านเทคโนโลยี	จำนวน	2	ข้อ

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามปลายเปิดให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น
และข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่ควรจะได้มีการปรับปรุง และพัฒนาเพิ่มเติมจากที่เป็นอยู่ เพื่อให้การ
ดำเนินงานประสบผลสำเร็จ จำนวน 5 ข้อ

3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างและตรวจสอบเครื่องมือตามขั้นตอนดังนี้

3.3.1 จัดพิมพ์แบบสอบถาม ซึ่งสามารถแบ่งเป็น 4 ตอน รายละเอียดดังได้กล่าวข้างต้นและนำ
แบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้วเสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์
ร่วม ตรวจสอบและแนะนำ เพื่อการแก้ไขและปรับปรุงแบบสอบถามให้มีความเหมาะสม

3.3.2 นำแบบสอบถามที่ได้รับการแก้ไขแล้วไปตรวจสอบความเที่ยงตรง และความเหมาะสม
โดยขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน (ดังตารางที่ 3.1) เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิง
เนื้อหา (Content validity) และภาษาที่ใช้ แล้วนำมาปรับปรุงแก้ไข

3.3.3 นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบจากผู้ทรงคุณวุฒิ และปรับปรุงแก้ไข แล้วนำเสนอ
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม ให้พิจารณาความสมบูรณ์อีก
ครั้ง เพื่อความสมบูรณ์ของเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ตารางที่ 3.1 แสดงรายชื่อผู้ทรงคุณวุฒิ

รายชื่อ	ตำแหน่ง	สถานที่ปฏิบัติงาน
1. ดร.จ่านงค์ จิ่งธีรพานิช	คณบดีบัณฑิตวิทยาลัยและ อาจารย์ประจำสาขาวิชาการ จัดการงานคอมพิวเตอร์และ วิศวกรรม	มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ
2.ดร.ณรงค์ พิมสาร	อาจารย์ประจำภาควิชาครุ ศาสตร์อุตสาหกรรม	คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอม เกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
3. ผศ.จีรัมย์พร ทวีเดช	หัวหน้าภาควิชาการจัดการ อุตสาหกรรม	คณะเทคโนโลยีและการจัดการ อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอม เกล้าพระนครเหนือ
4. คุณธวัช เรี่ยวแรง	รักษาการผู้อำนวยการ แผนกประกอบรถยนต์	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด
5. คุณธรรมรัตน์ เอื้อเพื่อ	ผู้ช่วยผู้จัดการ แผนกประกอบรถยนต์	บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลจะค้นหาข้อมูลโดยจะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 แบบคือ

3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์ไปยังกลุ่มตัวอย่างที่ทำการวิจัยคือ ผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ที่จดทะเบียนได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549 โดยมีการจัดทำหนังสือจากงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถึงผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ เพื่อขออนุญาตสอบถามข้อมูล และให้ผู้ตอบแบบสอบถามส่งกลับมายังผู้วิจัยทางไปรษณีย์

3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่ได้จากการ ค้นคว้า รวบรวม จากงานวิจัย บทความ วารสาร เอกสารการสัมมนา สถิติในรายงานต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นส่วนประกอบในเนื้อหาและนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

3.5 การกำหนดค่าของตัวแปร

ในส่วนของแบบสอบถามตอนที่ 2 ซึ่งเป็นแบบทดสอบปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในด้านต่าง ๆ ผู้วิจัยได้กำหนดค่าของตัวแปรมาตรวัดของลิเคิร์ต(Likert Scale) โดยแบ่งระดับปัญหาเป็น 5 ระดับ ดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543:107-108)

คะแนนเฉลี่ย 4.500 - 5.000	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหามากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย 3.500 - 4.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหามาก
คะแนนเฉลี่ย 2.500 - 3.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 1.500 - 2.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาน้อย
คะแนนเฉลี่ย 1.000 - 1.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาน้อยที่สุด

ในส่วนของแบบสอบถามตอนที่ 3 ซึ่งเป็นแบบสอบถามที่มุ่งสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในด้านต่าง ๆ ผู้วิจัยได้กำหนดค่าของตัวแปรมาตรวัดของลิเคิร์ต(Likert Scale) โดยแบ่งระดับจุดแข็งจุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค เป็น 5 ระดับ ดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543:107-108)

คะแนนเฉลี่ย 4.500 - 5.000	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ เป็นจุดแข็ง หรือ เป็นโอกาส
คะแนนเฉลี่ย 3.500 - 4.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ก่อนข้างเป็นจุดแข็ง หรือ ก่อนข้างเป็นโอกาส
คะแนนเฉลี่ย 2.500 - 3.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน หรือ ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค
คะแนนเฉลี่ย 1.500 - 2.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ก่อนข้างเป็นจุดอ่อน หรือ ก่อนข้างเป็นอุปสรรค
คะแนนเฉลี่ย 1.000 - 1.499	กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ เป็นจุดอ่อน หรือ เป็นอุปสรรค

- * หมายถึง ก่อนข้างเป็นจุดแข็ง ให้เป็นจุดแข็ง
 ก่อนข้างเป็นโอกาส ให้เป็นโอกาส
 ก่อนข้างเป็นจุดอ่อน ให้เป็นจุดอ่อน
 ก่อนข้างเป็นอุปสรรค ให้เป็นอุปสรรค

การแปลความหมายของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานจะใช้เกณฑ์ดังนี้ (ชูศรี วงศ์รัตน์ 2541 : 74)
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง 0.000 – 0.999 หมายถึง การกระจายของข้อมูลไม่มากนัก
 ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานระหว่าง 1.000 ขึ้นไป หมายถึง การกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถามที่ตอบกลับคืนมาได้แล้วนำมาตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์จากนั้นนำมาตรวจการให้คะแนนและนำผลคะแนนมาทำการประมวลผลข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ ข้อมูลจะถูกวิเคราะห์ด้วยวิธีทางสถิติเพื่อศึกษาว่า ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ขึ้นอยู่กับตัวแปรใดเป็นสำคัญ โดยมีวิธีการดังนี้

1. ตรวจสอบความถูกต้องครบถ้วนและจำนวนของแบบสอบถามที่ได้กลับมา
2. นำแบบสอบถามที่มีความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์และแปลผลโดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์ โดย

ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์ โดย

แบบสอบถามตอนที่ 1 ซึ่งเป็นคำถามข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ นำข้อมูลที่ได้มาหาค่าร้อยละ(Percentage)ของตัวแปร

แบบสอบถามส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ นำข้อมูลที่ได้มาหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต(Arithmetic Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยการนำมาเปรียบเทียบเพื่อแปลความหมายกับเกณฑ์ที่ตั้งไว้ จากนั้นทำการเปรียบเทียบระดับคะแนนของปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ซึ่งประกอบด้วย ปัญหาด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก ที่มีต่อลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ได้แก่ ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์

แบบสอบถามส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก เพื่อหาว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมี จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค อะไรบ้าง และอยู่ในตำแหน่งใด โดยการนำข้อมูลที่ได้มาหาค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) โดยการนำมาเปรียบเทียบเพื่อแปลความหมายกับเกณฑ์ที่ตั้งไว้ แล้วทำการเปรียบเทียบระดับคะแนนของสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จากนั้นนำไปกำหนดกลยุทธ์และเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ เพื่อที่จะนำไปใช้ต่อไป

แบบสอบถามส่วนที่ 4 ซึ่งเป็นส่วนสุดท้ายเป็นการนำเสนอข้อมูลในรูปแบบการพรรณนาในส่วนของข้อมูลปลายเปิด(Open ended) ซึ่งเกี่ยวกับความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ

3.7.1 สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) เป็นสถิติที่นำมาใช้บรรยายคุณลักษณะของข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมมาจากกลุ่มประชากรที่นำมาศึกษา ได้แก่

3.7.1.1 ค่าร้อยละ (Percentage) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามตอนที่ 1 ในเรื่องเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล และลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{\text{ค่าจำนวนที่คำนวณ}}{\text{ค่าจำนวนทั้งหมด}} \times 100 \quad (3.2)$$

3.7.1.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) ใช้สำหรับแบบสอบถามในตอนที่ 2 ที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในด้านต่างๆ ซึ่งได้แก่ ปัญหาด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกโดยใช้สูตรสำหรับข้อมูลที่จัดกลุ่มเป็นชั้นคะแนน (Group Data) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 137-142)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n} \quad (3.3)$$

เมื่อ \bar{X} หมายถึง ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของกลุ่มตัวอย่าง
 n หมายถึง จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม
 $\sum X$ หมายถึง ผลรวมของคะแนนทั้งหมด

3.7.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ใช้สำหรับการวิเคราะห์และแปลความหมายของข้อมูลต่างๆ ร่วมกับค่าเฉลี่ยในแบบสอบถามตอนที่ 2 เพื่อแสดงถึงลักษณะการกระจายของคะแนน โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์ 2543 : 143)

$$S.D = \sqrt{\frac{n\sum X^2 - (\sum X)^2}{n(n-1)}} \quad (3.4)$$

เมื่อ	S.D.	หมายถึง	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง
	X	หมายถึง	คะแนนแต่ละตัวในกลุ่มตัวอย่าง
	n	หมายถึง	จำนวนของข้อมูลในกลุ่มตัวอย่าง

3.7.2 สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) เป็นสถิติที่ใช้สรุปถึงลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ซึ่งได้แก่ ขนาดของเงินลงทุน รูปแบบการดำเนินงาน ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ มีผลต่อปัญหาในการดำเนินการด้านต่างๆ ได้แก่ ปัญหาด้านการผลิต ปัญหาด้านการเงิน ปัญหาด้านการตลาด และปัญหาด้านผลกระทบต่อภาวะแวดล้อมภายนอก โดยใช้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างดังนี้

3.7.2.1 การวิเคราะห์โดยวิธี t-test ใช้ในการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของตัวแปรต้น 2 กลุ่ม (Independent t-test) คือ ประเภทของยานยนต์กับตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ ปัญหาในการดำเนินการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2540 :162-163)

โดยใช้ทดสอบสมมติฐานวิจัยดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมติฐานวิจัยเป็นสมมติฐานสถิติ

2. สมมติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบ

$$H_0 : \mu_1 = \mu_2 \text{ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน}$$

$$H_1 : \mu_1 \neq \mu_2 \text{ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกัน}$$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ

กรณีที่ 1 เมื่อ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{S_p \sqrt{\frac{1}{n_1} + \frac{1}{n_2}}} \quad (3.5)$$

เมื่อ

$$S_p^2 = \frac{(n_1 - 1)S_1^2 + (n_2 - 1)S_2^2}{n_1 + n_2 - 2} \quad (3.6)$$

$$S_i^2 = \frac{\sum x_i^2 - \frac{(\sum x_i)^2}{n}}{n_i - 1} \quad (3.7)$$

กรณีที่ 2 เมื่อ $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

$$t = \frac{(\bar{X}_1 - \bar{X}_2) - (\mu_1 - \mu_2)}{\sqrt{\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2}}} \quad (3.8)$$

โดยมี

$$df, v = \frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} + \frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{\frac{\left[\frac{S_1^2}{n_1} \right]^2}{n_1 - 1} + \frac{\left[\frac{S_2^2}{n_2} \right]^2}{n_2 - 1}} \quad (3.9)$$

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตาราง ที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า t มากกว่าค่า t ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 \neq \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า t ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า t จากตารางที่ $df = n_1 + n_2 - 2$ หรือ V แล้วแต่กรณี หรือถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\mu_1 = \mu_2$ หรือค่าเฉลี่ยของประชากรที่ 1 และ 2 ไม่แตกต่างกัน

การทดสอบ $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

การที่จะเลือกใช้สูตรกรณีที่ 1 หรือ 2 นั้น จำเป็นต้องทดสอบว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$ หรือไม่ โดยทำการทดสอบโดยใช้ F-test ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

สมมติฐานสถิติ

$$H_0 : \sigma_1^2 = \sigma_2^2$$

$$H_0 : \sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$$

สถิติที่ใช้ทดสอบ

$$F = \frac{S_1^2}{S_2^2} \text{ เมื่อ } S_1 > S_2, \quad df = (n_1 - 1), (n_2 - 1) \quad (3.10)$$

$$\text{หรือ} \quad F = \frac{S_2^2}{S_1^2} \text{ เมื่อ } S_2 > S_1, \quad df = (n_2 - 1), (n_1 - 1) \quad (3.11)$$

การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ = α

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$ หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 \neq \sigma_2^2$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (n_1 - 1), (n_2 - 1)$ หรือ $df = (n_2 - 1), (n_1 - 1)$ แล้วแต่กรณี จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า $\sigma_1^2 = \sigma_2^2$

3.7.2.2 การวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA (Analysis of variance) ใช้ในการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มที่ไม่เกี่ยวข้องกัน (Independent Sample) คือ ขนาดของเงินลงทุน รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ ปัญหาในการดำเนินการของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ และวิเคราะห์ความแปรปรวนโดยใช้สูตร One-way ANOVA

ขั้นตอนการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA มีดังต่อไปนี้

1. เปลี่ยนสมมุติฐานวิจัยเป็นสมมุติฐานสถิติ
2. สมมุติฐานสถิติที่ใช้ทดสอบโดยวิธี One-way ANOVA คือ

H_0 : ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

H_1 : ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกัน

หรือ

$H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$

$H_1 : \mu_i \neq \mu_j$, เมื่อ $i \neq j$

; $i, j = 1, 2, \dots, k$

3. สถิติที่ใช้ทดสอบ (บุญชม ศรีสะอาด 2535: 116)

$$F = \frac{MS_b}{MS_w} \quad (3.12)$$

สูตรสำหรับการวิเคราะห์ค่าต่างๆแสดงในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 แสดงสูตรการวิเคราะห์โดยวิธี One-way ANOVA

Source of Variation	Degree of freedom	Sum Square	Mean Square	F
Between Groups	$k - 1$	$SS_b = \sum_{j=1}^k \frac{T_j^2}{n_j} - \frac{T^2}{n}$	$MS_b = \frac{SS_b}{k - 1}$	$F = \frac{MS_b}{MS_w}$
Within Group	$n - k$	$SS_w = SS_T - SS_b$	$MS_w = \frac{SS_w}{n - k}$	
Total	$n - 1$	$SS_T = \sum_{j=1}^k \sum_{i=1}^{n_j} x_{ij}^2 - \frac{T^2}{n}$		

- เมื่อ k คือจำนวนกลุ่ม
 n คือ ขนาดตัวอย่างทั้งหมด
 n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j
 T_j คือ ผลรวมของคะแนนทุกตัวในกลุ่มตัวอย่างที่ j
 T คือผลรวมของคะแนนทั้งหมด
 x_{ij} คือ คะแนนแต่ละตัว

4. การตัดสินใจ

เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ $= \alpha$

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า F มากกว่าค่า F ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า α จะปฏิเสธ H_0 ยอมรับ H_1 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยของประชากรอย่างน้อยสองประชากรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า F ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับเมื่อเปรียบเทียบกับค่า F จากตารางที่ $df = (k - 1), (n - k)$ หรือ ถ้ามีค่า p-value มากกว่าหรือเท่ากับ α จะยอมรับ H_0 นั่นคือยอมรับว่า ค่าเฉลี่ยระหว่างประชากร k กลุ่มไม่แตกต่างกัน

3.7.2.3 การวิเคราะห์ Least Significant Difference (LSD) ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่กรณีที่ F-test ในการวิเคราะห์ One-way ANOVA มีนัยสำคัญโดยมีขั้นตอนการคำนวณดังนี้

1. กำหนดระดับนัยสำคัญ α

2. คำนวณค่า LSD จากสูตร

$$LSD = t_{\frac{\alpha}{2}, n-k} \sqrt{MS_w \left(\frac{1}{n_i} + \frac{1}{n_j} \right)} \quad (3.13)$$

เมื่อ $t_{\frac{\alpha}{2}, n-k}$ คือค่าที่ได้จากตาราง t ที่ $df. = n - k$ ที่ $\frac{\alpha}{2}$

n_i คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ i

n_j คือ ขนาดตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างที่ j

3. คำนวณค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ เมื่อ $i \neq j ; i, j = 1, 2, \dots, k$

เมื่อ \bar{X}_i คือค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ i

\bar{X}_j คือค่าเฉลี่ยของคะแนนในกลุ่มตัวอย่างที่ j

4. การตัดสินใจ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

ถ้าค่า $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$ ที่คำนวณได้มีค่าน้อยกว่าหรือเท่ากับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบนั้นแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญหรือไม่แตกต่างกัน

สำหรับการใช้สถิติทดสอบสมมติฐานสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 3.3 คือ

ตารางที่ 3.3 แสดงสมมติฐานการวิจัยและสถิติที่ใช้ในการทดสอบ

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 : ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.1 : ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.2 : ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน	One-way ANOVA

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1.3 : ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 1.4 : ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2 : รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.1 : รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.2 : รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.3 : รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 2.4 : รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3 : ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.1 : ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน	One-way ANOVA

ตารางที่ 3.3 (ต่อ)

สมมติฐานการวิจัย	สถิติที่ใช้ในการทดสอบ
สมมติฐานที่ 3.2 : ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.3 : ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 3.4 : ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน	One-way ANOVA
สมมติฐานที่ 4 : ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 4.1 : ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 4.2 : ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 4.3 : ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน	t-test
สมมติฐานที่ 4.4 : ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน	t-test

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการที่ได้จัดส่งแบบสอบถามให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 109 ราย มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยให้ความร่วมมือตอบกลับมาเป็นจำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 88.37 ของกลุ่มตัวอย่าง จึงใช้ข้อมูลจำนวนนี้ในการวิจัย

ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล จะแบ่งออกเป็น 5 ตอนดังนี้

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ประเภทของยานยนต์ที่ผลิต และเครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ

4.2 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก

4.3 การวิเคราะห์เพื่อทำการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ประกอบไปด้วยขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ที่ผลิต ที่แตกต่างกัน

4.4 วิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งอื่น เพื่อนำไปสร้างกลยุทธ์ต่อไป

4.5 การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากแบบสอบถามปลายเปิดที่ถามถึงความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับปัญหาอื่นจากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ประสบอยู่และต้องการความช่วยเหลือในการแก้ไข

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ประเภทของยานยนต์ที่ผลิตและเครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ โดยมีการนำเสนอในรูปของตารางประกอบคำบรรยายดังนี้

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ชาย	58	76.32
หญิง	18	23.68
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 76.32 และเพศหญิง 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.68

ตารางที่ 4.2 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 30 ปี	14	18.42
30 -40 ปี	23	30.26
มากกว่า 40 – 50 ปี	16	21.06
มากกว่า 50 ปีขึ้นไป	23	30.26
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 30-40 ปี และกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป จำนวน 23 ราย เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 30.26 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40-50 ปี และกลุ่ม ที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปี จำนวน 16 ราย และ 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 21.06 และ 18.42 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่าปริญญาตรี	14	18.42
ปริญญาตรี	49	64.47
สูงกว่าปริญญาตรี	13	17.11
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 49 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.47 รองลงมามีการศึกษาดำกว่าปริญญาตรี และมีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 14 ราย และ 13 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.42 และร้อยละ 17.11 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามขนาดของกิจการ

ขนาดของกิจการ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ขนาดเล็ก	25	32.89
ขนาดกลาง	14	18.43
ขนาดใหญ่	37	48.68
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดใหญ่ จำนวน 37 ราย คิดเป็นร้อยละ 48.68 รองลงมาเป็นกิจการขนาดเล็กจำนวน 25 ราย คิดเป็นร้อยละ 32.89 และกิจการขนาดกลางมีจำนวน 14 ราย คิดเป็นร้อยละ 18.43

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
เจ้าของคนเดียว	11	14.47
ห้างหุ้นส่วน	0	0.00
บริษัทจำกัด	63	82.89
บริษัทมหาชน	2	2.64
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบบริษัทจำกัด จำนวน 63 ราย คิดเป็นร้อยละ 82.89 รองลงมาในรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบเจ้าของคนเดียว จำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.47 และรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบบริษัทมหาชน จำนวน 2 ราย คิดเป็นร้อยละ 2.64 ในขณะที่รูปแบบความเป็นเจ้าของแบบห้างหุ้นส่วนไม่มี

ตารางที่ 4.6 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาในการ
ดำเนินงาน

ระยะเวลาในการดำเนินงาน	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5 ปี	3	3.95
5 – 10 ปี	9	11.84
มากกว่า 10 – 15 ปี	0	0.00
มากกว่า 15 – 20 ปี	15	19.74
มากกว่า 20 ปี	49	64.47
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี จำนวน 49 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.47 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่างอายุมากกว่า 15-20 ปี จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 19.74 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่าง 5-10 ปี จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 11.84 และมีระยะเวลาในการดำเนินงาน อยู่ในช่วงต่ำกว่า 5 ปี จำนวน 3 ราย คิดเป็นร้อยละ 3.95 ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่างอายุมากกว่า 10-15 ปี ไม่มี

ตารางที่ 4.7 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทของยานยนต์

ประเภทของยานยนต์ที่ผลิต	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
รถยนต์	50	65.79
รถจักรยานยนต์	26	34.21
รวม	76	100

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่ผลิตรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุก รถดับเพลิง และรถพ่วง) จำนวน 50 ราย คิดเป็นร้อยละ 65.79 และผลิตรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง (รถจักรยานยนต์แบบแบบครอบครัว รถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต และรถสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กๆ)) จำนวน 26 ราย คิดเป็นร้อยละ 34.21

ตารางที่ 4.8 แสดงจำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเครื่องหมายคุณภาพ

เครื่องหมายคุณภาพ	จำนวน (ราย)	ร้อยละ
ISO กลุ่ม 9000	49	64.47
ISO กลุ่ม 14000	33	43.42
ISO/TS 16949	18	23.68
มอก.18000	7	9.21
QS 9000	6	7.89
ไม่ได้รับมาตรฐาน	22	28.95
อื่น ๆ (ISO9001:2000, OHSAS 18000)	11	14.47
รวม	76 (146)	***

*** หมายถึง เนื่องจากผู้ตอบแบบสอบถามสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพสามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ จึงทำให้ผลรวมของค่าร้อยละไม่เท่ากับ 100

จากตารางที่ 4.8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย ส่วนใหญ่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 9000 เป็นจำนวน 49 ราย คิดเป็นร้อยละ 64.47 รองลงมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 จำนวน 33 ราย คิดเป็นร้อยละ 43.42 ลำดับต่อมา ยังไม่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพใด ๆ เลยหรือกำลังจัดทำ จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 28.95 ลำดับต่อมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO/TS กลุ่ม 16949 จำนวน 18 ราย คิดเป็นร้อยละ 23.68 ลำดับต่อมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISOกลุ่ม 9001:2000 และ OHSAS กลุ่ม 18000 มีจำนวน 11 ราย คิดเป็นร้อยละ 14.47 ลำดับต่อมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ มอก.กลุ่ม 18000 จำนวน 7 ราย คิดเป็นร้อยละ 9.21 และได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ QS กลุ่ม 9000 จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 7.89

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกเป็น 4 ด้าน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงานของสถาน

ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ จำนวน 76 ราย จำแนกตามปัญหาทั้ง 4 ด้าน โดยวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเป็นรายข้อ รายองค์ประกอบของแต่ละด้าน ได้ผลการศึกษาดังนี้

4.2.1 ปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาด้านการผลิตประกอบด้วยองค์ประกอบของปัญหาการวางแผนการผลิต ปัญหาการปฏิบัติการผลิต ปัญหาการควบคุมการผลิต และปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตในแต่ละองค์ประกอบ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ แสดงดังตารางที่ 4.9 ถึงตารางที่ 4.13

ตารางที่ 4.9 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการวางแผนการผลิต

องค์ประกอบปัญหาการวางแผนการผลิต	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิต	2.55	0.929	ปานกลาง	1*
2. มีวัตถุดิบป้อนให้กับโรงงานไม่เพียงพอหรือไม่ทันเวลา	2.24	0.563	น้อย	4
3. ขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต	2.15	0.687	น้อย	5
4. ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนที่วางไว้ได้	2.32	0.898	น้อย	3
5. ขาดการประมาณการณ์ความต้องการของตลาดทำให้ปริมาณการผลิตไม่เหมาะสม	2.09	0.769	น้อย	6
6. ขาดข้อมูลจากภาครัฐที่ถูกต้องเพื่อใช้ในการวางแผนการผลิต	2.55	1.076	ปานกลาง	1*
ค่าเฉลี่ยรวม	2.32	0.820	น้อย	

* หมายถึง ค่าเฉลี่ยที่เท่ากัน

จากตารางที่ 4.9 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน ขององค์ประกอบปัญหาการผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.32 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.820 เมื่อพิจารณาปัญหาการวางแผนการผลิตในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิตและขาดข้อมูลจากภาครัฐที่ถูกต้องเพื่อใช้ในการวางแผนการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.55 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักและค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.929 และ 1.076 ตามลำดับ

ลำดับที่ 3 ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนที่วางไว้ได้ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.32 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.898

ลำดับที่ 4 มีวัตถุดิบป้อนให้กับโรงงานไม่เพียงพอหรือไม่ทันเวลา มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.24 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.563

ลำดับที่ 5 ขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.15 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.687

ลำดับที่ 6 ขาดการประมาณการณ์ความต้องการของตลาดทำให้ปริมาณการผลิตไม่เหมาะสม มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.09 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.973

ตารางที่ 4.10 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิต

องค์ประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิต	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการประกอบยานยนต์ที่ทันสมัย	2.65	0.761	ปานกลาง	7
2. ปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์	2.93	0.754	ปานกลาง	3*
3. โรงงานไม่สามารถผลิตได้เต็มกำลังการผลิต	2.87	1.087	ปานกลาง	5*
4. มีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน	3.33	0.885	ปานกลาง	1
5. เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์มีการชำรุดเสียหาย	2.93	0.754	ปานกลาง	3*
6. แหล่งวัตถุดิบหรือโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ห่างไกลจากโรงงาน	2.87	0.737	ปานกลาง	5*

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

องค์ประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิต	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
7. ขาดการวิจัยและพัฒนา รูปแบบการประกอบใหม่ๆ เพื่อลดต้นทุนและเวลา	3.12	0.879	ปานกลาง	2
8. ยานยนต์ตำราไม่เรียบร้อยไม่ได้มาตรฐานในระดับสากลหรือไม่ตรงความต้องการของลูกค้า	2.30	0.800	น้อย	9
9. มีวัตถุดิบที่เป็นของเสียในกระบวนการผลิตจำนวนมาก	2.46	0.738	น้อย	8
ค่าเฉลี่ยรวม	2.83	0.822	ปานกลาง	

* หมายถึง ค่าเฉลี่ยที่เท่ากัน

จากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาค่าเนื้องาน องค์ประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญห่าปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.83 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.822 เมื่อพิจารณาปัญหาการปฏิบัติการผลิตในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 มีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.33 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.754

ลำดับที่ 2 ขาดการวิจัยและพัฒนา รูปแบบการประกอบใหม่ๆ เพื่อลดต้นทุนและเวลา มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.12 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.879

ลำดับที่ 3 เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์มีการชำรุดเสียหายและปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.93 เท่ากัน และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.754 เท่ากัน

ลำดับที่ 5 โรงงานไม่สามารถผลิตได้เต็มกำลังการผลิตและแหล่งวัตถุดิบหรือโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.87 เท่ากัน และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากและไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.087 และ 0.737 ตามลำดับ

ลำดับที่ 7 ขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการประกอบยานยนต์ที่ทันสมัย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.65 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.761

ลำดับที่ 8 มีวัตถุดิบที่เป็นของเสียในกระบวนการผลิตจำนวนมาก มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.46 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.738

ลำดับที่ 9 ยานยนต์สำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานในระดับสากลหรือไม่ตรงความต้องการของลูกค้า มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.30 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.800

ตารางที่ 4.11 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนของ องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิต

องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิต	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปริมาณและคุณภาพในการประกอบไม่คงที่เนื่องจากพนักงานขาดความชำนาญ	2.41	0.593	น้อย	5
2. ขาดการควบคุมคุณภาพแต่ละขั้นตอนการประกอบหรือยังไม่มีขั้นตอนหรือวิธีการตรวจสอบคุณภาพที่แน่ชัด	2.09	0.770	น้อย	6
3. ยากที่จะควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำกรประกอบ	2.46	0.791	น้อย	3
4. ยากที่จะควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบจากผู้ส่งวัตถุดิบ	2.80	1.020	ปานกลาง	2
5. ขาดแคลนอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่ช่วยในการตรวจสอบคุณภาพ	2.86	0.795	ปานกลาง	1
6. ได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนด	2.45	1.086	น้อย	4
ค่าเฉลี่ยรวม	2.51	0.843	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิต ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.51 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.843 เมื่อพิจารณาปัญหาการควบคุมการผลิต

ในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับ 1 ขาดแคลนอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่ช่วยในการตรวจสอบคุณภาพ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.86 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.795

ลำดับที่ 2 ขาดที่จะควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบจากผู้ส่งวัตถุดิบ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.80 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.020

ลำดับที่ 3 ขาดที่จะควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำการประกอบ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.46 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.791

ลำดับที่ 4 ได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.45 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.086

ลำดับที่ 5 ปริมาณและคุณภาพในการประกอบไม่คงที่เนื่องจากพนักงานขาดความชำนาญ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.41 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.593

ลำดับที่ 6 ขาดการควบคุมคุณภาพแต่ละขั้นตอนการประกอบหรือยังไม่มีขั้นตอนหรือวิธีการตรวจสอบคุณภาพที่แน่ชัด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.09 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.770

ตารางที่ 4.12 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง

องค์ประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสม	2.43	0.789	น้อย	3*
2. มีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปค่อนข้างสูง	2.61	0.850	ปานกลาง	1

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

องค์ประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
3. พื้นที่ในการจัดเก็บวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปไม่เพียงพอ	2.21	0.970	น้อย	5
4. ขาดระบบที่ดีในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง	2.43	0.754	น้อย	3*
5. มีปัญหาอันเกิดจากสินค้าคงคลังค้างอยู่	2.50	0.757	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.44	0.824	น้อย	

* หมายถึง ค่าเฉลี่ยที่เท่ากัน

จากตารางที่ 4.12 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมี ปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหามีน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.44 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.824 เมื่อพิจารณาปัญหาการปฏิบัติการผลิตในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 มีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปค่อนข้างสูง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.61 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.850

ลำดับที่ 2 มีปัญหาอันเกิดจากสินค้าคงคลังค้างอยู่มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.50 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.757

ลำดับที่ 3 ขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสม และขาดระบบที่ดีในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.43 เท่ากัน และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.754 และ 0.789

ลำดับที่ 5 พื้นที่ในการจัดเก็บวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปไม่เพียงพอ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.21 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.970

ตารางที่ 4.13 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านการผลิตในภาพรวม

องค์ประกอบต่าง ๆ ของปัญหาด้านการผลิต	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาการวางแผนการผลิต	2.32	0.820	น้อย	4
2. ปัญหาการปฏิบัติการผลิต	2.83	0.822	ปานกลาง	1
3. ปัญหาการควบคุมการผลิต	2.51	0.843	ปานกลาง	2
4. ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง	2.44	0.824	น้อย	3
ค่าเฉลี่ยรวม	2.53	0.827	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.13 ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิต โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน เท่ากับ 2.53 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.827 และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบของปัญหาการปฏิบัติการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.83

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบของปัญหาการควบคุมการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.51

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบของปัญหา การควบคุมสินค้าคงคลัง มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.48

ลำดับที่ 4 องค์ประกอบของปัญหาการวางแผนการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44

4.2.2 ปัญหาด้านการเงิน

ปัญหาด้านการเงินประกอบด้วย องค์ประกอบของปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน ปัญหาการจัดหาเงินทุน และปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินในแต่ละองค์ประกอบ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ แสดงดังตาราง ที่ 4.14 ถึงตารางที่ 4.17

ตารางที่ 4.14 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน

องค์ประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดผู้ชำนาญการในการวางแผนทางการเงิน	1.83	0.575	น้อย	2
2. ไม่มีการวางเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน	1.79	0.822	น้อย	3
3. ขาดการวางแผนทางด้านการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า	1.65	0.647	น้อย	4
4. ไม่ทราบทิศทางทางการเงินหรือเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แน่นอน	2.04	0.944	น้อย	1
ค่าเฉลี่ยรวม	1.83	0.747	น้อย	

จากตารางที่ 4.14 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 1.83 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.747 เมื่อพิจารณาปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ไม่ทราบทิศทางทางการเงินหรือเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แน่นอน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.04 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.944

ลำดับที่ 2 ขาดผู้ชำนาญการในการวางแผนทางการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.83 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.575

ลำดับที่ 3 ไม่มีการวางเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.79 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.822

ลำดับที่ 4 ขาดการวางแผนทางด้านการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.65 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.647

ตารางที่ 4.15 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุน

องค์ประกอบปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุน	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน	1.82	0.687	น้อย	5
2. ต้นทุนของเงินทุน (อัตราดอกเบี้ย) อยู่ในระดับสูง	2.36	0.706	น้อย	1
3. ธุรกิจระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง	1.87	0.806	น้อย	4
4. เนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อกั้นระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน	2.25	0.968	น้อย	3
5. การคืนอากรล่าช้า ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงิน	2.29	0.689	น้อย	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.12	0.771	น้อย	

จากตารางที่ 4.15 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุน ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.12 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.771 เมื่อพิจารณาปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุนในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ต้นทุนของเงินทุน (อัตราดอกเบี้ย) อยู่ในระดับสูง มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.36 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.706

ลำดับที่ 2 การคืนอากรล่าช้า ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.29 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.689

ลำดับที่ 3 เนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อกั้นระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.25 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.968

ลำดับที่ 4 ธุรกิจระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.87 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.806

ลำดับที่ 5 ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.82 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.687

ตารางที่ 4.16 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ

องค์ประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. รายได้และยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	2.86	1.151	ปานกลาง	1
2. ขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด	1.80	0.833	น้อย	6
3. ขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน	1.84	0.731	น้อย	5
4. การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควร	1.89	0.542	น้อย	4
5. ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ	2.63	0.780	ปานกลาง	2
6. มีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	2.03	1.095	น้อย	3
ค่าเฉลี่ยรวม	2.18	0.855	น้อย	

จากตารางที่ 4.16 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.18 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.855 เมื่อพิจารณาปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 รายได้และยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.86 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.151

ลำดับที่ 2 ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.63 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.780

ลำดับที่ 3 มีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.03 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.095

ลำดับที่ 4 การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควร มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.89 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.542

ลำดับที่ 5 ขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.84 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.731

ลำดับที่ 6 ขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.80 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.833

ตารางที่ 4.16 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการ

จัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 3 ด้าน ของปัญหาด้านการเงินในภาพรวม

องค์ประกอบต่าง ๆ ของปัญหาด้านการเงิน	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน	1.83	0.747	น้อย	3
2. ปัญหาการปฏิบัติการจัดหาเงินทุน	2.12	0.771	น้อย	2
3. ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	2.18	0.855	น้อย	1
ค่าเฉลี่ยรวม	2.04	0.791	น้อย	

จากตารางที่ 4.16 ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน เท่ากับ 2.04 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.791 และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบของปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.18

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบของปัญหาการปฏิบัติการจัดหาเงินทุน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.12

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบของปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.83

4.2.3 ปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาด้านการตลาด ประกอบด้วยองค์ประกอบของปัญหาผลิตภัณฑ์ ปัญหาราคา ปัญหาการจัดจำหน่าย และปัญหาการส่งเสริมการตลาด ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดในแต่ละองค์ประกอบของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ แสดงดังตารางที่ 4.18 ถึงตารางที่ 4.22

ตารางที่ 4.18 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาผลิตภัณฑ์

องค์ประกอบปัญหาผลิตภัณฑ์	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ยานยนต์เป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ง่าย	2.80	0.880	ปานกลาง	1
2. คุณภาพของยานยนต์ไม่คงที่ทุกครั้งที่มีการจัดจำหน่าย เพราะกระบวนการผลิตไม่ได้มาตรฐาน	2.36	0.743	น้อย	4
3. ยานยนต์ที่ประกอบไม่มีรูปแบบที่หลากหลาย	2.05	0.847	น้อย	5
4. ยานยนต์ที่ประกอบ ไม่ได้คุณภาพตามที่ลูกค้ากำหนด	2.00	0.849	น้อย	6
5. ไม่มีการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง	2.54	1.012	ปานกลาง	3
6. ความหลากหลายของยานยนต์มีมากเกินไป	2.59	1.145	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.39	0.913	น้อย	

จากตารางที่ 4.18 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาผลิตภัณฑ์ ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.39 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.913 เมื่อพิจารณาปัญหาผลิตภัณฑ์ในแต่ละข้อพบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 ยานยนต์เป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ง่าย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.80 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.880

ลำดับที่ 2 ความหลากหลายของยานยนต์มีมากเกินไป มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.59 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.145

ลำดับที่ 3 ไม่มีการวิจัยและพัฒนายานยนต์อย่างต่อเนื่อง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.54 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.012

ลำดับที่ 4 ยานยนต์ที่ประกอบไม่ได้คุณภาพตามที่ลูกค้ากำหนด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.36 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.743

ลำดับที่ 5 ยานยนต์ที่ประกอบไม่มีรูปแบบที่หลากหลาย มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.05 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.847

ลำดับที่ 6 ยานยนต์ที่ประกอบไม่ได้คุณภาพตามที่ลูกค้ากำหนด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.00 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.849

ตารางที่ 4.19 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาราคา

องค์ประกอบปัญหาราคา	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ราคาสูงกว่าคู่แข่ง	3.11	0.858	ปานกลาง	3
2. ไม่มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย อย่างเหมาะสมเพื่อจูงใจผู้ซื้อ	2.53	1.039	ปานกลาง	4
3. ขาดข้อมูลความเคลื่อนไหวที่ทันสมัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ	2.38	0.979	น้อย	5
4. การแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์มีความรุนแรงมาก	3.40	1.156	ปานกลาง	2
5. การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น	3.66	1.027	มาก	1
ค่าเฉลี่ยรวม	3.02	1.012	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.19 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมี ปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาราคา ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหাপานกลาง โดย พิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.02 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดย พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.012 เมื่อพิจารณาปัญหาราคาในแต่ละข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับมากถึงน้อย เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น มีปัญหาอยู่ในระดับมาก โดย พิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.66 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจาก ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.027

ลำดับที่ 2 การแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์มีความรุนแรงมาก มีปัญหา อยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.40 และการกระจายของข้อมูล ค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.156

ลำดับที่ 3 ราคาสูงกว่าคู่แข่ง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่ง มีค่าเท่ากับ 3.11 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่ง มีค่าเท่ากับ 0.858

ลำดับที่ 4 ไม่มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย อย่างเหมาะสมเพื่อจูงใจผู้ซื้อ มีปัญหา อยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.53 และการกระจายของข้อมูล ค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.039

ลำดับที่ 5 ขาดข้อมูลความเคลื่อนไหวที่ทันสมัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีปัญหาอยู่ใน ระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.38 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.979

ตารางที่ 4.20 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับ ของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ใน ส่วนขององค์ประกอบปัญหาการจัดจำหน่าย

องค์ประกอบปัญหาการจัดจำหน่าย	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. การจัดส่งยานยนต์ไม่ทันเวลา	1.99	0.554	น้อย	7
2. มีช่องทางการจัดจำหน่ายมีน้อยเกินไป	2.54	0.958	ปานกลาง	5
3. การรักษาส่วนแบ่งตลาดเดิมและ การขยายตลาดใหม่ทำได้ยาก	3.23	1.165	ปานกลาง	1
4. มีการแข่งขันในตลาดสูงขึ้น จากการเปิดเสรีทางการค้า	3.20	1.337	ปานกลาง	2

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

องค์ประกอบปัญหาการจัดจำหน่าย	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
5. มีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศ	2.87	1.147	ปานกลาง	4
6. ขาดการพัฒนาตลาดรองอื่นๆ	2.97	1.070	ปานกลาง	3
7. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ	2.50	1.013	ปานกลาง	6
ค่าเฉลี่ยรวม	2.76	1.121	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.20 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการจัดจำหน่าย ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.76 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.121 เมื่อพิจารณาปัญหาการจัดจำหน่ายในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การรักษาสวนแบ่งตลาดเดิมและ การขยายตลาดใหม่ทำได้ยาก มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.23 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.165

ลำดับที่ 2 มีการแข่งขันในตลาดสูงขึ้น จากการเปิดเสรีทางการค้า มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.20 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.337

ลำดับที่ 3 ขาดการพัฒนาตลาดรองอื่นๆ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.97 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.070

ลำดับที่ 4 มีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.87และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.147

ลำดับที่ 5 มีช่องทางการจัดจำหน่ายมีน้อยเกินไป มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.54 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.958

ลำดับที่ 6 ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.50 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.013

ลำดับที่ 7 การจัดส่งยานยนต์ไม่ทันเวลา มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.99 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.554

ตารางที่ 4.21 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาการส่งเสริมการตลาด

องค์ประกอบปัญหาการส่งเสริมการตลาด	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. การโฆษณาและประชาสัมพันธ์มีน้อย	2.50	1.013	ปานกลาง	5
2. ค่าใช้จ่ายการส่งเสริมการขายสูงทำให้ไม่สามารถส่งเสริมการขายได้อย่างเต็มที่	2.78	0.988	ปานกลาง	1
3. ขาดบุคลากรในการทำหน้าที่ส่งเสริมการขาย	2.75	0.995	ปานกลาง	2
4. ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้า	2.66	1.138	ปานกลาง	3
5. ไม่มีการส่งเสริมการขายกับลูกค้าโดยตรง	2.54	0.972	ปานกลาง	4
6. ขาดการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้า	2.34	0.857	น้อย	6
7. การเลือกวิธีการส่งเสริมการขายไม่ตรงกับตลาดเป้าหมาย	2.33	0.855	น้อย	7
ค่าเฉลี่ยรวม	2.56	0.974	ปานกลาง	

* หมายถึง ค่าเฉลี่ยที่เท่ากัน

จากตารางที่ 4.21 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการส่งเสริมการตลาด ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหามานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.56 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.974 เมื่อพิจารณาปัญหาการส่งเสริมการตลาดในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงน้อย เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ค่าใช้จ่ายการส่งเสริมการขายสูงทำให้ไม่สามารถส่งเสริมการขายได้อย่างเต็มที่ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.78 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.988

ลำดับที่ 2 ขาดบุคลากรในการทำหน้าที่ส่งเสริมการขาย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.75 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.995

ลำดับที่ 3 ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้า มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.66 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.138

ลำดับที่ 4 ไม่มีการส่งเสริมการขายกับลูกค้าโดยตรง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.54 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.972

ลำดับที่ 5 การโฆษณาและประชาสัมพันธ์มีน้อย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.50 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.013

ลำดับที่ 6 ขาดการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้า มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.34 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.857

ลำดับที่ 7 การเลือกวิธีการส่งเสริมการขายไม่ตรงกับตลาดเป้าหมาย มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.33 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.855

ตารางที่ 4.22 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านการตลาดในภาพรวม

องค์ประกอบต่าง ๆ ของปัญหาด้านการตลาด	76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาผลิตภัณฑ์	2.39	0.913	น้อย	4
2. ปัญหาราคา	3.02	1.012	ปานกลาง	1
3. ปัญหาการจัดจำหน่าย	2.76	1.121	ปานกลาง	2
4. ปัญหาการส่งเสริมการตลาด	2.56	0.974	ปานกลาง	3
ค่าเฉลี่ยรวม	2.68	1.005	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.22 ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน เท่ากับ 2.68 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 1.005 และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบของปัญหาราคา มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.02

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบของปัญหาการจัดจำหน่าย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.76

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบของปัญหาการส่งเสริมการตลาด มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.56

ลำดับที่ 4 องค์ประกอบของปัญหาผลิตภัณฑ์ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.39

4.2.4 ปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก

ปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วยองค์ประกอบของปัญหา การเมืองและกฎหมาย ปัญหาสภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ปัญหาสังคมและวัฒนธรรม และปัญหา เทคโนโลยี ซึ่งผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกในแต่ละองค์ประกอบ ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ แสดงดังตารางที่ 4.23 ถึง ตารางที่ 4.27

ตารางที่ 4.23 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ใน ส่วนขององค์ประกอบปัญหาการเมืองและกฎหมาย

องค์ประกอบปัญหากฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. นโยบายของรัฐในการพัฒนาไม่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ	3.55	1.171	มาก	1
2. ขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐกับองค์กร	3.16	0.981	ปานกลาง	3
3. ข้อมูลหรือข่าวสารที่รัฐสนับสนุนไม่เพียงพอ	3.12	1.045	ปานกลาง	5
4. การปรับอัตราค่าเช่าของชิ้นส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์	3.15	0.953	ปานกลาง	4

ตารางที่ 4.23 (ต่อ)

องค์ประกอบปัญหากฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
5. การจำกัดรูปแบบที่ประกอบยานยนต์ในประเทศ	3.03	0.848	ปานกลาง	6
6. ปัญหาจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ด้านภาษีอากร	2.90	0.873	ปานกลาง	8
7. ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีอาเซียนต่อตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ	2.95	1.210	ปานกลาง	7
8. อัตราการเรียกเก็บภาษีภายในค่อนข้างสูง	3.38	1.188	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.16	1.034	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.23 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาค่าดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาการเมืองและกฎหมาย ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหามานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.16 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.034 เมื่อพิจารณาปัญหาการเมืองและกฎหมายในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับมากถึงปานกลาง เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 นโยบายของรัฐในการพัฒนาไม่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ มีปัญหาอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.55 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.171

ลำดับที่ 2 อัตราการเรียกเก็บภาษีภายในค่อนข้างสูง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.38 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.188

ลำดับที่ 3 ขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐกับองค์กรและการปรับอัตราขาเข้าของชิ้นส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.16 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.981

ลำดับที่ 4 การปรับอัตราขาเข้าของชิ้นส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.15 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.953

ลำดับที่ 5 ข้อมูลหรือข่าวสารที่รัฐสนับสนุนไม่เพียงพอ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.12 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.045

ลำดับที่ 6 การจำกัดรูปแบบที่ประกอบยานยนต์ในประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.03 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.848

ลำดับที่ 7 ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีอาเซียนต่อตลาดภายในประเทศ และต่างประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.95 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.210

ลำดับที่ 8 ปัญหาจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ด้านภาษีอากร มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.90 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.873

ตารางที่ 4.24 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง

องค์ประกอบปัญหาสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว	3.67	0.855	มาก	1
2. ปัญหาเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	3.00	1.120	ปานกลาง	7
3. มาตรการลดภาษีของเขตการค้าเสรีอาเซียนมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประกอบยานยนต์	3.13	0.737	ปานกลาง	5
4. คู่แข่งข้ามมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากกว่า	3.49	0.973	ปานกลาง	2
5. การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ	3.07	0.943	ปานกลาง	6
6. คู่แข่งข้ามมีการตลาดที่ดีกว่า	3.20	0.749	ปานกลาง	4
7. คู่แข่งข้ามจากต่างประเทศมีต้นทุนด้านแรงงานที่ถูกกว่า	3.24	0.831	ปานกลาง	3
ค่าเฉลี่ยรวม	3.26	0.887	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.24 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาค่าดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.26 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.887 เมื่อพิจารณาปัญหา

สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่งในแต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปัญหามากถึงปานกลาง เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว มีปัญหาอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.67 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.855

ลำดับที่ 2 คู่แข่งมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากกว่า มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.49 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.973

ลำดับที่ 3 คู่แข่งจากต่างประเทศมีต้นทุนด้านแรงงานที่ต่ำกว่า มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.24 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.831

ลำดับที่ 4 คู่แข่งมีการตลาดที่ดีกว่า มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.20 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.749

ลำดับที่ 5 มาตรการลดภาษีของเขตการค้าเสรีอาเซียนมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.13 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.737

ลำดับที่ 6 การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.07 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.943

ลำดับที่ 7 ปัญหาเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.00 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.120

ตารางที่ 4.25 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์ประกอบปัญหาสังคมและวัฒนธรรม

องค์ประกอบปัญหาสังคมและวัฒนธรรม	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ขาดการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคทั้งภายในและภายนอกประเทศ	2.54	0.944	ปานกลาง	3
2. อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกผลิตภัณฑ์	3.26	0.985	ปานกลาง	1

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

องค์ประกอบปัญหาสังคมและวัฒนธรรม	N = 76		ระดับ ปัญหา	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
3. ขาดความร่วมมือกันระหว่าง รัฐ ผู้ประกอบการและ องค์กรที่เกี่ยวข้อง	2.75	0.896	ปานกลาง	2
4. วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุนธุรกิจ	2.41	0.882	น้อย	5
5. ขาดผู้ประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ	2.51	0.945	ปานกลาง	4
ค่าเฉลี่ยรวม	2.69	0.930	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.25 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมี
ปัญหาการดำเนินงาน องค์ประกอบปัญหาสังคมและวัฒนธรรม ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง
โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.69 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดย
พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.930 เมื่อพิจารณาปัญหาสังคมและวัฒนธรรมใน
แต่ละข้อ พบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง
ถึงน้อย เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกผลิตภัณฑ์ มีปัญหาอยู่ในระดับปาน
กลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3. 26 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดย
พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.985

ลำดับที่ 2 ขาดความร่วมมือกันระหว่าง รัฐ ผู้ประกอบการและองค์กรที่เกี่ยวข้อง มีปัญหา
อยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.75 และการกระจายของข้อมูลไม่
มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.896

ลำดับที่ 3 ขาดการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคทั้งภายในและภายนอก
ประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.54 และการ
กระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.944

ลำดับที่ 4 ขาดผู้ประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ มีปัญหาอยู่ในระดับปาน
กลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.51 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดย
พิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.945

ลำดับที่ 5 วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุนธุรกิจ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย
โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.41 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนักโดยพิจารณาจาก
ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.882

ตารางที่ 4.26 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในส่วนขององค์กรประกอบปัญหาเทคโนโลยี

องค์กรประกอบปัญหาเทคโนโลยี	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. เทคโนโลยีการผลิตยังไม่ได้มาตรฐานพอเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ	3.26	1.100	ปานกลาง	4
2. การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตทำได้ยากเนื่องจากต้องใช้ต้นทุนสูง	3.75	1.145	มาก	1
3. ขาดการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล	3.33	1.112	ปานกลาง	2
4. ขาดเทคโนโลยีรวมทั้งการวิจัยและพัฒนาการผลิตที่ทันสมัย	2.93	1.011	ปานกลาง	5
5. ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการลอกเลียนแบบได้ง่าย	3.30	1.071	ปานกลาง	3
ค่าเฉลี่ยรวม	3.31	1.088	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.26 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาค่าดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาเทคโนโลยี ในภาพรวมอยู่ในระดับปัญห่าปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.31 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.088 เมื่อพิจารณาปัญหาเทคโนโลยีในแต่ละข้อพบว่าข้อที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับมากถึงปานกลาง เรียงตามลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตทำได้ยากเนื่องจากต้องใช้ต้นทุนสูง มีปัญหาอยู่ในระดับมาก โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.75 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.145

ลำดับที่ 2 ขาดการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.33 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.112

ลำดับที่ 3 ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการลอกเลียนแบบได้ง่าย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.30 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.071

ลำดับที่ 4 เทคโนโลยีการผลิตยังไม่ได้มาตรฐานพอเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.26 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.100

ลำดับที่ 5 ขาดเทคโนโลยีรวมทั้งการวิจัยและพัฒนาการผลิตที่ทันสมัย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.93 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมากโดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.011

ตารางที่ 4.27 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกในภาพรวม

องค์ประกอบต่าง ๆ ของปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาการเมืองและกฎหมาย	3.16	1.034	ปานกลาง	3
2. ปัญหาเศรษฐกิจและคู่แข่ง	3.26	0.887	ปานกลาง	2
3. ปัญหาสังคมและวัฒนธรรม	2.69	0.930	ปานกลาง	4
4. ปัญหาเทคโนโลยี	3.31	1.088	ปานกลาง	1
ค่าเฉลี่ยรวม	3.11	0.985	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.27 ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน เท่ากับ 3.11 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.985 และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบของปัญหาเทคโนโลยี มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.31

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบของ ปัญหาเศรษฐกิจและคู่แข่ง มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบของปัญหาการเมืองและกฎหมาย มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.16

ลำดับที่ 4 องค์ประกอบของปัญหาสังคมและวัฒนธรรม มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69

4.2.5 สรุปปัญหาการดำเนินงานในภาพรวมทั้ง 4 ด้าน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์

จากผลการวิเคราะห์ปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ แต่ด้านทั้ง 4 ด้านในภาพรวม

ตารางที่ 4.28 สรุปผลค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมายและการจัดลำดับในองค์ประกอบของปัญหาต่าง ๆ 4 ด้าน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในแต่ละด้านทั้ง 4 ด้านในภาพรวม

องค์ประกอบต่าง ๆ ของปัญหาในภาพรวม	N = 76		ระดับปัญหา	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ปัญหาด้านการผลิต	2.53	0.827	ปานกลาง	3
2. ปัญหาด้านการเงิน	2.04	0.791	น้อย	4
3. ปัญหาด้านการตลาด	2.68	1.005	ปานกลาง	2
4. ปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	3.11	0.985	ปานกลาง	1
ค่าเฉลี่ยรวม	2.59	0.902	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.28 ผลการวิเคราะห์พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีปัญหาในการดำเนินงานอยู่ในระดับปัญหাপานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกด้านทั้ง 4 ด้านเท่ากับ 2.59 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.902 และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในแต่ละด้าน เรียงตามลำดับค่าเฉลี่ย ได้ดังนี้

ลำดับที่ 1 ปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11

ลำดับที่ 2 ปัญหาด้านการตลาด มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.68

ลำดับที่ 3 ปัญหาด้านการผลิต มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.57

ลำดับที่ 4 ปัญหาด้านการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.04

4.3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีลักษณะของการประกอบการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีลักษณะของการประกอบการที่แตกต่างกัน ซึ่งประกอบด้วยขนาดของกิจการ 3 กลุ่ม ได้แก่ กิจการขนาดเล็ก กิจการขนาดกลาง และกิจการขนาดใหญ่ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ 4 กลุ่ม ได้แก่ เจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน บริษัทจำกัด และอื่นๆ ระยะเวลาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ 5 กลุ่ม ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินงานต่ำกว่า 5 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงาน 5-10 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 10-15 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 15-20 ปี และระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี และประเภทของยานยนต์ที่ผลิต 2 กลุ่ม ได้แก่ รถยนต์และรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง คังตารางที่ 4.22 ถึงตารางที่ 4.25

4.3.1 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์โดยจำแนกตามขนาดของกิจการ

โดยมีสมมติฐานวิจัย ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 1.1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 1.2 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 1.3 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 1.4 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน

ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.29

ตารางที่ 4.29 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามขนาดของกิจการ โดยใช้วิธี One-way ANOVA

ปัญหาการดำเนินงาน	ขนาดของกิจการ				
	ขนาดเล็ก N = 25 \bar{X}	ขนาดกลาง N = 14 \bar{X}	ขนาดใหญ่ N = 37 \bar{X}	F	p- value
	1. ด้านการผลิต	2.83	2.85	2.34	35.524
2. ด้านการเงิน	2.58	1.74	1.83	24.830	0.000**
3. ด้านการตลาด	3.05	3.08	2.24	23.128	0.000**
4. ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	3.29	3.72	2.79	34.282	0.000**
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน	2.94	2.85	2.30	36.407	0.000**

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.29 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานใช้วิธี One-way ANOVA เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทย จำแนกตามขนาดของกิจการ ได้แก่ กิจการขนาดเล็ก กิจการขนาดกลาง และกิจการขนาดใหญ่ โดยพิจารณาในภาพรวมทั้งหมด 4 ด้าน พบว่าค่า p- value มีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีขนาดของกิจการที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

เมื่อทำการพิจารณาผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบในแต่ละด้าน คือ ด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก พบว่า ค่า p- value มีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีขนาดของกิจการที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีค่า p- value น้อยกว่า 0.01 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานระหว่างขนาดของกิจการที่แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.30 ดังนี้

ตารางที่ 4.30 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการ
อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีขนาดของอุตสาหกรรมที่ต่างกันในภาพรวมทุก
ด้านเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

ปัญหาในการดำเนินงาน	ขนาดของกิจการ	\bar{X}	กลุ่ม ที่	P		
				1	2	3
ด้านการผลิต	ขนาดเล็ก	2.83	1	-	0.828	0.000**
	ขนาดกลาง	2.85	2	-	-	0.000**
	ขนาดใหญ่	2.34	3	-	-	-
ด้านการเงิน	ขนาดเล็ก	2.58	1	-	0.000**	0.000**
	ขนาดกลาง	1.74	2	-	-	0.520
	ขนาดใหญ่	1.83	3	-	-	-
ด้านการตลาด	ขนาดเล็ก	3.05	1	-	0.843	0.000**
	ขนาดกลาง	3.08	2	-	-	0.000**
	ขนาดใหญ่	2.24	3	-	-	-
ด้านผลกระทบจาก สถานะแวดล้อมภายนอก	ขนาดเล็ก	3.29	1	-	0.001**	0.000**
	ขนาดกลาง	3.72	2	-	-	0.000**
	ขนาดใหญ่	2.79	3	-	-	-
รวมทุกด้าน	ขนาดเล็ก	2.94	1	-	0.387	0.000**
	ขนาดกลาง	2.85	2	-	-	0.000**
	ขนาดใหญ่	2.30	3	-	-	-

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.30 พบว่าในภาพรวมของระดับปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดใหญ่แตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดกลางและกิจการขนาดเล็ก อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่นไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาปัญหาในแต่ละด้านของการดำเนินงานพบว่า ด้านการผลิต และด้านการตลาด มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดใหญ่แตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดกลางและขนาดเล็ก อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่นไม่แตกต่างกัน ส่วนด้านการเงิน มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดเล็กแตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่กิจการขนาดกลางและขนาดใหญ่ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่น ไม่แตกต่างกัน และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก มีระดับปัญหาการดำเนินงานของกิจการขนาดเล็ก กิจการขนาดกลาง และกิจการขนาดใหญ่แตกต่างกันทุกคู่ อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01

4.3.2 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์โดยจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

โดยมีสมมติฐานวิจัย ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 2.1 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 2.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 2.3 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 2.4 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน

ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.31

ตารางที่ 4.31 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามรูปแบบของกิจการ โดยวิธี One-way ANOVA

ปัญหาการดำเนินงาน	รูปแบบของกิจการ				
	เจ้าของคนเดียว N = 11 \bar{X}	บริษัทจำกัด N = 63 \bar{X}	อื่นๆ N = 2 \bar{X}	F	p-value
1. ปัญหาด้านการผลิต	2.72	2.57	2.74	1.042	0.358
2. ปัญหาด้านการเงิน	2.49	1.99	2.07	3.669	0.030*
3. ปัญหาด้านการตลาด	2.90	2.61	3.08	1.328	0.271
4. ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	3.35	3.08	3.24	1.310	0.276

ตารางที่ 4.31 (ต่อ)

ปัญหาการดำเนินงาน	รูปแบบของกิจการ				
	เจ้าของคนเดียว N = 11 \bar{X}	บริษัทจำกัด N = 63 \bar{X}	อื่นๆ N = 2 \bar{X}	F	p-value
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน	2.86	2.56	2.73	2.555	0.085

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.31 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานใช้วิธี One-way ANOVA เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ได้แก่ เจ้าของคนเดียว บริษัทจำกัด และอื่นๆ (บริษัทมหาชน) โดยพิจารณาในภาพรวมทั้งหมด 4 ด้าน พบว่าค่า p-value มีค่า 0.085 ซึ่งมากกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

เมื่อทำการพิจารณาผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบในแต่ละด้าน คือ ด้านการผลิต ด้านการตลาดและด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.358, 0.271 และ 0.276 ตามลำดับ ซึ่งมากกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน จะมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิต ด้านการตลาดและด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ส่วนด้านการเงิน พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.030 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน จะมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีค่า p-value น้อยกว่า 0.05 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานระหว่างรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจของอุตสาหกรรมที่แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.32 ดังนี้

ตารางที่ 4.32 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกัน ในด้านการเงินเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

ปัญหาในการดำเนินงาน	รูปแบบความเป็นเจ้าของ	\bar{X}	กลุ่มที่	P		
				1	2	3
ด้านการเงิน	เจ้าของคนเดียว	2.49	1	-	0.008**	0.337
	บริษัทจำกัด	1.99	2	-	-	0.844
	อื่นๆ	2.07	3	-	-	-

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.32 พบว่า ปัญหาด้านการเงิน มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของคนเดียว แตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่มีรูปแบบ บริษัท จำกัด อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่นไม่แตกต่างกัน

4.3.3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน

โดยมีสมมติฐานวิจัย ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 3 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 3.1 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 3.2 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 3.3 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 3.4 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน

ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.33

ตารางที่ 4.33 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน โดยวิธี One-way ANOVA

ปัญหาการดำเนินงาน	ระยะเวลาในการดำเนินงาน				F	P
	ต่ำกว่า 5 ปี N=3 \bar{X}	ระหว่าง 5-10 ปี N=9 \bar{X}	มากกว่า 15-20 ปี N=15 \bar{X}	มากกว่า 20 ปี N=49 \bar{X}		
1. ปัญหาด้านการผลิต	2.67	2.93	2.53	2.55	3.526	0.019*
2. ปัญหาด้านการเงิน	2.73	2.59	2.19	1.89	6.752	0.000**
3. ปัญหาด้านการตลาด	2.48	2.80	2.89	2.55	1.880	0.141
4. ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	3.04	2.95	3.25	3.12	0.629	0.598
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน	2.73	2.81	2.74	2.53	1.841	0.147

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.33 แสดงผลการทดสอบสมมติฐานใช้วิธี One-way ANOVA เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน ได้แก่ น้อยกว่า 5 ปี ระหว่าง 5 – 10 ปี ระหว่างมากกว่า 15 – 20 ปี และมากกว่า 20 ปี โดยพิจารณาในภาพรวมทั้งหมด 4 ด้าน พบว่าค่า p-value มีค่า 0.147 ซึ่งมากกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีระดับปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

เมื่อทำการพิจารณาผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบในแต่ละด้าน คือ ด้านการผลิต พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.019 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ด้านการเงิน พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ส่วนด้านการตลาดและด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.141 และ 0.598

ซึ่งมากกว่า 0.05 นั่นคือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดและด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอกไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้

กรณีมีค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีค่า p-value น้อยกว่า 0.05 จะใช้วิธี LSD หรือ Least Significant Difference เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานระหว่างระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แสดงในตารางที่ 4.34 ดังนี้

ตารางที่ 4.34 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีระยะเวลาการดำเนินงานที่ต่างกันในการผลิตและด้านการเงินเป็นรายคู่ โดยวิธี LSD

ปัญหาในการดำเนินงาน	ระยะเวลาการดำเนินงาน	\bar{X}	กลุ่มที่	P			
				1	2	3	4
ด้านการผลิต	น้อยกว่า 5 ปี	2.67	1	-	0.243	0.515	0.562
	5-10 ปี	2.93	2	-	-	0.006**	0.003**
	มากกว่า 15-20 ปี	2.53	3	-	-	-	0.819
	มากกว่า 20 ปี	2.55	4	-	-	-	-
ด้านการเงิน	น้อยกว่า 5 ปี	2.73	1	-	0.673	0.104	0.008**
	5-10 ปี	2.56	2	-	-	0.076	0.000**
	มากกว่า 15-20 ปี	2.19	3	-	-	-	0.055
	มากกว่า 20 ปี	1.89	4	-	-	-	-

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.34 พบว่า ปัญหาด้านการผลิต มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีระยะเวลาการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี แตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่มีระยะเวลาการดำเนินงาน ระหว่างมากกว่า 15-20 ปีและมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่นไม่แตกต่างกัน ส่วนด้านการเงิน พบว่า มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่มีระยะเวลาการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี แตกต่างจากปัญหาการดำเนินงานที่มีระยะเวลาการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี และระหว่าง 5-10 ปี อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ส่วนการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานคู่อื่นไม่แตกต่างกัน

4.3.4 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์โดยจำแนกตามประเภทของยานยนต์

โดยมีสมมติฐานวิจัย ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 4 ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 4.1 ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 4.2 ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 4.3 ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการตลาดต่างกัน

สมมติฐานย่อยข้อที่ 4.4 ประเภทของยานยนต์ที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกต่างกัน

ผลการทดสอบแสดงในตารางที่ 4.35

ตารางที่ 4.35 ผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามประเภทของยานยนต์ โดยวิธี t-test

ปัญหาการดำเนินงาน	ประเภทของยานยนต์		
	รถยนต์	จักรยานยนต์	P
	N=50	N=26	
	\bar{X}	\bar{X}	
1. ปัญหาด้านการผลิต	2.56	2.67	0.166
2. ปัญหาด้านการเงิน	2.04	2.10	0.677
3. ปัญหาด้านการตลาด	2.53	2.92	0.014*
4. ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก	2.98	3.40	0.000**
ค่าเฉลี่ยรวมทุกด้าน	2.53	2.77	0.017*

* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

** ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.35 แสดงผลการทดสอบสมมติฐาน เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยระหว่างรถยนต์กับรถจักรยานยนต์ โดยใช้วิธี t-test โดยพิจารณาในภาพรวมทั้งหมด 4 ด้าน พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.017 น้อยกว่า 0.05 ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เป็น 2.53 และ 2.77 ตามลำดับ

เมื่อทำการพิจารณาผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบในแต่ละด้าน คือ ด้านการผลิตและด้านการเงิน พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.166 และ 0.677 ซึ่งมากกว่า 0.05 ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตและด้านการเงินไม่แตกต่างกัน ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ในด้านการผลิตเป็น 2.56 และ 2.67 ตามลำดับ และด้านการเงินเป็น 1.04 และ 2.10 ตามลำดับ ในด้านการตลาด พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.014 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาด แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เป็น 2.53 และ 2.92 ตามลำดับ และส่วนด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก พบว่า ค่า p-value มีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 ซึ่งหมายความว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญที่ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ระหว่างผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ โดยมีค่าเฉลี่ยของปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์เป็น 2.98 และ 3.40 ตามลำดับ

4.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง

เป็นการวิเคราะห์สิ่งแวดลอมภายในและสิ่งแวดลอมภายนอกของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยประกอบอยู่ จำนวน 76 รายโดยวิเคราะห์ว่าอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งใด เพื่อนำจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคไปกำหนดเป็นกลยุทธ์ต่อไป

4.3.1. การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก เพื่อหาว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมี จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคอะไรบ้าง และอยู่ในตำแหน่งใด

เป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก เพื่อให้ทราบถึง จุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและอุปสรรคในแต่ละด้านที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเป็นรายชื่อของแต่ละด้าน เพื่อวิเคราะห์ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย อยู่ในตำแหน่งใด แสดงดังตารางที่ 4.36 ถึงตารางที่ 4.44 ดังนี้

ตารางที่ 4.36 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการผลิต

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน		N = 76		ระดับจุดแข็งและจุดอ่อน	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
ด้านการผลิต					
1.	ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ของบุคลากร	4.17	0.700	เป็นจุดแข็ง	1*
2.	มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง	4.08	0.845	เป็นจุดแข็ง	3
3.	การความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต	4.17	0.641	เป็นจุดแข็ง	1*
4.	การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์	3.87	0.838	เป็นจุดแข็ง	4
5.	ระบบในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง	3.43	0.797	ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน	5
ค่าเฉลี่ยรวม		3.94	0.764	เป็นจุดแข็ง	

* หมายถึง ค่าเฉลี่ยที่เท่ากัน

จากตารางที่ 4.36 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านการผลิตของสิ่งแวดล้อมภายในอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.94 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วน

เบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.76 เมื่อพิจารณาถึงแวดล้อมภายใน องค์ประกอบด้านการผลิตในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ของบุคลากรและการความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.17 เท่ากัน และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.700 และ 0.641

ลำดับที่ 3 มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.08 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.845

ลำดับที่ 4 การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์ เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.87 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.838

ลำดับที่ 5 ระบบในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง เป็นปัจจัยภายในที่ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.43 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.797

ตารางที่ 4.37 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการเงิน

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน		N = 76		ระดับจุดแข็งและจุดอ่อน	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
ด้านการเงิน					
1.	มีการวางแผนเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน	3.93	1.050	เป็นจุดแข็ง	4
2.	มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน	4.13	0.998	เป็นจุดแข็ง	2
3.	ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด	4.17	0.971	เป็นจุดแข็ง	1
4.	สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน	4.12	1.006	เป็นจุดแข็ง	3
5.	การบันทึกบัญชีที่รัดกุม	3.30	1.096	ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน	5
ค่าเฉลี่ยรวม		3.93	1.024	เป็นจุดแข็ง	

จากตารางที่ 4.37 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านการเงินของสิ่งแวดล้อมภายในอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.93 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.024 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายใน องค์ประกอบด้านการเงินในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.17 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.971

ลำดับที่ 2 มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.13 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.998

ลำดับที่ 3 สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.12 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.006

ลำดับที่ 4 มีการวางเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.93 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.050

ลำดับที่ 5 การบันทึกบัญชีที่รัดกุม เป็นปัจจัยภายในที่เป็นไม่เป็จุดแข็งและจุดอ่อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.80 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.096

ตารางที่ 4.38 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และจุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน ในด้านการตลาด

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน		N = 76		ระดับจุดแข็งและจุดอ่อน	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
ด้านการตลาด					
1.	มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย	2.35	1.059	เป็นจุดอ่อน	5
2.	ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์	2.42	0.988	เป็นจุดอ่อน	4
3.	ความสามารถในการประมาณการณ์ความต้องการของตลาด	3.13	0.998	ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน	1

ตารางที่ 4.38 (ต่อ)

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน		N = 76		ระดับจุดแข็งและ จุดอ่อน	ลำดับ ที่
		\bar{X}	S.D.		
4.	จำนวนช่องทางการจัดจำหน่าย	2.98	0.906	ไม่เป็นจุดแข็งและ จุดอ่อน	3
5.	การโฆษณาและประชาสัมพันธ์	3.02	0.994	ไม่เป็นจุดแข็งและ จุดอ่อน	2
ค่าเฉลี่ยรวม		2.78	0.989	ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน	

จากตารางที่ 4.38 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านการตลาด ของสิ่งแวดล้อมภายในอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.78 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.989 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายในองค์ประกอบด้านการตลาดในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ความสามารถในการประมาณการความต้องการของตลาด เป็นปัจจัยภายในที่เป็นไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.13 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.998

ลำดับที่ 2 การโฆษณาและประชาสัมพันธ์ เป็นปัจจัยภายในที่เป็นไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.02 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.994

ลำดับที่ 3 จำนวนช่องทางการจัดจำหน่าย เป็นปัจจัยภายในที่เป็นไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.98 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.906

ลำดับที่ 4 ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อนโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.42 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.988

ลำดับที่ 5 มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย เป็นปัจจัยภายในที่เป็นจุดอ่อนโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.35 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.059

ตารางที่ 4.39 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย จุดแข็ง และ จุดอ่อน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายใน

องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งแวดล้อมภายใน	N = 76		ปัจจัยภายใน	ลำดับ ที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการผลิต	3.94	0.764	เป็นจุดแข็ง	1
2. ด้านการเงิน	3.93	1.024	เป็นจุดแข็ง	2
3. ด้านการตลาด	2.78	0.989	ไม่เป็นจุดแข็งและ จุดอ่อน	3
ค่าเฉลี่ยรวม	3.55	0.904	ค่อนข้างเป็นจุดแข็ง	

จากตารางที่ 4.39 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย อยู่ในตำแหน่งที่ค่อนข้างเป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกด้านมีค่าเท่ากับ 3.55 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.904 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายใน องค์ประกอบในแต่ละด้านเรียงลำดับดังนี้ พบว่า

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบด้านการผลิต อยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.94

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบด้านการเงิน อยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็งโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.93

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบด้านการตลาด อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อนโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.78

ตารางที่ 4.40 แสดงค่าเฉลี่ย(\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและ อุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก		N = 76		ระดับโอกาสและ อุปสรรค	ลำดับ ที่
		\bar{X}	S.D.		
กฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ					
1.	นโยบาย กฎระเบียบ และการประสานงาน ระหว่างภาครัฐกับองค์กร	2.74	1.248	ไม่เป็นโอกาสและ อุปสรรค	3
2.	มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ	2.26	1.050	เป็นอุปสรรค	5

ตารางที่ 4.40 (ต่อ)

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก		N = 76		ระดับโอกาสและอุปสรรค	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
3.	การปรับอัตราภาษีของจีนส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์	2.58	1.111	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	4
4.	ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	4.25	1.133	เป็นโอกาส	1
5.	ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรี(FTA)ต่อตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ	2.80	0.966	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	2
ค่าเฉลี่ยรวม		2.93	1.102	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	

จากตารางที่ 4.40 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ ของสิ่งแวดล้อมภายนอกอยู่ในตำแหน่งที่ **ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค** โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.93 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 1.102 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายนอก องค์ประกอบกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ ในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาสโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 4.25 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.1133

ลำดับที่ 2 มีผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรี(FTA)ต่อตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.80 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.966

ลำดับที่ 3 นโยบาย กฎระเบียบ และการประสานงานระหว่างภาครัฐกับองค์กร เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.74 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.248

ลำดับที่ 4 การปรับอัตราภาษีของจีนส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์ เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.58 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.111

ลำดับที่ 5 การเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.26 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.050

ตารางที่ 4.41 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก		N = 76		ระดับโอกาสและอุปสรรค	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
สถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง					
1.	ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว	2.17	0.855	เป็นอุปสรรค	5
2.	ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ระหว่างประเทศ	2.36	0.725	เป็นอุปสรรค	4
3.	คู่แข่งมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพ	2.55	0.681	ไม่เป็นโอกาสและ อุปสรรค	2
4.	การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ	2.41	0.751	เป็นอุปสรรค	3
5.	มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลาย รายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย	3.57	1.193	เป็นโอกาส	1
ค่าเฉลี่ยรวม		2.61	0.841	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	

จากตารางที่ 4.41 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ของสิ่งแวดล้อมภายนอกอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 2.61 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.841 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายนอก ด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาสโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.57และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.193

ลำดับที่ 2 คู่แข่งขันมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.55 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.681

ลำดับที่ 3 การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.41 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.751

ลำดับที่ 4 ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.36 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.725

ลำดับที่ 5 ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.17 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.855

ตารางที่ 4.42 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านสังคมและวัฒนธรรม

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก		N = 76		ระดับโอกาสและอุปสรรค	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
สังคมและวัฒนธรรม					
1.	อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกสินค้า	3.03	0.879	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	3
2.	ความร่วมมือกันระหว่าง รัฐ ผู้ประกอบการ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง	3.20	0.938	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	2
3.	วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุนธุรกิจ	2.97	0.748	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	4
4.	การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ	3.82	0.716	เป็นโอกาส	1
ค่าเฉลี่ยรวม		3.26	0.820	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	

จากตารางที่ 4.42 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านสังคมและวัฒนธรรมของสิ่งแวดล้อมภายนอกอยู่ในตำแหน่งไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.26 และการกระจายของข้อมูลไม่มาก

นัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.820 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์ประกอบสังคมและวัฒนธรรมในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาสโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.82 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.716

ลำดับที่ 2 ความร่วมมือกันระหว่าง รัฐ ผู้ประกอบการและองค์กรที่เกี่ยวข้อง เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.20 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.938

ลำดับที่ 3 อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกสินค้า เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.03 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.879

ลำดับที่ 4 วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุนธุรกิจ เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.97 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.748

ตารางที่ 4.43 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก ในด้านเทคโนโลยี

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายนอก		N = 76		ระดับโอกาสและอุปสรรค	ลำดับที่
		\bar{X}	S.D.		
เทคโนโลยี					
1.	การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล	3.54	1.014	เป็น โอกาส	1
2.	ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการลอกเลียนแบบได้ง่าย	2.86	0.650	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	2
ค่าเฉลี่ยรวม		3.20	0.832	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	

จากตารางที่ 4.43 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยมีองค์ประกอบด้านเทคโนโลยีของสิ่งแวดล้อมภายนอกอยู่ในตำแหน่งไม่เป็นโอกาสและอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อมีค่าเท่ากับ 3.20 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.832 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์ประกอบเทคโนโลยีในแต่ละข้อเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล เป็นปัจจัยภายนอกที่เป็นโอกาส โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.54 และการกระจายของข้อมูลค่อนข้างมาก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 1.014

ลำดับที่ 2 ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการลอกเลียนแบบได้ง่าย เป็นปัจจัยภายนอกที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.86 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.650

ตารางที่ 4.44 แสดงค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และการแปลความหมาย โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในส่วนของการศึกษา สิ่งแวดล้อมภายนอก

องค์ประกอบต่าง ๆ ของสิ่งแวดล้อมภายนอก	N = 76		ปัจจัยภายนอก	ลำดับที่
	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ	2.93	1.102	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	3
2. ด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง	2.61	0.841	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	4
3. ด้านสังคมและวัฒนธรรม	3.26	0.820	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	1
4. ด้านเทคโนโลยี	3.20	0.832	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	2
ค่าเฉลี่ยรวม	3.00	0.900	ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค	

จากตารางที่ 4.44 พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทย อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ยรวมของทุกด้านมีค่าเท่ากับ 3.00 และการกระจายของข้อมูลไม่มากนัก โดยพิจารณาจากส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมเท่ากับ 0.900 เมื่อพิจารณาสิ่งแวดล้อมภายนอก องค์ประกอบในแต่ละด้านเรียงลำดับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 องค์ประกอบด้านสังคมและวัฒนธรรม อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.26

ลำดับที่ 2 องค์ประกอบด้านเทคโนโลยี อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 3.20

ลำดับที่ 3 องค์ประกอบด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาสและอุปสรรค โดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.93

ลำดับที่ 4 องค์ประกอบด้านสภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง อยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นโอกาส และอุปสรรคโดยพิจารณาจากค่าเฉลี่ย ซึ่งมีค่าเท่ากับ 2.61

4.3.2. การนำเอาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคที่ได้จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยอยู่ในตำแหน่งใด

เป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการนำเอาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคที่ได้จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบในข้างต้น เปรียบเทียบว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยอยู่ในตำแหน่งใดของสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก ซึ่งการกำหนดค่าน้ำหนัก จะให้น้ำหนักกับปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญแต่ละอย่าง เป็นการชี้ให้เห็นความสำคัญเทียบเคียงเพื่อสร้างฐานะการแข่งขันภายในอุตสาหกรรม ซึ่งน้ำหนักจะต้องรวมกันแล้วเท่ากับ 1 ดังตารางที่ 4.45 ถึง 4.48 ดังนี้

ตารางที่ 4.45 แสดงการประเมินปัจจัยภายใน (Internal Factor Evaluation (IFE) matrix)

ปัจจัยภายใน	น้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
จุดแข็ง			
ด้านการผลิต			
1. ความสามารถและความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ของบุคลากร	0.10	4.17	0.42
2. มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง	0.15	4.08	0.61
3. การความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต	0.15	4.17	0.63
4. การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์	0.10	3.87	0.39
ด้านการเงิน			
5. มีการวางแผนเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน	0.05	3.93	0.20
6. มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน	0.10	4.13	0.41
7. ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด	0.10	4.17	0.42
8. สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน	0.05	4.12	0.21
จุดอ่อน			
ด้านการตลาด			
1. มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย	0.10	2.35	0.24

ตารางที่ 4.45 (ต่อ)

ปัจจัยภายใน	น้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
2. ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์	0.10	2.42	0.24
รวม	1		3.75

จากตารางที่ 4.45 จะเห็นว่า ค่าเฉลี่ยคะแนนถ่วงน้ำหนักรวม เท่ากับ 3.75 ซึ่งสูงกว่าค่ากลาง(ค่ามัธยฐาน)ของคะแนนประเมินซึ่งเท่ากับ 3 แสดงว่า อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง

ตารางที่ 4.46 แสดงการประเมินปัจจัยภายนอก (External Factor Evaluation (EFE)matrix)

ปัจจัยภายนอก	น้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
โอกาส			
ด้านกฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ			
1. ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI)	0.15	4.25	0.64
ด้านสถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง			
2. มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย	0.15	3.57	0.54
สังคมและวัฒนธรรม			
3. การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ	0.15	3.82	0.57
เทคโนโลยี			
4. การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล	0.05	3.54	0.18
อุปสรรค			
กฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ			
1. มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ	0.15	2.26	0.34
สถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง			
2. ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว	0.15	2.17	0.33
3. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	0.10	2.36	0.24

ตารางที่ 4.45 (ต่อ)

ปัจจัยภายนอก	น้ำหนัก	คะแนน	คะแนนถ่วงน้ำหนัก
สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง			
2. ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว	0.15	2.17	0.33
3. ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ	0.10	2.36	0.24
4. การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ	0.10	2.41	0.24
รวม	1		3.06

จากตารางที่ 4.45 จะเห็นว่า ค่าคะแนนถ่วงน้ำหนักรวม เท่ากับ 3.06 ซึ่งสูงกว่าค่ากลาง (ค่ามัธยฐาน) ของคะแนนประเมินซึ่งเท่ากับ 3 แสดงว่า อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่มีโอกาส

4.3.3 การนำเอาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคที่ได้จากการวิเคราะห์มากำหนดเป็นกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

เป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการนำเอาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคที่ได้จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบในข้างต้น แล้วกำหนดเป็นกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่ใกล้เคียงกับแบบสอบถามที่ได้นำเสนอ ซึ่งมีการสร้าง กลยุทธ์ โดยอาศัยเครื่องมือในการวิเคราะห์ SWOT Matrix จากตารางที่ 46 ดังนี้

จากตารางที่ 4.46 จะ ได้กลยุทธ์ที่ใช้ในการดำเนินงานของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ คือกลยุทธ์เพิ่มศักยภาพ กลยุทธ์เร่งพัฒนา กลยุทธ์สร้างภูมิคุ้มกัน และกลยุทธ์แก้วิกฤต ซึ่งอธิบายได้ดังนี้

กลยุทธ์เพิ่มศักยภาพ (SO)

- 1) พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า

(S1,S2,S3,S5,S6,O1,O4)

- 2) พัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์ (S2,S5,S5,O2,O3)

กลยุทธ์เร่งพัฒนา (WO)

กลยุทธ์พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม ด้านเทคโนโลยี การบริหาร จัดการ การตลาดและทรัพยากรบุคคล (W2,O3,O4)

ตารางที่ 4.47 แสดงการกำหนดกลยุทธ์ (SWOT Matrix)

<p style="text-align: center;">ปัจจัยภายใน</p> <p style="text-align: center;">ปัจจัยภายนอก</p>	<p style="text-align: center;">จุดแข็ง (S)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับกาประกอบยานยนต์ของบุคลากร 2) มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง 3) มีความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต 4) การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์ 5) มีการวางแผนการผลิตของธุรกิจในแต่ละปีที่ดีจน 6) มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการค้าดำเนินงาน 7) ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด 8) สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน 	<p style="text-align: center;">จุดอ่อน (W)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ไม่มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย 2) ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์
<p style="text-align: center;">โอกาส (O)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOD) 2) มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย 3) การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อค้าปลีก 4) การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล 	<p style="text-align: center;">กลยุทธ์ที่มุ่งศักยภาพ (SO)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า (S1,S2,S3,S5,S6,O1,O4) 2) พัฒนาคือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์ (S2,S5,S5,O2,O3) 	<p style="text-align: center;">กลยุทธ์เร่งพัฒนา (WO)</p> <p>กลยุทธ์พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยี การบริหาร จัดการ การตลาดและทรัพยากรบุคคล (W2,O3,O4)</p>
<p style="text-align: center;">อุปสรรค (T)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ 2) ภาวะเศรษฐกิจโลกชะงักงัน 3) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศ 4) การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ 	<p style="text-align: center;">กลยุทธ์สร้างภูมิคุ้มกัน (ST)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด (S5,S6,S8,T3) 2) ส่งเสริมการลงทุนในด้านวิจัยและพัฒนาบุคลากร เพื่อป้องกันปัญหาเฉพาะหน้า (S1,S4,S6,T1,T2,T3,T4) 	<p style="text-align: center;">กลยุทธ์แก้ไขวิกฤต (WT)</p> <p>กลยุทธ์หยุดผลิตชิ้นส่วนบางชนิดหรือขยายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไร (W1,W2,T2,T4)</p>

กลยุทธ์สร้างภูมิคุ้มกัน (ST)

- 1) พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด (S5,S6,S8,T3)
- 2) ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาบุคลากรเพื่อป้องกันปัญหา

เฉพาะหน้า (S1,S4,S6,T1,T2,T3,T4)

กลยุทธ์แก้วิกฤต (WT)

กลยุทธ์หยุดผลิตสินค้าบางชนิดหรือขายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไร

(W1,W2,T2,T4)

เมื่อได้กลยุทธ์ที่ใช้ในการดำเนินงานในแต่ละกลยุทธ์แล้ว ต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของกลยุทธ์ โดยการเปรียบเทียบกันเองในแต่ละกลยุทธ์ โดยการนำเอากลยุทธ์ในแต่ละกลยุทธ์มาเปรียบเทียบกับกลยุทธ์อื่นที่ไม่ใช่กลยุทธ์เดียวกัน ถ้ากลยุทธ์ใดมีความสำคัญมากกว่าอีกกลยุทธ์หนึ่งก็เลือกกลยุทธ์นั้น แล้วนำผลรวมของจำนวนครั้งที่ได้เลือกกลยุทธ์มาจัดลำดับความสำคัญ ดังตารางที่ 48 ดังนี้

ตารางที่ 4.48 แสดงการเปรียบเทียบกลยุทธ์ในแต่ละกลยุทธ์

กลยุทธ์	การเปรียบเทียบ ความสำคัญ	ผลรวมของ จำนวนครั้งที่ ที่ได้เลือก	ลำดับ ที่
1. พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า	$\frac{\textcircled{1}\textcircled{1}\textcircled{1}\textcircled{1}\textcircled{1}}{2\ 3\ 4\ 5\ 6}$	5	1
2. พัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์	$\frac{2\ \textcircled{2}\ 2\ 2\ \textcircled{2}}{\textcircled{1}\ 3\ \textcircled{4}\ \textcircled{5}\ 6}$	2	4
3. พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยี	$\frac{3\ 3\ 3\ 3\ \textcircled{3}}{\textcircled{1}\ \textcircled{2}\ \textcircled{4}\ \textcircled{5}\ 6}$	1	5
4. พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด	$\frac{4\ \textcircled{4}\ \textcircled{4}\ 4\ \textcircled{4}}{\textcircled{1}\ 2\ 3\ \textcircled{5}\ 6}$	3	3
5. ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาบุคลากรเพื่อป้องกันปัญหาเฉพาะหน้า	$\frac{5\ \textcircled{5}\ \textcircled{5}\ \textcircled{5}\ \textcircled{5}}{\textcircled{1}\ 2\ 3\ 4\ 6}$	4	2
6. หยุดผลิตสินค้าบางชนิดหรือขายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไร	$\frac{6\ 6\ 6\ 6\ 6}{\textcircled{1}\ \textcircled{2}\ \textcircled{3}\ \textcircled{4}\ \textcircled{5}}$	0	6

* การเปรียบเทียบความสำคัญ ต้องใช้ความรู้ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ช่วยในการตัดสินใจและเปรียบเทียบ

จากตารางที่ 4.48 พบว่ากลยุทธ์ที่มีความสำคัญมากที่สุดคือ กลยุทธ์พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ให้ตรงความต้องการของลูกค้า รองลงมาเป็นกลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนา บุคลากรเพื่อป้องกันปัญหาเฉพาะหน้า กลยุทธ์พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด กลยุทธ์พัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์ กลยุทธ์พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของ อุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยี และกลยุทธ์หุ้คผลิตสินค้าบางชนิดหรือขายกิจการบางส่วนที่ไม่มี กำไร ตามลำดับ

4.5 การวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) จากแบบสอบถามปลายเปิดเกี่ยวกับปัญหาอื่น ๆ จากการดำเนินงานในแต่ละด้าน ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ประสบอยู่และต้องการความช่วยเหลือในการแก้ไข

จากแบบสอบถามตอนที่ 4 ซึ่งเป็นการสอบถามเกี่ยวกับปัญหาอื่น ๆ จากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยประสบอยู่ และต้องการความช่วยเหลือแก้ไข ซึ่งได้รวบรวมความคิดเห็นที่ใกล้เคียงกันไว้ในกลุ่มเดียวกันดังนี้

4.5.1 ปัญหาด้านการผลิต

1. บุคลากรผู้ชำนาญเฉพาะด้านน้อยเกินไป
2. ขาดความต่อเนื่องในการผลิต(ยังไม่สามารถปรับระบบการผลิตให้มีความยืดหยุ่นได้สูงตามสถานการณ์ของตลาดได้เต็มที่)
 3. ขาดความต่อเนื่องในการผลิต(เนื่องจากขาดการสั่งซื้อที่ต่อเนื่อง)
 4. ไม่สามารถผลิตได้เต็มกำลังการผลิต
 5. พนักงานขาดความรอบคอบในการทำงาน
 6. ต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้น และมีไม่เพียงพอต่อความต้องการเนื่องจากการแข่งขันทางการจัดซื้อวัตถุดิบอย่างรุนแรงมีการแข่งขันด้านราคา
 7. ขาดเครื่องมือที่ทันสมัย เนื่องจากความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีมีการเปลี่ยนแปลงเร็วมากและลงทุนสูงมาก
 8. ขาดเทคโนโลยีเฉพาะอย่างในกระบวนการผลิต

4.5.2 ปัญหาด้านการเงิน

1. ปัญหาค่าเงินบาทไม่นิ่งพอ อัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยไม่มีความแน่นอน
2. ขาดเงินทุนหมุนเวียน
3. ขาดแหล่งเงินทุน

4. การลงทุนต่างๆ จำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก จึงต้องมีการวางแผนที่รัดกุมและชัดเจน

4.5.3 ปัญหาด้านการตลาด

1. ขาดบุคลากรด้านเทคนิคเพื่อทำการตลาด
2. การปรับปรุงผู้จัดการจำหน่ายในประเทศให้สามารถขายได้ตามเป้า
3. ขาดการวิจัยตลาดที่ดี และการประเมินสภาวะการณ์ในประเทศไม่ดีพอ
4. การแข่งขันค่อนข้างสูง และรุนแรง ต้องแข่งขันกับต้นทุน คุณภาพ และการตัดราคาของกลุ่มแข่ง ทำให้ต้องลดราคาขาย
5. รถที่ผลิตบางชนิดไม่สามารถจดทะเบียนได้
6. อาศัยช่องทางการจัดจำหน่ายของ BVAND OWNER ซึ่งมีความเสี่ยงสูง

4.5.4 ปัญหาด้านสภาวะแวดล้อม

1. ราคาน้ำมันที่ผันผวนและอยู่ในระดับสูง
2. สภาวะเศรษฐกิจ และการเมืองทั้งในประเทศและต่างประเทศ
3. ความไม่แน่นอนทางภาครัฐ การกำหนดนโยบาย และระบบการบริหาร ทำให้ปัจจุบันภาคเอกชนต้องต่อสู้กันเอง
4. ตลาดต่างประเทศขยายได้อยาก
5. ความเชื่อถือเกี่ยวกับค่านิยม “การประหยัดน้ำมัน” ของลูกค้าและคู่แข่ง
6. ปัญหาค่าแรงขึ้นต่ำสูงขึ้นตลอดเวลา
7. การเปิดการค้าเสรีทำให้มีการแข่งขันด้านราคา แต่จะมีปัญหาเรื่องคุณภาพตามมา
8. เรื่องการของอนุมัติแบบของกรมขนส่งใหญ่ (กรมที่กรุงเทพฯ) บางครั้ง เวลาทำแบบขออนุมัติ ให้อธิการกรมเช่นนี้มีความล่าช้ามากๆ

4.5.5 สิ่งที่อยู่ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ อยากให้ภาครัฐมีส่วนร่วมในการแก้ไข

1. ส่งเสริมการส่งออก โดยการเจรจาเพื่อปรับนโยบายต่างประเทศเอื้อต่อการขยายตลาดไปต่างประเทศและเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อส่งออก
2. ส่งเสริมมาตรการภาษีเพื่อนำเข้าชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิต (ปรับลดภาษีนำเข้า)
3. ต้องพยายามผลักดันผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ให้มีการพัฒนาด้านการผลิตด้านคุณภาพ และด้านทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เหนือกว่าหรือเท่าเทียมกับต่างประเทศ (ต้องเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและจริงจัง) และควรให้การมีส่วนร่วมวิจัยและพัฒนาทั้งด้านเงินทุนและวิชาการ

4. การควบคุมเสถียรภาพค่าเงินบาทให้มีความคงที่มากกว่านี้
5. การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย
6. การกระตุ้นเศรษฐกิจ และให้ความเชื่อมั่นกับต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุน
7. การบริการของรัฐในด้านข้อมูลข่าวสาร และการติดต่อสื่อสารที่สะดวกรวดเร็ว
8. บริษัทรถสามล้อเครื่องมีปัญหาในการจดทะเบียนรถ โดยภาครัฐยังมีข้อกำหนดและข้อจำกัดเสรีในการจดทะเบียนรถประเภทนี้
9. การกำหนดแนวทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ชัดเจน เพื่อการวางแผนที่ดีในการทำงานของบริษัท
10. เรื่องสนับสนุนเงินทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ ก็จะช่วยให้ธุรกิจมีต้นทุนที่ต่ำลง สามารถทำให้มีความเข้มแข็งทางธุรกิจเพิ่มขึ้น

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของประเทศไทยมีวิวัฒนาการมากกว่า 20 ปี โดยในระยะแรกรัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมการลงทุนในโรงงานอุตสาหกรรมยานยนต์ไปอย่างช้า หลังจากนั้นได้มีการประกาศตั้งคณะกรรมการการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มมีการพัฒนาอย่างเป็นระบบด้วยความรวดเร็วยิ่งขึ้น ภายใต้กำหนดนโยบายที่เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ ณ ปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์ได้เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศ

แต่อย่างไรก็ตามภายใต้การแข่งขันบนเวทีโลก อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ได้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่เดียวกันประเทศไทยถูกบังคับให้แข่งขันภายใต้กฎระเบียบของการเปิดการค้าเสรี ทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ต้องเผชิญกับคู่แข่งที่รุนแรงมากขึ้น การปรับตัวต้องทำอย่างรวดเร็วและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความร่วมมือและการสนับสนุนจากภาครัฐบาลในการรักษาจุดแข็งและโอกาสให้คงอยู่ ในขณะที่เดียวกันก็ต้องแก้ไขจุดอ่อนและอุปสรรคเพื่อให้อุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยเติบโตต่อไปอย่างต่อเนื่องมั่นคง

ในบทนี้ผู้วิจัยจะได้สรุปวัตถุประสงค์ของการวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อเสนอสำหรับการวิจัยครั้งนี้ ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป และข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

จากการศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งเป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษาในครั้งนี้ 2 ประการคือ

1. เพื่อศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก

2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย โดยแบ่งตามขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก

3. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ว่าภาพรวมของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งใด

การดำเนินการวิจัยจะใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ในช่วงเดือนตุลาคม 2549 ถึง เดือนมกราคม 2550 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ ผู้บริหาร (กรรมผู้จัดการ ผู้จัดการโรงงาน เจ้าของกิจการ หรือตำแหน่งเทียบเท่า) ของโรงงานผู้ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย จำนวน 109 ราย (รวบรวมจากรายชื่อโรงงานที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการกรมโรงงาน กระทรวงอุตสาหกรรม ณ วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549) โดยใช้กลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ว่าเพียงพอที่จะเป็นตัวแทนของประชากรจำนวน 86 ราย โดยทำการคำนวณจากสูตรของ Yamane เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของประชากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงของโรงงานผู้ประกอบยานยนต์ โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอนคือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามที่มุ่งสำรวจข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ประเภทของยานยนต์ที่ผลิต และเครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามที่มุ่งสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในประเทศไทยใน 4 ด้าน ดังนี้

- 1) ด้านการผลิต ประกอบด้วย
 - 1.1 การวางแผนการผลิต
 - 1.2 การปฏิบัติการผลิต
 - 1.3 การควบคุมการผลิต
 - 1.4 การควบคุมสินค้าคงคลัง
- 2) ด้านการเงิน ประกอบด้วย
 - 2.1 การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน
 - 2.2 การจัดหาเงินทุน
 - 2.3 การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ
- 3) ด้านการตลาด ประกอบด้วย
 - 3.1 ผลิตภัณฑ์
 - 3.2 ราคา
 - 3.3 การจัดจำหน่าย
 - 3.4 การส่งเสริมการตลาด
- 4) ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ประกอบด้วย
 - 4.1 การเมืองและกฎหมาย
 - 4.2 สภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง
 - 4.3 สังคมและวัฒนธรรม

4.4 เทคโนโลยี

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามที่มุ่งสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมภายในและสิ่งแวดล้อมภายนอก (จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค) ของของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง ในด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก เพื่อวิเคราะห์ว่าอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งใด และนำไปกำหนดกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานในแต่ละด้านทั้ง 4 ด้าน ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ประสบอยู่และต้องการให้ภาครัฐมีส่วนร่วมในการช่วยแก้ไข เพื่อให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ โดยลักษณะคำถามเป็นแบบปลายเปิด (Open-End Question)

ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามทางไปรษณีย์และทางจดหมายอิเล็กทรอนิกส์(อีเมล) ให้กับผู้บริหารของโรงงานผู้ประกอบการยานยนต์ทั้งหมดจำนวน 109 รายมีผู้ให้คำตอบกลับมามีจำนวน 76 ราย คิดเป็นร้อยละ 69.72 ของกลุ่มประชากร และคิดเป็นร้อยละ 88.37 ของกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นได้นำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์ด้วยวิธีทางสถิติ ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

การสรุปผลการวิจัยได้แยกออกเป็น 4 ตอนดังต่อไปนี้

5.1.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

5.1.1.1 จำแนกตามเพศ ผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงาน ส่วนใหญ่เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยมีร้อยละ 76.32 และร้อยละ 23.68 ตามลำดับ

5.1.1.2 จำแนกตามอายุ ผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงาน ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 30-40 ปี และอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป โดยมีร้อยละ 30.26 เท่ากัน รองลงมามีอายุอยู่ในช่วงมากกว่า 40-50 ปีมีร้อยละ 21.06 และกลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 30 ปีมีร้อยละ 18.42

5.1.1.3 จำแนกตามระดับการศึกษา ผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงาน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี โดยมีร้อยละ 64.47 รองลงมามีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 18.42 และมีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีร้อยละ 17.11

5.1.1.4 จำแนกตามขนาดของกิจการ(สินทรัพย์การลงทุน) ส่วนใหญ่เป็นกิจการขนาดใหญ่(มีทรัพย์สินการลงทุนเกิน 200 ล้านบาท) โดยมีร้อยละ 48.68 รองลงมาเป็นกิจการขนาดเล็ก(มีทรัพย์สิน

การลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท) โดยมีร้อยละ 32.89 และเป็นกิจการขนาดกลาง (มีทรัพย์สินการลงทุน 50 ล้านบาท ถึง 200 ล้านบาท) โดยมีร้อยละ 18.43

5.1.1.5 จำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ส่วนใหญ่เป็นบริษัทจำกัด โดยมีร้อยละ 82.89 รองลงมามีรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบเจ้าของคนเดียวร้อยละ 14.47 และรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบบริษัทมหาชน ร้อยละ 2.64 ในขณะที่รูปแบบความเป็นเจ้าของแบบห้างหุ้นส่วนไม่มี

5.1.1.6 จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี โดยมีร้อยละ 64.47 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่างมากกว่า 15 - 20 ปี ร้อยละ 19.74 มีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่าง 5 - 10 ปี ร้อยละ 11.84 และมีระยะเวลาในการดำเนินงาน อยู่ในช่วงต่ำกว่า 5 ปี ร้อยละ 3.95 ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่างมากกว่า 10 - 15 ปี ไม่มี

5.1.1.7 จำแนกตามประเภทของยานยนต์ ส่วนใหญ่ผลิตรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุก รถดับเพลิง และรถพ่วง) ร้อยละ 65.79 และผลิตรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง (รถจักรยานยนต์แบบแบบครอบครัว รถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต และรถสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กๆ)) ร้อยละ 34.21

5.1.1.8. จำแนกตามเครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ ส่วนใหญ่นั้นจะได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 9000 ร้อยละ 64.47 รองลงมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 ร้อยละ 43.42 รองลงมายังไม่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพใด ๆ เลยหรือกำลังจัดทำ ร้อยละ 28.95 รองลงมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISO/TS กลุ่ม 16949 ร้อยละ 23.68 รองลงมา ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ ISOกลุ่ม 9001:2000 และ OHSAS กลุ่ม 18000 ร้อยละ 14.47 รองลงมาได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ มอก.กลุ่ม 18000 ร้อยละ 9.21 และได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพ QS กลุ่ม 9000 ร้อยละ 7.89

5.1.2 ค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงาน ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ในภาพรวมของปัญหาในการดำเนินงานทั้ง 4 ด้าน ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีระดับปัญหาอยู่ในระดับปัญหากลาง โดยที่ปัญหาด้านการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย ส่วนปัญหาด้านการผลิต การตลาด และ ผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอก มีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยมีปัญหาด้านผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอกเป็นลำดับที่ 1 ปัญหาด้านการตลาดเป็นลำดับที่ 2 ปัญหาด้านการผลิตเป็นลำดับที่ 3 และปัญหาด้านการเงินเป็นลำดับที่ 4 และเมื่อพิจารณาองค์ประกอบของปัญหาทั้ง 4 ด้าน ดังนี้

ด้านการผลิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง มี 2 องค์ประกอบคือ ปัญหาการปฏิบัติการผลิต และการควบคุมการผลิต ส่วนระดับปัญหาน้อย มี 2 องค์ประกอบคือการวางแผนการผลิต และการควบคุมสินค้าคงคลัง

ด้านการเงิน ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีระดับปัญหาอยู่ในระดับน้อยทั้ง 3 องค์ประกอบคือ การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน การปฏิบัติการจัดหาเงินทุน และการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ

ด้านการตลาด ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลางมี 3 องค์ประกอบคือ ราคา การจัดจำหน่าย และการส่งเสริมการตลาด ส่วนที่มีระดับปัญหาอยู่ในระดับน้อยคือ ผลិតภัณฑ์

ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีระดับปัญหาอยู่ในระดับปานกลางทั้ง 4 องค์ประกอบคือ การเมืองและกฎหมาย เศรษฐกิจและคู่แข่ง ชัน สังคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี

5.1.3 การทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะของการประกอบการกับระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีขนาดกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงานและประเภทของยานยนต์ ที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน

จากผลการศึกษานี้ทำให้สามารถสรุปผลการทดสอบสมมติฐานทั้ง 4 สมมติฐานหลัก และ 16 สมมติฐานย่อย ได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เป็นไปตามสมมติฐานวิจัย คือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดของกิจการที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกัน

เมื่อแบ่งพิจารณาสมมติฐานย่อยแต่ละข้อเป็นดังต่อไปนี้

สมมติฐานข้อที่ 1.1 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า เป็นไปตามสมมติฐานวิจัย เนื่องจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิตแตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 1.2 ขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินต่างกัน

ผลการทดสอบพบว่า เป็นไปตามสมมติฐานวิจัย เนื่องจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดของกิจการที่แตกต่างกันทำให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินแตกต่างกัน

5.1.4 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่งและนำไปกำหนดกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง

ในภาพรวมของสิ่งแวดล้อมภายในทั้ง 3 ด้าน พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง โดยที่ด้านการผลิต และด้านการเงิน อยู่ในตำแหน่งที่เป็นจุดแข็ง และมีด้านการตลาดอยู่ในตำแหน่งที่ไม่เป็นจุดแข็งและจุดอ่อน ซึ่งสามารถแยกจุดแข็งและจุดอ่อนได้เป็นข้อๆ ดังนี้

ก. จุดแข็งของอุตสาหกรรม

- 1) ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ของบุคลากร
- 2) มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง
- 3) การมีความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต
- 4) การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์
- 5) มีการวางเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน
- 6) มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน
- 7) ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด
- 8) สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน

ข. จุดอ่อนของอุตสาหกรรม

- 1) มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย
- 2) ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์

ในภาพรวมของสิ่งแวดล้อมภายนอกทั้ง 4 ด้าน พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยอยู่ในตำแหน่งที่เป็นโอกาส ซึ่งสามารถแยกโอกาสและอุปสรรคได้เป็นข้อๆ ดังนี้

ก. โอกาสของอุตสาหกรรม

- 1) ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI)
- 2) มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย
- 3) การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ
- 4) การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล

ข. อุปสรรคของอุตสาหกรรม

- 1) มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ
- 2) ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว
- 3) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ
- 4) การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ

เมื่อวิเคราะห์ข้อมูลจากการนำเอาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคที่ได้จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบในข้างต้น แล้วกำหนดเป็นกลยุทธ์ให้สามารถนำไปใช้ได้กับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง ที่ใกล้เคียงกับแบบสอบถามที่ได้นำเสนอ ซึ่งมีการสร้างกลยุทธ์โดยอาศัยเครื่องมือในการวิเคราะห์ SWOT Matrix ดังนี้

กลยุทธ์เพิ่มศักยภาพ

- 1) พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า
- 2) พัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์

กลยุทธ์เร่งพัฒนา

กลยุทธ์พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม ด้านเทคโนโลยี การบริหาร จัดการ การตลาดและทรัพยากรบุคคล

กลยุทธ์สร้างภูมิคุ้มกัน

- 1) พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- 2) ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัย และพัฒนาบุคลากรเพื่อป้องกันปัญหา

เฉพาะหน้า

กลยุทธ์แก้วิกฤต

กลยุทธ์หยุดผลิตสินค้าบางชนิดหรือขายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไร

5.2 อภิปรายผล

การวิจัยเรื่องการศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยสามารถนำผลการวิจัยมาอภิปรายได้ดังนี้

5.2.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

5.2.1.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล

สถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยมีผู้บริหารหรือผู้จัดการโรงงานถึง เป็นเพศชาย ร้อยละ 76.32 มีอายุระหว่าง 30-40 ปีและมากกว่า 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 60.52 ส่วนระดับการศึกษาร้อยละ 64.47 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ส่วนระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี และสูงกว่าปริญญาตรีมีจำนวนใกล้เคียงกัน คือร้อยละ 18.42 และ 17.11 ตามลำดับซึ่งจะเห็นได้ว่า กลุ่มของผู้บริหารหรือผู้จัดการ โรงงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มที่มีอายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน และความรู้ความสามารถในการทำงานอยู่ในระดับสูง ทำให้สามารถบริหารจัดการการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การรับรองเครื่องหมายคุณภาพของสถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์พบว่า มีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ถึงร้อยละ 64.47 ผ่านการรับรองคุณภาพ ISO กลุ่ม 9000

ที่ยังไม่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพใด ๆ เลยหรือกำลังจัดทำ รองลงมาผ่านการรับรองคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 รองลงมายังไม่ได้รับการรับรองเครื่องหมายคุณภาพใด ๆ เลยหรือกำลังจัดทำ ร้อยละ 28.95 รองลงมาผ่านการรับรองคุณภาพ ISO/TS กลุ่ม 16949 ร้อยละ 23.68 รองลงมา ผ่านการรับรองคุณภาพ ISOกลุ่ม 9001:2000 และ OHSAS กลุ่ม 18000 ร้อยละ 14.47 รองลงมาผ่านการรับรองคุณภาพ มอก.กลุ่ม 18000 ร้อยละ 9.21 และผ่านการรับรองคุณภาพ QS กลุ่ม 9000 ร้อยละ 7.89 จากข้อมูล วิเคราะห์ได้ว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยส่วนใหญ่คำนึงถึงความสำคัญของมาตรฐานผลิตภัณฑ์หรือมาตรฐานกระบวนการผลิต ทำให้อุตสาหกรรมที่ประกอบได้มาตรฐานและมีคุณภาพสูง

5.2.1.2 ลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ขนาดของกิจการ พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยส่วนใหญ่ร้อยละ 48.68 เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ รองลงมาร้อยละ 32.89 และร้อยละ 18.43 เป็นอุตสาหกรรมขนาดกลาง ซึ่งจะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่มากกว่าอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลาง

รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจแบบบริษัทจำกัดมากที่สุดร้อยละ 82.89 รองลงมา มีรูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบเจ้าของคนเดียวร้อยละ 14.47 รูปแบบความเป็นเจ้าของกิจการแบบบริษัทจำกัด ร้อยละ 2.64 ในขณะที่รูปแบบความเป็นเจ้าของแบบห้างหุ้นส่วนไม่มี

ระยะเวลาในการดำเนินงาน สถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ในช่วงมากกว่า 20 ปี โดยมีร้อยละ 64.47 รองลงมา มีระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่าง มากกว่า 15-20 ปี ร้อยละ 19.74 รองลงมา มีระยะเวลาในการดำเนินงาน 5-10 ปี ร้อยละ 11.84 และมีระยะเวลาในการดำเนินงาน ต่ำกว่า 5 ปี ร้อยละ 3.95 ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอยู่ระหว่างมากกว่า 10-15 ปี ไม่มี

ประเภทของยานยนต์ สถานประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ส่วนใหญ่ผลิตรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุก รถดับเพลิง และรถพ่วง) ร้อยละ 65.79 และผลิตรถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง (รถจักรยานยนต์แบบแบบครอบครัวยานยนต์แบบสปอร์ต และรถสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กๆ)) ร้อยละ 34.21

5.2.2 อภิปรายผลเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ทั้ง 4 ด้าน

จากการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย มีระดับปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมอยู่ในระดับปัญหาลานกลาง ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.59 เมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน พบว่ามีปัญหาด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกมากที่สุด รองลงมาคือปัญหาด้าน

ด้านการตลาด ด้านการผลิต และด้านการเงินเป็นลำดับสุดท้าย โดยสามารถแจกแจงลงไป ในรายละเอียดของแต่ละด้านได้ดังนี้

ด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอก มีระดับของปัญหาอยู่ในระดับปานกลางและมีระดับปัญหาในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับดังนี้ ปัญหาเทคโนโลยีเป็นลำดับที่ 1 ภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่งเป็นลำดับที่ 2 การเมืองและกฎหมายเป็นลำดับที่ 3 และสังคมและวัฒนธรรมเป็นลำดับที่ 4 ซึ่งสามารถวิเคราะห์ปัญหาแต่ละองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาเทคโนโลยี ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตทำได้ยากเนื่องจากต้องใช้ต้นทุนสูง เนื่องจากเทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงเร็วมากและลงทุนสูงมาก ประกอบกับต่างประเทศมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเป็นผู้นำทางด้านเทคโนโลยีอุตสาหกรรมยานยนต์

2. ปัญหาภาวะเศรษฐกิจและคู่แข่ง ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัวเนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมทั้งการขยายตัวด้านการผลิตของประเทศคู่แข่งจนทำให้นักลงทุนชะลอการลงทุน

3. ปัญหาการเมืองและกฎหมาย ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาที่สำคัญคือ นโยบายของรัฐในการพัฒนาไม่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ เป็นปัญหาที่รุนแรง และค่อนข้างส่งผลกระทบต่อธุรกิจมาก เพราะเป็นผลกระทบลูกโซ่ อีกทั้งยังเป็นผลกระทบในวงกว้าง ซึ่งเป็นสาเหตุให้ทุกๆ อย่างชะลอตัว

4. ปัญหาสังคมและวัฒนธรรม ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาที่สำคัญคือ อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกผลิตภัณฑ์ ซึ่งหมายถึงความเชื่อถือเกี่ยวกับค่านิยม “การประหยัดน้ำมัน” ของลูกค้าและคู่แข่ง ที่มีผลอย่างมากในการผลิตเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า และเพื่อแข่งขันกับคู่แข่งที่เน้นเรื่องการประหยัดน้ำมัน

ด้านการตลาด มีระดับของปัญหาอยู่ในระดับปานกลางและมีระดับปัญหาในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับดังนี้ ปัญหาราคาเป็นลำดับที่ 1 การจัดจำหน่ายเป็นลำดับที่ 2 การส่งเสริมการตลาดเป็นลำดับที่ 3 และผลิตภัณฑ์เป็นลำดับที่ 4 ซึ่งสามารถวิเคราะห์ปัญหาแต่ละองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาราคา ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือ การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น เนื่องจากการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์มีความรุนแรงมาก รวมทั้งต้องเผชิญกับผู้ผลิตจากต่างประเทศที่สามารถผลิตยานยนต์ได้มีประสิทธิภาพมากกว่า

2. ปัญหาการจัดจำหน่าย ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือการรักษาส่วนแบ่งตลาดเดิมและการขยายตลาดใหม่ทำได้ยาก และจากการเปิดเสรีทางการค้าทำให้มีการแข่งขันในตลาดสูงขึ้น รุนแรงมากขึ้น ทั้งผู้ผลิตภายในประเทศและต่างประเทศที่กำลังเข้ามาตั้งโรงงานผลิตในประเทศไทย และการขาดการพัฒนาตลาดรองอื่นๆ

3. ปัญหาการส่งเสริมการตลาด ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือ ค่าใช้จ่ายการส่งเสริมการขายสูงทำให้ไม่สามารถส่งเสริมการขายได้อย่างเต็มที่ สืบเนื่องมาจากขนาดบุคลากรในการทำหน้าที่ส่งเสริมการขาย การวิจัยตลาดที่ตีพอ การประเมินสภาวะการในประเทศและไม่มี การส่งเสริมตราสินค้า บริษัทอาจต้องทำการกำหนดแนวทางการประชาสัมพันธ์ การชักจูงลูกค้าใหม่ เพื่อกระตุ้นความต้องการให้เกิดขึ้น ทั้งด้านรูปลักษณ์ ตราสินค้า เพื่อให้สินค้าขายได้ด้วยตัวของตัวเอง

4. ปัญหาผลิตภัณฑ์ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือ ยานยนต์เป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ง่ายและความหลากหลายของยานยนต์มีมากเกินไป ทำให้ไม่มีอำนาจต่อรองในการขายมากนักและลูกค้าสามารถเลือกซื้อสินค้าที่คู่แข่งให้ราคาถูกกว่า มีของแถมมากกว่า หรือบริการหลังการขายที่ดีกว่า

ด้านการผลิต มีระดับของปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง และมีระดับปัญหาในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับดังนี้ ปัญหา การปฏิบัติการผลิตมากเป็นลำดับที่ 1 การควบคุมการผลิตเป็นลำดับที่ 2 การควบคุมสินค้าคงคลังเป็นลำดับที่ 3 และการวางแผนการผลิตเป็นลำดับที่ 4 ซึ่งสามารถวิเคราะห์ปัญหาแต่ละองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1. องค์ประกอบการปฏิบัติการผลิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือมีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน อันเนื่องมาจากราคาวัตถุดิบมีความผันผวนและจากราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น และปัญหาที่สำคัญอีกข้อคือการขาดการวิจัยและพัฒนา รูปแบบการประกอบใหม่ๆ เพื่อลดต้นทุนและเวลา ที่สืบเนื่องมาจากการขาดแคลนแรงงานที่มีประสิทธิภาพและความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ และการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญเฉพาะด้าน

2. การควบคุมการผลิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือ ขาดแคลนอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่ช่วยในการตรวจสอบคุณภาพ เนื่องจากเทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงเร็วมากและลงทุนสูงมาก และปัญหาที่สำคัญอีกข้อคือยากที่จะควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบ(ชิ้นส่วนยานยนต์)จากผู้ส่งวัตถุดิบ ซึ่งอาจเกิดจากการขาดการควบคุมคุณภาพแต่ละขั้นตอนการประกอบหรือยังไม่มีขั้นตอนหรือวิธีการตรวจสอบคุณภาพที่แน่ชัด

3. การควบคุมสินค้าคงคลัง ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาที่สำคัญคือ มีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปค่อนข้างสูง เนื่องจากวัตถุดิบ(ชิ้นส่วนยานยนต์)ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์หรือยานยนต์สำเร็จรูปมีราคาที่สูงจึงส่งผลให้การเก็บรักษาต้องมีความระมัดระวังเพื่อป้องกันการชำรุดเสียหายสูงขึ้นไปด้วยและปัญหาที่สำคัญอีกข้อคือมีปัญหาอันเกิดจากสินค้าคงคลังค้างอยู่ อาจเกิดจากการขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสมและการขาดระบบที่ดีในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง

4. การวางแผนการผลิต ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์มีปัญหาที่สำคัญคือ ขนาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิต เนื่องจากบุคลากรมีประสบการณ์และความ

จำนวนเกี่ยวกับการวางแผนการผลิตไม่มากพอและ ขนาดเล็กไม่สามารถว่าจ้างผู้มีประสบการณ์ให้อยู่ในบริษัทได้นานพอ ปัญหาที่สำคัญอีกข้อคือการขาดข้อมูลจากภาครัฐที่ถูกต้องเพื่อใช้ในการวางแผนการผลิต เพราะการพัฒนาของภาครัฐไม่ต่อเนื่องทำให้ผู้ลงทุนไม่กล้าตัดสินใจในการลงทุน

ด้านการเงิน มีระดับของปัญหาอยู่ในระดับน้อย และมีระดับปัญหาในแต่ละองค์ประกอบเรียงลำดับดังนี้ ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจเป็นลำดับที่ 1 การปฏิบัติการจัดหาเงินทุนเป็นลำดับที่ 2 และการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนเป็นลำดับที่ 3 ซึ่งสามารถวิเคราะห์ปัญหาแต่ละองค์ประกอบได้ดังต่อไปนี้

1. ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาที่สำคัญคือ รายได้และยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมายส่งผลให้ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากการลงทุนที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมากมีวางแผนไม่รัดกุมและชัดเจนเท่าที่ควร

2. ปัญหาการปฏิบัติการจัดหาเงินทุน ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยแต่องค์ประกอบที่มีปัญหาสูงสุดคือ ต้นทุนของเงินทุน (อัตราดอกเบี้ย) อยู่ในระดับสูง เนื่องจากอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราดอกเบี้ยไม่มีความแน่นอน

3. ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยแต่องค์ประกอบที่มีปัญหาสูงสุดคือ ไม่ทราบทิศทางการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แน่นอน สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ จึงไม่ทราบว่านโยบายของรัฐจะไปในทิศทางใดและไม่สามารถวางแผนเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจนได้

5.2.3 อภิปรายผลเกี่ยวกับการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงาน ในแต่ละด้านโดยจำแนกตาม ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ ทั้ง 4 ด้าน

ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงาน ในแต่ละด้านโดยจำแนกตาม ขนาดของกิจการ รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และประเภทของยานยนต์ ทั้ง 4 ด้าน ได้ผลดังนี้

1. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามขนาดของกิจการ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ผู้ประกอบการขนาดกลาง และผู้ประกอบการขนาดเล็ก พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับหลักการของ สมยศ นาวิการ(2544:76) ที่กล่าวไว้ว่า กิจการขนาดเล็กมักจะถูกบริหาร โดยเจ้าของและลูกหลานสืบต่อกัน แต่กิจการขนาดใหญ่การบริหารจะเป็นผู้บริหารมืออาชีพ โดยที่ผู้บริหารระดับสูงเหล่านี้จะถูกว่าจ้างเพื่อการตัดสินใจภายใน

บริษัท จะต้องรับผิดชอบในการกำหนดภารกิจ การวางกลยุทธ์ การดำเนินกลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อรองรับกับปัญหาที่จะเกิดขึ้นให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ดังนั้นกิจการขนาดเล็กการบริหารจัดการอาจถูกจำกัดโดยความสามารถของเจ้าของและลูกหลาน ซึ่งอาจทำให้ค้อยประสิทธิภาพกว่ากิจการขนาดใหญ่ ซึ่งสอดคล้องกับ ทศนา อุคมพันธ์ (2546: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบที่มี ขนาดกิจการ ที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ ศักรินทร์ ชวนะภูธร (2547: บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าผู้ผลิตที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน จะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ พัชรารักษ์ ตรีวุฒิกษกร (2548: บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการเครื่องปรับอากาศในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการผลิตที่มีขนาดของการลงทุน มีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ไม่สอดคล้องกับ สิริพันธ์ แจ่มรักษ์สกุล(2548: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มคิบที่มี ขนาดกิจการที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และไม่สอดคล้องกับเปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์(2549: บทคัดย่อ) ศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปที่มี ขนาดกิจการที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงาน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

และเมื่อพิจารณาในแต่ละด้านของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดของกิจการที่ต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิต ด้านการเงิน ด้านการตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกแตกต่างกัน อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลางจะประสบปัญหาในการดำเนินงานมากกว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่ในทุกองค์ประกอบ เพราะหากการที่มีเงินลงทุนน้อยส่งผลให้การจัดการแก้ไขทรัพยากรด้านต่าง ๆ ก็จะลดลงตามลำดับ หรืออาจเป็นเพราะผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดกลางจะใช้หลักการบริหาร โดยเจ้าของหรือผู้ถือหุ้นหลักทำหน้าที่ในการบริหารจัดการในทุกด้าน ดังนั้นความสามารถในการควบคุม การจัดการ และการบริหารให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในทุกด้านอาจค้อยกว่าผู้ประกอบการขนาดใหญ่ ซึ่งมีผู้จัดการมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการดำเนินงานอย่างชัดเจน จึงสามารถบริหารจัดการปัญหาได้ดีกว่าอุตสาหกรรมขนาดเล็ก

เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีขนาดของกิจการขนาดเล็กจะประสบปัญหาการดำเนินงานมากที่สุด รองลงมาเป็นกิจการขนาดกลาง และกิจการขนาดใหญ่มีปัญหาการดำเนินงานน้อยที่สุด

2. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม คือ เจ้าของคนเดียว บริษัทจำกัด

และรูปแบบบริษัทมหาชน พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับ ศักรินทร์ ชวนะภูธร (2547: บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย พบว่าผู้ผลิตที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ ศิริพันธ์ แจ่มรักษ์สกุล(2548: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่มี รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์(2549: บทคัดย่อ) ศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ไม่สอดคล้องกับ หลักการในเรื่องรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจของ คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ (2541:65) ที่กล่าวไว้ว่า รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันจะมีกิจกรรมหรือลักษณะการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ที่แตกต่างกัน เนื่องจากวิธีการจัดการ การระดมทุนเมื่อธุรกิจประสบปัญหา และจำนวนของเงินทุนล้วนแต่แตกต่างกันทั้งสิ้น ก็ย่อมจะส่งผลถึงระดับปัญหาในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ทั้งทางด้านการผลิต การเงินและการตลาด และผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมที่ควรจะแตกต่างกัน และไม่สอดคล้องกับ ทศนา อุดมพันธ์ (2546: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำมันปาล์มดิบที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันในด้านการเงินเท่านั้น อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการอุตสาหกรรมที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของคนเดียวทำหน้าที่ในการบริหารจัดการในด้านการเงินโดยมองมุมมองเพียงด้านเดียว ต่างจาก ผู้ประกอบการที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจแบบบริษัทจำกัด และแบบบริษัทมหาชน ที่มีการ บริหารจัดการในด้านการเงินหลายฝ่าย และยังส่งผลกระทบต่อกับบุคคลหลายระดับ จึงมีหลายมุมมองและต้องมีความรอบคอบและความรัดกุมสูง ตลอดจนการ ระดมเงินทุนก็มาจากผู้ถือหุ้นของบริษัทเป็นส่วนใหญ่ ส่วนด้านการผลิต การตลาด และด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอกไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจแบบเจ้าของคนเดียว จะประสบปัญหาการดำเนินงานมากที่สุด รองลงมาเป็นบริษัทมหาชน และบริษัทจำกัดมีปัญหาการดำเนินงานน้อยที่สุด

3. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน แบ่งออกเป็น 5 กลุ่ม คือ ระยะเวลาในการดำเนินงานต่ำ

กว่า 5 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงาน 5-10 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 10-15 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 15-20 ปี และระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานวิจัยที่ตั้งไว้ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของ ฮีเคอิจิโร นากามูระ (2543:28) ที่กล่าวไว้ว่า ธุรกิจปัจจุบันมีอัตราเปลี่ยนแปลงในสังคมค่อนข้างสูง โดยทั่วไปธุรกิจใหม่ มักจะไม่ค่อยมีเสถียรภาพ และธุรกิจเก่าถูกมองว่ามีเสถียรภาพ แต่ในช่วงการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมอย่างเช่นในปัจจุบันเราไม่สามารถกล่าวเช่นนั้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับ ทศนา อุคมพันธ์ (2546: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสัคน้ำมันปาล์มในประเทศไทย พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสัคน้ำมันปาล์มคิบที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานแตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ พัทธราภรณ์ ศรีวุฒิกชกร (2548: บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการเครื่องปรับอากาศในประเทศไทย พบว่า ลักษณะของระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน ไม่ทำให้ผู้ประกอบการผลิตเครื่องปรับอากาศมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ ศิริรัตน์ แจ่มรักษ์สกุล(2548: บทคัดย่อ) ได้ศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสัคน้ำมันปาล์มคิบที่มีระยะเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์(2549: บทคัดย่อ)ศึกษาระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมอาหารสัตว์แปรรูปที่มีระยะเวลาการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ไม่สอดคล้องกับหลักการในเรื่องวงจรชีวิตขององค์กรธุรกิจ ของ วรนารด แสงมณี (2544 :11-12) ที่กล่าวไว้ว่า องค์กรส่วนมากจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใดอย่างไรมัน ตัวกำหนดที่สำคัญคือ ประสพการณ์ หรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนหน้านั้นมากกว่าที่จะขึ้นอยู่กับสิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตข้างหน้า ลักษณะของการแก้ไขปัญหาที่ฝ่ายบริหารได้กระทำในช่วงเวลาที่เกิดวิกฤต หรือมีการปฏิวัติรูปแบบการทำงานที่เกิดขึ้นในที่สุด แนวทางการแก้ปัญหานั้นก็ยังคงถูกดำรงรักษาไว้ และปรากฏต่อเนื่องไปถึงขั้นตอนของการวิวัฒนาการเพื่อการเติบโต หลังจากการเกิดวิกฤตดังกล่าว เมื่อเป็นเช่นนี้ ระยะเวลาในการดำเนินงานก็ย่อมจะส่งผลถึงปัญหาในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ในระดับที่แตกต่างกันนั่นเอง และไม่สอดคล้องกับ ศักรินทร์ ชวนะภูธร (2547: บทคัดย่อ) ศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย พบว่า ผู้ผลิตที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานด้านการผลิต และด้านการเงินแตกต่างกัน จะเห็นได้ว่าผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาในการดำเนินงาน ต่ำกว่า 5 ปี และ 5-10 ปี จะมี

ปัญหาในการดำเนินงานสูงกว่าระยะเวลาอื่นๆ อาจเกิดจากผู้ประกอบการที่มีระยะเวลาในการดำเนินงาน ต่ำกว่า 10 ปี ซึ่งเป็นช่วงที่เพิ่งเข้ามาทำธุรกิจ จึงทำให้ยังไม่มีประสบการณ์ในการแก้ไข ปัญหา การวางแผนการผลิต การวางแผนทางการเงินที่ดีพอเมื่อเทียบกับผู้ประกอบการที่มี ระยะเวลาในการดำเนินงาน ระหว่าง 15-20 ปี มากกว่า 20 ปี ที่มีปัญหาน้อยกว่า เพราะมีประสบการณ์ และรูปแบบในการแก้ไขปัญหาที่หลากหลายมากกว่า ส่วนด้านการตลาด และด้านผลกระทบจาก สภาวะแวดล้อมภายนอกมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน

4. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ โดยจำแนกตามประเภทของยานยนต์แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ ประเภทรถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุก รถดับเพลิง และรถพ่วง) และประเภทรถจักรยานยนต์และ รถสามล้อเครื่อง (รถจักรยานยนต์แบบแบบครอบครัวยุคใหม่ รถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต และรถสามล้อ เครื่อง(รถตุ๊กๆ)) พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มีประเภทของยานยนต์ที่ แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมแตกต่างกัน ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ อาจเนื่องจากผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์อาจมีเป้าหมายในการดำเนินงานที่ แตกต่างกันที่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละด้านของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ที่มี ประเภทของยานยนต์แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานในด้านการตลาด และด้านผลกระทบจาก สภาวะแวดล้อมภายนอกที่แตกต่างกัน อันเนื่องมาจากผู้ประกอบการรถยนต์และผู้ประกอบ รถจักรยานยนต์อาจมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่แตกต่างกัน โดยผู้ประกอบการรถยนต์ จะมีลูกค้าเป้าหมายที่มี เงินพอสมควรถึงมีเงินมาก ต้องการความสะดวกสบาย ใช้ประโยชน์จากรถยนต์ได้หลายอย่าง ได้ หลากหลาย และเป็นการแสดงออกถึงฐานะทางสังคมด้วย ส่วนผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์ จะมีลูกค้า เป้าหมายที่มีเงินไม่มากนักหรือต้องการความคล่องตัวและรวดเร็ว เมื่อทราบถึงสิ่งแวดล้อมในการใช้ งานของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแล้วจึงทำให้การดำเนินงานด้านการตลาดแตกต่างกัน ส่วนด้านการผลิต และด้านการเงินมีปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน อาจเพราะรถยนต์และจักรยานยนต์เป็น อุตสาหกรรมเดียวกัน จึงทำให้การดำเนินงานด้านการผลิตและด้านการเงินมีลักษณะคล้าย ๆ กัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของปัญหา พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยาน ยนต์ที่ประกอบจักรยานยนต์จะประสบปัญหาการดำเนินงานมากกว่าผู้ประกอบการรถยนต์

5.2.4 อภิปรายผลเกี่ยวกับการวิเคราะห์และการกำหนดกลยุทธ์เพื่อนำมาใช้ในอุตสาหกรรม ประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง

จากการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมภายในของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ที่มี จุดอ่อนได้แก่ 1) มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย และ2)ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคา ในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์ และมีจุดแข็ง ได้แก่ 1) ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับการ ประกอบยานยนต์ของบุคลากร 2) มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง 3) การความสามารถ

ในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต 4) การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์ 5) มีการวางแผนเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน 6) มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน 7) ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด และ 8) สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน และสิ่งแวดล้อมภายนอกที่เป็นโอกาส ได้แก่ 1) ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) 2) มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลายรายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย 3) การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ และ 4) การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล และที่เป็นอุปสรรค ได้แก่ 1) มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ 2) ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว 3) ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และ 4) การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ มากำหนดกลยุทธ์เพื่อใช้ในการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์และอุตสาหกรรมใกล้เคียง โดยเรียงลำดับของความสำคัญจากการเปรียบเทียบในแต่ละกลยุทธ์ ดังนี้

1) กลยุทธ์พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า เป็นการกำหนดกลยุทธ์เพื่อวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ที่สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในปัจจุบันและอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น รูปผลิตภัณฑ์ที่ทันสมัย ประสิทธิภาพของยานยนต์ การประหยัดน้ำมัน อุปกรณ์เสริมที่อำนวยความสะดวก และความปลอดภัย เป็นต้น

2) กลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัย และพัฒนาบุคลากร เพื่อป้องกันปัญหาเฉพาะหน้าเป็นการนำเอาบุคลากรที่มีความรู้ ความสามารถในด้านต่าง ๆ มาแสดงความคิดเห็นร่วมกัน เพื่อวางแผนเกี่ยวกับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

3) กลยุทธ์พัฒนาการวางแผนการเงินให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เป็นกลยุทธ์ที่เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารด้านการเงิน เพื่อให้การดำเนินงานในด้านต่าง ๆ เป็นไปอย่างราบรื่น

4) กลยุทธ์พัฒนาเครือข่ายอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นกลยุทธ์ที่ต้องอาศัยความร่วมมือของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมเพื่อสร้างเครือข่ายหรือการเชื่อมโยงในรูปแบบต่าง ๆ สำหรับ รับ-ส่งข้อมูลข่าวสารในด้านธุรกิจร่วมกัน เพื่อช่วยกันแสดงความคิดเห็น การประสานงานในการรวมกลุ่มกันดำเนินธุรกิจ และให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์กับรัฐบาลในการกำหนดนโยบายที่เหมาะสมกับอุตสาหกรรม

5) กลยุทธ์พัฒนาความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมด้านเทคโนโลยี เป็นการลดความรุนแรงในการแข่งขันลง ซึ่งได้รับโอกาสจากการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ และการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล โดยการนำเทคโนโลยีที่มีความทันสมัยมาใช้ในการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ เพื่อสร้างความได้เปรียบในการแข่งขัน

6) กลยุทธ์หยุดผลิตสินค้าบางชนิดหรือขายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไร เป็นกลยุทธ์ที่แก้ไขปัญหาการลงทุนที่สูญเสียไป โดยไม่ได้กลับมาหรือได้กลับมาแล้วไม่คุ้มกับที่ลงทุนไป เพื่อรักษาความอยู่รอดผู้ประกอบการ โดยการหยุดผลิตยานยนต์บางชนิดที่ลูกค้าไม่เป็นที่ต้องการเพื่อลดค่าใช้จ่ายที่ไม่ก่อให้เกิดกำไรออกไป หรือการขายกิจการบางส่วนที่ไม่มีกำไรทิ้งเพื่อให้ได้คืนทุนบางส่วนที่สูญเสียไปกลับมา

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัยครั้งนี้

จากการวิจัย พบว่า ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ มีปัญหาการดำเนินงานในด้านผลกระทบจากภาวะแวดล้อมภายนอกมากที่สุด ซึ่งองค์ประกอบในด้านนี้ประกอบด้วย การเมืองและกฎหมาย สภาพเศรษฐกิจและคู่แข่ง สักคมและวัฒนธรรม และเทคโนโลยี ส่วนเป็นจุดอ่อนที่สุดของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทย คือขาดการร่วมมือกันของบุคลากรหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐ และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ รวมทั้งอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ดังนั้นเพื่อร่วมกันแก้ไขปัญหาภาครัฐและผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ ต้องร่วมมือกันในการกำหนดนโยบายที่ใในการดำเนินงาน รวมถึงการพัฒนาคนกว่า วิจัยอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ในด้านการผลิต ด้านคุณภาพ และทรัพยากรมนุษย์ โดยตั้งเป้าหมายหลักที่จะร่วมกันพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยให้สามารถแข่งขันกับตลาดโลกได้

จากการทดสอบสมมติฐาน พบว่าผู้ประกอบการยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดของกิจการขนาดใหญ่ มีรูปแบบของกิจการแบบบริษัทจำกัด และบริษัทมหาชน และระยะเวลาการดำเนินงานที่ยาวนาน จะมีระดับความรุนแรงของปัญหาในการดำเนินงานน้อยกว่า ผู้ประกอบการยานยนต์ที่มีกิจการขนาดเล็ก มีรูปแบบเจ้าของคนเดียว และระยะเวลาในการดำเนินงานสั้น ดังนั้นผู้ประกอบการรายใหม่ที่ต้องการเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ก็ควรนำข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์ครั้งนี้มาใช้เพื่อให้ทราบถึงสภาพของปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามขนาดของกิจการรูปแบบความเป็นเจ้าของ และระยะเวลาในการดำเนินงานขั้นแรก ๆ เพื่อหาทางป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นและเพื่อการใช้เงินลงทุนได้อย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด

ในส่วนของกลยุทธ์ที่จะนำมาใช้ในการดำเนินงานจากการวิจัยครั้งนี้ คือ กลยุทธ์พัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ให้ตรงความต้องการของลูกค้า เนื่องจากสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าในปัจจุบันและอนาคต จึงทำให้ลูกค้ามีความพอใจที่จะซื้อยานยนต์ตามที่ลูกค้าต้องการเพื่อกระตุ้นยอดขายซึ่งนำไปสู่กำไรในอนาคต และกลยุทธ์ส่งเสริมการลงทุนในด้านการวิจัยและพัฒนาบุคลากร เพื่อป้องกันปัญหาเฉพาะหน้า เนื่องจากเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ทำให้กลยุทธ์ข้อนี้ควรมีไว้เพื่อลดความเสี่ยงและความเสียหายในอนาคต

นอกจากนี้ยังมีกลยุทธ์ในระดับหน้าที่ของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในแต่ละด้านของสิ่งแวดล้อมภายใน คือ ด้านการผลิต ด้านการเงิน และด้านการตลาด

กลยุทธ์ด้านการผลิต โดยมีจุดประสงค์ เพื่อดำเนินการผลิตด้วยต้นทุนที่ต่ำ ลดต้นทุนคงที่และต้นทุนผันแปรให้ต่ำที่สุด ลดความเสี่ยงจากกระบวนการ ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งใช้กลยุทธ์ดังนี้

1. ออกแบบเครื่องจักรและพัฒนาเทคโนโลยีให้ทันสมัย เพื่อเพิ่มกำลังการผลิตให้สูงขึ้น

2. ลดการสูญเสียด้วยการออกแบบระบบควบคุมให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ได้ผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพสูง

3. เป็นผู้นำทางด้านการใช้ต้นทุนการผลิตที่ต่ำ

4. ความตรงต่อเวลาในการผลิต และมีการผลิตที่ยืดหยุ่นตามสถานการณ์

กลยุทธ์ด้านการเงินโดยมีจุดประสงค์ เพื่อการมีต้นทุนต่ำที่สุด มีโครงสร้างทางการเงินที่เหมาะสมที่สุด และการพัฒนาระบบข้อมูลการเงินที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งใช้กลยุทธ์ดังนี้

1. จัดทำโครงสร้างทางการเงินและแหล่งเงินทุนที่เหมาะสมที่สุด

2. วางแผนและจัดทำแผนงบประมาณ

3. ประเมินผลการดำเนินงานด้านการเงิน

กลยุทธ์การตลาดโดยมีจุดประสงค์ เพื่อเพิ่มยอดขายและกำไร ครอบคลุมแบ่งการตลาดที่สูงและขยายตลาดให้มากขึ้น เพื่อเพิ่มลูกค้าของบริษัทให้มากที่สุด ซึ่งใช้กลยุทธ์ดังนี้

1. เพิ่มยอดขาย โดยเพิ่มกำลังการผลิตให้มากขึ้น

2. มุ่งสร้างความสัมพันธ์อันต่อเนื่อง และยืนยาวกับลูกค้า

3. เพิ่มประสิทธิภาพในการตอบสนองความต้องการลูกค้า

4. แสวงหาลูกค้ารายใหม่เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ยังมีจากแบบสอบถามตอนที่ 4 ได้เรียงลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะจากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นแนวทางช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทย เพื่อแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมถึงช่วยพัฒนาขีดความสามารถของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ของไทยให้มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น ได้แก่

1. ส่งเสริมมาตรการภาษีเพื่อนำเข้าชิ้นส่วนที่ใช้ในการผลิต (ปรับลดภาษีนำเข้า)

2. ส่งเสริมการส่งออก โดยการเจรจาเพื่อปรับนโยบายต่างประเทศเอื้อต่อการขยายตลาดไปต่างประเทศและเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อส่งออก

3. การกระตุ้นเศรษฐกิจ และให้ความเชื่อมั่นกับต่างชาติที่จะเข้ามาลงทุน

4. การกำหนดแนวทางของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ชัดเจน เพื่อการวางแผนที่ดีในการทำงานของบริษัท

5. เรื่องสนับสนุนเงินทุนอัตราดอกเบี้ยต่ำ ก็จะช่วยให้ธุรกิจมีต้นทุนที่ต่ำลง สามารถทำให้มีความเข้มแข็งทางธุรกิจเพิ่มขึ้น

6. ต้องพยายามผลักดันผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ ให้มีการพัฒนาด้านการผลิตด้านคุณภาพ และด้านทรัพยากรมนุษย์ เพื่อให้เหนือกว่าหรือเท่าเทียมกับต่างประเทศ (ต้องเป็นการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและจริงจัง) และควรให้การมีส่วนร่วมวิจัยและพัฒนาทั้งด้านเงินทุนและวิชาการ

7. การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย

7. การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย
8. บริษัทรถสามล้อเครื่องมีปัญหาในด้านการจดทะเบียนรถ โดยภาครัฐยังมีข้อกำหนดและข้อจำกัดเสรีในการจดทะเบียนรถประเภทนี้
9. การบริการของรัฐในด้านข้อมูลข่าวสาร และการติดต่อสื่อสารที่สะดวกรวดเร็ว
10. การควบคุมเสถียรภาพค่าเงินบาทให้มีความคงที่มากกว่านี้

5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยเปรียบเทียบในด้านรูปแบบของบริษัทที่มีการร่วมทุนกับต่างประเทศกับบริษัทที่เป็นของคนไทย เพื่อพิจารณาถึงระดับความสามารถในการแข่งขัน
2. ควรมีการทำวิจัยเกี่ยวกับปัจจัยในการเลือกซื้อยานยนต์ของคนในประเทศไทย เพื่อสามารถนำข้อมูลที่ได้มาประกอบยานยนต์ให้ได้ตรงความต้องการของลูกค้ามากที่สุด
3. ควรมีการทำวิจัยเกี่ยวกับการคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อให้ในการประกอบยานยนต์ เพื่อให้ทราบว่าผู้ประกอบยานยนต์ใช้เกณฑ์ใดบ้างในการตัดสินใจจะใช้ชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ผลิตรายใด
4. เนื่องจากการบริการของผู้จำหน่ายหรือตัวแทนจำหน่ายเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อด้านการตลาด ดังนั้นควรมีการศึกษาปัญหาของงานบริการของผู้จำหน่ายหรือตัวแทนจำหน่าย หรือลำดับปัญหาทั้งก่อนและหลังการขาย เพื่อให้ทราบแนวทางและความต้องการเพื่อแก้ไขปรับปรุง ให้ดีขึ้น และยังเป็นส่งเสริมเพื่อให้เกิดการพัฒนาที่นำมาซึ่งยอดขาย
5. ควรมีการวิจัยซ้ำ ถึงปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย เมื่อเวลาผ่านไปสักระยะหนึ่งเมื่อสภาวะแวดล้อมได้เปลี่ยนแปลงไป
6. การเปรียบเทียบคะแนนถ่วงน้ำหนัก โดยการให้คะแนนถ่วงน้ำหนักของจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรคในตารางที่ 4.44 และตารางที่ 4.45 และการเปรียบเทียบความสำคัญของกลยุทธ์ในแต่ละกลยุทธ์ในตารางที่ 4.47 ควรให้ผู้ทรงคุณวุฒิในอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ช่วยให้ความเห็นในการให้คะแนนถ่วงน้ำหนัก และการเปรียบเทียบกลยุทธ์ เพื่อความน่าเชื่อถือและทำให้ผลการวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้น

5.3.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

1. ภาครัฐ ต้องให้ร่วมมือกันกับผู้ประกอบการอย่างจริงจังในด้านภาษีนำเข้าชิ้นส่วน การบริการด้านข้อมูลข่าวสาร การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีการผลิตที่ทันสมัย และการกำหนดแนวทางของอุตสาหกรรมที่ชัดเจน เพื่อการวางแผนที่ดีในการทำงานของผู้ประกอบการ
2. ผู้บริหารและหน่วยงานของรัฐต้องร่วมมือกันในการกระตุ้นเศรษฐกิจ เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตเพื่อส่งออกในเขตภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

บรรณานุกรม

- คณาจารย์โปรแกรมบริหารธุรกิจ. 2541. **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจ.**
กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือสถาบันราชภัฏสวนดุสิต.
- จันทร์ คำดา.2543. “ผลกระทบของเขตการค้าเสรีอาเซียน(AFTA)ต่อการผลิต การบริโภคและการ
ค้าน้ำมันปาล์มของประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาเศรษฐศาสตรมหาบัณฑิต
บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชูศรี วงศ์รัตนะ. 2541. **เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย.**พิมพ์ครั้งที่ 7.กรุงเทพฯ.เทพนิมิต
การพิมพ์.
- ทัศน อุดมพันธ์ . 2546. “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสกัดน้ำ
มันปาล์มดิบในประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- บุญธรรม กิจปริคาบวิสุทธิ. 2542. **เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการ**
พิมพ์ครั้งที่ 5.กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล.
- เปรมศักดิ์ สุนทรพันธุ์. 2548. “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
อาหารสัตว์แปรรูปในประเทศไทย” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต
สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้า
เจ้าคุณทหารลาดกระบัง
- เป็รื่อง กิจรัตน์กร. 2543. **การจัดการอุตสาหกรรมและการผลิต.** กรุงเทพฯ : สถาบันราชภัฏ
พระนคร.
- พงศกร ทวีสุข.2544. “การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้งในจังหวัดเชียงใหม่.”
วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
- พรรณนุช ชัยปิ่นชนะ. 2541. **หลักการจัดการ.** เชียงใหม่: มหาวิทยาลัยพายัพ.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543. **วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคม.** พิมพ์ครั้งที่ 8.
กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เรวดี เกษไชโย.2542. “การศึกษาแนวโน้มของอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มดิบในประเทศไทย.”
วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- วรรณารด แสงมณี. 2544. **องค์การและการจัดการ.** กรุงเทพฯ : ระเบียบทองการพิมพ์.
- วีรพันธ์ สิทธิพงศ์. 2542. **การประสานงานอุตสาหกรรม.** กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์
คณะครุศาสตรอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง

วินิจ วีรยางกูร. 2523 . **การจัดการผลิต**. กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
 ศักรินทร์ ชวนะภูธร.2547. “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.”

วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ศิริรัตน์ แจ็งรักษ์สกุล.2548. “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยางแท่งใน

ประเทศไทย.” วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการ

อุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ศิริวรรณ เสรีรัตน์.2539. **การบริหารเชิงกลยุทธ์**. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์พัฒนาศึกษา

สมชัย ดันดิธนวัดน์ . 2542 “**พัฒนาการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม ของไทย**”

วารสารส่งเสริมการลงทุน . 10(2) : 25-26

สมยศ นาวิการ. 2525. **การบริหารธุรกิจ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สุธี เอกกะหิตานันต์และคณะ. 2538 “**การศึกษารูปแบบการจัดการและปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อ**

ความเจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ” รายงานการ

วิจัยคณะพาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Dess, Gregory G. and Alex Miller.1993. **Strategic management**. Singapore : Mc Graw-Hill.

Kotler, P.2003. **Marketing Management**. 11 nd ed. New Jersey : Prentice-Hall.

Khamaarong.S. 2000. **Proceeding of International Seminar on SMEs in Asia** Held at Nagoya

University, 1-3 March 2000,Japan.

Wehrich, Heinz and Harold Koontz.1993. **Management : a global perspective**. 10 th ed.

New York : Mc Graw-Hill.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.
แบบสอบถาม

แบบสอบถามประกอบงานวิจัย

เรื่อง

**การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์
ในประเทศไทย**

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นการวิจัยเพื่อประกอบวิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย ในด้านต่าง ๆ

ดังนั้นจึงขอความร่วมมือของท่านในการตอบแบบสอบถามฉบับนี้ตามความจริงทุกประการ ข้อมูลที่ท่านตอบจะเก็บเป็นความลับ และจะไม่ส่งผลกระทบต่อ ท่านและหน่วยงานของท่านแต่อย่างใด เนื่องจากข้อมูลที่น่าเสนอในผลงานวิจัยจะนำเสนอในภาพรวม มิได้เสนอเป็นรายบุคคลและจะใช้ข้อมูลเพื่อประโยชน์ในการวิจัยเท่านั้น

แบบสอบถามมีทั้งหมด 4 ตอน

ตอนที่ 1 : แบบสอบถามทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล และลักษณะของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ตอนที่ 2 : แบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในด้านต่าง ๆ

ตอนที่ 3 : แบบสอบถามเกี่ยวกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับคู่แข่ง

ตอนที่ 4 : แบบสอบถามความคิดเห็นเพิ่มเติมของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์เกี่ยวกับปัญหาในด้านอื่น ๆ ที่สมควรได้รับการแก้ไขและขอความช่วยเหลือ

การตอบแบบสอบถามนี้ ขอความกรุณาตอบให้ครบทุกข้อ เนื่องจาก ถ้าตอบไม่ครบเพียงข้อใดข้อหนึ่งจะทำให้การวิเคราะห์แบบสอบถาม ไม่สมบูรณ์ และขอให้ท่านตอบตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

ขอขอบพระคุณอย่างสูงในความร่วมมือ

นายกรกต มีเชาว์

ผู้วิจัย

แบบสอบถาม

การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย

ตอนที่ 1 แบบสอบถามทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของ
ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องสี่เหลี่ยมตามสถานะภาพให้ตรงกับสภาพ
ความเป็นจริงมากที่สุด เพียงข้อเดียว (ยกเว้นระบุเป็นอย่างอื่น)

1. เพศของท่าน

ชาย

หญิง

2. อายุของท่าน

น้อยกว่า 30 ปี

30 – 40 ปี

มากกว่า 40 – 50 ปี

มากกว่า 50 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษาของท่าน

ต่ำกว่า ปริญญาตรี

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

4. ขนาดของกิจการของท่าน

ขนาดเล็ก มีสินทรัพย์การลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท

ขนาดกลาง มีสินทรัพย์การลงทุนมากกว่า 50 ล้านบาท แต่ไม่เกิน 200 ล้านบาท

ขนาดใหญ่ มีสินทรัพย์การลงทุนเกิน 200 ล้านบาท

5. รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจของท่านเป็นแบบใด

เจ้าของคนเดียว

ห้างหุ้นส่วน

บริษัทจำกัด

อื่น ๆ (โปรดระบุ).....

6. โรงงานของท่านเปิดดำเนินการประกอบยานยนต์เป็นระยะเวลาานเท่าใด

ต่ำกว่า 5 ปี

5 – 10 ปี

มากกว่า 10 – 15 ปี

มากกว่า 15 - 20 ปี

มากกว่า 20 ปี

7. โรงงานของท่านดำเนินการประกอบยานยนต์ประเภทใด

รถยนต์ (รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถแวน รถปิกอัพ รถบัส รถบรรทุก และรถพ่วง)

รถจักรยานยนต์และรถสามล้อเครื่อง (รถจักรยานยนต์แบบแบบครอบครัว รถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต และรถสามล้อเครื่อง(รถตุ๊กๆ))

8. โรงงานของท่านได้รับเครื่องหมายคุณภาพใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ISO 9000

ISO 14000

มอก.18000

ISO/TS 16949

QS 9000

อื่น ๆ โปรดระบุ.....

ตอนที่ 2 การศึกษาปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย √ ลงในช่องสี่เหลี่ยมให้ตรงกับประเด็นปัญหาด้านต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

2.1 ปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาด้านการผลิต		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
การวางแผนการผลิต						
1.	ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิต					
2.	มีวัตถุดิบป้อนให้กับโรงงานไม่เพียงพอหรือไม่ทันเวลา					
3.	ขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต					
4.	ไม่สามารถดำเนินงานตามแผนที่วางไว้ได้					
5.	ขาดการประมาณการความต้องการของตลาดทำให้ปริมาณการผลิตไม่เหมาะสม					
6.	ขาดข้อมูลจากภาครัฐที่ถูกต้องเพื่อใช้ในการวางแผนการผลิต					
การปฏิบัติการผลิต						
7.	ขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการประกอบยานยนต์ที่ทันสมัย					
8.	ปัญหาด้านการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์					
9.	โรงงานไม่สามารถผลิตได้เต็มกำลังการผลิต					
10.	มีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน					
11.	เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์มีการชำรุดเสียหาย					
12.	แหล่งวัตถุดิบหรือโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ห่างไกลจากโรงงาน					
13.	ขาดการวิจัยและพัฒนาในรูปแบบการประกอบใหม่ๆ เพื่อลดต้นทุนและเวลา					
14.	ยานยนต์สำเร็จรูปไม่ได้มาตรฐานในระดับสากลหรือไม่ตรงความต้องการของลูกค้า					
15.	มีวัตถุดิบที่เป็นของเสียในกระบวนการผลิตจำนวนมาก					

การควบคุมการผลิต		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
16.	ปริมาณและคุณภาพในการประกอบไม้คงที่เนื่องจากพนักงานขาดความชำนาญ					
17.	ขาดการควบคุมคุณภาพแต่ละขั้นตอนการประกอบหรือยังไม่มีขั้นตอนหรือวิธีการตรวจสอบคุณภาพที่แน่ชัด					
18.	ยากที่จะควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำการประกอบ					
19.	ยากที่จะควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบที่ใช้ในการประกอบจากผู้ส่งวัตถุดิบ					
20.	ขาดแคลนอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่ช่วยในการตรวจสอบคุณภาพ					
21.	ได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนด					
การควบคุมสินค้าคงคลัง						
22.	ขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสม					
23.	มีค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปค่อนข้างสูง					
24.	พื้นที่ในการจัดเก็บวัตถุดิบและยานยนต์สำเร็จรูปไม่เพียงพอ					
25.	ขาดระบบที่ดีในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง					
26.	มีปัญหาอันเกิดจากสินค้าคงคลังค้างอยู่					

2.2 ปัญหาทางการเงิน

ปัญหาด้านการเงิน		มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน						
1.	ขาดผู้ชำนาญการในการวางแผนทางการเงิน					
2.	ไม่มีการวางเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน					
3.	ขาดการวางแผนทางการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า					
4.	ไม่ทราบทิศทางทางการเงินระยะยาวของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่แน่นอน					

ปัญหาด้านการเงิน		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
การจัดการเงินทุน						
5.	ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน					
6.	ต้นทุนของเงินทุน (อัตราดอกเบี้ย) อยู่ในระดับสูง					
7.	ธุรกิจระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง					
8.	เนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อหนี้ระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่องทางการเงิน					
9.	การคืนอากรล่าช้า ทำให้ขาดสภาพคล่องทางการเงิน					
การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ						
10.	รายได้และยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย					
11.	ขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด					
12.	ขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน					
13.	การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควร					
14.	ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ					
15.	มีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น					

2.3 ปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาด้านการตลาด		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
ผลิตภัณฑ์						
1.	ยานยนต์เป็นสินค้าที่สามารถทดแทนกันได้ง่าย					
2.	คุณภาพของยานยนต์ไม่คงที่ทุกครั้งที่มีการจัดจำหน่าย เพราะกระบวนการผลิตไม่ได้มาตรฐาน					
3.	ยานยนต์ที่ประกอบไม่มีรูปแบบที่หลากหลาย					
4.	ยานยนต์ที่ประกอบไม่ได้คุณภาพตามที่ลูกค้ากำหนด					
5.	ไม่มีการวิจัยและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง					
6.	ความหลากหลายของยานยนต์มีมากเกินไป					
ราคา						
7.	ราคาสูงกว่าคู่แข่ง					
8.	ไม่มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย อย่างเหมาะสม เพื่อจูงใจผู้ซื้อ					

ปัญหาด้านการตลาด		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
9.	ขาดข้อมูลความเคลื่อนไหวที่ทันสมัยทั้งในประเทศและต่างประเทศ					
10.	การแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์มีความรุนแรงมาก					
11.	การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น					
การจัดจำหน่าย						
12.	การจัดส่งยานยนต์ไม่ทันเวลา					
13.	มีช่องทางการจัดจำหน่ายมีน้อยเกินไป					
14.	การรักษาส่วนแบ่งตลาดเดิมและ การขยายตลาดใหม่ทำได้ยาก					
15.	มีการแข่งขันในตลาดสูงขึ้น จากการเปิดเสรีทางการค้า					
16.	มีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศ					
17.	ขาดการพัฒนาตลาดรองอื่นๆ					
18.	ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ					
การส่งเสริมการตลาด						
19.	การโฆษณาและประชาสัมพันธ์มีน้อย					
20.	ค่าใช้จ่ายการส่งเสริมการขายสูงทำให้ไม่สามารถส่งเสริมการขายได้อย่างเต็มที่					
21.	ขาดบุคลากรในการทำหน้าที่ส่งเสริมการขาย					
22.	ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้า					
23.	ไม่มีการส่งเสริมการขายกับลูกค้าโดยตรง					
24.	ขาดการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้า					
25.	การเลือกวิธีการส่งเสริมการขายไม่ตรงกับตลาดเป้าหมาย					

2.4 ด้านผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก

ผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมภายนอก		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
กฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ						
1.	นโยบายของรัฐในการพัฒนาไม่ต่อเนื่อง ทั้งนี้เพราะมีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ					
2.	ขาดการประสานงานระหว่างภาครัฐกับองค์กร					

ผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอก		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
3.	ข้อมูลหรือข่าวสารที่รัฐสนับสนุนไม่เพียงพอ					
4.	การปรับอัตราภาษีของจีนส่วนประกอบยานยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์					
5.	การจำกัดรูปแบบที่ประกอบยานยนต์ในประเทศ					
6.	ปัญหาจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ด้านภาษีอากร					
7.	ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรีอาเซียนต่อตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ					
8.	อัตราการใช้เงินภายในก่อนข้างสูง					
สถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง						
9.	ปัญหาจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว					
10.	ปัญหาเนื่องจากความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ					
11.	มาตรการลดภาษีของเขตการค้าเสรีอาเซียนมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมประกอบยานยนต์					
12.	คู่แข่งมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากกว่า					
13.	การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ					
14.	คู่แข่งมีการตลาดที่ดีกว่า					
15.	คู่แข่งจากต่างประเทศมีต้นทุนด้านแรงงานที่ถูกกว่า					
สังคมและวัฒนธรรม						
16.	ขาดการศึกษาพฤติกรรมและความต้องการของผู้บริโภคทั้งภายในและภายนอกประเทศ					
17.	อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกผลิตภัณฑ์					
18.	ขาดความร่วมมือกันระหว่างรัฐ ผู้ประกอบการและองค์กรที่เกี่ยวข้อง					
19.	วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุนธุรกิจ					
20.	ขาดผู้ประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนินธุรกิจ					
เทคโนโลยี						
21.	เทคโนโลยีการผลิตยังไม่ได้มาตรฐานพอเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ					
22.	การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีการผลิตทำได้ยากเนื่องจากต้องใช้ต้นทุนสูง					

ผลกระทบจากสถานะแวดล้อมภายนอก		มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
23.	ขาดการสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล					
24.	ขาดเทคโนโลยีรวมทั้งการวิจัยและพัฒนาการผลิตที่ทันสมัย					
25.	ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิดการลอกเลียนแบบได้ง่าย					

**ตอนที่ 3 การศึกษาจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค ของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ประกอบยานยนต์ในประเทศไทย**

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องสี่เหลี่ยมให้ตรงกับจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาสและอุปสรรค
ในด้านต่าง ๆ ของอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย เมื่อเทียบกับคู่แข่ง

2.1 การศึกษาจุดแข็ง และจุดอ่อน

การศึกษาสิ่งแวดล้อมภายใน		เป็น จุดแข็ง	ค่อนข้าง เป็นจุด แข็ง	ไม่เป็น จุดแข็ง และ จุดอ่อน	ค่อนข้าง เป็น จุดอ่อน	เป็น จุดอ่อน
ด้านการผลิต						
1.	ความสามารถ และความชำนาญเกี่ยวกับการประกอบยานยนต์ของบุคลากร					
2.	มีฐานการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แข็งแกร่ง					
3.	การความสามารถในการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นตอนการผลิต					
4.	การบำรุงรักษาเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์					
5.	ระบบในการจัดเก็บสินค้าคงคลัง					
ด้านการเงิน						
6.	มีการวางแผนเป้าหมายของธุรกิจในแต่ละปีที่ชัดเจน					
7.	มีแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน					
8.	ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด					
9.	สภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน					
10.	การบันทึกบัญชีที่รัดกุม					
ด้านการตลาด						
11.	มีอำนาจต่อรองในการกำหนดราคาขาย					
12.	ความรุนแรงของการแข่งขันด้านราคาในตลาดอุตสาหกรรมยานยนต์					
13.	ความสามารถในการประมาณการณ์ความต้องการของตลาด					
14.	จำนวนช่องทางการจัดจำหน่าย					
15.	การโฆษณาและประชาสัมพันธ์					

2.2 การศึกษาโอกาสและอุปสรรค

การศึกษาถึงแวด้อมภายนอก		โอกาส	ค่อนข้าง เป็น โอกาส	ไม่เป็น โอกาส และ อุปสรรค	ค่อนข้าง เป็น อุปสรรค	อุปสรรค
กฎหมาย การเมืองและนโยบายของรัฐ						
1.	นโยบาย กฎระเบียบ และการประสานงาน ระหว่างภาครัฐกับองค์กร					
2.	มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองอยู่เสมอ					
3.	การปรับอัตราภาษีของจีนส่วนประกอบยาน ยนต์และอุปกรณ์ยานยนต์					
4.	ผลจากการส่งเสริมการลงทุน (BOI)					
5.	ผลกระทบจากการเปิดการค้าเสรี(FTA)ต่อ ตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ					
สถานะเศรษฐกิจและคู่แข่ง						
6.	ภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว					
7.	ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ระหว่างประเทศ					
8.	คู่แข่งมีเทคโนโลยีที่ทันสมัยและมี ประสิทธิภาพ					
9.	การกีดกันการค้าจากประเทศอื่นๆ					
10.	มีผู้ประกอบการรายใหญ่ของโลกหลาย รายมาสร้างฐานการผลิตในประเทศไทย					
สังคมและวัฒนธรรม						
11.	อิทธิพลของค่านิยมในสังคมต่อการเลือกสินค้า					
12.	ความร่วมมือกันระหว่าง รัฐ ผู้ประกอบการ และองค์กรที่เกี่ยวข้อง					
13.	วัฒนธรรมด้านเชื้อชาติมีผลต่อการสนับสนุน ธุรกิจ					
14.	การประสานงานในการรวมกลุ่มเพื่อดำเนิน ธุรกิจ					
เทคโนโลยี						
15.	การสนับสนุนทางด้านเทคโนโลยีจากรัฐบาล					
16.	ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีทำให้เกิด การลอกเลียนแบบได้ง่าย					

ตอนที่ 4 ปัญหาอื่น ๆ จากการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์

ในความคิดของท่าน การดำเนินงานประกอบยานยนต์ของท่าน ยังมีปัญหาใดที่ท่านคิดว่ารุนแรงและสมควรได้รับการแก้ไขเพื่อให้ธุรกิจของท่านประสบผลสำเร็จ

3.1 ปัญหาด้านการผลิต.....

.....

.....

.....

3.2 ปัญหาด้านการเงิน.....

.....

.....

.....

3.3 ปัญหาด้านการตลาด.....

.....

.....

.....

3.4 ปัญหาด้านสภาวะแวดล้อมภายนอก.....

.....

.....

.....

3.5 สิ่งที่ยากให้ภาครัฐมีส่วนร่วมในการแก้ไข.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณที่ท่านกรุณาตอบแบบสอบถามในครั้งนี้

ภาคผนวก ข.

หนังสือเชิญตรวจเครื่องมือวิจัย

และ

หนังสือขอเก็บรวบรวมข้อมูล



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม หน่วยบัณฑิตศึกษา งานทะเบียน โทร.3692
ที่ ศธ 0524.04 / 3974 วันที่ 19 กันยายน 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.ณรงค์ พินสาร

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การศึกษานโยบายการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย" โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารัตน์ แสงมณี เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามซึ่งที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายกรกต มีเชาว์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

Wing
19.9.49

ที่ ศธ 0524.04/ 3974



คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๗ กันยายน 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.จำนงค์ จิงธิรพานิช

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย” โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารถ แสงมณี เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่า มีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายกรกต มีเชาว์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325

ที่ ศธ 0524.04/ 3974



คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

กันยายน 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ จิรฉัตร ทวีเดช

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย” โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารต แสงมณี เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่า มีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายกรกต มีเชาว์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ ศช 0524.04/ 3974

คณะกรรมการอำนวยการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

กัณชาชน 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณธรรมรัตน์ เอื้อเพื่อ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย” โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารถ แสงมณี เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอำนวยการ พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่า มีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายกรกต มีเชาว์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กถินหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ ศธ 0524.04/ 3974

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

๑๖ กันยายน 2549

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณธวัช เรียวแรง

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย” โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารถ แสงมณี เป็นอาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

คณะกรรมการอุดมศึกษา พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่า มีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายกรกต มีเชาว์ มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02-326-4325



ที่ ศษ 0524.04/ 4772

คณะกรรมการอุดมศึกษา

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

24 พฤศจิกายน 2549

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้จัดการโรงงาน

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ฉบับ
2. แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

ด้วย นายกรกต มีเชาว์ นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง กำลังทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “การศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์ในประเทศไทย” โดยมี รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ รศ.ดร.วรรณารต แสงมณี เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม และได้รับอนุมัติหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์แล้ว เมื่อวันที่ 8 กันยายน 2549 คณะกรรมการอุดมศึกษา จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้ นายกรกต มีเชาว์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเพื่อการวิจัยภายในสถานประกอบการท่านได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตและขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ของท่านมา ณ โอกาสนี้
ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 02-737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 02- 326-4325

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	นายกรกต มีเชาว์
วันเดือนปีเกิด	12 กุมภาพันธ์ 2526
ที่อยู่	230 หมู่ 1 ถนนวิชรปาน ซอยเทศบาล 6 ตำบลกรอกสมบูรณ์ อำเภอศรีมหาโพธิ จังหวัดปราจีนบุรี 25140
ประวัติการศึกษา	อุตสาหกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาการจัดการอุตสาหกรรม ปีการศึกษา 2544 สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ