

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

THE OPERATION PROBLEMS OF AUTOMOBILE PARTS  
MANUFACTURERS IN THAILAND

ศักรินทร์ ชวนะภุชธร  
SAKKARIN CHAWANAPHOOTHORN

วิทยาลัยการช่างยนต์ สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา กรุงเทพมหานคร

สาขาวิชาวิศวกรรมเครื่องกล

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. ๒๕๔๗

ISBN 974-15-1247-3

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

THE OPERATION PROBLEMS OF AUTOMOBILE PARTS  
MANUFACTURERS IN THAILAND

ศักรินทร์ ชวนะภูธร

SAKKARIN CHAWANAPHOOTHORN

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

บัณฑิตวิทยาลัย

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2547

ISBN 974-15-1247-3

**THE OPERATION PROBLEMS OF AUTOMOBILE PARTS  
MANUFACTURERS IN THAILAND**

**SAKKARIN CHAWANAPHOOTHORN**

**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  
2004**

**ISBN 974-15-1247-3**

**COPYRIGHT 2004**

**SCHOOL OF GRADUATE STUDIES**

**KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG**

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์  
ในประเทศไทย

นักศึกษา

นายศักรินทร์ ชวนะภูธร

รหัสประจำตัว

45063806

ปริญญา

วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

วิทยาการจัดการอุตสาหกรรม

พ.ศ.

2547

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์

รองศาสตราจารย์อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์

อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม

รองศาสตราจารย์ ดร.วรรณารถ แสงมณี

### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต การเงิน และการตลาด 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการผลิตแบ่งตามขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต การเงิน และการตลาด โดยผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Minitab for windows สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว การทดสอบสมมุติฐานได้กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัยมีดังต่อไปนี้

1. ระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้านพบว่าปัญหาอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยปัญหาในการดำเนินงานที่มีระดับปัญหามานกลางได้แก่ปัญหาด้านการผลิต ในขณะที่ปัญหาในการดำเนินงานที่มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ปัญหาด้านการตลาด และปัญหาด้านการการเงินตามลำดับ

2. สำหรับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย จำแนกตามลักษณะของผู้ผลิต พบว่าผู้ผลิตที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกัน จะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แต่ผู้ผลิตที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน

<b>Thesis Title</b>	The operation problems of automobile part manufacturers in Thailand
<b>Student</b>	Mr. Sakkarin Chawanaphoothorn
<b>Student ID.</b>	45063806
<b>Degree</b>	Master of Science
<b>Programme</b>	Industrial Management
<b>Year</b>	2004
<b>Thesis Advisor</b>	Associate Professor Atinuch Kanchanapiboon
<b>Thesis Co-Advisor</b>	Associate Professor Dr. Woranat Sangmanee

### **ABSTRACT**

This research had 2 main purposes. The first one was to study the automotive parts manufacturers operation problems in Thailand of each component was as follows production , financial and marketing. The second one was to compare manufacturers background variables was as follows capital size, ownership pattern and operation time with the difference of operation problems was as follows production, financial and marketing. The data were collected form 82 automotive parts manufacturers in Thailand using questionnaire technique. The data were analyzed by Minitab for windows program. Statistical tools were composed of percentage, arithmetic mean, standard deviation and one-way ANOVA. The hypothesizes were tested at 0.05 level of significance.

Research results were as follows:

1) Automotive parts manufacturers had moderate and little level of operation problems in the total. The moderate level of operation problem is production. And the little level of operation problems are marketing and financial respectively.

2) Manufacturer background variables: capital size and operation time were significantly correlated with operation problems. The ownership pattern was not significantly correlated with operation problem.

## กิตติกรรมประกาศ

การค้นคว้าและเรียบเรียงวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงจาก รศ.อดิษฐ์ กาญจนพิบูลย์ อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ และรศ.ดร.วรรณารถ แสงมณี อาจารย์ผู้ควบคุมวิทยานิพนธ์ร่วม ที่ได้กรุณาให้คำปรึกษาชี้แนะ และปรับปรุงข้อบกพร่องต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำการศึกษาค้นคว้าด้วยความเอาใจใส่ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้อย่างสมบูรณ์

ขอขอบพระคุณ ผศ. ดร. มนัส ไพฑูรย์เจริญฤติก ผศ. ดร. สรรพสิทธิ์ ถิ่นนรรรัตน์ และ ดร. จิระเสกข์ ตรีเมธสุนทร ที่ได้สละเวลาในการสอบวิทยานิพนธ์ครั้งนี้ รวมถึงการให้คำแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องเพื่อให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอขอบพระคุณคณาจารย์หลักสูตรวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ผู้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณดร. จ่านงค์ จีงธีรพานิช ดร.ณรงค์ พิมสาร คุณวิภาดา สังข์ปิ่น คุณชุตากรณ์ ถัมพสาระ และ คุณวีระยุทธ ราษฎร์วิจิตร ที่ให้ความกรุณาช่วยเหลือ ให้คำแนะนำ และตรวจสอบแก้ไขแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อปรับปรุงให้เป็นเครื่องมือที่มีคุณภาพและเหมาะสมต่อการวิจัย

ขอขอบพระคุณท่านผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการทำการศึกษาวินิจฉัยและให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

ขอขอบคุณบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม และบัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ที่ให้คำแนะนำต่างๆ พร้อมทั้งอำนวยความสะดวกในการจัดทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

คุณค่าและประโยชน์อันพึงมีจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแต่ผู้มีพระคุณทุกท่านด้วยความเคารพยิ่ง

ศักรินทร์ ชวนะภูธร

# สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ.....	IV
สารบัญตาราง.....	VI
สารบัญภาพ.....	IX
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	4
1.3 สมมุติฐานการวิจัย.....	5
1.4 แนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย.....	5
1.5 ขอบเขตการวิจัย.....	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
1.7 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	8
1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย.....	8
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต.....	10
2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม.....	23
2.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์.....	40
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	60
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	80
3.1 การประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	80
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	81
3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ.....	82
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	83
3.5 การกำหนดค่าของตัวแปร.....	84

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	84
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	84
<b>บทที่ 4 ผลของการวิจัย.....</b>	<b>89</b>
4.1 ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	89
4.2 ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินงาน ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยโดยจำแนกตามปัญหาทั้ง 3 ด้าน.....	94
4.3 ตอนที่ 2 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบระดับปัญหาใน การดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีลักษณะของผู้ผลิต แตกต่างกัน.....	109
4.4 ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิด เป็นความคิดเห็นทั่วไป เกี่ยวกับปัญหาอื่นจากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน ประเทศไทยประสบอยู่ และต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการแก้ไข.....	120
<b>บทที่ 5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>123</b>
5.1 สรุปผลการศึกษา.....	125
5.2 อภิปรายผลการศึกษา.....	127
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	131
<b>บรรณานุกรม.....</b>	<b>134</b>
<b>ภาคผนวก.....</b>	<b>137</b>
ก. แบบสอบถาม.....	137
ข. หนังสือเชิญตรวจเครื่องมือการวิจัย และหนังสือขอเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อการวิจัย.....	148
<b>ประวัติผู้เขียน.....</b>	<b>155</b>

# สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1.1 มูลค่าการส่งออกสินค้าไทยสิบอันดับแรกในปี 2544 ถึงปี 2546.....	1
1.2 ยอดจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 ถึง 2546.....	2
1.3 ยอดส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ถึง 2546.....	3
1.4 การย้ายฐานการผลิตปิถัฒนาประเทศไทยของบริษัทยานยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ.....	3
2.1 ข้อดี-ข้อเสีย ของเครื่องซีเอนท์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของอุตสาหกรรม.....	11
2.2 การวัดขนาดของของธุรกิจอุตสาหกรรม ของแต่ละหน่วยงาน จำแนกตามเครื่องซีเอนท์ การทำงานและสินทรัพย์ถาวร.....	12
2.3 สรุปนโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย.....	57
4.1 จำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ.....	90
4.2 จำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ.....	90
4.3 จำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา.....	90
4.4 จำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตำแหน่งงาน ในปัจจุบัน.....	91
4.5 จำนวนและคำร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการได้รับเครื่องหมาย คุณภาพ.....	91
4.6 จำนวนและคำร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนเงินลงทุน หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการ.....	92
4.7 จำนวนและคำร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรูปแบบ การประกอบกิจการ.....	92
4.8 จำนวนและคำร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการ ดำเนินงาน.....	93
4.9 จำนวนและคำร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามหน้าที่การทำงานของ ผลิตภัณฑ์.....	94
4.10 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหา ในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์ประกอบปัญหาการวางแผน การผลิตของปัญหาด้านการผลิต.....	95
4.11 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยองค์ประกอบปัญหา การปฏิบัติการผลิตของปัญหาด้านการผลิต.....	96

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
4.12 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การควบคุมการผลิตของปัญหาด้านการผลิต.....	97
4.13 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การควบคุมสินค้าคงคลังของปัญหาด้านการผลิต.....	98
4.14 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในองค์กรประกอบปัญหาต่างๆ 4 ด้านของปัญหาด้านการผลิตในภาพรวม.....	99
4.15 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนของปัญหาด้านการเงิน.....	100
4.16 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การจัดหาเงินทุนของปัญหาด้านการเงิน.....	101
4.17 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจของปัญหาด้านการเงิน.....	102
4.18 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในองค์กรประกอบปัญหาต่างๆ 3 ด้านของปัญหาด้านการเงินใน ภาพรวม.....	103
4.19 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา ผลิตภัณฑ์ของปัญหาด้านการตลาด.....	104
4.20 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา ราคาของปัญหาด้านการตลาด.....	105
4.21 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การจัดจำหน่ายของปัญหาด้านการตลาด.....	106

## สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

4.22 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหา การส่งเสริมการตลาดของปัญหาด้านการตลาด.....	107
4.23 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในองค์กรประกอบปัญหาต่างๆ 4 ด้านของปัญหาด้านการตลาดในภาพรวม.....	108
4.24 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละด้านทั้ง 3 ด้านใน ภาพรวม.....	109
4.25 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาใน การดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนก ตามขนาดของเงินลงทุน โดยวิธี One-way ANOVA.....	110
4.26 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD.....	112
4.27 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาใน การดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนก ตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ โดยวิธี t-test.....	114
4.28 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาใน การดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนก ตามระยะเวลาในการดำเนินงาน โดยวิธี One-way ANOVA.....	116
4.29 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD.....	118

# สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1.1 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย.....	6
2.1 แสดงส่วนประสมทางการตลาด.....	39

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุตสาหกรรมผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนในประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ อุตสาหกรรมหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศไทย ไม่ว่าจะเป็นด้านการส่งออก ด้านการลงทุน ด้านแรงงาน และด้านอื่น ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการส่งออก ซึ่งนำรายได้เข้าสู่ประเทศปีละหลายล้านบาทดังตารางที่ 1.1 ซึ่งพบว่าอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนมีมูลค่าการส่งออกอยู่ในลำดับต้น ๆ อีกทั้งอัตราการขยายตัวยังสูงเช่นกัน โดยในอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์และชิ้นส่วนนั้นประกอบไปด้วยผู้ผลิตยานยนต์โดยตรง เช่นบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด บริษัทฟอร์ด มอเตอร์ บริษัท เจนเนอรัล มอเตอร์ส เป็นต้น อีกทั้งยัง รวมถึงบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 และยังรวมถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ส่งมอบชิ้นส่วน ให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 1 และอาจจะมีผู้ผลิตชิ้นส่วนขั้นที่ 3 และขั้นที่ 4 อีกเป็นจำนวนมาก

ตารางที่ 1.1 มูลค่าการส่งออกสินค้าไทยสิบอันดับแรกในปี 2544 ถึง ปี 2546

อันดับ	สินค้า	มูลค่าการส่งออก			
		2544 ( ล้านบาท )	2545 ( ล้านบาท )	2546 ( ล้านบาท )	ร้อยละของอัตราการ เปลี่ยนแปลง
1	คอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	351,797.8	320,571.9	340,076.4	6.1
2	แผงวงจรไฟฟ้า	154,879.5	148,064.2	191,606.5	29.4
3	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	117,613.8	125,270.8	165,104.4	31.8
4	ยางพารา	58,708.0	74,603.6	115,822.7	55.3
5	เสื้อผ้าสำเร็จรูป	129,128.9	116,612.2	114,912.8	-1.5
6	อัญมณีและเครื่องประดับ	81,312.2	93,081.3	104,543.8	12.3
7	เครื่องรับวิทยุโทรทัศน์และส่วนประกอบ	74,911.4	90,057.6	103,782.5	15.2
8	เม็ดพลาสติก	71,428.7	77,082.1	89,261.8	15.8
9	อาหารทะเลกระป๋องและแปรรูป	89,378.8	86,513.1	88,860.4	2.7
10	ข้าว	73,812.1	65,556.6	70,005.5	9.5

ที่มา : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. 2547

โดยในปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์กำลังเจริญเติบโตอย่างมาก ทั้งด้านการผลิตเพื่อใช้ในประเทศจะเห็นว่าการขยายตัวของยอดจำหน่ายในปี 2546 สูงถึง 30% (สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. 2547) โดยมียอดจำหน่าย 533,176 คัน ดังแสดงในตารางที่ 1.2

ตารางที่ 1.2 ยอดจำหน่ายยานยนต์ภายในประเทศตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 ถึง 2546

ปีพ.ศ.	ยอดรวมรถนั่งส่วนบุคคล	ยอดรวมรถเพื่อการพาณิชย์	ยอดรวมทั้งหมด
2533	65,864	238,198	304,062
2534	66,779	201,781	268,560
2535	121,441	241,546	362,987
2536	174,169	282,299	456,468
2537	155,670	330,008	485,678
2538	163,371	408,209	571,580
2539	172,730	416,396	589,126
2540	132,060	231,096	363,156
2541	46,300	97,765	144,065
2542	66,858	151,472	218,330
2543	83,106	179,083	262,189
2544	104,502	192,483	296,985
2545	126,353	283,009	409,362
2546	179,005	354,171	533,176

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. 2547

สำหรับการส่งออกก็มีแนวโน้มที่ดีทั้งในด้านการผลิตรถยนต์เพื่อการส่งออก การผลิตเครื่องยนต์เพื่อการส่งออก และการส่งออกชิ้นส่วนและอะไหล่ล้วนมีการขยายตัวอย่างมากดังตารางที่ 1.3

ตารางที่ 1.3 ยอดส่งออกรถยนต์และชิ้นส่วนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ถึง 2546

ปี พ.ศ.	จำนวนทั้งหมด	รถยนต์ (CBU)		จำนวนเครื่องยนต์	จำนวนชิ้นส่วนและอะไหล่	ชิ้นส่วนสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ (O.E.M)	
		หน่วย	จำนวน			ชิ้นส่วนตัวถัง	ชิ้นส่วนประกอบ
2539	6,295.55	14,020	4,253.36	801.98	215.44	373.62	602.16
2540	20,722.84	42,218	16,226.99	2,023.89	505.28	1,037.60	845.16
2541	34,110.33	67,857	28,125.55	1,536.77	722.79	1,347.27	2,288.36
2542	60,105.53	125,702	50,187.21	3,731.81	883.42	1,424.40	3,678.86
2543	83,245.46	152,835	63,349.15	7,106.22	1,245.65	1,556.45	9,531.17
2544	107,110.60	175,299	83,894.70	7,481.38	1,758.56	1,989.49	11,748.57
2545	107,729.72	180,554	82,474.66	6,087.28	1,796.41	2,879.77	14,196.28
2546	138,161.39	235,022	102,208.06	5,290.96	2,182.00	4,220.41	23,499.89

ที่มา : สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. 2547

โดยบริษัทผู้ผลิตยานยนต์มีการย้ายฐานการผลิตมายังประเทศไทยเพื่อใช้เป็นฐานการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ดังตารางที่ 1.4 โดยล่าสุดบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย ได้รับการสนับสนุนการลงทุนจากคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ให้ย้ายฐานการผลิตรถปิกอัพมายังประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยังกว่า 80 ประเทศทั่วโลก โดยมีเป้าหมายการส่งออกถึง 100,000 คันต่อปี หรืออีซูซุจะมีการย้ายฐานการผลิตปิกอัพมาที่ประเทศไทยเพื่อส่งออกไปยัง 130 ประเทศทั่วโลก โดยมีเป้าหมายการส่งออกสูงสุดถึง 145,000 คันต่อปี ซึ่งที่กล่าวไว้นี้จะมีส่วนช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และการเติบโตทางเศรษฐกิจระดับประเทศได้อย่างมาก

ตารางที่ 1.4 การย้ายฐานการผลิตปิกอัพมาประเทศไทยของบริษัทยานยนต์ยี่ห้อต่าง ๆ

บริษัท	กำหนดการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	โรงงาน	กำลังผลิต (คัน/ปี)
โตโยต้า	กลางปี 2547	30,000	ฉะเชิงเทรา	200,000
			สมุทรปราการ	200,000
อีซูซุ	ต้นปี 2546	9,000	สมุทรปราการ	80,000
			ระยอง	145,000
ฟอร์ด-มาสด้า	ปี 2541	18,000	ระยอง	135,000
มิตซูบิชิ	ปี 2531	-	แหลมฉบัง	100,000
นิสสัน	คาดว่าปี 2546	-	สมุทรปราการ	100,000

ที่มา : ฐานเศรษฐกิจ 22 กันยายน 2545

จากการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ทำให้ความต้องการชิ้นส่วนประกอบยานยนต์ ทั้งเพื่อการผลิตรถยนต์และการส่งออกชิ้นส่วนไปยังต่างประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ซึ่งเป็นหัวใจสำคัญของอุตสาหกรรมยานยนต์ยังคงประสบปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ มากมาย เช่นปัญหาด้านต้นทุนของวัตถุดิบ การขาดแคลนแรงงานและบุคลากร การขาดแคลนเทคโนโลยีด้านการผลิตและการพัฒนาผลิตภัณฑ์ นอกจากนี้ลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนที่แตกต่างกันก็จะประสบปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันดังนี้

1) **ขนาดของเงินลงทุน** ในการแบ่งขนาดของอุตสาหกรรมพบว่าอุตสาหกรรมขนาดกลาง และขนาดย่อมในประเทศไทย ยังมีปัญหาและข้อจำกัดอีกหลายประการที่ต่างจากอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ เช่นการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่ไม่ซับซ้อนเนื่องจากลงทุนต่ำ จึงทำให้การพัฒนา รูปแบบและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ไม่ได้มาตรฐานที่ดี ปัญหาด้านแรงงานที่มีอัตราเข้าออกสูงส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการผลิตและคุณภาพสินค้า และปัญหาด้านการตลาดที่ยังขาดความรู้ความสามารถด้านการตลาดในวงกว้าง (วิรพันธ์ สิทธิพงศ์, 2542 : 39-40)

2) **รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ** ที่มีความแตกต่างกัน เช่นรูปแบบเจ้าของคนเดียว รูปแบบห้างหุ้นส่วนและรูปแบบบริษัทล้วนส่งผลกระทบต่อวิธีการดำเนินงานทางด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงินที่แตกต่างกันออกไป (สุธี เอกะหิตานนท์และคณะ 2538 : 13)

3) **ประสบการณ์หรือระยะเวลาในการดำเนินงาน** จะเป็นปัจจัยภายในที่เป็นตัวกำหนดอนาคตขององค์กรว่าจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด มากกว่าที่จะถูกกำหนดโดยปัจจัยอิทธิพลที่อยู่ภายนอกเพียงอย่างเดียว (วรรณารถ แสงมณี 2544 : 11) และยังส่งผลต่อวิธีการดำเนินงานทางด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงิน ที่แตกต่างกันออกไป เช่นเดียวกับรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

จากสภาพปัญหาในด้านต่างๆ ตามลักษณะของผู้ประกอบการที่เกิดขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาของอุตสาหกรรมยานยนต์ในระยะยาว โดยเฉพาะปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ดังนั้นผู้วิจัยต้องการทำการศึกษาปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย อันประกอบไปด้วยปัญหาทางด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการเงิน โดยการเปรียบเทียบปัญหาจำแนกตามลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ได้แก่ ขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ในด้านการผลิต การตลาด และการเงิน

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบระหว่างลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย แบ่งตามขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยใน ด้าน การผลิต การเงิน และการตลาด

### 1.3 สมมติฐานการวิจัย

1.3.1 ขนาดของเงินลงทุนที่ต่างกันทำให้ผู้ประกอบการผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

1.3.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันทำให้ผู้ประกอบการผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

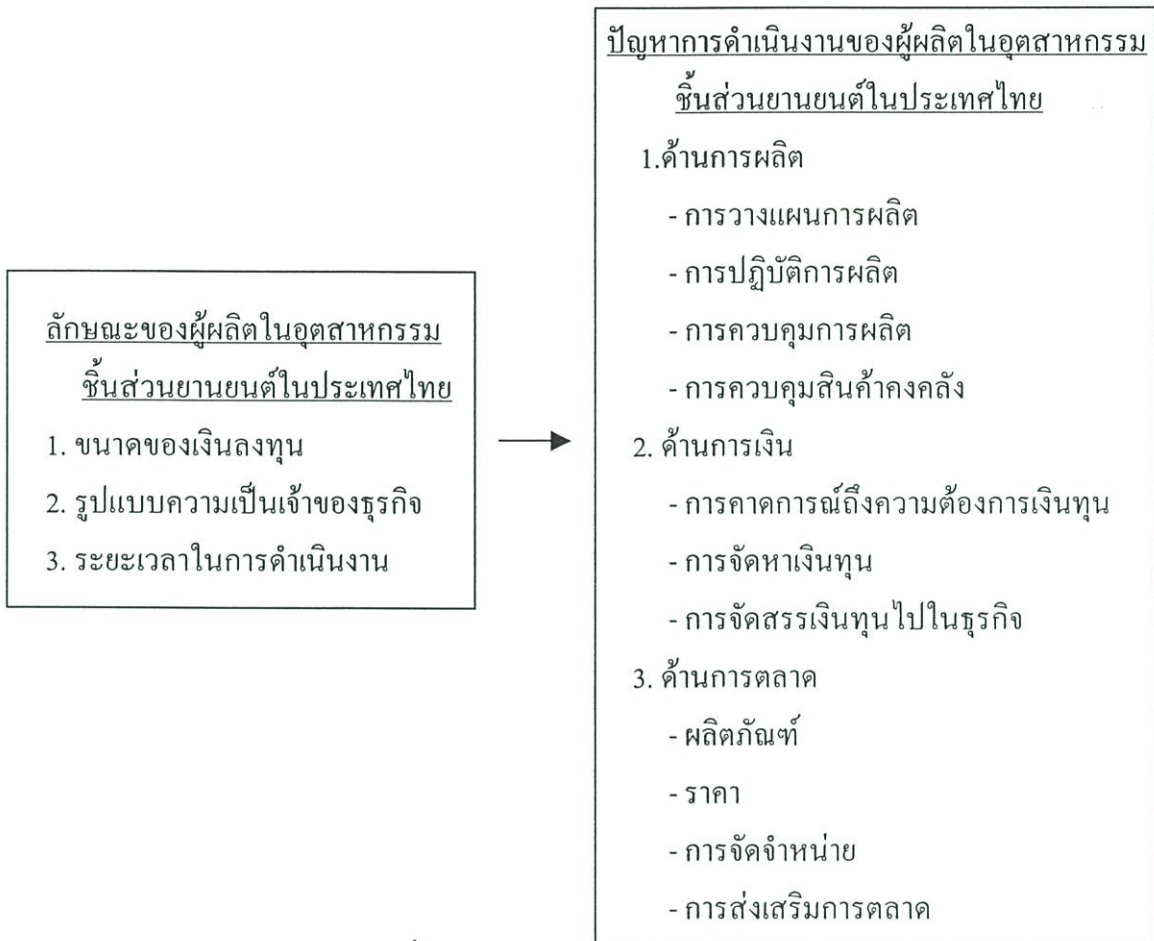
1.3.3 ระยะเวลาในการดำเนินงานที่ต่างกันทำให้ผู้ประกอบการผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์มีปัญหาในการดำเนินงานต่างกัน

### 1.4 แนวความคิดที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาถึงปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยรวมถึงศึกษาลักษณะของผู้ประกอบการผลิตที่แตกต่างกันในด้านขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน เป็นตัวแปรที่มีผลต่อปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยผู้วิจัยได้แบ่งปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยออกเป็นด้านต่างๆ ทั้งหมด 3 ด้าน โดยอ้างอิงจากงานวิจัยของ ธิคาร์ตัน ติรพันธุ์พานิชย์ เรื่อง “การดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทธิ์ในอำเภอเมืองจังหวัดเชียงใหม่” พรรณิกา เลิศรุ่งอรุณรัตน์ เรื่อง “การวิเคราะห์การดำเนินงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ศึกษาเฉพาะกรณีอุตสาหกรรมขนาดย่อม” และวีรพล นิตินาคร ในเรื่อง “ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” แล้วนำมาปรับปรุงให้มีความเหมาะสมกับงานวิจัยฉบับนี้ ซึ่งปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการผลิต ด้านการเงิน และด้านการตลาด ดังแสดงในภาพที่ 1.1

## ตัวแปรอิสระ

## ตัวแปรตาม



ภาพที่ 1.1 แสดงกรอบแนวความคิดในการวิจัย

## 1.5 ขอบเขตการวิจัย

### 1.5.1 แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้จะทำการศึกษาดังปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยผู้วิจัยทำการศึกษาดังทฤษฎี ความรู้ และผลงานวิจัย ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม และความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อนำมาเป็นส่วนประกอบในการทำวิจัยและสรุปผลการวิจัย

โดยการวิจัยมีตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยดังนี้

#### ตัวแปรอิสระ

ลักษณะของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

- 1) ขนาดของเงินลงทุน
- 2) รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ
- 3) ระยะเวลาในการดำเนินงาน

## ตัวแปรตาม

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านต่างๆ ได้แก่

- 1) ด้านการผลิต ประกอบด้วย
  - (1) การวางแผนการผลิต
  - (2) การปฏิบัติการผลิต
  - (3) การควบคุมการผลิต
  - (4) การควบคุมสินค้าคงคลัง
- 2) ด้านการเงิน ประกอบด้วย
  - (1) การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน
  - (2) การจัดหาเงินทุน
  - (3) การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ
- 3) ด้านการตลาด ประกอบด้วย
  - (1) ผลิตภัณฑ์
  - (2) ราคา
  - (3) การจัดจำหน่าย
  - (4) การส่งเสริมการตลาด

### 1.5.2 ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 224 ราย ( Thai Auto-Supplier Manufacturers Association ) รวบรวมจากรายชื่อจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ณ สิ้นปี 2546

## 1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับผู้ประกอบการในธุรกิจอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ได้นำข้อมูลไปใช้ประกอบในการกำหนดกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ แนวทางในการแก้ปัญหาและปรับปรุงพัฒนาการดำเนินงานให้สอดคล้องตามขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจและระยะเวลาในการดำเนินงานของตน เพื่อที่จะให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานสูงสุด

1.6.2 เพื่อเป็นแนวทางในการวางแผนสำหรับผู้ประกอบการรายใหม่ที่ต้องการจะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ได้นำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจลงทุนในธุรกิจได้อย่างเหมาะสมตามลักษณะธุรกิจของแต่ละบริษัท

## 1.7 ข้อตกลงเบื้องต้น

1.7.1 ผู้ตอบแบบสอบถาม ตอบแบบสอบถามตรงตามความจริงและเชื่อถือได้

1.7.2 การคำนวณตัวเลขสุดท้ายจะใช้วิธีการปิดทศนิยมเพิ่มหรือลดเพื่อให้ได้ค่าจำนวนเต็ม 100% โดยยึดหลักสากลของมาตรฐานการเงินและการบัญชีที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

## 1.8 คำจำกัดความที่ใช้ในการวิจัย

1.8.1 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ หมายถึง อุตสาหกรรมที่เป็นอุตสาหกรรมพื้นฐานของอุตสาหกรรมยานยนต์ และมีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอื่น ๆ เช่น อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเหล็กและโลหะอื่น ๆ เป็นต้น

1.8.2 ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หมายถึง ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 224 ราย รวบรวมจากรายชื่อจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ณ สิ้นปี 2546

1.8.3 ลักษณะของผู้ผลิต หมายถึง ลักษณะขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงานของผู้ผลิต

1.8.4 ปัญหาการดำเนินงาน หมายถึง ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านการผลิต ในด้านการเงิน และในด้านการตลาด

1.8.5 ขนาดของเงินลงทุน หมายถึง ขนาดของเงินลงทุนที่ใช้ในการแบ่งขนาดอุตสาหกรรม ดังนี้ (Suranart Khamanarong, 2000:35)

1.8.5.1 อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเงินลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท

1.8.5.2 อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเงินลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาท

1.8.5.3 อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าเงินลงทุนเกินกว่า 200 ล้านบาท

1.8.6 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ หมายถึง ธุรกิจที่มีโครงสร้างซึ่งกำหนดโดยลักษณะการเป็นเจ้าของธุรกิจนั้น ๆ (วรรณารต แสงมณี, 2543 : 10-16) ซึ่งอาจจำแนกได้เป็น

1.8.6.1 ธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของ (Sole Proprietorship) ได้แก่ ธุรกิจที่มีบุคคลเดียวเป็นเจ้าของ และดำเนินการแสวงหากำไรตลอดจนยอมรับความเสี่ยงต่อการขาดทุนแต่ผู้เดียว

1.8.6.2 ธุรกิจแบบห้างหุ้นส่วน (Partnership) ได้แก่ ธุรกิจที่มีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป รับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินกิจการ โดยตกลงจะรับผิดชอบตามที่ตกลงกัน และถ้าดำเนินธุรกิจได้กำไรหรือขาดทุนก็ตาม จะแบ่งความรับผิดชอบหรือผลประโยชน์ตามส่วนของเงินที่นำมาลงทุน

1.8.6.3 ธุรกิจแบบบริษัท (Corporation) ได้แก่ ธุรกิจที่สร้างขึ้นด้วยการแบ่งทุนเป็นหุ้นแต่ละหุ้นมีมูลค่าเท่า ๆ กัน ผู้ถือหุ้นต่างรับผิดชอบจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนเงินที่ตนยังส่งใช้ไม่ครบมูลค่าหุ้นที่ตนถืออยู่

1.8.7 ระยะเวลาในการดำเนินงานของผู้ผลิต หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มดำเนินธุรกิจจนถึงปัจจุบัน

## บทที่ 2

### เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าทฤษฎีความรู้และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อประกอบการวิจัยในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต
  - 2.1.1 ขนาดของสินทรัพย์ลงทุนตามขนาดอุตสาหกรรม
  - 2.1.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ
  - 2.1.3 ระยะเวลาในการดำเนินงาน
- 2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม
  - 2.2.1 แนวคิดทางการผลิต
  - 2.2.2 แนวคิดส่วนประสมทางการตลาด
  - 2.2.3 แนวคิดทางด้านสภาวะแวดล้อมภายนอก
- 2.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### 2.1 แนวคิดทางด้านลักษณะของผู้ประกอบการผลิต

ลักษณะของผู้ประกอบการผลิตประกอบด้วย ขนาดของเงินลงทุนหรือสินทรัพย์ที่ใช้ในการแบ่งขนาดของอุตสาหกรรม ประเภทของระบบที่ใช้ในการผลิต และประสิทธิภาพหรือระยะเวลาในการดำเนินงานที่ส่งผลต่อความเจริญก้าวหน้า หรือการมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงานที่ต่างกัน จึงจำเป็นต้องทำความเข้าใจในลักษณะของอุตสาหกรรมนั้น ๆ ดังนี้

##### 2.1.1 ขนาดของสินทรัพย์ลงทุนตามขนาดอุตสาหกรรม

การจำแนกขนาดของอุตสาหกรรมที่นิยม จะวัดด้วยเกณฑ์ที่สำคัญ 4 ประการ คือ ขนาดการจ้างงาน สินทรัพย์ถาวร ทุนจดทะเบียน และยอดขาย ซึ่งในบางประเทศจะใช้เกณฑ์ใดเกณฑ์หนึ่งเป็นเครื่องวัดเพียงเกณฑ์เดียว และบางประเทศอาจจะใช้ประกอบกันหลาย ๆ เกณฑ์ สมชัย ตันติชนวัฒน์ (2542 : 25-26) ได้กล่าวถึงข้อดีข้อเสียของเครื่องชี้เกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของธุรกิจอุตสาหกรรม ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2.1 แสดงข้อดี – ข้อเสีย ของเครื่องใช้เกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการวัดขนาดของอุตสาหกรรม

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

ที่มา : สมชัย ตันติธนาวัฒน์ (2542:26)

ต่อมาเมื่อมีการตั้งสำนักงานเงินกู้เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมขนาดเล็กขึ้นในกรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเมื่อ พ.ศ 2507 (เปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานธนกิจอุตสาหกรรมขนาดย่อมในปัจจุบัน) จึงมีการกำหนดความหมายของอุตสาหกรรมขนาดย่อมไว้แตกต่างไปจากเดิม คือถือเอาเงินลงทุนเป็นเกณฑ์โดยกำหนดว่าหมายถึงกิจการอุตสาหกรรมประเภทโรงงาน ประเภทบริษัท หรือประเภทอุตสาหกรรมในครอบครัว ที่มีทุนจดทะเบียนหรือลงทุนในสินทรัพย์ถาวรไม่เกิน 2 ล้านบาทเป็นเกณฑ์ในการจำแนก

อย่างไรก็ตามในการศึกษาอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมที่จัดทำขึ้นภายในประเทศในช่วงที่ผ่านมานิยมใช้เกณฑ์การจ้างงานเป็นเกณฑ์การจ้างงานเป็นเกณฑ์สำคัญที่ใช้ในการจำแนกประเภทของอุตสาหกรรม โดยแบ่งออกเป็น

1. อุตสาหกรรมในครัวเรือน      จ้างงาน 1-9 คน
2. อุตสาหกรรมขนาดย่อม      จ้างงาน 10-49 คน
3. อุตสาหกรรมขนาดกลาง      จ้างงาน 50-199 คน
4. อุตสาหกรรมขนาดใหญ่      จ้างงาน 200 คนขึ้นไป

จนถึงปี 2534 กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมจึงได้นำเกณฑ์การจำแนกประเภทอุตสาหกรรมแบบ 2 เกณฑ์มาใช้คือ พิจารณาร่วมกันระหว่างการจ้างงานและมูลค่าสินทรัพย์ถาวร แต่ในเวลาเดียวกันนั้นหน่วยงานอื่นของภาครัฐกลับมีการใช้เกณฑ์ในการจำแนกที่แตกต่างกันดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 แสดงการวัดขนาดของของธุรกิจอุตสาหกรรมของแต่ละหน่วยงาน จำแนกตาม เครื่องชี้เกณฑ์การจ้างงานและสินทรัพย์ถาวร

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

ที่มา : สมชัย ดันดิชนวัฒน์ (2542:25)

สำหรับคำจำกัดความของขนาดอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินการลงทุนจากการประชุมและสัมมนาระดับนานาชาติเรื่อง “การดำเนินงานในอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อม” ที่ประเทศญี่ปุ่นทั้งในภาคการผลิต ภาคการค้าและภาคการบริการในปี 2542 จึงมีคำจำกัดความใหม่ (Suranart Khamanarong, 2000 : 35) ดังนี้

#### ภาคการผลิต

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 200 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานเกิน 200 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

### ภาคการบริการ

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 200 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานเกิน 200 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 200 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 50 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

### ภาคการขายส่ง

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 100 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานเกิน 100 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 100 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 100 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุน ไม่เกิน 50 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 50 คน

### ภาคการขายปลีก

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนเกิน 60 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานเกิน 30 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลาง หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 60 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 30 คน

อุตสาหกรรมขนาดย่อม หมายถึง อุตสาหกรรมที่มีมูลค่าทรัพย์สินการลงทุนไม่เกิน 30 ล้านบาท หรือมีการจ้างงานไม่เกิน 10 คน

วีรพันธ์ สิทธิพงศ์ (2542 : 12-13) ได้กล่าวถึงการแบ่งขนาดอุตสาหกรรมไว้ดังนี้

อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ (Large or Heavy Industry) เป็นอุตสาหกรรมที่มีทรัพย์สินมากกว่า 100 ล้านบาท มีคนงานตั้งแต่ 200 คนขึ้นไป

อุตสาหกรรมขนาดกลางหรืออุตสาหกรรมเบา (Medium or Light Scale Industry) เป็นอุตสาหกรรมที่มีทรัพย์สินตั้งแต่ 50-100 ล้านบาท จำนวนแรงงาน 50-199 คน

อุตสาหกรรมขนาดเล็กหรือขนาดย่อม (Small Scale Industry) เป็นอุตสาหกรรมที่มีทรัพย์สินต่ำกว่า 50 ล้านบาท จำนวนแรงงาน 10-49 คน

อุตสาหกรรมในครอบครัว (Cottage Industry) เป็นอุตสาหกรรมที่ดำเนินกิจการภายในบ้าน หรือบริเวณใกล้บ้าน ใช้เงินทุนไม่มากนัก ระบบการบริหารใช้ระบบ Owner worker คือเจ้าของกิจการทั้งบริหารและเป็นแรงงาน

### 2.1.2 รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ

ประเทศไทยเราอยู่ในระบบเศรษฐกิจแบบผสม ซึ่งกระบวนการผลิตและจำหน่ายสินค้าย่อมสามารถดำเนินการได้โดยองค์การธุรกิจในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะแตกต่างกัน ตามประเภทของการเป็นเจ้าของกิจการ (By Ownership) ฉะนั้นประเภทขององค์การธุรกิจก็คือ ธุรกิจที่มีโครงสร้างซึ่งกำหนดโดยลักษณะการเป็นเจ้าของธุรกิจนั้น ๆ (วรรณารถ แสงมณี, 2543 : 10-16) ซึ่งอาจจำแนกได้ดังนี้

1.8.6.4 ธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของ (Sole Proprietorship)

1.8.6.5 ธุรกิจแบบห้างหุ้นส่วน (Partnership)

1.8.6.6 ธุรกิจแบบบริษัท (Corporation)

#### 2.1.2.1 ธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของ (Sole Proprietorship)

ธุรกิจแบบนี้มีบุคคลเดียวเป็นเจ้าของ และดำเนินการแสวงหากำไรตลอดจนยอมรับความเสี่ยงต่อการขาดทุนแต่ผู้เดียว นับเป็นแบบธุรกิจที่นิยมอย่างแพร่หลายและมีจำนวนมากกว่าธุรกิจแบบอื่น ๆ ในประเทศไทย เช่น การค้าขาย หาบเร่ เป็นต้น เนื่องจากสามารถเริ่มต้นด้วยทุนไม่มาก ผู้เป็นเจ้าของธุรกิจแบบนี้ จะต้องตัดสินใจในการที่จะขยายหรือลดกิจการ รวมทั้งจัดหาทุนและต้องชดใช้หนี้สินเมื่อกิจการล้มเหลว ซึ่งเจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องเอาเงินหรือทรัพย์สินส่วนตัวของผู้เป็นเจ้าของมาชดใช้จนกว่าจะครบกำหนด ดังนั้นการดำเนินธุรกิจแบบนี้จึงมักเป็นกิจการขนาดเล็ก เพราะความรู้ความสามารถและเงินทุนของเจ้าของกิจการมีจำกัด และหากต้องการขยายกิจการก็มักลำบากในเรื่องที่จะหาเงินทุนเพราะหลักประกันไม่มั่นคงพอแก่การเชื่อถือ อย่างไรก็ตามธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของนี้ก็ยังคงมีความสำคัญต่อการผลิต การจำหน่าย และบริการในระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา แม้สหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วก็ยังมีธุรกิจแบบนี้อยู่มากมาย

การดำเนินธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของนี้มีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบดังนี้  
ข้อได้เปรียบ

1) การจัดตั้งทำได้ง่าย เนื่องจากใช้แต่ทุนทรัพย์และปัจจัยที่จำเป็น รวมทั้งข้อจำกัดก็มีไม่มาก สามารถจัดตั้งและเลิกกิจการเมื่อใดก็ได้ รวมทั้งยังไม่ต้องเปิดเผยงบการเงินของกิจการต่อสาธารณชนอีกด้วย

2) การดำเนินธุรกิจทำได้อย่างอิสระและคล่องตัวเพราะเจ้าของและผู้จัดการเป็นคนเดียวกัน การดำเนินงานและการตัดสินใจอยู่ที่เจ้าของอย่างแท้จริง เนื่องจากไม่มีหุ้นส่วนและไม่ต้องอยู่ในระเบียบข้อบังคับ ไม่มีผู้ใดขัดขวางก้าวก่าย เจ้าของสามารถวางแผนงานและดำเนินธุรกิจได้อย่างรวดเร็วต่อเหตุการณ์

3) การดำเนินธุรกิจสนองความต้องการของลูกค้าได้ดี เพราะเจ้าของมักเป็นคนในท้องถิ่นนั้น รู้จักคุ้นเคยกับบรรดาลูกค้าดีพอที่จะรู้ว่าลูกค้าคนใดต้องการอะไร และจัดหาสินค้ามาสนองได้ตามความต้องการของลูกค้าแต่ละคน สามารถปรับเปลี่ยนรูปแบบหรือลักษณะของการให้บริการให้เหมาะสมกับลูกค้าแต่ละราย รวมทั้งสามารถอำนวยความสะดวกและสร้างความคุ้นเคยให้ความเป็นกันเองแก่ลูกค้าได้ดี

4) เจ้าของกิจการมีความสนใจที่จะปรับปรุงกิจการของตนเป็นพิเศษ เพราะผลประโยชน์คือกำไรที่ได้รับเป็นของตนเองเพียงผู้เดียว ทำให้ผู้เป็นเจ้าของกิจการมักพยายามหาทางประหยัดโดยลดต้นทุนการผลิตเพื่อให้ได้กำไรสูงขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถรักษาความลับของกิจการ รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบริหารงานก็ต่ำกว่ากิจการรูปแบบอื่น

5) การเกี่ยวข้องกับทางกฎหมาย และการควบคุมจากระเบียบข้อบังคับของทางราชการ มีน้อยกว่าธุรกิจรูปแบบอื่นทำให้ไม่ซับซ้อน ลดความยุ่งยากและลดค่าใช้จ่าย

#### ข้อเสียเปรียบ

1) เจ้าของมักมีทุนจำกัด ทำให้ขนาดของกิจการต้องถูกจำกัดโดยทุนที่ใช้ในการดำเนินงาน ถ้าหากต้องมีการขยายกิจการก็มักหาเงินทุนได้ยากเพราะขาดหลักประกันในการกู้ยืม ทำให้การขยายกิจการเป็นไปได้ไปอย่างจำกัด

2) เจ้าของธุรกิจนี้ต้องรับผิดชอบทางการเงินโดยไม่จำกัด เพราะถ้าดำเนินกิจการล้มเหลวจะต้องรับผิดชอบบรรดาหนี้สินของธุรกิจทั้งหมด ซึ่งไม่ผูกพันเฉพาะทรัพย์สินในกิจการเท่านั้น แต่ยังผูกพันไปถึงบรรดาทรัพย์สินส่วนตัวของผู้เป็นเจ้าของด้วย

3) ผู้เป็นเจ้าของธุรกิจอาจขาดความสามารถและความชำนาญ ในการบริหารงาน เพราะแต่ละบุคคลย่อมมีความสามารถในการดำเนินงานไม่เท่ากัน ความสำเร็จในการดำเนินธุรกิจแบบนี้จึงขึ้นอยู่กับความสามารถของผู้เป็นเจ้าของกิจการเป็นสำคัญ หากเจ้าของมีความสามารถกิจการก็จะดำเนินไปด้วยดี แต่ถ้าขาดความสามารถกิจการก็มักล้มเหลว ดังที่พบเห็นกันอยู่เสมอว่าธุรกิจแบบนี้ตั้งอยู่ไม่นานก็ต้องล้มเลิกไป

4) ธุรกิจแบบนี้มักมีอายุของธุรกิจไม่ยืนนาน เพราะขึ้นอยู่กับสุขภาพและชีวิตของผู้เป็นเจ้าของ หากเจ้าของเกิดป่วยล้มตายกิจการก็มักล้มเลิกตามไปด้วยเพราะขาดผู้ที่รับช่วงดำเนินงานต่อไป

### 2.1.2.2 ธุรกิจแบบห้างหุ้นส่วน (Partnership)

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1012 บัญญัติว่า “ห้างหุ้นส่วนเป็นสัญญา ซึ่งบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงกันเพื่อจะกระทำการกิจการร่วมกัน ด้วยประสงค์จะแบ่งกำไรอันพึงได้จากกิจการที่ทำนั้น” รูปแบบของธุรกิจนี้มีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปรับผิดชอบร่วมกันในการดำเนินกิจการ โดยตกลงจะรับผิดชอบตามที่ตกลงกัน และถ้าดำเนินธุรกิจได้กำไรหรือขาดทุนก็ตาม จะแบ่งความรับผิดชอบหรือผลประโยชน์ตามส่วนของเงินที่นำมาลงทุน ธุรกิจแบบนี้สืบต่อความคิดมาจากธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของ กล่าวคือเมื่อดำเนินกิจการค้าก้าวหน้าจนถึงระยะที่ต้องการเงินทุนและการจัดการเพิ่มขึ้น เจ้าของก็จะแสวงหาบุคคลที่ไว้วางใจเข้ามาเป็นหุ้นส่วนร่วมดำเนินกิจการ

อย่างไรก็ตามธุรกิจประเภทนี้ คุณสมบัติของผู้เป็นหุ้นส่วนถือว่าเป็นสิ่งสำคัญมาก เนื่องจากถ้าหากว่ามีการเปลี่ยนแปลงใด ๆ เกิดขึ้น ผู้เป็นหุ้นส่วนเดิมทุกคนจะต้องให้การยินยอมเสียก่อน เพราะนิติกรรมที่กระทำขึ้นในรูปแบบใดก็ตามจะมีผลผูกพันหุ้นส่วนทุกคน ธุรกิจแบบนี้มีลักษณะสำคัญ 4 ประการ คือ

- 1) มีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปตกลงทำสัญญากันด้วยวาจา หรือหนังสือระบุมความรับผิดชอบและภารกิจต่าง ๆ ของหุ้นส่วน อย่างไรก็ตามผู้เป็นหุ้นส่วนควรจะบันทึกและทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อป้องกันความยุ่งยากสับสนในภายหลัง
- 2) ทุนที่จะนำมาลงนั้นอาจเป็นเงิน สิ่งของ หรือทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้ เช่นกำลังกาย กำลังความคิด ความรู้ความชำนาญ เป็นต้น
- 3) กระทำการกิจการร่วมกัน
- 4) มีความประสงค์จะแบ่งปันกำไรหรือร่วมเฉลี่ยในการขาดทุน

ธุรกิจแบบนี้มีอยู่ 2 ชนิด ได้แก่

1. ห้างหุ้นส่วนสามัญ (Ordinary Partnership) ได้แก่ ห้างหุ้นส่วนซึ่งทุกคนต้องรับผิดชอบในหนี้สินทั้งหมดโดยไม่จำกัดจำนวน (Unlimited Liability) ห้างหุ้นส่วนสามัญนี้จะจดทะเบียนหรือไม่ก็ได้ ถ้าจดทะเบียนแล้วก็เป็นห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล

2. ห้างหุ้นส่วนจำกัด (Limited Partnership) ได้แก่ ห้างหุ้นส่วนประเภทซึ่งเป็นหุ้นส่วน 2 จำพวก คือพวกหนึ่งมีความรับผิดชอบจำกัด (Limited Liability) เพียงจำนวนเงินที่ตนรับจะลงทุนในหุ้นส่วนนั้น ๆ และอีกพวกหนึ่งมีความรับผิดชอบในหนี้สินของห้างหุ้นส่วนโดยไม่จำกัดจำนวน

ห้างหุ้นส่วนจำกัดนี้กฎหมายบังคับให้จดทะเบียนถ้าหากไม่จดทะเบียนถือว่าเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญชนิดไม่จดทะเบียน ซึ่งไม่มีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย ธุรกิจแบบนี้มีประมาณร้อยละ 10 ของธุรกิจทั้งหมด สำหรับในประเทศไทย ธุรกิจแบบนี้แพร่หลายมากกว่าในรูปบริษัท เพราะการจัดตั้งทำได้ง่ายไม่ต้องมีแบบพิธีมากนัก และมักนิยมกระทำกันในระหว่างเครือญาติและ

ผู้ที่ไว้เนื้อเชื่อใจกันเท่านั้น ธุรกิจแบบนี้เมื่อเปรียบเทียบกับธุรกิจอื่น ๆ มีทั้งข้อได้เปรียบและข้อเสียเปรียบดังต่อไปนี้

#### ข้อได้เปรียบ

- 1) หุ้นส่วนทุกคนมีความกระตือรือร้นที่จะอุทิศแรงกายแรงใจให้แก่ธุรกิจอย่างเต็มที่ เนื่องจากความรู้สึกรับผิดชอบที่มีต่อผลประโยชน์และความเสียหายใด ๆ ที่อาจเกิดแก่กิจการ
- 2) สามารถหาเงินทุนขยายกิจการได้มากขึ้นเพราะมีหุ้นส่วนหลายคน ซึ่งเป็นช่องทางทำให้ได้เงินทุนมากขึ้น และมีเครดิตความเชื่อถือมากกว่าธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของ
- 3) การเสี่ยงภัยน้อยลงเพราะเมื่อมีผู้เข้าหุ้นเพิ่มขึ้น ผู้เข้าร่วมทุนเหล่านี้จะช่วยลดภาระการเสี่ยง ถ้าเป็นธุรกิจแบบเอกชนคนเดียวเป็นเจ้าของแล้ว เจ้าของกิจการนั้นจะต้องรับความเสี่ยงทั้งหมด
- 4) การบริหารงานมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นเพราะสามารถใช้หลักแบ่งงานกันทำตามความรู้ประสบการณ์ และความสามารถรวมทั้งทักษะหลายด้านจากหลายหุ้นส่วน เช่น ให้หุ้นส่วนคนหนึ่งรับผิดชอบในการผลิต และอีกคนหนึ่งรับผิดชอบด้านการตลาด เป็นต้น

#### ข้อเสียเปรียบ

- 1) มีทุนจำกัดและน้อยกว่าบริษัท เพราะการก่อตั้งห้างหุ้นส่วนมักกระทำกันเฉพาะในวงเครือญาติและผู้ใกล้ชิด
- 2) การทำเป็นธุรกิจไม่ค่อยแน่นอน เนื่องจากเป็นการรวมหุ้นส่วนระหว่างเครือญาติหรือผู้ไว้ใจ ถ้าเกิดการขัดแย้งบาดหมางขึ้น หรือหุ้นส่วนคนใดตามหรือล้มละลาย กิจการอาจเลิกล้มได้ นอกจากนี้
- 3) เมื่อมีการเฉลี่ยส่วนกำไรกัน หากมีหุ้นส่วนมากเกินไปส่วนเฉลี่ยของกำไรที่แต่ละคนจะได้อาจน้อยเกินไป ไม่คุ้มกับการเสี่ยงภัยหรือความรับผิดชอบ
- 4) การตัดสินใจในเรื่องสำคัญมักล่าช้าซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่กิจการได้
- 5) เงินทุนที่หุ้นส่วนลงทุนไปจะจมอยู่กับกิจการ การถอนทุนหรือโอนให้ผู้อื่นเข้าไปแทนที่ไม่สามารถกระทำได้ง่าย

#### 2.1.2.3 ธุรกิจแบบบริษัท (Corporation)

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมาตรา 1096 บัญญัติเกี่ยวกับบริษัทจำกัดว่า “บริษัทจำกัดคือบริษัทประเภทที่ตั้งขึ้นด้วยการแบ่งทุนเป็นหุ้น แต่ละหุ้นมีมูลค่าเท่า ๆ กัน ผู้ถือหุ้นต่างรับผิดชอบจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนเงินที่ตนยังส่งใช้ไม่ครบมูลค่าหุ้นที่ตนถืออยู่” ธุรกิจแบบบริษัทจึงเป็นหน่วยธุรกิจที่ตั้งขึ้นเพื่อรวบรวมทุนจากผู้ถือหุ้นหลาย ๆ คน ไม่จำกัดเฉพาะภายในครอบครัวหรือผู้ใกล้ชิดอย่างกรณีห้างหุ้นส่วน ด้วยเหตุผลนี้ธุรกิจแบบบริษัทจำกัดจึงสามารถหาเงินทุนได้จำนวนมากพอเพียงกับความต้องการของธุรกิจ ในปัจจุบันการจัดตั้งบริษัทจำกัดในแต่ละประเทศมีข้อบังคับปลีกย่อยแตกต่างกัน แต่มีลักษณะที่สำคัญคือมีสภาพเป็นนิติบุคคลตามกฎหมาย

บริษัทมีสิทธิหน้าที่ของตนเอง อาจเป็นเจ้าของทรัพย์สินใดในนามของตนเอง หรือทำการซื้อขายในนามของบริษัทโดยไม่เกี่ยวกับบุคคลผู้ถือหุ้นเลย และบริษัทจำกัดเป็นหน่วยธุรกิจที่ไม่เลิกล้มได้ง่ายอย่างกรณีห้างหุ้นส่วน แต่บริษัทจำกัดมีอายุยืนนาน การล้มเลิกย่อมเป็นไปตามข้อตกลงหรือโดยผลแห่งตัวกฎหมายเท่านั้น

บริษัทจำกัด (Corporations) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ

1. บริษัทเอกชน จำกัด หมายถึง บริษัทจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

2. บริษัทมหาชน จำกัด จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ.2535

**บริษัทเอกชน จำกัด** ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1096 บัญญัติว่า “อันว่าบริษัทจำกัดนั้น คือบริษัทประเภทซึ่งจัดตั้งด้วยการแบ่งทุนออกเป็นหุ้นมีมูลค่าเท่า ๆ กัน โดยมีผู้ถือหุ้นไม่ถึงร้อยคนรวมทั้งนิติบุคคล(ถ้ามี) ผู้ถือหุ้นดังกล่าวต่างรับผิดชอบจำกัดเพียงไม่เกินจำนวนเงินที่ตนยังส่งไม่ครบมูลค่าของหุ้นที่ตนถือ”

มาตรา 1097 บัญญัติว่า “บุคคลใด ๆ ตั้งแต่ 7 คนขึ้นไปจะเริ่มก่อการและตั้งเป็นบริษัทจำกัดก็ได้ ด้วยการเข้าชื่อกันทำหนังสือบริคณห์สนธิ และกระทำการอย่างอื่นตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้”

**บริษัทมหาชน จำกัด** ตามพระราชบัญญัติบริษัทมหาชน จำกัด พ.ศ.2535 มาตรา 15 บัญญัติว่า “บริษัทมหาชน จำกัด คือ บริษัทประเภทซึ่งตั้งขึ้นด้วยความประสงค์ที่จะเสนอขายหุ้นต่อประชาชน โดยผู้ถือหุ้นมีความรับผิดชอบจำกัดไม่เกินจำนวนเงินค่าหุ้นที่ต้องชำระ และบริษัทดังกล่าวได้ระบุนความประสงค์เช่นนั้นไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ” มาตรา 16 บัญญัติว่า “บุคคลธรรมดาตั้งแต่สิบห้าคนขึ้นไป จะเริ่มจัดตั้งบริษัทได้โดยจัดทำหนังสือบริคณห์สนธิ และปฏิบัติการอย่างอื่นตามพระราชบัญญัตินี้”

1.) มีคณะผู้ก่อตั้ง (Promoter) จัดทำหนังสือบริคณห์สนธิ (Memorandum Of Association) ซึ่งแสดงวัตถุประสงค์และรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดตั้งบริษัท ดังมีรายการต่อไปนี้

(1) ชื่อบริษัท ถ้าเป็นบริษัทเอกชนจำกัดต้องมีคำว่า “จำกัด” ไว้ปลายชื่อด้วยเสมอไป บริษัทมหาชนจำกัดต้องมีคำว่า “บริษัท” นำหน้าหรือจะใช้คำที่มีความหมายว่าเป็น “บริษัทมหาชนจำกัด” ในกรณีที่ใช้ชื่อเป็นอักษรภาษาต่างประเทศ

(2) ที่ตั้งสำนักงาน

(3) วัตถุประสงค์ของบริษัท

(4) ถ้อยคำสำแดงว่า ผู้ถือหุ้นมีความรับผิดชอบจำกัด

(5) จำนวนทุนเรือนหุ้น ซึ่งแบ่งออกเป็นมูลค่าหุ้นละเท่าใด (ไม่ต่ำกว่า 5 บาท)

(6) ชื่อสำนักอาชีพและลายมือชื่อของบรรดาผู้เริ่มก่อการ และจำนวนหุ้นที่ผู้เริ่มก่อการแต่ละคนได้ลงชื่อไว้

(7) คณะก่อตั้งตามที่กฎหมายกำหนด โดยบริษัทเอกชน จำกัด ตั้งแต่ 7 คนขึ้นไปและบริษัทมหาชนจำกัด ตั้งแต่ 15 คนขึ้นไป

2) จัดให้ผู้เข้าซื้อหุ้นจนครบจำนวนหุ้นทั้งหมดตามที่คิดจะจดทะเบียนสำหรับบริษัทเอกชนจำกัด ส่วนบริษัทมหาชนจำกัดระบุให้จำหน่ายหุ้นได้ไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบของจำนวนหุ้นที่กำหนดไว้ในหนังสือบริคณห์สนธิ

3) การประชุมจัดตั้งบริษัท (Statutory Meeting) เป็นการประชุมครั้งแรกเพื่อตกลงเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับของบริษัท การให้สัตยาบันแก่บรรดาสัญญาซึ่งผู้เริ่มก่อการได้ทำไว้ และค่าใช้จ่ายที่ออกไปในการเริ่มก่อตั้งบริษัท กำหนดจำนวนเงินให้ผู้เริ่มก่อการ กำหนดจำนวนหุ้นบริมสิทธิ์ทั้งสภาพและบริมสิทธิ์ว่าเป็นสถานใดเพียงใด กำหนดจำนวนหุ้นสามัญ เลือกตั้งกรรมการและผู้สอบบัญชี ถ้าเป็นบริษัทบริษัทเอกชนจำกัด อาจเลือกจากบุคคลภายนอกได้ แต่ถ้เป็นบริษัทมหาชนจำกัด จะต้องเลือกจากผู้ถือหุ้นเท่านั้น

4) แต่งตั้งคณะกรรมการ รับมอบการทั้งปวงจากผู้เริ่มก่อการบริษัท

5) คณะกรรมการจำดำเนินการเรียกหุ้น บริษัทเอกชนจำกัดกฎหมายกำหนดให้การเรียกหุ้นครั้งแรกต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ส่วนบริษัทมหาชนจำกัดต้องชำระครั้งเดียวครบและให้ธนาคารเป็นผู้ดำเนินการ

ธุรกิจแบบบริษัทจำกัดได้รับความนิยมมากในประเทศอุตสาหกรรม โดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา มีการประกอบธุรกิจในรูปบริษัทจำกัดประมาณร้อยละ 80 ของธุรกิจทั้งหมด ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากเหตุผล 2 ประการ คือ

1. การขยายตัวทางด้านอุตสาหกรรม

2. มลรัฐต่าง ๆ พยายามอำนวยความสะดวกเพื่อจูงใจให้นักธุรกิจ มาลงทุนในมลรัฐของตน สำหรับในประเทศไทยธุรกิจแบบบริษัทจำกัดยังไม่ค่อยแพร่หลาย บริษัทจำกัดส่วนมากยังอยู่ในลักษณะเป็นธุรกิจครอบครัว ซึ่งไม่ต่างไปจากหุ้นส่วนเท่าใดนัก นอกจากนี้บริษัทจำกัดบางแห่งมีประวัติที่ไม่ค่อยดีเรื่องชื่อเสียงและความซื่อสัตย์ต่อผู้ถือหุ้นหรือลูกค้าและหลีกเลี่ยงภาษี

### 2.1.3 ระยะเวลาในการดำเนินงาน (วงจรชีวิตขององค์กร)

วรรณารถ แสงมณี (2544 : 11-17) ได้อธิบายถึงหัวข้อนี้ไว้ว่าในขณะที่กิจการได้มีความเจริญเติบโตก้าวหน้าผ่านขั้นตอนต่าง ๆ ของการพัฒนานั้น ในแต่ละขั้นตอนวิวัฒนาการดังกล่าวต่างก็จะมีการปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งภายในของตนเองได้ ยกตัวอย่างเช่นการรวมอำนาจไว้ที่ศูนย์กลางมาก ๆ ในที่สุดเมื่อมากเกินไปก็จะนำไปสู่การเรียกร้องให้มีการกระจายอำนาจ หรือในอีกทางหนึ่งลักษณะของการแก้ไขปัญหาก็ฝ่ายบริหารได้กระทำไปในช่วงเวลาที่เกิดเหตุวิกฤต หรือมีการปฏิบัติรูปแบบการทำงานที่เกิดขึ้นนั้นในที่สุด แนวทางแก้ไขปัญหานั้นก็ยังคงถูกดำรงรักษาไว้และปรากฏต่อเนื่องไปถึงขั้นตอนของการวิวัฒนาการเพื่อการเติบโตหลังจากการเกิดเหตุวิกฤตดังกล่าว

ขั้นตอนการพิจารณาการเจริญเติบโตของวงจรชีวิต (Stages of Life Cycle Development) ขององค์กรมีอยู่ประมาณ 5 ขั้นตอน ซึ่งแต่ละขั้นตอนที่องค์กรได้เข้าไปอยู่ในช่วงเวลาดังกล่าวย่อมหมายถึงการเข้าไปสู่ขั้นตอนใหม่ของวงจรชีวิตขององค์กร ขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าวมีดังต่อไปนี้

### 2.1.3.1 ขั้นตอนการเป็นผู้ประกอบการ (Entrepreneurial Stage)

เมื่อองค์กรกำเนิดขึ้นนั้น ผู้ก่อตั้งและผู้บริหารองค์กรมีความมุ่งหมายเป็นพิเศษในเรื่องความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ผลิตภัณฑ์ และการดิ้นรนเพื่อการดำรงอยู่ให้ได้ในตลาด ผู้ประกอบการจะอุทิศพลังการพลั้งใจทั้งหมดให้กับกิจกรรมการผลิตและการตลาดของผลิตภัณฑ์ รูปแบบขององค์กรในช่วงเวลานี้มักไม่เป็นทางการ (Informal) และไม่เป็นระบบราชการหรือระบบเจ้าขุนมูลนายแต่อย่างใด (Non-bureaucratic) การบริหารควบคุมมักขึ้นอยู่กับผู้ที่เป็นเจ้าของกิจการ ความเจริญเติบโตขององค์กรจะเป็นผลมาจากการที่องค์กรสามารถค้นคว้าหาสิ่งใหม่ให้กับผลิตภัณฑ์ หรือการให้บริการที่องค์กรจะเสนอกับตลาดหรือลูกค้าได้

ขั้นตอนในระยะเวลาหนึ่งขององค์กรเสมือนหนึ่งเป็นเด็กแรกเกิด กิจกรรมมักมีขนาดเล็ก และความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ของคนภายในองค์กรในสิ่งใหม่จะทำได้มาก ผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่มักมีจำนวนประเภทน้อย ความจำเป็นของการเป็นผู้นำที่มีความสามารถ จะเป็นปัจจัยที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อองค์กร ขณะเดียวกันผู้ประกอบการจะต้องหาทางปรับโครงสร้างเพื่อเตรียมพร้อมกับการที่องค์กรจะเข้าสู่ช่วงของการเติบโตมากในอนาคต กิจกรรมจะต้องจัดหาและธำรงรักษาทรัพยากรต่าง ๆ ที่จะนำมาใช้ทำงานให้มากและมั่นคงเพียงพอ ดังนั้นรูปแบบของการบริหารแบบระบบเปิดจะเป็นเกณฑ์ที่สำคัญในอันที่จะช่วยเสริมสร้างประสิทธิผลให้กับองค์กรได้

### 2.1.3.2 ขั้นตอนการรวมกำลัง (Collectivity Stage)

เมื่อองค์กรสามารถมีผู้นำที่มีความสามารถในการนำพาองค์กรเจริญเติบโตได้ในแวดวงของธุรกิจนั้นแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็คือการที่องค์กรเริ่มกิจกรรมงานมากขึ้น ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการจัดแผนงานพร้อมกับการจัดระดับชั้นการบังคับบัญชา พนักงานขององค์กรมีความกระตือรือร้นในการทำงานและพร้อมใจในการนำมาซึ่งเป้าหมายขององค์กร และแสดงออกถึงความผูกพันที่มีต่อองค์กรสูงมาก อย่างไรก็ตามการติดต่อสื่อสารและการควบคุมยังคงมีความไม่เป็นทางการอยู่ (Mostly informal) ถึงแม้ว่าองค์กรจะเริ่มสร้างระบบโครงสร้างองค์กรที่มีความเป็นทางการให้เห็นบ้างแล้วก็ตาม ความสัมพันธ์ระหว่างกันภายในองค์กรเป็นการเสริมสร้างบรรยากาศของการอยู่ร่วมเป็นครอบครัวและการร่วมแรงร่วมใจของสมาชิก ทำให้มีการพัฒนารูปแบบของมนุษย์สัมพันธ์ต่าง ๆ เข้ามาใช้ภายในองค์กร มากขึ้นด้วย

ความจำเป็นขององค์กรในช่วงขั้นตอนนี้เป็นความจำเป็นในด้านการมอบหมายงานให้พนักงานแต่ละคนไปทำ พร้อมกับการควบคุมในระดับหนึ่งจากผู้บริหารระดับสูง พนักงานเองก็มีความต้องการที่จะได้มาซึ่งความเชื่อมั่น และความรับผิดชอบในกิจกรรม งานที่พวกเขากระทำและผู้บริหารระดับสูงต่างมีความต้องการที่จะเห็นการร่วมมือทำงานด้วยกัน และสามารถนำกิจกรรม

งานต่าง ๆ เหล่านั้นในแต่ละแผนกมาประสานงานกันได้เป็นอย่างดี ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้บริหารที่จะต้องหาเครื่องมือและระบบที่ดีในการควบคุมและประสานสัมพันธ์กันในแต่ละแผนก ให้สามารถปฏิบัติงานและตัดสินใจในงานต่าง ๆ ได้เองอย่างมีประสิทธิภาพ โดยไม่ต้องคอยรับคำสั่งจากผู้บริหารระดับสูงเสมอไป

### 2.1.3.3 ขั้นตอนการจัดระบบเป็นทางการและการควบคุม (Formalization and Control Stage)

ขั้นตอนนี้ถือว่าการสามารถตั้งหลักได้แล้วและกำลังใช้ระบบเพื่อสร้างกฎระเบียบกระบวนการและการควบคุมให้มีขั้นตอนที่สมบูรณ์แบบ ทั้งนี้เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการดำเนินการ ซึ่งกฎและระเบียบรวมทั้งแนวทางต่าง ๆ ที่กำหนดก็เพื่อการธำรงรักษาสิ่งต่าง ๆ ให้คงไว้ภายในองค์กร รูปแบบการบริหารในช่วงเวลานี้เป็นการมุ่งเน้นกระบวนการทำงานและการมุ่งเป้าหมาย ผลงาน

สิ่งที่ผู้บริหารจะต้องระมัดระวังในขั้นตอนนี้ก็คือ การที่องค์กรมีกฎเกณฑ์ระเบียบแบบแผนของการเป็นระบบราชการ (Bureaucratic) มากจนเกินไปจนทำให้เป็นข้อจำกัดในการที่พนักงานขององค์กรจะมีความคิดสร้างสรรค์คิดค้นสิ่งใหม่ ๆ ได้ องค์กรเองก็มีโครงสร้างที่แข็งแกร่งจะจัดการได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ การติดต่อสื่อสารไม่ค่อยเกิดบ่อยครั้งนัก และมักเป็นไปในลักษณะที่เป็นทางการ ผู้บริหารระดับสูงมักให้ความสนใจในการวางแผนด้านกลยุทธ์ต่าง ๆ ทางธุรกิจและปล่อยให้การดำเนินงานต่าง ๆ ภายในองค์กรเป็นภาระความรับผิดชอบของผู้บริหารระดับกลางเป็นผู้ตัดสินใจและจัดการ ระบบการให้ความคิดความชอบและสวัสดิการต่าง ๆ ขึ้นอยู่กับผลกำไรซึ่งถูกนำมาเป็นเครื่องมือในการจูงใจให้ผู้บริหารและพนักงานทุ่มเทการปฏิบัติงานให้กับองค์กร

ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าในขั้นตอนนี้ดังกล่าว โครงสร้างขององค์กรเริ่มจะปรับตัวคงที่และเข้ารูปโดยกฎและระเบียบทางการต่าง ๆ จะถูกกำหนดขึ้นมาบังคับใช้ แต่การริเริ่มสิ่งใหม่ ๆ จะลดความสำคัญลงและจะมีการหันกลับไปเน้นถึงความมีประสิทธิภาพและความมั่นคงต่าง ๆ ผู้มีอำนาจตัดสินใจเริ่มจะถูกสงวนไว้โดยเฉพาะกับเจ้าหน้าที่บริหารที่มีตำแหน่งหน้าที่ที่มีอำนาจมากซึ่งเป็นตำแหน่งที่อยู่สูงภายในโครงสร้าง วิธีการตัดสินใจที่กระทำไปจะมีลักษณะค่อนข้างไปในทางอนุรักษ์นิยมซึ่ง ณ ขั้นนี้องค์กรจะมีสภาพเป็นโครงสร้างใหญ่ที่มีใช้ภาพลักษณ์ของคนใดคนหนึ่งแล้ว บทบาทหน้าที่ต่าง ๆ จะมีการวางของเขตไว้แจ้งชัด ซึ่งหากมีการลาออกไปก็จะสามารถหาคนแทนได้โดยไม่เกิดความเสียหายต่อองค์กร

### 2.1.3.4 ขั้นตอนของโครงสร้างที่ขยายตัว (Elaboration of Structure stage)

วิธีการหนึ่งในการแก้ปัญหาอันเป็นผลมาจากการที่องค์กรมีระเบียบแบบแผนมากเกินไปก็คือ การสร้างความสำนึกของการร่วมมือกันทำงาน (Teamwork) และมีหน่วยประสานงาน (Task force) ในทุกระดับตั้งแต่ผู้บริหารระดับสูงจนถึง ระดับพนักงานชั้นต่ำขององค์กร ให้พัฒนาความรู้ความสามารถและความชำนาญเพื่อเผชิญหน้ากับปัญหาและร่วมมือทำงานด้วยกัน ทีมงานมักจะได้

รับบริการวางตัวจากหลาย ๆ แผนกภายในองค์กร ในขณะที่เดียวกันองค์กรก็มักจะแยกตัวออกเป็นหลาย ๆ แผนกงานหรือฝ่ายต่าง ๆ ภายในองค์กรเพื่อดำรงรักษาไว้ซึ่งปรัชญาของการเป็นองค์กรที่มีขนาดเล็ก

ผู้บริหารในขั้นตอนนี้จะต้องระมัดระวังถึงการที่องค์กรเริ่มก้าวเข้ามาสู่ช่วงที่องค์กรมีสภาพใกล้สูญงอม หรืออาจเริ่มมีแนวโน้มของการถดถอยชั่วคราว ดังนั้นความจำเป็นในการที่จะปรับปรุงเปลี่ยนแปลงขนานใหญ่เพื่อความพร้อมขององค์กรในการฝ่าฟันกับสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ทางธุรกิจจึงเป็นสิ่งจำเป็นต้องกระทำ ในหลาย ๆ องค์กรถึงขนาดมีการเปลี่ยนตัวผู้บริหารระดับสูงเพื่อหาคนที่มีความสามารถมากยิ่งขึ้นมาบริหารงานกิจการ และในองค์กรเองก็จำเป็นต้องหาวิธีการกระตุ้นให้พนักงานขององค์กรคิดค้นผลิตภัณฑ์ใหม่ ๆ หรือแม้แต่การตัดค่าใช้จ่ายจำนวนมากเพื่อให้องค์กรยังคงมีพลังกำลังและความสามารถในการแข่งขันได้ต่อไป ซึ่งถ้าหากผู้บริหารไม่สามารถนำพาให้องค์กรรอดพ้นจากวิกฤติการณ์ที่กำลังจะบีบคั้นเข้ามา และปรับตัวเองให้เข้าสู่ขั้นตอนใหม่ของการรุ่งเรืองอีกครั้งหนึ่งได้ องค์กรก็อาจต้องพบกับขั้นตอนของการถดถอยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

โดยทั่วไปแล้วองค์กรในขั้นตอนนี้เป็นช่วงของการเจริญเติบโตอย่างเต็มที่ขนาดขององค์กรมักจะมียขนาดใหญ่และระบบบริหารงานมีลักษณะของการเป็นระบบราชการหรือเจ้าขุนมูลนายอย่างเต็มตัว องค์กรเต็มไปด้วยระบบการควบคุมที่แน่นอนและเข้มงวด มีการใช้กฎเกณฑ์และระเบียบการต่าง ๆ อย่างมาก ผู้บริหารองค์กรมีความพยายามที่จะพัฒนาการทำงานเป็นทีม ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้องค์กรเป็นระบบราชการมากเกินไป สิ่งที่สำคัญมากและผู้บริหารมักพยายามรณรงค์ให้คนภายในองค์กรตระหนักถึงความสำคัญก็คือ สถานะและความมีชื่อเสียงขององค์กร ซึ่งผู้บริหารขององค์กรมักนำมากล่าวอ้างถึงเพื่อทำการรณรงค์ พร้อมกันไปกับการปลูกจิตสำนึกถึงความยิ่งใหญ่ขององค์กร โดยมีการเน้นถึงสัญลักษณ์ เครื่องหมาย หรือสิ่งแสดงแทนความเป็นองค์กร เพื่อให้พนักงานทั้งหลายเกิดความสำนึกที่จะทุ่มเทความพยายามในการทำงานให้กับองค์กรอยู่เสมอ

ในขั้นตอนนี้สามารถสรุปได้ว่าเป็นขั้นตอนที่องค์กรได้มีการขยายตลาดผลิตภัณฑ์และบริการออกไป ซึ่งฝ่ายจัดการจะเสาะหาผลิตภัณฑ์ใหม่เข้ามาพร้อมกับการมองหาช่องทางใหม่ ๆ เพื่อการเติบโตต่อไปอีก โครงสร้างองค์กรจึงมีความสลับซับซ้อนและแบ่งบานออกไปมากเป็นองค์กรขนาดใหญ่ซึ่งการตัดสินใจจะเริ่มมีการกระจายออกไปตามจุดต่าง ๆ ด้วย

#### 2.1.3.5 การถดถอยขององค์กร (Decline Stage)

ในที่สุดแล้วผู้บริหารหลายคนอาจต้องเผชิญกับความจริงที่เจ็บปวด ในความล้มเหลวอันเนื่องมาจากการที่พบว่าการเจริญเติบโตและขยายตัวขององค์กรไม่อาจเกิดขึ้นต่อไปได้อีก ยิ่งกว่านั้นยังอาจต้องหยุดการดำเนินงานที่กำลังกระทำอยู่อีกด้วย สภาพเช่นนี้ในที่สุดแล้วก็เป็นสิ่งที่

องค์การหลายแห่งไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ในการยอมรับถึงการที่ต้องปิดโรงงานหรือกิจกรรมต่าง ๆ รวมทั้งการปลดพนักงานออกจากองค์การในที่สุดหรือในอนาคตอันใกล้

การที่องค์การจะมีสภาพของการถดถอย หรือเข้าสู่ขั้นตอนของการเสื่อมถอย (Decline Stage) ได้นั้น โดยมากแล้วเหตุผลสำคัญมาจากเหตุผลหลายประการดังต่อไปนี้ เช่นการที่องค์การไม่สามารถปรับตัวรับมือให้เข้ากันได้กับสิ่งแวดล้อมที่เข้ามากระทบกับองค์การ การที่ความต้องการหรือรสนิยมในการบริโภคของลูกค้านั้นเปลี่ยนแปลงไปจากผลิตภัณฑ์เดิมขององค์การไปสู่ผลิตภัณฑ์หรือรสนิยมรูปแบบอื่นแทน แม้ว่าผู้บริหารจะพยายามหากลยุทธ์แก้ไขต่าง ๆ ก็ไม่สามารถกู้สถานการณ์เดิมกลับคืนมาได้ อีกประการหนึ่งของเหตุผลในการถดถอยลงขององค์การซึ่งมักจะมีสัญญาณเตือนมาก่อนบ้างแล้ว ถ้าหากผู้บริหารรู้จักสังเกตและหมั่นพิจารณา ก็คือการที่ระบบและสภาพขององค์การเองมีโครงสร้างองค์การที่ไม่มีประสิทธิภาพ และมีความซับซ้อนใหญ่โตเพะทะมากเกินไป องค์การขาดการประสานงานที่ดี การติดต่อสื่อสารต้องผ่านหลายขั้นตอน และในบางครั้งเกิดความขัดแย้งระหว่างแผนงานกันเองรวมทั้งการมีพนักงานจำนวนมากเกินไปที่ไม่จำเป็นกับปริมาณกิจกรรมงาน สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นผลพวงร่วมกัน และสะสมความเสียหายต่อเนื่องจนทำให้้องค์การเสื่อมถอยได้ในที่สุดทั้งสิ้น

เหตุผลประการสุดท้ายของการที่้องค์การเข้าสู่สภาพการถดถอยนั้นก็คือสภาพของสิ่งแวดล้อมเองที่ไม่สามารถเกื้อกูลหรืออำนวยความสะดวกสนับสนุนส่งเสริมทรัพยากรหรือปัจจัยต่าง ๆ ที่้องค์การต้องการและจำเป็นต่อไปอีกได้ โดยทั่วไปแล้วทรัพยากรจากสิ่งแวดล้อมประเภทนี้จะเป็นปัจจัยหลักของ้องค์การที่กิจการจะขาดเสียมิได้ ในกรณีเช่นนี้มักจะเป็นทรัพยากรที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติหรือโอกาสทางธุรกิจบางอย่างที่เป็นกรณีพิเศษ ดังนั้นถ้าหาก้องค์การต้องขาดสิ่งเหล่านี้ชีวิตของ้องค์การก็ย่อมที่จะเป็นไปไม่ได้ในการที่จะคงอยู่ตลอดไป

## 2.2 แนวคิดการดำเนินงานของอุตสาหกรรม

การจะศึกษาปัญหาในกระบวนการของการดำเนินงานในอุตสาหกรรมใด ๆ ได้นั้นจำเป็นที่จะต้องทราบถึงวิธีการและแนวความคิดในการดำเนินงานในอุตสาหกรรมในแต่ละด้านดังนี้

### 2.2.1 แนวคิดทางด้านการผลิต

สุปัญญา ไชยชาญ (2543:3) ได้กล่าวถึงแนวคิดทางด้านการผลิตไว้ว่าเกี่ยวข้องกับขั้นตอนหลัก ๆ 3 ขั้นตอน คือ

2.2.1.1 การวางแผนการผลิต หมายถึง การกำหนดแนวทางการดำเนินการผลิต เช่นการพิจารณาตัดสินใจว่าจะเลือกผลิตสินค้าหรือบริการชนิดใด จำนวนเท่าใด และจะใช้ระบบการปฏิบัติการแบบใด

2.2.1.2 การปฏิบัติการผลิต หมายถึง การลงมือปฏิบัติงานทางด้านการผลิตเพื่อให้เป็นไปตามแผนที่ได้วางไว้ล่วงหน้า

2.2.1.3 การควบคุมการผลิต หมายถึง การตรวจสอบและติดตามผลการผลิตเพื่อให้มั่นใจว่าผลงานมีความก้าวหน้าปละประสบความสำเร็จทุกประการ

### 2.2.1.1 การวางแผนการผลิต

พิชิต สุขเจริญพงษ์ (2538:25-26) กล่าวว่า การวางแผนการใช้ระบบการผลิต เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับวางแผนเพื่อให้ระบบการผลิตและแปลงสภาพที่มีอยู่ เพื่อผลิตสินค้าและบริการอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยกิจกรรมนั้นประกอบด้วย การพยากรณ์การผลิต การวางแผนการผลิตรวม การจัดลำดับการผลิต การควบคุมการผลิต การวางแผนและจัดลำดับโครงการ และการวางแผน กำลังคน ดังนี้

1) การพยากรณ์การผลิต (Product Forecasting) การพยากรณ์การผลิตจัดว่าเป็นหัวใจสำคัญของการบริหารการผลิตและปฏิบัติการด้วยพยากรณ์ที่ถูกต้อง ผู้บริหารจะสามารถวางแผนการผลิตและปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพยากรณ์การผลิตเป็นการคาดหมายถึงความต้องการของสินค้าและบริการในอนาคต โดยอาศัยข้อมูลจากอดีตที่ผ่านมา

2) การวางแผนผลิตรวม (Aggregate Planning) เป็นการวางแผนการผลิตในช่วงเวลาที่ต้องการ ซึ่งอาจเป็น 2 เดือน หรือ 6 เดือน การวางแผนการผลิตรวมจะเป็นการศึกษาและกำหนดอย่างคร่าว ๆ ถึงกลยุทธ์ที่ใช้ในการผลิตสำหรับช่วงที่จะวางแผน โดยพิจารณาถึงความต้องการกำลังคนและเครื่องจักร ตลอดจนสินค้าคงเหลือ แล้วกำหนดว่าจะใช้กลยุทธ์ในการผลิตอย่างไร เช่นอาจผลิตสินค้าเท่ากับความต้องการในแต่ละเดือนโดยไม่เก็บสินค้าคงเหลือ หรืออาจผลิตสินค้าเท่า ๆ กันทุกเดือน ถ้าเดือนใดความต้องการไม่มากพอก็เก็บสินค้าที่เหลือไว้เพื่อจำหน่าย ในเดือนถัดไป เป็นต้น

3) การจัดลำดับการผลิต (Job Scheduling) โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับการผลิตตามงาน (Job-Shop Production) เป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญเพราะประสิทธิภาพของระบบการผลิตมีผลจากลำดับการผลิตมาก การจัดลำดับการผลิตคือ การจัดลำดับความสำคัญของงานหรือสินค้าที่อยู่ระหว่างการผลิตเพื่อเข้ารับการผลิตในเครื่องจักร งานที่ให้ความสำคัญมากกว่าก็จะได้รับการจัดให้ทำก่อน

4) การควบคุมการผลิต (Production Control) เมื่อถึงขั้นตอนการผลิตสินค้าและบริการ สิ่งที่จะต้องดำเนินการหนึ่งคือ การควบคุมการผลิต และการแปลงสภาพเพื่อให้ได้สินค้าและบริการในปริมาณและคุณภาพที่ต้องการ และทันตามเวลาที่กำหนด

5) การวางแผนและจัดลำดับโครงการ (Project Planning and Scheduling) เมื่อองค์กรมีโครงการที่จะต้องจัดทำวางแผนและจัดลำดับโครงการ ก็จะเป็นกิจกรรมหลักที่ผู้บริหารต้องทำงานการวางแผนและจัดลำดับโครงการประกอบด้วย

- 1) การกำหนดกิจกรรมที่ต้องทำในโครงการ
- 2) การกำหนดลำดับก่อนหลังของการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในโครงการ
- 3) การประมาณการเวลาของกิจกรรมที่ต้องทำ
- 4) การคำนวณหาเวลาแล้วเสร็จของโครงการ

6) การวางแผนกำลังคน (Personnel Planning) เนื่องจากงานส่วนใหญ่ในองค์กรต้องทำโดยคน การวางแผนกำลังคนจึงเป็นกิจกรรมหลักอย่างหนึ่ง ซึ่งประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ คือ การจัดทำรายละเอียดงาน การจัดเลือกและว่าจ้างคนงาน การจัดปฐมนิเทศคนงานใหม่ การประเมินผลการทำงานของคนงาน การกำหนดระดับเงินเดือน และผลตอบแทนในการทำงาน

### 2.2.1.2 การปฏิบัติการผลิต

เปรี๊ยะ กิจรัตน์กร (2543 : 14) ได้จำแนกการปฏิบัติทางการผลิตว่าประกอบด้วยโครงสร้างย่อย ๆ คล้ายลูกโซ่ ในแต่ละส่วนของโครงสร้างย่อยจะมีความเกี่ยวพันและเชื่อมโยงต่อกันดังนี้

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

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

3) กระบวนการหลังผลิตเป็น กิจกรรมขั้นตอนที่เกิดขึ้นภายหลังกระบวนการผลิต และกลายเป็นผลผลิตสินค้าออกมาแล้ว แต่ยังคงต้องมีกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวข้องอยู่ ได้แก่ การติดตั้ง การบำรุงรักษา การซ่อมแซม การตัดแปลง

### 2.2.1.3 การควบคุมการผลิต

เพื่อให้การจัดการด้านการผลิตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้ผลผลิตที่มีคุณภาพและใช้ต้นทุนประหยัดที่สุด จึงจำเป็นต้องมีการควบคุมการผลิตที่มีประสิทธิภาพ หลักการควบคุมการผลิตอาจจำแนกได้เป็น 2 ด้าน คือ การควบคุมด้านปริมาณ ซึ่งหมายรวมถึงการควบคุมเรื่องเวลาที่ใช้ในการผลิตด้วย และการควบคุมด้านคุณภาพ ดังนี้ (พรธรรณูช ชัยปิ่นชนะ 2541 :33-34)

1) การควบคุมด้านปริมาณ (Quantity Control) จะมุ่งเน้นให้กระบวนการผลิตได้ผลิตภัณฑ์ในปริมาณที่กำหนด โดยใช้เวลา (Time) ในการผลิตอย่างเหมาะสม ในการควบคุมด้านปริมาณและเวลา มีเทคนิคที่นิยมใช้ คือ แผนภูมิแกนต์ (Gantt Chart) เทคนิค CPM (Critical Path Method) เทคนิค PERT (Project Evaluation and Review Method)

2) การควบคุมด้านคุณภาพ (Quality Control) โดยปกติคุณภาพของสินค้าหรือสิ่งของที่ผลิตอาจไม่คงที่สม่ำเสมอ เนื่องจากความเปลี่ยนแปลงของพนักงาน เครื่องจักร หรือสภาพแวดล้อม

ล้อม ฉะนั้นจึงจำเป็นต้องควบคุมไม่ให้มีการเปลี่ยนแปลงเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ การควบคุมคุณภาพโดยทั่วไปจะทำการตรวจสอบลักษณะที่สำคัญ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1) การตรวจสอบเชิงคุณภาพ (Attribute Inspection) เป็นการตรวจสอบเพื่อต้องการรู้ว่าของนั้นใช้งานได้หรือไม่ เป็นของดีหรือไม่

2) การตรวจสอบความผันแปร (Variable Inspection) เป็นการตรวจสอบระหว่างของแต่ละชิ้นในปริมาณที่วัดได้ น้ำหนัก ความยาว ความเข้มข้น เป็นต้น

การควบคุมด้านคุณภาพ สามารถแบ่งเป็น 3 ขั้นตอน ได้แก่

- 1) การควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ซื้อมาจากภายนอก
- 2) การควบคุมคุณภาพระหว่างการผลิต โดยการสุ่มหรือตรวจทุกชิ้น
- 3) การควบคุมคุณภาพสินค้าสำเร็จรูปโดยการสุ่มหรือตรวจทุกชิ้น

นอกจากนี้ยังมีเทคนิคการควบคุมคุณภาพการผลิตที่นิยมใช้ในปัจจุบันเรียกว่า “ความเสียหายเป็นศูนย์หรือ Zero Defect” เทคนิคนี้ยึดหลักการลดความผิดพลาดทุกทาง โดยการกระตุ้นให้คนงานเข้าใจและทราบถึงสาเหตุของความผิดพลาด เพื่อหาแนวทางแก้ไขสาเหตุนั้น ๆ ร่วมกับผู้บริหาร

#### 2.2.1.4 การควบคุมสินค้าคงคลัง (Inventory Control)

พิชิต สุขเจริญพงศ์ (2538 : 57-58) ได้กล่าวถึง สินค้าคงคลัง (Inventory) ว่าหมายถึงสินค้าหรือวัสดุที่เก็บไว้เพื่อการใช้งานหรือจำหน่ายในอนาคต องค์กรต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นองค์การเพื่อการผลิตหรือการให้บริการอาจเก็บสินค้าคงคลังไว้เป็นจำนวนมากหรือหลายชนิด ขึ้นอยู่กับลักษณะของกิจการที่องค์กรนั้นทำอยู่แต่โดยทั่วไปสินค้าคงคลังที่เก็บไว้ในองค์กรหรือหน่วยงานใด ๆ อาจจำแนกเป็นประเภทใดประเภทหนึ่งใน 4 ประเภทต่อไปนี้ คือ วัตถุดิบและชิ้นส่วนเพื่อการผลิต สินค้าคงคลังในระหว่างกระบวนการผลิต ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป หรือชิ้นส่วนของเครื่องจักรเครื่องมือต่าง ๆ

การเก็บสินค้าคงคลังขององค์กรต่างๆ มีสาเหตุและเหตุผลของการเก็บแตกต่างกันไป และเหตุผลทั่วไปที่ทำให้ต้องทำการเก็บสินค้าคงคลัง ได้แก่

1) เพื่อให้มีจำหน่ายเมื่อลูกค้าต้องการ ลูกค้าที่ต้องการสินค้าหรือผลิตภัณฑ์อาจสั่งซื้อสินค้าเมื่อใดก็ได้โดยที่ไม่อาจคาดหมายได้ การเก็บสินค้าคงคลังจะช่วยประกันว่าจะไม่เสียโอกาสในการทำการำไรจากการจำหน่ายสินค้าเมื่อลูกค้าต้องการ

2) เพื่อปรับเรียบการผลิต (Production Smoothing) สำหรับกรณีที่ต้องการมีลักษณะเป็นไปตามฤดูกาล และกรณีที่วัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตมีปริมาณมากน้อยตามแต่ฤดูกาล

3) เพื่อประโยชน์ในการสั่งซื้อวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนคราวละจำนวนมากเนื่องจากการสั่งซื้อทีละจำนวนมากจะทำให้ได้ราคาต่อหน่วยถูกกว่าการสั่งซื้อทีละน้อย ๆ ในทำนองเดียวกันกับ

การผลิตที่ละมาก ๆ จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยต่ำ ดังนั้นเมื่อเกิดการสั่งซื้อวัตถุดิบหรือผลิตที่ละมาก ๆ ก็จำเป็นต้องมีการเก็บสินค้าคงคลังในรูปของวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป

4) เพื่อแก้ปัญหากรณีที่วัตถุดิบอาจเน่าเสียได้ ในอุตสาหกรรมการผลิตที่ใช้วัตถุดิบจากพืชผลการเกษตร วัตถุดิบเหล่านี้จะเกิดการเน่าเสียได้ถ้าปล่อยทิ้งไว้นานเกินไป ดังนั้นการผลิตจะต้องแปรสภาพสินค้าเกษตรให้เป็นผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปให้หมดในเวลาอันสั้น และเก็บผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปในลักษณะของสินค้าเหลือเพื่อให้จำหน่ายต่อไป

5) เพื่อป้องกันการขาดแคลน โดยเฉพาะวัตถุดิบและชิ้นส่วนเครื่องจักรที่จำเป็นต้องใช้ในการซ่อมบำรุงเครื่องจักร ถ้าเกิดขาดแคลนจะทำให้เกิดผลเสียหายต่อกระบวนการผลิตจากการต้องหยุดการผลิต จึงจำเป็นต้องเก็บสินค้าคงเหลือในรูปวัตถุดิบและชิ้นส่วนเครื่องจักรเครื่องมือต่าง ๆ

6) เพื่อแยกกระบวนการผลิตให้เป็นอิสระจากกัน การเก็บสินค้าคงคลังในรูปผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จระหว่างการผลิต จะช่วยให้การดำเนินของแต่ละส่วนในกระบวนการผลิตแยกออกจากกันอย่างอิสระ เมื่อเกิดปัญหาขัดข้องในกระบวนการหนึ่ง จะไม่ทำให้กระบวนการถัดไปเกิดปัญหาเพราะสามารถใช้ผลิตภัณฑ์กึ่งสำเร็จรูปที่เก็บไว้เพื่อผลิตต่อไปได้ ทำนองเดียวกันกระบวนการก่อนหน้าก็ไม่ต้องหยุดการผลิต เพราะสามารถผลิตและเก็บไว้เป็นสินค้าคงเหลือได้

นอกจากนี้การควบคุมสินค้าคงคลังมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ คือเพื่อให้ต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลังมีค่าต่ำสุด และเพื่อให้ลูกค้าหรือผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจมากที่สุดจากการได้รับผลิตภัณฑ์ในปริมาณที่ต้องการตามเวลาที่กำหนดโดยทั่วไปวัตถุประสงค์ 2 ข้อนี้มีลักษณะที่ขัดแย้งกัน เพราะการพยายามลดต้นทุนการเก็บสินค้าคงคลังจะทำให้ระดับความพอใจของลูกค้าต่ำลง ทั้งนี้การลดต้นทุนสินค้าคงคลังโดยเก็บสินค้าคงคลังไว้น้อย ก็มีโอกาสสูงที่ลูกค้าจะไม่ได้ผลิตภัณฑ์ตามที่ต้องการ ในทางตรงกันข้ามถ้าต้องการเก็บสินค้าคงคลังไว้เป็นจำนวนมากจะทำให้ต้นทุนการเก็บสินค้าสูงขึ้น ดังนั้นการเก็บสินค้าคงคลังไว้มากเกินไปจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายสูง แต่ถ้าเก็บสินค้าคงคลังไว้น้อยเกินไปก็จะทำให้ลูกค้าขาดความนิยม เนื่องจากสินค้าขาดแคลนบ่อย และยังส่งผลต่อกระบวนการผลิต ซึ่งอาจต้องรอคอยและเกิดการสูญเสียต้นทุน เนื่องจากขาดวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนเครื่องจักร

ปัญหาการตัดสินใจของผู้บริหารระบบสินค้าคงคลัง จึงเป็นการถ่วงดุลวัตถุประสงค์ทั้งสอง โดยหลีกเลี่ยงการเก็บสินค้าคงคลังมากเกินไปหรือน้อยเกินไป ปัญหาการตัดสินใจในเรื่องการควบคุมสินค้าคงคลังจึงมีอยู่ 2 ประการ คือ

- 1) จำนวนที่จะสั่งซื้อหรือผลิตในแต่ละครั้งว่า ควรมีปริมาณเท่าใดจึงจะเหมาะสม
- 2) เวลาที่เหมาะสมในการสั่งซื้อหรือสั่งผลิต นอกจากการควบคุมสินค้าคงคลังจะช่วยให้สินค้ามีปริมาณที่เหมาะสมไม่มากหรือน้อยจนเกินไป

ดังนั้นการควบคุมสินค้าคงคลังจึงมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) วัตถุประสงค์ทางการเงิน เพื่อไม่ให้เกิดเงินทุนจมในวัสดุ กรณีที่มีการจัดเก็บสินค้าคงคลังไว้เป็นจำนวนมากเกินความต้องการ จะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา
- 2) วัตถุประสงค์ด้านการผลิตและการขาย เพื่อให้มีวัสดุเพียงพอต่อการผลิตและมีสินค้าไว้พร้อมที่จะสนองความต้องการของลูกค้าได้ทันทีและต่อเนื่อง
- 3) วัตถุประสงค์ด้านการเก็บรักษา เพื่อให้มีวัสดุอยู่ในสภาพพร้อมจะใช้ในการผลิตหรือขายตลอดเวลา โดยมุ่งให้เกิดการหมุนเวียนที่เหมาะสม เนื่องจากวัสดุทุกชนิดมีการเสื่อมสภาพตามเวลา

## 2.2.2 แนวคิดทางการเงิน

### 2.2.2.1 หน้าที่ของผู้บริหารทางการเงิน

แนวคิดนี้ให้ความสำคัญกับบุคคลผู้มีหน้าที่ในการตัดสินใจของผู้บริหารการเงิน ซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติ 3 ประการ คือ (ธงชัย สันติวงษ์ และชัยยศ สันติวงษ์, 2536 : 31)

1. การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน (Anticipating Financial Needs) หมายถึงการพยากรณ์และจัดบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ทางการเงินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับธุรกิจนั้นในอนาคต ทั้งนี้โดยวิธีการเน้นให้เห็นถึงกระแสเงินที่เข้ามาและกระแสเงินสดที่ออกไปจากธุรกิจนั้น
2. การจัดหาเงินทุน (Acquiring Financial Resource) หมายถึงการจัดหาเงินทุนมาเพื่อใช้ในการดำเนินงานนั้น เป็นเรื่องของการบอกให้รู้ว่ากิจการจะหาเงินมาใช้จ่ายตามที่ต้องการได้เมื่อไร หาได้จากแหล่งใด และด้วยวิธีการอย่างไร ทั้งนี้รวมถึงเรื่องที่จะต้องค้นหาผู้มีเงินทุน วิธีการที่จะหาให้ได้ตรงตามกำหนดเวลา และรวมถึงการสร้างเชื่อมั่นให้กับผู้ที่มีเงินทุนที่จะยอมให้กู้ยืม ทั้งนี้ก็โดยการหาข้อเท็จจริงและให้ตัวเลขประกอบสนับสนุนคำขอที่สมจริงที่สุด
3. การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ (Allocating in the Business) หมายถึงการจัดสรรเงินทุนไปในสินทรัพย์อย่างไรที่จะก่อให้เกิดความเหมาะสมที่สุด นั่นคือต้องให้ความสำคัญระหว่างความสามารถในการทำกำไร (Profitability) และสภาพคล่อง (Liquidity) ของกิจการ โดยความสามารถในการทำกำไร หมายถึงความสามารถที่จะให้ได้มาซึ่งรายได้ (Earning Power) ส่วนสภาพคล่องของกิจการ หมายถึงการมีสินทรัพย์ที่มีสภาพใกล้เคียงกับเงินสด

เพชร ชุมทรัพย์ (2536 : 9) กล่าวว่าหน้าที่ผู้บริหารการเงินจะแก้ไขปัญหาทางการเงินของธุรกิจได้นั้น ผู้บริหารการเงินจำเป็นต้องเข้าใจถึงปัจจัยพื้นฐานดังต่อไปนี้

1. เป้าหมายของธุรกิจ จุดเริ่มต้นของการประกอบธุรกิจ วัตถุประสงค์แรกที่จะต้องกำหนดให้ชัดเจนก็คือ จะประกอบธุรกิจประเภทใด มีเป้าหมายการลงทุนอย่างไร และเป้าหมายในการดำเนินงานของธุรกิจที่สำคัญคือ ให้ผู้ถือหุ้นปัจจุบันได้รับประโยชน์มากที่สุด เมื่อกำหนดเป้าหมายแล้ว นโยบายการลงทุน นโยบายการจัดหาเงินทุน และการวางแผนทางการเงิน ต้องมุ่งไปสู่เป้าหมายที่วางไว้

2. กำหนดนโยบายการลงทุนในสินทรัพย์ เป็นการกำหนดที่จะลงทุนในสินทรัพย์ มากน้อยเพียงใดจึงจะเหมาะสม เป็นต้นว่าควรลงทุนในลูกหนี้ สินค้าคงเหลือ และสินทรัพย์ถาวร ในแต่ละรายการจำนวนเท่าใดจึงจะเหมาะสมกับระดับการดำเนินงานในระดับนั้น ผู้บริหารจะต้อง กำหนดนโยบาย เป็นต้นว่านโยบายการให้สินเชื่อ นโยบายสินค้าคงเหลือ นโยบายการถือเงินสด ขึ้นต่ำ ฯลฯ

3. กำหนดนโยบายการจัดหาเงินทุน เงินทุนแต่ละรายการที่จัดหาเข้ามาจากแหล่ง ต่าง ๆ จะมีต้นทุนที่แตกต่างกัน และความเสี่ยงทางการเงินที่แตกต่างกัน ผู้บริหารการเงินต้อง กำหนดนโยบายในการจัดหาเงินทุนให้เหมาะสมกับภาวะการณ์ เป็นต้นว่ากำหนดอัตราส่วนหนี้สิน ต่อสินทรัพย์รวมไม่เกิน 4:10 หรือร้อยละ 40 หรืออัตราส่วนเงินทุนหมุนเวียนไม่ต่ำกว่า 2:1 เป็นต้น

การตัดสินใจจัดการเงินทุนหมุนเวียน จะเกี่ยวข้องกับการกำหนดสัดส่วนเงินทุนระยะ สั้นและเงินทุนระยะยาว เพื่อนำไปลงทุนในสินทรัพย์หมุนเวียน การตัดสินใจนี้ต้องประเมินถึงสิ่ง ต่าง ๆ ได้แก่ความยืดหยุ่น ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุน และความเสี่ยงของเงินทุนจากแหล่งทั้ง สอง ดังนี้

ความยืดหยุ่น แหล่งเงินทุนระยะสั้นมีความยืดหยุ่นมากกว่าแหล่งเงินทุนระยะยาว เพราะกู้ยืมได้ง่ายกว่า ภาวะผูกพันระหว่างผู้กู้และผู้ให้กู้เป็นไปในระยะสั้น นอกจากนี้เงินกู้ระยะ สั้นเงื่อนไขข้อผูกมัดที่น้อยกว่า ทำให้ธุรกิจคล่องตัวมากกว่า เหมาะแก่ธุรกิจที่ต้องการเงินทุนหมุน เวียนในระยะเวลาสั้น ๆ ถ้าใช้เงินกู้ระยะยาวจะมีเงินสดเหลือเกินความจำเป็นในช่วงที่ขายสินค้าได้

ค่าใช้จ่าย หนี้ระยะยาวมีค่าใช้จ่ายสูงกว่าหนี้ระยะสั้น เพราะอัตราดอกเบี้ยของหนี้ระยะ ยาวสูงกว่าของหนี้ระยะสั้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการจัดหาเงินทุนระยะยาวสูงกว่า หากธุรกิจมีเงินสด เหลือเกินความจำเป็น แล้วต้องการใช้หนี้คืนก่อนจะครบกำหนด ก็จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เป็นค่าปรับ

ความเสี่ยง แม้หนี้ระยะสั้นจะยืดหยุ่นและมีค่าใช้จ่ายถูกกว่า แต่ธุรกิจที่มีหนี้ระยะสั้น มากย่อมมีความเสี่ยงมากกว่า ถ้ามองความเสี่ยงใน 2 กรณีต่อไปนี้คือการเปลี่ยนแปลงของอัตราดอกเบี้ยของเงินกู้ระยะสั้นจะเปลี่ยนแปลงขึ้นลงตลอดเวลา ย่อมมีความเสี่ยงสูงกว่า แต่ขณะที่ดอกเบี้ย เงินกู้ระยะยาวจะคงที่ จึงเสี่ยงดอกเบี้ยที่สูงขึ้นในอนาคตได้ กรณีต่อมาคือการไถ่ถอนหนี้คืนเมื่อ ครบกำหนด หากไม่มีเงินพอก็ต้องเลือกวิธีหาเงินมาชำระหนี้ หรือ (Refinancing) ถ้าเป็นช่วงภาวะ เงินตึง การกู้ใหม่เพื่อชำระหนี้เก่าจะทำได้ลำบาก อาจนำไปสู่การล้มละลายได้ จึงทำให้การใช้จ่ายเงิน ทุนจากหนี้ระยะสั้นจำนวนมากมีความเสี่ยงมากกว่า

4. การวางแผนทางการเงิน เพื่อให้การดำเนินงานของธุรกิจบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร จำเป็นต้องมีการวางแผนทางการเงิน พร้อมทั้งติดตามผลการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้หรือไม่ รวมทั้งวิเคราะห์สาเหตุแห่งความแตกต่างดังกล่าว เพื่อนำไปปรับแผนการปฏิบัติงานในโอกาสต่อไป เครื่องมือทางการเงินที่ใช้ในการวางแผนและติดตาม

ตามผลได้ ได้แก่ งบแสดงการเคลื่อนไหวของเงินทุน (Fund Flow) งบแสดงการเคลื่อนไหวของเงินสด (Cash Flow) งบประมาณเงินสด (Cash Budget) อัตราส่วนทางการเงิน (Ratios) อัตราส่วนตามแนวตั้ง (Common Size) และแนวโน้ม (Trend)

แผนทางการเงินแบ่งได้ 2 ลักษณะคือ แผนการเงินระยะยาว และแผนการเงินระยะสั้น แผนทางการเงินระยะยาวเป็นเรื่องเกี่ยวกับการลงทุนในงบลงทุน และการจัดหาเงินทุนระยะยาว ส่วนแผนทางการเงินระยะสั้นจะเกี่ยวข้องกับการลงทุนและการจัดหาเงินทุนระยะสั้นเป็นหลัก นอกจากนั้นแผนระยะสั้นเป็นผลสะท้อนมาจากแผนการเงินระยะยาว หัวใจของการบริหารการเงินนั้นอยู่ที่การวางแผนและควบคุมวงจรการหมุนของเงิน ว่าผู้บริหารการเงินจะวางแผนและควบคุมวงจรการหมุนเงินอย่างไร

สรุปได้ว่าหน้าที่ของผู้บริหารการเงิน คือการคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน การจัดหาเงินทุนจากแหล่งเงินทุนต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับการลงทุน โดยเสียต้นทุนต่ำที่สุด และการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การดำเนินงานของธุรกิจบรรลุเป้าหมายและสอดคล้องกับนโยบายขององค์กร ปัญหาที่ผู้บริหารการเงินต้องเผชิญก็คือ จะบริหารอย่างไรจึงจะให้ความสามารถในการหาทำกำไร ความเสี่ยงจากการลงทุนและความเสี่ยงทางการเงินนี้ได้ดูแล หากธุรกิจสามารถลดความเสี่ยงโดยที่ความสามารถในการทำกำไรยังอยู่ระดับเดิมแล้วมูลค่าของธุรกิจก็จะสูงขึ้นทั้งนี้ต้องอาศัยพื้นฐาน ได้แก่เป้าหมายของธุรกิจ การกำหนดนโยบายการลงทุนในสินทรัพย์ การกำหนดนโยบายการจัดการจัดหาเงินทุน และการวางแผนทางการเงิน มาช่วยวิเคราะห์ทางการเงินเพื่อเป็นในการตัดสินใจ และทบทวนปรับปรุงแผนงานการบริหารดำเนินการต่อไป

#### 2.2.2.2 การควบคุมเงินสด

กึ่งกนก พิทยานุคุณ (2537 : 42-47) ให้ความหมายของ เงินสด ว่าหมายถึง ธนบัตร เหรียญ เอกสารที่ใช้แทนเงิน เช่น เช็ค ตั๋วแลกเงิน ธนาณัติ เงินฝากธนาคาร เอกสารหรือสิ่งมีค่าที่มีลักษณะเช่นเดียวกับตัวเงิน เงินสดไม่ได้รวมถึงรายการที่อาจเข้าใจผิดว่าเป็นเงิน อาทิเช่น แสตมป์ เอกสารแสดงการเป็นหนี้ ตัวเงินรับ ตามปกตินั้นแบ่งเงินสดเป็น 2 ประเภท คือ เงินในมือ กับเงินฝากธนาคาร แต่ในการจัดทำรายงานการเงิน เงินทั้งสองรายการนี้จะถูกรวมยอดเข้าด้วยกันเรียกว่า เงินสด

สินทรัพย์หมุนเวียนที่สำคัญและเป็นสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องมากที่สุด คือ เงินสด ซึ่งมีความหมายรวมไปถึงเงินฝากธนาคารด้วย ปกติแล้วผู้บริหารการเงินที่มีความสามารถจะไม่ถือเงินสดในกิจการไว้มากเกินไป แม้ว่าการมีเงินสดมากจะแสดงถึงสภาพคล่องที่สูงก็ตาม แต่การถือเงินสดไว้มากเกินไปจะทำให้เกิดต้นทุนค่าเสียโอกาส (Opportunity Cost) ซึ่งหมายถึงผลตอบแทนที่กิจการควรได้รับถ้านำเงินสดที่เกิดความต้องการไปลงทุนระยะสั้นอื่น ๆ โดยส่วนใหญ่จะนำไปลงทุนในหลักทรัพย์เปลี่ยนมือง่าย เนื่องจากสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ในเวลาอันรวดเร็ว และไม่

เสี่ยงต่อการขาดทุนมากด้วย อย่างไรก็ตามการซื้อหลักทรัพย์ที่เปลี่ยนมือง่ายนี้จะกระทำเฉพาะในกรณีที่ธุรกิจมีเงินสดเกินความต้องการในระยะเวลาสั้น ๆ เท่านั้น ถ้าหากว่ากิจการคิดว่าจะไม่มีการอะไรที่ใช้เงินสดที่เกิดอยู่ในระยะอันใกล้ แต่ถ้ากิจการมีเงินสดเกิดความจำเป็นต้องเป็นการถาวร ก็ควรจะใช้เงินสดที่เกินอยู่นั้นในระยะยาว หรือจ่ายปันผลเพิ่ม หรือชำระหนี้ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ถือหุ้นมากกว่า

รายการค้าของกิจการส่วนใหญ่แล้วจะเกี่ยวข้องกับเงินสด และเงินสดเป็นสิ่งล่อตาล่อใจคนให้หิยิบฉวยได้ง่าย เพราะเงินสดสามารถนำไปจับจ่ายใช้สอยและเปลี่ยนเป็นของอื่นได้ง่าย ผู้บริหารจึงต้องมีการควบคุมเงินสดและบัญชีเงินสดใกล้ชิด ทั้งนี้วัตถุประสงค์ในการควบคุมเงินสดคือ

1. บัญชีที่บันทึกรายการที่เป็นเงินสดจะต้องแสดงข้อมูลที่ถูกต้อง ตรงกับความเป็นจริง เพื่อฝ่ายบริหารจะได้ทราบข้อมูลเกี่ยวกับเงินสดที่ถูกต้อง
2. เพื่อให้แน่ใจว่ามีเงินสดอยู่พอเพียงที่จะจ่ายชำระค่าใช้จ่ายเมื่อถึงกำหนด
3. จะได้ไม่ต้องเก็บรักษาเงินไว้มากเกินความจำเป็นที่ต้องใช้ จะได้นำเงินส่วนที่เหลือไปลงทุนหาผลประโยชน์เพิ่มเติม
4. ป้องกันไม่ให้เงินสดสูญหายเพราะการขโมยหรือการทุจริต

วิธีการสำหรับการบริหารเงินสดเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ผู้บริหารการเงินต้องเข้าใจวิธีการที่ใช้พิจารณาสำหรับการบริหารเงินสด ซึ่งมี 2 วิธีด้วยกัน ดังนี้

#### 1) การบริหารเงินสดรับให้สอดคล้องกับการจ่ายเงินสด

วิธีการหนึ่งที่ช่วยให้กิจการมีเงินสดรับเพียงพอกับค่าใช้จ่ายประจำตลอดเวลา ก็คือการพยายามทำให้เงินสดรับและจ่ายสอดคล้องกัน เครื่องมือที่ช่วยได้คืองบประมาณเงินสด (Cash Budget) ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผนและการบริหารเงินสด การจัดทำงบประมาณเงินสดจะเริ่มตั้งแต่การประมาณการเกี่ยวกับรายรับและจ่ายเงินสดของกิจการในช่วงเวลาต่าง ๆ ในอนาคต อาจจัดทำงบประมาณเงินสดรายวัน รายสัปดาห์ รายเดือน รายไตรมาส หรือรายปี แล้วแต่ความต้องการของผู้บริหาร ส่วนมากมักทำเป็นงบประมาณเงินสดรายเดือนเป็นระยะเวลาตลอดปี งบประมาณเงินสดเป็นเครื่องมือที่มีประโยชน์ในการวางแผนทางการเงิน ด้วยเหตุดังต่อไปนี้

1. ทำให้ผู้บริหารการเงินทราบว่าเงินสดรับและจ่ายในแต่ละเดือนมีมากน้อยเพียงใด ธุรกิจจะมีเงินสดเกินมือหรือขาดมือในเดือนใดบ้าง จำนวนเท่าใด
2. งบประมาณเงินสดแสดงถึงระยะเวลาที่กิจการจะมีเงินสดเกินมือ หรือขาดมือว่าเป็นระยะสั้นหรือระยะยาวเพียงใด เพื่อนำไปพิจารณาว่ากิจการควรจะนำเงินส่วนที่เกินไปลงทุน หรือกู้ยืมเงินส่วนขาดในระยะเวลาใดเพียงใด

3. สำหรับกิจการที่มีงบประมาณเงินสด ที่แสดงถึงจำนวนเงินสดขาดมือตลอดงวดงบประมาณ และยังมีท่าทางที่จะขาดมือเช่นนี้ต่อไปในงวดปีงบประมาณหน้า อาจจะชี้ให้เห็นว่ากิจการขาดเงินทุนหมุนเวียนเป็นการถาวร ควรจะหาเงินทุนเพิ่มเติมจากแหล่งระยะยาวอื่นบ้าง

การจัดทำงบประมาณเงินสดก็เช่นเดียวกับการทำงานประมาณอื่น ที่มีได้ทำครั้งเดียวจากข้อมูลของฝ่ายต่าง ๆ แล้วนำมาใช้เป็นงบประมาณประจำปีได้เลย ผู้รับผิดชอบจัดการเงินสดจะต้องหาวิธีปรับปรุงรายรับเงินสด และรายจ่ายเงินสดให้สอดคล้องกัน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดผลดีแก่กิจการมากที่สุด

## 2) การบริหารวงจรกระแสเงินสด (Cash Cycle) ให้มีประสิทธิภาพ

หลักใหญ่ในการบริหารเงินสดคือ การที่กิจการจะต้องถือเงินสดไว้ในจำนวนที่พอเพียงเพื่อรักษาสภาพคล่อง (Minimum Operating Cash) และก็ไม่มากเกินไปที่จะทำให้เกิดการเสียประโยชน์ในการลงทุนด้านอื่น ๆ นั่นคือการจัดวงจรกระแสเงินสดให้มีการหมุนเวียนคล่องตัว ไม่ติดขัดหรือหยุดชะงักในช่วงใดช่วงหนึ่ง กล่าวคือการบริหารวงจรเงินสดของกิจการให้มีประสิทธิภาพต้องพยายามเร่งเงินสดรับและชะลอเงินสดจ่าย นั่นคือ การบริหารวงจรเงินสดที่ดีจะมีผลให้กระแสเงินสดรับมีเพียงพอกับการจ่ายกระแสเงินสดตลอดเวลาและมีวิธีการที่นิยมใช้มี 3 วิธีคือ

1. ชะลอการจ่ายกระแสเงินสดโดยการยืดเวลาชำระหนี้ (Stretching Accounts Payable)
2. เพิ่มอัตราหมุนเวียนของสินค้าคงคลัง (Increasing Inventory Turnover)
3. เร่งกระแสเงินสดรับโดยเก็บเงินจากลูกหนี้ให้เร็วขึ้น Speeding The Collection of Accounts Receivable)

วงจรกระแสเงินสด (Cash Cycle) หมายถึงระยะเวลาการหมุนเวียนของเงินสดตั้งแต่การรับเงินสดจากระยะเวลาการลงทุนในสินค้าคงคลัง รวมกับระยะเวลาเฉลี่ยสำหรับการลงทุนในลูกหนี้หักด้วยระยะเวลาที่ต้องจ่ายเงินสด คือระยะเวลาเฉลี่ยที่ต้องชำระหนี้เจ้าหนี้การค้า ผลลัพธ์คือระยะเวลาในการหมุนเวียนของเงินสดของกิจการจากระยะเวลาที่จ่ายเงินสดไปจนกว่าจะได้รับเงินสดรับ เป็นการบอกให้ทราบถึงจำนวนวันที่กิจการต้องรอ เพื่อจะได้รับเงินสดที่จ่ายลงทุนไปหมุนเวียนกลับมา ซึ่งก็คือ จำนวนเงินสดที่กิจการต้องการเพื่อลงทุนในสินทรัพย์หมุนเวียนที่สำคัญคือ ลูกหนี้และสินค้าอันเป็นส่วนสำคัญของเงินทุนหมุนเวียนของกิจการ ดังนั้นถ้ากิจการมีวงจรกระแสเงินสดสั้น ก็แสดงว่าการหมุนเวียนของเงินสดเร็วกว่า สามารถบริหารสินทรัพย์หมุนเวียนอย่างมีประสิทธิภาพสูงกว่า และจำนวนเงินสดที่ต้องการใช้ลงทุนในสินทรัพย์หมุนเวียนต่ำกว่ากิจการที่มีวงจรกระแสเงินสดยาว

นอกจากจะพิจารณาด้วยวิธีดังกล่าวแล้วผู้บริหารปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้ประกอบด้วยได้แก่

- 1) ปัจจัยภายนอกกิจการ ที่สำคัญคือ

(1) ประเภทของอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมบางประเภทมีระยะเวลาในการผลิตและขายค่อนข้างช้า ทำให้ต้องการการเงินสดในมือเพื่อการใช้จ่ายในจำนวนสูง

(2) สภาพตลาดการเงิน ถ้าอยู่ในสภาพขบเซา กิจการควรเตรียมเงินสดในมือให้มาก เพราะการหาเงินสดจากแหล่งภายนอกในระยะที่ตลาดการเงินขบเซาค่อนข้างยาก และมีต้นทุนสูง

## 2) ปัจจัยภายในกิจการ ประกอบด้วย

ลักษณะของกิจการ เช่น กิจการค้าส่งย่อมต้องการเงินสดในมือจำนวนมากวกากิจการค้าปลีกขนาดของรายได้ ถ้ากิจการมีรายได้สูงและค้าขายส่วนใหญ่เป็นการขายเชื่อ ก็ย่อมต้องการเงินสดในมือในจำนวนที่สูงวกากิจการที่ขนาดรายได้ต่ำกว่า นอกจากนั้น

(1) ฐานะการเงิน กิจการที่มีฐานะการเงินดีจะสามารถหาแหล่งเงินทุนได้ง่าย สะดวกรวดเร็วด้วยต้นทุนที่เหมาะสม ลักษณะลูกนี้เมื่อเปรียบเทียบกับเจ้าหนี้ ถึงแม้กิจการจะมีการขายเชื่อจำนวนมาก ถ้าลูกหนี้ชำระเงินตามกำหนดชำระโดยตลอด และสามารถบริหารให้ลูกหนี้ชำระเงินภายในกำหนดและก่อนการจ่ายชำระหนี้ ที่สำคัญคือเจ้าหนี้การค้า กิจการนั้นไม่ต้องถือเงินสดในมือไว้จำนวนมาก

(2) ลักษณะของสินค้า สินค้ามีขนาดใหญ่ ราคาแพง กิจการต้องการเงินสดในมือเพื่อการบริหารจำนวนมากวก

### 2.2.2.3 การควบคุมเงินสดรับ

นับตั้งแต่วันที่รับเงินสดเข้ามาเก็บรักษาไว้ จนกระทั่งเงินจำนวนนั้นถูกนำฝากธนาคาร ต้องกำหนดให้มีผู้รับผิดชอบรักษาเงินจำนวนนั้นให้ปลอดภัย เงินสดเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งของกิจการทำนองเดียวกับสินค้าคงเหลือ หากแต่ว่าโอกาสการสูญหายหรือถูกขโมยมีมากกว่า ทั้งนี้ดังกล่าวแล้วว่าเงินสดสามารถนำไปแลกเปลี่ยนเป็นทรัพย์สินอื่นได้ง่าย และอีกประการหนึ่งหากใครหยิบฉวยไปแล้วก็จะมีสภาพเหมือนกับเงินสดในมือของทุกคน พิสูจน์ไม่ได้ว่าเป็นเงินสดของกิจการ เพราะมีลักษณะเหมือนกัน และกิจการก็ไม่ได้จับบันทึกหมายเลขบนธนบัตรไว้

แต่ละกิจการจะมีวิธีควบคุมเงินสดรับแตกต่างกันไป หลักเกณฑ์การควบคุมเงินสดรับที่ให้ไว้นี้ สามารถนำไปปรับใช้ได้แตกต่างกันสำหรับแต่ละบริการ

1) จัดให้มีการบันทึกวันที่ที่ได้รับเงินสด ระบุวันเวลา จำนวนเงิน ชื่อผู้รับเงิน ได้รับจากใคร ชำระค่าอะไร การทุจริตเกี่ยวกับเงินสดรับส่วนมากจะเกิดขึ้นก่อนที่จะได้มีการบันทึกรับเงิน เพราะตราใบที่ได้ลงบันทึกการรับเงินแล้ว หากมีข้อผิดพลาดเกิดขึ้นก็สามารถติดตามได้ง่ายขึ้น

2) เงินสดรับทั้งหมดจะต้องฝากธนาคารทันทีในวันถัดมาจากการรับ หรือหากตกลงกับธนาคารได้ก็ให้นำฝากในเย็นวันนั้นเลย การจ่ายเงินไม่ควรจ่ายจากเงินสดส่วนที่รับเข้ามาแต่ควร

จ่ายด้วยเช็คหรือจ่ายจากเงินสดย่อย สำหรับร้านค้าเล็ก ๆ ซึ่งบางครั้งจำเป็นต้องมีการรับคืนสินค้าและมอบเงินสดที่รับไว้คืนไป ให้จัดทำตัวแสดงการคืนสินค้าเก็บไว้แทนที่เงินสดที่คืนให้ไป

3) เจ้าหน้าที่ที่เป็นผู้รับเงินสด ไม่ควรทำหน้าที่จัดบันทึกบัญชีเกี่ยวกับการรับเงินนั้น และทางเจ้าหน้าที่ฝ่ายบัญชี ไม่ควรมีหน้าที่เข้าไปเกี่ยวกับตัวเงินสดที่รับมา

4) ถ้าหากว่าเป็นไปได้ ซึ่งควรต้องทำเว้นแต่เป็นธุรกิจขนาดเล็กคือ หน้าที่การรับเงินสด ควรแยกออกต่างหากจากเจ้าหน้าที่การจ่ายเงิน

#### 2.2.2.4 การควบคุมเงินสดย่อย

วิธีการที่ใช้ในการควบคุมเงินสดย่อยมีดังนี้

1) การจ่ายรายการเล็ก ๆ น้อย ๆ ให้จ่ายจากวงเงินสดย่อย นอกเหนือจากนี้แล้วให้จ่ายด้วยเช็คทั้งหมด ไม่ควรนำเงินสดรับมาจ่ายเป็นค่าใช้จ่าย

2) เช็คทุกฉบับต้องมีหมายเลขเรียงลำดับไว้ การจ่ายเช็คทุกแบบต้องควบคุมและบันทึกบัญชีไว้ด้วย

3) การส่งจ่ายเงินตามเช็คควรให้ผู้มีอำนาจลงลายมือชื่ออย่างน้อย 2 คน

4) ถ้าหากสามารถเป็นไปได้ ให้กำหนดนโยบายไว้ว่าผู้ที่มีอำนาจอนุมัติการจ่ายเงิน ไม่ควรมีหน้าที่ลงลายมือชื่อในเช็คจ่ายเงิน

5) ก่อนที่จะลงลายมือชื่อในเช็คส่งจ่ายเงินควรให้มีการตรวจสอบเอกสารการแสดงผลนี้ ใบทวงหนี้ ใบสำคัญจ่าย หรือหลักฐานการขออนุมัติจ่ายเงินอื่น ๆ ให้เรียบร้อยเสียก่อน

6) สำหรับผู้มีหน้าที่ถือเงินสดไว้เพื่อใช้จ่าย ก่อนจะจ่ายเงินรายใดก็ตาม ต้องตรวจสอบดูว่ารายการนั้นเป็นไปเพื่อประโยชน์ของกิจการ ถูกต้องตามระเบียบ และจ่ายให้กับผู้ที่เป็นเจ้าหนี้ หรือผู้ที่ขายบริการให้จริง ๆ

7) เอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายเงินรายการเดียวกัน ตลอดจนใบสำคัญจ่ายควรเย็บติดไว้เป็นปึกเดียวกัน และประทับตรา “จ่ายเงินแล้ว” กำกับด้วยวันที่ที่จ่ายและเลขที่เช็คที่จ่ายให้กับเจ้าหนี้รายการนี้เก็บไว้เรียงตามลำดับวันที่ ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้มีการนำเอกสารบางฉบับมาเบิกจ่ายซ้ำอีก

8) ผู้มีหน้าที่เซ็นต์ลายมือส่งจ่ายเงินในเช็คไม่ควรทำหน้าที่ตรวจสอบและเก็บรักษาเช็คที่ธนาคารได้จ่ายเงินแล้วและส่งกลับมาให้

9) เจ้าหน้าที่ที่ลงบัญชีเกี่ยวกับการจ่ายเงินควรเป็นผู้ที่ได้รับเอกสารแสดงการจ่ายเงินที่ธนาคารส่งมาให้ (Bank Statement) และรับเช็คที่ธนาคารจ่ายเงินแล้วกลับคืนมาแล้วมีหน้าที่จัดทำงบกระทบยอดเงินฝากธนาคารนั้น (Bank Reconciliation)

10) เช็คที่ขีดฆ่าหรือเช็คที่ยกเลิก ไม่ควรฉีกออกจากสมุดเช็คให้คงไว้ตามเดิม และแสดงให้เห็นชัดโดยวิธีหนึ่งวิธีใดว่าเป็นเช็คที่ใช้ไม่ได้แล้ว

### 2.2.3 แนวคิดส่วนประสมทางการตลาด

ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ (2535 : 99-105) ให้ความหมายของส่วนประสมการตลาด (Marketing Mix) ว่าหมายถึงปัจจัยทางการตลาดที่ควบคุมได้ ซึ่งบริษัทต้องใช้ร่วมกันเพื่อสนองความต้องการของตลาดเป้าหมาย ส่วนประสมทางการตลาดเรียกอีกอย่างว่าปัจจัยภายในทางการตลาด หรือปัจจัยทางการตลาด (Internal Marketing Factor หรือ Marketing Factor) เป็นเครื่องมือที่บริษัทควบคุมได้โดยทั่วไปส่วนประสมทางการตลาดประกอบด้วย ผลิตภัณฑ์ (Product) ราคา (Price) การจัดจำหน่าย (Place) และการส่งเสริมการตลาด (Promotion) หรือเรียกว่า 4Ps ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

#### 2.2.3.1 ผลิตภัณฑ์ (Product)

ผลิตภัณฑ์ หมายถึง สิ่งที่เสนอขายโดยธุรกิจ ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้าให้พึงพอใจ หรือสนใจให้เกิดความต้องการ มีกรรมสิทธิ์ การใช้ การบริโภค ผลิตภัณฑ์ที่เสนอขายจะมีตัวตนหรือไม่ก็ได้ ผลิตภัณฑ์จึงประกอบด้วย สินค้า บริการ สถานที่ ความคิด องค์กร หรือบุคคล

ผลิตภัณฑ์สามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ระดับ คือ

1. ผลิตภัณฑ์หลัก (Core Product) หมายถึง วัตถุประสงค์หรือผลประโยชน์ที่สำคัญของผลิตภัณฑ์ที่ให้แก่มูลค่า เช่น ปากกาให้เขียนได้ ยานยนต์ใช้เป็นพาหนะ

2. รูปร่างผลิตภัณฑ์ (Actual Product) หรือ (Formal Product) หมายถึง ส่วนที่เป็นรูปร่างผลิตภัณฑ์ ประกอบด้วยระดับคุณภาพ คุณสมบัติหรือลักษณะเด่นของผลิตภัณฑ์นั้นรูปแบบตราสัญลักษณ์ และบรรจุภัณฑ์ เป็นต้น ซึ่งเป็นลักษณะที่ผู้บริโภคสามารถสัมผัสหรือรับรู้ได้ ทั้งนี้ตัวผลิตภัณฑ์อาจเป็นการบริการก็ได้ เช่น โรงแรมประกอบด้วยคุณภาพเป็นโรงแรมชั้นหนึ่งหรือชั้นสองลักษณะการบริการโรงแรมเป็นห้องคู่ ห้องเดี่ยว ส่วนรูปแบบคือรูปร่างของโรงแรม ส่วนตราสัญลักษณ์คือชื่อโรงแรม ส่วนการบรรจุหีบห่อก็เปรียบเหมือนตัวตึกของโรงแรม เป็นต้น

1. ประโยชน์เพิ่มเติมของผลิตภัณฑ์ (Augmented Product) เป็นประโยชน์เพิ่มเติมที่ผู้ซื้อจะได้รับการซื้อผลิตภัณฑ์นั้น อาทิเช่น บริการติดตั้ง บริการขนส่ง การรับประกันผลิตภัณฑ์ เป็นต้น จะทำให้ผลิตภัณฑ์มีคุณค่ามากขึ้น ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการแข่งขัน

การตัดสินใจในการบรรจุภัณฑ์ (Packaging Decisions) หมายถึงกิจกรรมในการออกแบบและผลิตสิ่งภาชนะสำหรับบรรจุสิ่งห่อหุ้มสินค้า ลักษณะของบรรจุภัณฑ์มี 3 ลักษณะ คือ

1. บรรจุภัณฑ์ขั้นแรก (Primary Package) เป็นบรรจุภัณฑ์ที่ห่อหุ้มตัวผลิตภัณฑ์โดยตรงทำหน้าที่ป้องกันผลิตภัณฑ์ และอำนวยความสะดวกในการใช้งาน

2. บรรจุภัณฑ์ขั้นสอง (Secondary Package) เป็นบรรจุภัณฑ์ที่อยู่ถัดออกมา ใช้ป้องกันบรรจุภัณฑ์ในระดับแรกอีกทีหนึ่ง และใช้เป็นที่ดึงดูดความต้องการของผู้ซื้อ หรือให้ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์นั้น ๆ อันเป็นการเพิ่มโอกาสด้านการส่งเสริมการขายอีกทางหนึ่ง

3. บรรจุภัณฑ์เพื่อการขนส่ง (Shipping Package) เป็นบรรจุภัณฑ์ที่จำเป็น สำหรับการขนส่ง การเก็บรักษา และระบุดึงผลิตภัณฑ์อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย และป้องกันมิให้ผลิตภัณฑ์แตกหัก หรือชำรุดเสียหาย

ดังนั้นหน้าที่สำคัญของบรรจุภัณฑ์ประการแรกก็คือใช้บรรจุและป้องกันสินค้าแต่ปัจจุบันบรรจุภัณฑ์ได้ถูกใช้เป็นเครื่องมือทางการตลาดที่สำคัญอีกอันหนึ่ง ทั้งนี้เพราะ

1. การเพิ่มขึ้นของร้านค้าแบบบริการตนเอง (Self-Service)
2. ช่วยให้ผู้บริโภคจดจำตราของสินค้าได้
3. บรรจุภัณฑ์ที่พัฒนาให้ทันสมัยช่วยให้ได้เปรียบคู่แข่ง
4. บรรจุภัณฑ์ที่เหมาะสมกับสินค้าใหม่เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องพิจารณาถึงขนาด รูปร่าง วัสดุที่ใช้ สี ทรายี่ห้อ สิ่งเหล่านี้จะช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ของสินค้าใหม่ให้เด่นชัดขึ้น

### 2.2.3.2 ราคา (Price)

ราคา หมายถึงมูลค่าผลิตภัณฑ์ในรูปตัวเงิน หรือเป็นสิ่งที่ต้องจ่ายสำหรับการได้มาซึ่งบางสิ่ง ซึ่งปัจจัยที่นำมาพิจารณาในการตั้งราคามีดังนี้

- 1.) ปัจจัยภายในที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจตั้งราคา ประกอบด้วย
  - (1.) วัตถุประสงค์ทางการตลาด
  - (2.) กลยุทธ์ส่วนประสมทางการตลาด (Marketing Mix Strategy)
  - (3.) ต้นทุน
  - (4.) ข้อพิจารณาด้านองค์การเนื่องจากแต่ละองค์การจะมีฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในด้านการตั้งราคาที่แตกต่างกัน ปกติแล้วฝ่ายบริหารจะเป็นผู้กำหนดวัตถุประสงค์ และนโยบายด้านราคา

- 2.) ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจตั้งราคา ได้แก่

- (1.) ตลาดและความต้องการของตลาด
- (2.) การรับรู้ของผู้บริโภคในราคาและผลิตภัณฑ์
- (3.) ความสัมพันธ์ระหว่างราคาและความต้องการ (Demand)
- (4.) ราคาและข้อเสนอของคู่แข่ง
- (5.) ปัจจัยอื่น ๆ

วิธีการในการตั้งราคา มีดังนี้

1. การตั้งราคาโดยยึดต้นทุนเป็นหลัก ได้แก่
  - 1.1 วิธีต้นทุนบวก (Cost – Plus Pricing)
  - 1.2 การวิเคราะห์จุดคุ้มทุนและการตั้งราคาเพื่อให้ได้กำไรตามต้องการ (Breakeven Analysis and Target Profit Pricing)
2. การตั้งราคาโดยยึดผู้ซื้อเป็นหลัก (Perceived-Value Pricing)

### 3. การตั้งราคาโดยยึดการแข่งขันเป็นหลัก ได้แก่

#### 3.1 การตั้งราคาเพื่อเผชิญการแข่งขัน (Going-Rate Pricing)

#### 3.2 การตั้งราคาแบบประมูล (Sealed-Bid Pricing)

#### 2.2.3.3 การจัดจำหน่าย (Place หรือ Distribution)

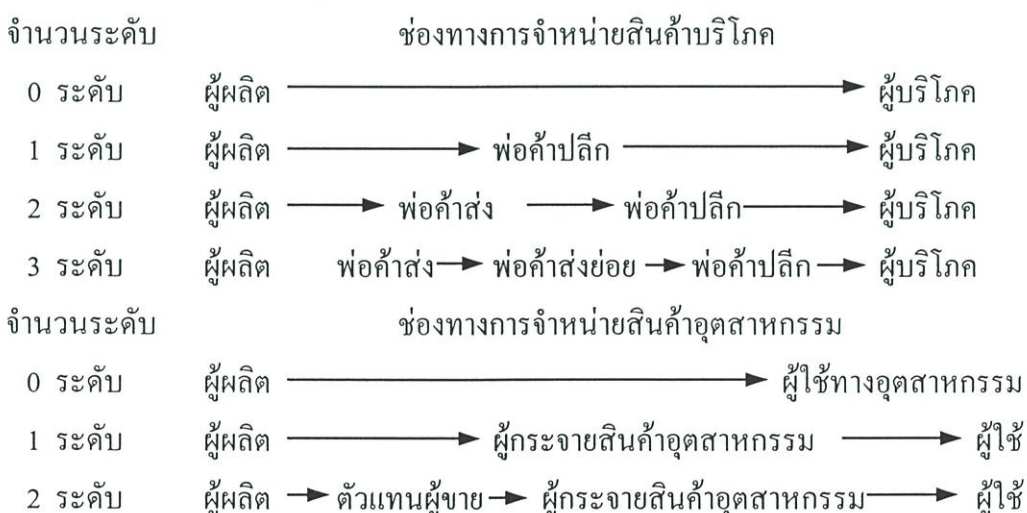
การจัดจำหน่าย หมายถึง โครงสร้างของช่องทางซึ่งประกอบด้วยสถาบันและกิจกรรมใช้เพื่อเคลื่อนย้ายผลิตภัณฑ์และบริการจากองค์การไปยังตลาด สถาบันที่นำผลิตภัณฑ์ออกสู่ตลาดเป้าหมายก็คือสถาบันตลาด ส่วนกิจกรรมเป็นกิจกรรมที่ช่วยในการกระจายสินค้าประกอบด้วย การขนส่ง การคลังสินค้าและการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

องค์ประกอบของการจัดจำหน่าย ประกอบด้วย 2 ส่วน ดังนี้

1.) ช่องทางการจัดจำหน่าย (Channel of Distribution) หมายถึงเส้นทางที่ผลิตภัณฑ์ และ (หรือ) กรรมสิทธิ์ผลิตภัณฑ์ถูกเปลี่ยนมือไปยังตลาด เป็นกลไกที่เกี่ยวข้องกับการทำให้สินค้าผ่านมือจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค ในระบบช่องทางการจัดจำหน่ายจึงประกอบด้วย ผู้ผลิต คนกลาง เช่น ผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก ซึ่งมีหน้าที่นำสินค้าจากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค หรือผู้ใช้ทางอุตสาหกรรมรวมทั้งผู้บริโภค หนึ่งช่องทางการจัดจำหน่ายต่าง ๆ จะมีมากหรือน้อยเพียงใดนั้นจะขึ้นอยู่กับว่าช่องทางนั้น ๆ จะตอบสนองความต้องการและเหมาะสมกับอุปนิสัยในการซื้อสินค้าของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายได้ดีเพียงใด เมื่อเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายที่ผู้ขายจะต้องใช้จ่ายไปเพื่ออำนวยความสะดวกในการจัดจำหน่ายสินค้า

จำนวนระดับช่องทางการจัดจำหน่าย

ช่องทางการจัดจำหน่ายเริ่มจากผู้ผลิตซึ่งเป็นเจ้าของหรือที่ผู้รับผิดชอบต่อการขายความยาวของช่องทางการจัดจำหน่าย จึงขึ้นอยู่กับจำนวนของคนกลางในช่องทางนั้น ๆ ดังนี้



2.) การกระจายตัวสินค้า (Physical Distribution) หมายถึงกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายตัวผลิตภัณฑ์จากผู้ผลิตไปยังผู้บริโภค หรือผู้ใช้ทางอุตสาหกรรม

การกระจายสินค้า ประกอบด้วงานที่สำคัญต่อไปนี้

- (1) การขนส่ง (Transportation)
- (2) การเก็บรักษาสินค้า (Storage) และการคลังสินค้า (Warehousing)
- (3) การบริหารสินค้าคงเหลือ (Inventory Management)

#### 2.2.3.4 การส่งเสริมการตลาด (Promotion)

เป็นการติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับข้อมูลระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อ เพื่อสร้างทัศนคติและพฤติกรรม การซื้อ การติดต่อสื่อสาร อาจเป็นการขายโดยใช้พนักงานขาย (Personal Selling) และการขายโดยไม่ใช้พนักงานขาย (Nonpersonal Selling) ซึ่งประกอบด้วย การโฆษณา การส่งเสริมการขาย การให้ข่าวและการประชาสัมพันธ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) การโฆษณา (Advertising) เป็นกิจกรรมในการเสนอข่าวสารเกี่ยวกับองค์การและ (หรือ) ผลิตภัณฑ์ บริการหรือความคิดที่ต้องการจ่ายเงินโดยผู้อุปถัมภ์รายการ เช่น การโฆษณา สินค้าหรือบริการผ่านสื่อวิทยุ โทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ นิตยสาร เป็นต้น

2) การขายโดยใช้พนักงานขาย (Personal Selling) เป็นกิจกรรมการแจ้งข่าวสารและจูงใจตลาดโดยใช้บุคคล กรณีเช่นนี้เป็นการติดต่อสื่อสารแบบเผชิญหน้าระหว่างผู้ขายหรือผู้ผลิตกับลูกค้าที่คาดหวัง

3) การส่งเสริมการขาย (Sale Promotion) หมายถึง กิจกรรมที่นอกเหนือจากการโฆษณา การขายโดยใช้พนักงาน และการให้ข่าว ซึ่งสามารถกระตุ้นความสนใจการตลาดใช้หรือ การซื้อโดยลูกค้าชั้นสุดท้าย หรือบุคคลอื่นในช่องทางการส่งเสริมการขาย อาจกระตุ้นผู้บริโภค เช่น การลด แลก แจก แถม กระตุ้นคนกลาง และพนักงานขาย เช่น การจัด การแข่งขันการขาย

4) การให้ข่าวและการประชาสัมพันธ์ (Publicity and Public Relation) การให้ข่าว เป็นการเสนอความคิดสินค้าหรือบริการที่ไม่ต้องมีการจ่ายเงิน จากองค์การที่ได้รับผลประโยชน์ ตัวอย่างเช่น การให้ข่าวเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ บุคคล การจัดประชุมสัมมนาแก่สื่อมวลชน ส่วนการประชาสัมพันธ์หมายถึง ความพยายามที่มีการวางแผน โดยองค์การหนึ่ง เพื่อสร้างทัศนคติที่ดีต่อ องค์การให้เกิดขึ้นกับกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง การประชาสัมพันธ์เป็นการติดต่อสื่อสารกับกลุ่มต่าง ๆ ได้แก่ ประชาชนทั่วไป ผู้ถือหุ้น หน่วยราชการ วิธีการประชาสัมพันธ์อาจทำโดย เช่น การตีพิมพ์การให้ข่าวเกี่ยวกับบุคคล ผลิตภัณฑ์ของบริษัท การจัดเหตุการณ์พิเศษต่าง ๆ (ประชุม สัมมนา จัดกีฬา หรือเป็นสปอนเซอร์) และการให้บริการชุมชน (การบริจาค การสนับสนุนกีฬา การอนุรักษ์ วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม) เป็นต้น

<p style="text-align: center;"><b>ผลิตภัณฑ์ (Product)</b></p> <p>รูปลักษณะ (Features)          คุณภาพ (Quality)          รูปแบบ (Style)          ขนาด (Size)          ตราสินค้า (Brand)          การบรรจุหีบห่อ (Packaging)          ส่วนประสมผลิตภัณฑ์ (Product Mix)          สายผลิตภัณฑ์ (Product Line)          การรับประกัน (Warranty)          การติดตั้ง (Installation)          การให้บริการ (Servicing)          ฯลฯ</p>	<p style="text-align: center;"><b>ราคา (Price)</b></p> <p>การกำหนดวัตถุประสงค์ในการตั้งราคา          (Pricing Objective)          วิธีการตั้งราคา          (Pricing Market)          นโยบายและกลยุทธ์ราคา          (Pricing Policies and Strategies)          ฯลฯ</p>
<p style="text-align: center;"><b>การจัดจำหน่าย (Place)</b></p> <p>การกำหนดช่องทางการจัดจำหน่าย          (Channel of Distribution)          การกระจายตัวสินค้า          (Physical Distribution)</p>	<p style="text-align: center;"><b>การส่งเสริมการตลาด (Promotion)</b></p> <p>การโฆษณา (Advertising)          การขายโดยใช้พนักงานขาย (Personal Selling)          การส่งเสริมการขาย (Sales Promotion)          การให้ข่าวและการประชาสัมพันธ์          (Publicity and Public Relation)</p>

ภาพที่ 2.1 แสดงส่วนประสมทางการตลาด

ที่มา : ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ 2535 : 105

## 2.3 อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

### 2.3.1 ประวัติความเป็นมาและสถานภาพปัจจุบัน

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ เป็นอุตสาหกรรมที่ประกอบด้วยอุตสาหกรรมประเภทย่อย ๆ มากมาย เพราะรถยนต์คันหนึ่ง ๆ จะมีชิ้นส่วนต่าง ๆ ถึงประมาณ 3,000 – 4,000 รายการ มีความเกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีหลายระดับ และใช้วัตถุดิบตั้งแต่เหล็กกล้าจนถึงพลาสติก โรงงานที่ผลิตก็มีหลายขนาดหลายระดับต่าง ๆ กัน ตั้งแต่โรงกลึงขนาดเล็ก จนถึงโรงงานผลิตเครื่องมือนอกขนาดใหญ่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของชิ้นส่วน ซึ่งจำแนกออกได้มากจนไม่สามารถกล่าวให้ครบถ้วนในที่นี้ได้ ดังนั้นจะสรุปเฉพาะประเภทที่สำคัญเพื่อให้เห็นที่เข้าใจถึงภาพรวมอย่างกว้าง ๆ ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทยเริ่มต้นมาตั้งแต่เริ่มมีการใช้รถยนต์ในประเทศ โดยเป็นการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการซ่อมหรือทดแทนชิ้นส่วนบางอย่าง ซึ่งจัดหาซื้อในประเทศไม่ได้ หรือราคาแพง การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในระยะแรกเป็นการผลิตจากโรงซ่อม โรงกลึงเล็ก ๆ โดยนำวัตถุดิบที่พอหาได้มาผลิตลอกเลียนตามแบบชิ้นส่วนของต่างประเทศ และเป็นการผลิตชิ้นต่อชิ้นเท่านั้น ต่อมาเมื่อมีการใช้รถยนต์มากขึ้นจึงมีผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ออกจำหน่ายลักษณะอะไหล่เทียม หรือปลอมชิ้นส่วนที่ผลิตก็เป็นชิ้นส่วนที่ผลิตขึ้นอย่างง่าย ๆ เช่น ชิ้นส่วนยางเพราะสามารถหาวัตถุดิบในประเทศและไม่ต้องลงทุนใส่ด้านเครื่องมือเครื่องจักรมาก อีกทั้งไม่ได้คำนึงถึงด้านมาตรฐานคุณภาพมากนัก จนกระทั่งในปี 2004 ทางราชการได้กำหนดนโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมในประเทศ โดยเน้นการส่งเสริมอุตสาหกรรมผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า รถยนต์เป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่รัฐประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนตั้งโรงงานประกอบรถยนต์ขึ้นในประเทศ เพราะความต้องการภายในประเทศเพิ่มขึ้นทุกปี บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจากกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกาจากต่างประเทศเพิ่มขึ้นทุกปี บริษัทผู้แทนจำหน่ายรถจากกลุ่มประเทศยุโรปและสหรัฐอเมริกาก็เริ่มสนใจที่จะทำการประกอบรถยนต์ในประเทศไทย โดยนำชิ้นส่วนและอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วน (Completely Knocked-Down Kits : CKD) จากบริษัทแม่ในต่างประเทศเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์สำเร็จรูปจำหน่ายในประเทศ โดยบริษัทแรกที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุนให้ดำเนินการประกอบรถยนต์คือ บริษัท แองโกลไทยมอเตอร์ ต่อมาคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้สิทธิพิเศษใจเพิ่มขึ้น โดยลดหย่อนภาษีขาเข้าชิ้นส่วนประกอบรถยนต์และภาษีการค้าให้แก่ผู้ประกอบรถยนต์ ทำให้มีโรงงานประกอบรถยนต์เพิ่มขึ้นในประเทศ การผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศจึงเริ่มพัฒนาขึ้นเป็นการผลิตเชิงอุตสาหกรรมมากขึ้น เพราะโรงงานประกอบรถยนต์เริ่มใช้ชิ้นส่วนประเภทยาง แบตเตอรี่ และแหวนดับที่ผลิตในประเทศ มีการนำเครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตเข้ามาช่วยในการผลิต เพื่อป้อนให้โรงงานประกอบรถยนต์ให้ทันความต้องการ

ในปี 2512 กระทรวงอุตสาหกรรมได้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้น เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และประกาศให้มียางแบบเตอรี หม้อน้ำและแหวนดับ ไม่นับรวมอยู่ใน CKD ซึ่งได้รับสิทธิในด้านอากรนำเข้าในอัตราพิเศษในปี 2514 กระทรวงอุตสาหกรรมได้ประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ ขึ้น โดยกำหนดให้รถยนต์ที่ประกอบในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ประกอบได้ภายในประเทศในอัตรา ร้อยละ 25 ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516 นับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศอย่างจริงจัง ภายใต้การสนับสนุนจากรัฐบาลในลักษณะการกำหนดมูลค่าร้อยละขั้นต่ำของการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นลำดับ สำหรับรถยนต์ประเภทต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์บรรทุก รถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุกเล็ก(ปิคอัพ) และรถยนต์นั่ง และได้พัฒนาการมาเป็นการกำหนดรายการชิ้นส่วนบังคับใช้ในปัจจุบัน จากการที่ภาครัฐบาลได้กำหนดแนวทางในการพัฒนาอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ไว้ อย่างเด่นชัด ทำให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นมาก ทั้งที่เป็นลักษณะการร่วมลงทุนกับต่างชาติและที่เป็นการลงทุนของคนไทยทั้งหมด มีการนำเครื่องจักรและอุปกรณ์การผลิตที่ทันสมัยมาใช้เพิ่มมากขึ้น มีการจ้างวิศวกรและช่างฝีมือเพิ่มขึ้น ซื่อและเรียนรู้เทคโนโลยีการผลิตจากต่างประเทศทั้งในลักษณะการส่งวิศวกรและช่างฝีมือไปฝึกอบรมหรือดูงานด้านการผลิตในต่างประเทศและการจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศมาให้การฝึกอบรมหรือดูงานด้านการผลิตในต่างประเทศและการจ้างผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศมาให้การฝึกอบรมแก่ช่างฝีมือไทย จนกระทั่งในปัจจุบันกล่าวได้ว่าประเทศไทยสามารถผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 54-65 ของรถยนต์ทั้งคัน

แต่ปัญหาคือรถยนต์ที่ประกอบในประเทศมีมากมายหลายแบบ บางแบบมีการประกอบแต่ละปีเป็นจำนวนน้อยมาก การผลิตชิ้นส่วนให้กับรถยนต์แต่ละแบบในปริมาณน้อยและเป็นตลาดที่จำกัดเฉพาะรถยนต์ที่ประกอบเพื่อใช้ภายในประเทศเท่านั้น ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยสูง นอกจากนี้บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในต่างประเทศก็มุ่งหวังจะจำหน่ายรถยนต์ทั้งคัน มากกว่าการจำหน่ายชิ้นส่วนรถยนต์บางส่วน ดังนั้นเมื่อผู้ประกอบการรถยนต์ในประเทศซื้อชิ้นส่วน CKD ซึ่งตัดรายการชิ้นส่วนในประเทศออกแล้ว จะถูกกว่าราคาชิ้นส่วน CKD ครบทั้งคันเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เพราะได้รับส่วนลดจากราคา CKD ซึ่งนำเข้าจากบริษัทแม่เล็กน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับการนำเข้า CKD ครบชุด การกำหนดนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ เพิ่มขึ้นจึงเป็นเรื่องลำบาก เพราะจะทำให้ต้นทุนการผลิตของรถยนต์ที่ประกอบในประเทศเพิ่มสูงขึ้น ประชาชนผู้ใช้รถต้องรับภาระในการซื้อรถราคาแพง รัฐบาลจึงมีนโยบายการชะลอการบังคับใช้ชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศเพิ่มขึ้น โดยหันไปให้การส่งเสริมการผลิตชิ้นส่วนหลัก (Main Parts) แบบร่วมกันผลิตในปริมาณมากเพื่อลดต้นทุนการผลิต ทั้งนี้เพราะชิ้นส่วนมีการเปลี่ยนแปลงน้อยกว่าชิ้นส่วนอื่น ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปตามการออกแบบให้เข้ากับยุคสมัย และการผลิตชิ้นส่วนหลักยังเป็นโอกาสให้คนไทยได้เรียนรู้เทคโนโลยีเพื่อจะได้นำมาพัฒนาการผลิตรถยนต์ของไทยได้ในที่สุด

ชิ้นส่วนรถยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศหลายประเภทได้พัฒนาคุณภาพยิ่งขึ้นเป็นอย่างมากจนได้รับความเชื่อถือทั้งตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ อย่างไรก็ตามชิ้นส่วนที่ส่งออกได้เป็นส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนประเภทที่ต้องใช้แรงงานมากหรือใช้วัตถุดิบที่มีภายในประเทศ เช่น หม้อน้ำ แหนบ ยางรถยนต์ แบตเตอรี่ ใส้กรอง เป็นต้น

ปัจจุบันรัฐได้กำหนดมาตรการสนับสนุนการส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายต่างประเทศ บริษัทที่ดำเนินการส่งออกแรก คือ บริษัท เอ็มเอ็มซีสิทธิผล จำกัด ส่งรถยนต์ที่ประกอบโดยชิ้นส่วนในประเทศบางส่วนไปจำหน่ายยังประเทศแคนาดาในปี 2531 และยังมีบริษัทอื่น ๆ ที่ให้ความสนใจที่จะส่งออกรถยนต์ไปจำหน่ายต่างประเทศอีกหลายราย จากการที่อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ของไทยได้พัฒนาจนสามารถส่งออกได้เช่นนี้ ทำให้ความต้องการชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นด้วยซึ่งจะมีส่วนช่วยให้อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์มีการพัฒนาทั้งด้านเทคโนโลยีการผลิต และการลดต้นทุนการผลิตลง นอกจากนี้จากภาวะที่เงินเยนมีค่าเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทำให้ผู้ผลิตรถยนต์ของญี่ปุ่นหลายบริษัทหาทางไปตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ป้อนให้กับโรงงานประกอบรถยนต์ในเครือบริษัทของตนในนานาประเทศ ประเทศไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ได้รับความสะดวก ให้เป็นแหล่งลงทุนอันดับแรก ๆ ในกลุ่มเอเซีย เพราะมีความพร้อมในด้านทุนการผลิตและค่าแรงต่ำ อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์จึงมีเส้นทางที่จะพัฒนาขึ้นเป็นอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก อย่างจริงจังได้ในอนาคต

### 2.3.2 โครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์

ความสามารถในการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ภายในประเทศ ควรที่จะตั้งบนฐานอันมั่นคงของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนภายในประเทศ แต่อย่างไรก็ตามความสามารถอันมีขีดจำกัดของเหล่าประเทศกำลังพัฒนา รวมทั้งประเทศไทยด้วยก็ยังไม่สามารถจะพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนให้มีความเข้มแข็งและมีประสิทธิภาพอย่างครบวงจรได้ ด้วยลักษณะของชิ้นส่วนยานยนต์ประกอบด้วยชิ้นส่วนต่าง ๆ นับพันชนิด อีกทั้งระดับเทคโนโลยีก็มีความแตกต่างกันอย่างมาก และปัญหาในเรื่องของเทคโนโลยีก็เป็นปัญหาหลักที่ยังคงเป็นข้อจำกัดทางด้านการพัฒนาไม่เฉพาะอุตสาหกรรมชิ้นส่วนเท่านั้น ในการพัฒนาอุตสาหกรรมสาขาอื่น ๆ ของไทยก็ยังคงมีปัญหาด้านนี้เช่นกัน

หากพิจารณาโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว อาจจำแนกออกได้เป็นประเภท ๆ ได้ดังต่อไปนี้

#### 2.3.2.1 จำแนกตามโครงสร้างรถยนต์

โครงสร้างของรถยนต์จะประกอบด้วยกลุ่มชิ้นส่วนต่าง ๆ 21 กลุ่ม ดังต่อไปนี้

1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์ ชิ้นส่วนที่สำคัญที่สุด ได้แก่ เสื้อสูบ (cylinder block) ฝาสูบ (cylinder head) ลูกสูบ (piston) แหวนลูกสูบ (piston ring) วาล์วไอดีไอเสีย (intake and exhaust

valve) ก้านสูบ (connecting rod) เพลาข้อเหวี่ยง (crankshaft) โซ่ราวลิ้น (timing chain) ประเก็น (gasket) ฟลายวีล (flywheel) พลุเวทย์ต่าง ๆ

2. อุปกรณ์ส่วนควบของเครื่องยนต์ ได้แก่ หม้อน้ำ (radiator) สายพาน (transmission belt) พัดลม (fan) ใส้กรองน้ำมัน (oil filter) คาบิวเรเตอร์ (carburetor) หรืออุปกรณ์ฉีดน้ำมันเชื้อเพลิง ฉานจ่าย (distributor) หัวเทียน (spark plug) ชุดหม้อกรองอากาศ (air filter housing) สายคันเร่ง (accelerator cable)

3. อุปกรณ์ไฟฟ้า ได้แก่ ไดชาร์จ (alternator) ไดสตาร์ท (starter motor) แบตเตอรี่ (battery) ชุดปัดน้ำฝน (wiper) เรกกูเรเตอร์ (regulator)

4. สายไฟ ได้แก่ ชุดสายไฟ สายหัวเทียน (spark plug cable) สายแบตเตอรี่ (battery cable) ฟิวส์ (fuse)

5. ระบบท่อไอเสีย ได้แก่ ท่อไอเสีย (exhaust pipe) และหม้อเก็บเสียง (exhaust silencer)

6. ระบบน้ำมันเชื้อเพลิง ได้แก่ ถังน้ำมัน (fuel tank) ท่อน้ำมัน (fuel pipe) ใส้กรองน้ำมัน (fuel filter) เครื่องวัดระดับน้ำมันเชื้อเพลิง (gauge)

7. ชุดล้อและยาง ได้แก่ กระทะล้อ (alloy wheel) ยางนอก (tyre & trbe)

8. ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน ได้แก่ แผ่นวัสดุกันเสียง (sound proofing) ฝ้าปิดหลังคา (roof side inner & garment) พรมปูพื้น (carpet) แผงประตู (door trim) แผงบังแดด (sunvisor) คอนโซล (console) มือหมุนกระจก

9. ชุดเบาะ ประกอบด้วย เบาะและพนักพิงศีรษะ (seat adjustment headrest)

10. ชุดกระจก ได้แก่ กระจกบังลมและหลัง (glass weatherstrip wind-shield) กระจกประตู (glass door) ยางขอบกระจก (glass weatherstrip)

11. ชุดไฟส่องสว่าง ได้แก่ ไฟหน้า (single lamp) ไฟท้าย (tail lamp) ไฟเลี้ยว (turn signal lamp) ไฟส่องป้าย (license plate lamp) ไฟห้องโดยสาร (room lamp)

12. ระบบกันกระเทือน ได้แก่ สปริง (spring) ปีกนก (transverse arm) โชคอัพ (shock absorber) เหล็กกันโคลง (front stabilizer bar) ยางกันกระแทก เพลาล้อ (struaxle)

13. ระบบเบรก ได้แก่ กงห้ามล้อ แผ่นดิสก์เบรก (brake disc) ก้ามปู ผ้าเบรก (cover) หม้อลมเบรก ท่อเบรก (brake tube) ชุดเบรกมือ (lever parking brake) ปุ่มแม่เบรก (foot bump)

14. ระบบคลัทช์ ได้แก่ แผ่นคลัทช์ (clutch disc) หวีสปริง สายคลัทช์ (clutch cable) ท่อน้ำมันคลัทช์ (cluth line)

15. ชิ้นส่วนตัวถัง ได้แก่ ฝักัน หลังคา ประตู ห้องเครื่องยนต์ โครงด้านข้างฝากระโปรง (bonnet)

16. ชุดกันชน (bumper)

17. ระบบเกียร์ทดกำลัง ได้แก่ เลื่อเกียร์ (gear housing) เพลาเกียร์ (gearshaft) เฟืองเกียร์ (gear) ก้านเกียร์ (gear stem) ประเก็น (gasket)

18. ระบบพวงมาลัย ได้แก่ พวงมาลัย (steering wheel) ก้านพวงมาลัย (steering rod) ชุดเฟืองพวงมาลัยก้านเชื่อมต่อต่างๆ ประเก็น

19. ระบบถ่ายกำลัง ได้แก่ เพรากลาง (prop shaft) จอยท์ (universal joint) ชุดเฟืองท้าย (differential) เพลาขับ (drivershaft)

20. ชุดแผงหน้าปัทม์ ได้แก่ แผงหน้าปัทม์ (dashboard) มิเตอร์วัดความเร็ว (speedmeter) มิเตอร์วัดรอบ (tachometer) เกย์น้ำมัน (fuel gauge) เกย์ความร้อน (temperature gauge) สวิตช์ต่างๆ (switch)

21. อุปกรณ์อำนวยความสะดวกและอุปกรณ์อื่นๆ ได้แก่ เครื่องปรับอากาศ (aircondition) วิทยุ (radio) เข็มขัดนิรภัย (safety belt) อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ ยางกันโคลน

### 2.3.2.2 จำแนกตามลักษณะการผลิต

ชิ้นส่วนยานยนต์นอกจากจะแบ่งตามกลุ่มของชิ้นส่วนแล้ว ยังสามารถแบ่งได้ตามลักษณะการผลิตได้เป็น 5 ประเภท คือ

1. ชิ้นส่วนหลักและโลหะอื่นๆ แบ่งย่อยตามกรรมวิธีการผลิต คือ
  - ชิ้นส่วนโลหะหล่อ ได้แก่ เลื่อสูบ (Cylinder Block) ฝาสูบ (Cylinder Head) ฟลายวีล (Flywheel)
  - ชิ้นส่วนโลหะปั๊ม ได้แก่ ชิ้นส่วนตัวถัง หม้อกรองอากาศ (Air Filter) ถังน้ำมัน (Fuel Tank)
  - ชิ้นส่วนโลหะฉีด ได้แก่ ลูกสูบ (Piston) ฝาครอบลูกสูบคาร์บิวเรเตอร์ (Carburetor) เลื่อเกียร์ (Gear Housing)
  - ชิ้นส่วนโลหะชุบ ได้แก่ วาล์วไอดี และไอดีเสีย (Intake & Exhaust Valve) เพลาขับ (Driveshaft) ก้านสูบ (Connecting Rod) เพลาข้อเหวี่ยง (Crankshaft) เพลาแรวลิ้น
2. ชิ้นส่วนพลาสติกและวัสดุที่อยู่ในประเภทเดียวกัน ได้แก่ ไขพัด ชิ้นส่วนตกแต่งภายใน แผงหน้าปัทม์ (Dashboard) กันชน (Bumper) พวงมาลัย (Steering Wheel)
3. ชิ้นส่วนยาง ได้แก่ ยางนอก ยางใน ท่อยาง ยางกันรั้ว สายพาน (Transmission Belt) ยางขอบกระจก (Glass Weatherstrip) และยางกันโคลน
4. อุปกรณ์ไฟฟ้า และอิเล็กทรอนิกส์
  - อุปกรณ์ไฟส่องสว่าง ได้แก่ ไฟหน้า (Single Lamp) ไฟท้าย (Tail Lamp) ไฟเลี้ยว (Turn Signal Lamp)
  - สายไฟต่างๆ

- อุปกรณ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ ได้แก่ อิกนิชันคอยล์ (Ignition Coil) ไคซาร์จ (Alternator) ไคสตาร์ท (Starter) เรกกูเรเตอร์ (Regulator)

5. ชิ้นส่วนที่ทำจากวัสดุอื่นๆ ได้แก่ ประเก็น (Gasket) ไส้กรองชนิดต่างๆ (Filter) กระจกนิรภัย (Safety Glass) อุปกรณ์ควบคุมมลภาวะ

### 2.3.2.3 จำแนกตามกลุ่มผู้ผลิต

ปัจจุบันมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อจำหน่ายให้โรงงานประกอบยานยนต์ประมาณ 150 ราย และมีผู้ผลิตอะไหล่เทียมและอะไหล่ปลอมอีกประมาณ 400 ราย ซึ่งอาจจะจำแนกผู้ผลิตชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ ตามระดับเทคโนโลยีการใช้แรงงานได้เป็น 3 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก และใช้เทคโนโลยีระดับต่ำ ผู้ผลิตในกลุ่มนี้มักเป็นกลุ่มโรงงานขนาดเล็กที่ใช้เงินลงทุนต่ำ ชิ้นส่วนที่ผลิตได้แก่ ชิ้นส่วนโลหะปั๊มขึ้นรูปขนาดเล็กยางและลวดสปริง นอกจากนี้ได้แก่ ignition สายไฟ ท่อยาง ไคสตาร์ท กระจกนิรภัย ยางขอบกระจก แผงประตู เบาะนั่ง ที่คลุมเบาะ และพรมปูพื้น เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะเป็นผู้ประกอบการคนไทยทั้งนี้เนื่องจากการผลิตแบบง่ายๆ และวัตถุดิบก็สามารถหาได้ในประเทศ

กลุ่มที่ 2 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้แรงงานเป็นหลัก และใช้เทคโนโลยีระดับกลาง ผู้ผลิตในกลุ่มนี้เป็นผู้ประกอบการอุตสาหกรรมนี้มาเป็นเวลานาน จนสามารถเพิ่มทุนประสิทธิภาพและมีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยในระดับกลางมาใช้พัฒนาการผลิตจนมีคุณภาพได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับ เช่น พิวส์ switch magnetic โช้คอัพ เหล็กกันโคลง แผ่นคลัทช์ รวมทั้งชิ้นส่วนตัวถังบางชิ้น ผู้ผลิตกลุ่มนี้ยังคงเป็นผู้ประกอบการคนไทย แต่ก็มีบางประเภทที่เป็นความร่วมมือกับญี่ปุ่น ทั้งนี้เพราะการผลิตชิ้นส่วนบางชิ้นยังคงต้องอาศัยความชำนาญงาน ซึ่งคนไทยยังไม่สามารถทำได้เท่าที่ควร

กลุ่มที่ 3 เป็นกลุ่มผู้ผลิตที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง มีการนำเครื่องมือเครื่องจักรที่ทันสมัยมาใช้ควบคู่กันกับการใช้แรงงานคน ได้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องยนต์และชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของยานยนต์ ชิ้นส่วนประเภทนี้ได้แก่ เครื่องยนต์ วาล์ว คาร์บิวเรเตอร์ หรืออุปกรณ์ฉีดน้ำมัน เชื้อเพลิง เพลาลพวงมาลัย ชิ้นส่วนที่เกี่ยวกับระบบเบรก และอุปกรณ์เกียร์ต่างๆ

### 2.3.2.4 จำแนกตามลักษณะการจำหน่าย

พัฒนาการทางการตลาดของชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยนั้นเริ่มด้วยการให้บริการหลังการขาย โดยเริ่มในตลาดอะไหล่เป็นเบื้องต้น โดยที่เทคโนโลยีการผลิตไม่สูงนัก และสามารถผลิตได้ง่ายซึ่งขณะนั้นเป็นการผลิตเพื่อตอบสนองนโยบายการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า และเมื่อรัฐบาลมีนโยบายกำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ จึงนับเป็นจุดเริ่มต้นที่ตลาดชิ้นส่วนรถยนต์เริ่มขยายวงกว้างขึ้น ทำให้การผลิตขยายตัวขึ้น ขณะเดียวกันการผลิตชิ้นส่วนบางประเภทก็มีการพัฒนาสู่ตลาดต่างประเทศด้วยเช่นกัน จะเห็นได้ว่าโครงสร้างตลาดสามารถแบ่งได้เป็น 2 ตลาดคือ ตลาดภายในประเทศ และตลาดต่างประเทศ

## 1. ตลาดภายในประเทศ

สำหรับตลาดในประเทศนั้นยังสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ตลาด คือ ตลาดชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับ ประกอบยานยนต์ (Original Equipment manufacture : OEM) และตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture : REM)

- ตลาดชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบยานยนต์ (Original Equipment Manufacture : OEM) เป็นชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบรถยนต์ลงทุนผลิตเอง หรือเป็นการว่าจ้างผลิตโดยโรงงานประกอบรถยนต์ว่าจ้างให้โรงงานผลิตชิ้นส่วนทำการผลิตตามรายละเอียดที่ผู้ประกอบรถยนต์กำหนด โรงงานผลิตชิ้นส่วนประเภทนี้ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานที่ได้รับการส่งเสริมการลงทุน และมักจะผลิตชิ้นส่วนเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์เพียงตลาดเดียว แต่ก็มีการผลิตในลักษณะอะไหล่แท้เพื่อจำหน่ายในตลาดอะไหล่บ้าง ชิ้นส่วนประเภทนี้จะมีมาตรฐานคุณภาพสูงและมีการส่งมอบตามกำหนดที่แน่นอน แต่มักจะเป็นชิ้นส่วนที่ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงตลอดอายุการใช้งานของรถยนต์ ขนาดของตลาดค่อนข้างแคบปริมาณความต้องการของตลาดส่วนนี้สัมพันธ์กับความต้องการรถยนต์ในประเทศ อีกทั้งนโยบายการเลือกใช้ชิ้นส่วนของโรงงานประกอบรถยนต์และนโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

- ตลาดชิ้นส่วนอะไหล่ (Replacement Equipment Manufacture : REM) ส่วนใหญ่จะเป็นชิ้นส่วนที่มีการสึกหรอตามอายุการใช้งาน ผู้ผลิตที่ผลิตจำหน่ายในตลาดนี้ส่วนใหญ่จะเป็นโรงงานขนาดเล็ก และขนาดกลาง คุณภาพของสินค้าจึงมีความแตกต่างกันมาก ซึ่งตลาดชิ้นส่วนนี้สามารถแยกออกได้เป็น 3 ประเภท คือ

อะไหล่แท้ ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ผลิตขึ้นเอง หรือว่าจ้างให้โรงงานอื่นเป็นผู้ผลิต โดยให้การรับรองในเรื่องคุณภาพและยินยอมให้ใช้เครื่องหมายการค้า หรือยี่ห้อของรถยนต์นั้น ๆ ด้วย ใช้สำหรับจำหน่ายเป็นอะไหล่เพื่อการเปลี่ยนซ่อมแซม อะไหล่ประเภทนี้มีระดับคุณภาพเช่นเดียวกับชิ้นส่วนที่ใช้สำหรับการประกอบรถยนต์ แต่จะแตกต่างในเรื่องราคาจำหน่ายและปริมาณการผลิต

อะไหล่เทียม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ ชิ้นส่วนอะไหล่เทียมนี้อาจผลิตมาจากโรงงานเดียวกันกับที่ผลิตส่งให้กับผู้ผลิตรถยนต์ก็ได้ โดยมีคุณภาพใกล้เคียงกัน แต่ไม่ได้ใช้เครื่องหมายการค้าของผู้ผลิตรถยนต์ หรืออาจผลิตจากโรงงานอื่นที่ผลิตอะไหล่ทั่วไป และใช้เครื่องหมายการค้าของตนเอง ซึ่งคุณภาพและมาตรฐานอาจใกล้เคียง หรือต่ำกว่าอะไหล่แท้ก็ได้ แล้วแต่นโยบายของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้นๆ

อะไหล่ปลอม ได้แก่ ชิ้นส่วนอะไหล่ที่ผลิตขึ้นโดยปลอมแปลงเครื่องหมายการค้าของอะไหล่แท้หรืออะไหล่เทียม หรือบางครั้งอาจนำชิ้นส่วนอะไหล่ที่ใช้แล้วมาปรับปรุงซ่อมแซมแล้วบรรจุกล่องจำหน่ายอีกครั้งก็ได้ ซึ่งในเรื่องคุณภาพมาตรฐานแล้วย่อมต่ำกว่าชิ้นส่วนอะไหล่ 2 ประเภทข้างต้น

ลักษณะตลาดจีนส่วนในประเทศมีลักษณะค่อนข้างแคบ โดยเฉพาะตลาดจีนส่วนสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ เนื่องจากประมาณการประกอบรถยนต์ในประเทศยังคงมีจำนวนน้อย อีกทั้งมีหลายยี่ห้อและหลายแบบ จึงทำให้ความต้องการชิ้นส่วนประกอบในแต่ละรุ่นมีจำนวนไม่มาก สภาพการแข่งขันค่อนข้างน้อยกว่าในตลาดอะไหล่ ซึ่งมีความแตกต่างกันในคุณภาพของอะไหล่ อีกทั้งมีการแข่งขันจากต่างประเทศที่เข้ามาแข่งขันด้วย

## 2. ตลาดต่างประเทศ

ปัจจุบันมีชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยได้มีการพัฒนาทั้งในด้านคุณภาพและราคา จนสามารถส่งออกไปจำหน่ายในตลาดอะไหล่ต่างประเทศแข่งขันกับชิ้นส่วนอะไหล่ของไต้หวันและญี่ปุ่น นอกจากนี้ยังมีตลาดรองรับในแถบตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย ปากีสถาน และบังกลาเทศ เป็นต้น มูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นโดยลำดับ ชิ้นส่วนที่ประเทศไทยสามารถส่งออก ได้แก่ ยางเบตเตอร์ หม้อน้ำ แหนมดับ และไส้กรอง เป็นต้น

สำหรับตลาดจีนส่วนที่จำหน่ายให้โรงงานประกอบรถยนต์นั้นยังคงมีการส่งออกในมูลค่าที่น้อยมาก ทั้งนี้มีข้อจำกัดการส่งออกหลายประการเป็นต้นว่า ความไม่พร้อมในด้านการวางแผนการผลิต การควบคุมคุณภาพและการส่งมอบสินค้าให้ตรงตามกำหนดของผู้ซื้อ ซึ่งนับเป็นหัวใจของการค้าระหว่างประเทศผู้ผลิตจึงต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาทางด้านนี้อย่างมาก นอกจากนี้ยังมีข้อจำกัดอื่น ๆ ได้แก่ การที่ผู้ผลิต บางรายมีปัญหากับข้อผูกพันสัญญากับเจ้าของยี่ห้อในต่างประเทศ ซึ่งระบุนำห้ามการส่งออกทำให้หมดโอกาสที่จะส่งออกได้ทั้ง ๆ ที่คุณภาพและราคาสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

### 2.2.3 ชีตความสามารถทางเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

แม้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์จะเป็นอุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ ในภาคอุตสาหกรรม การผลิตของประเทศไทย แต่ขีดความสามารถทางเทคโนโลยีของผู้ประกอบการไทยได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก กล่าวคือ ผู้ประกอบการไทยไม่มีความสามารถในการออกแบบไม่ว่าจะเป็น ยานยนต์หรือชิ้นส่วนยานยนต์ นอกจากนั้นขีดความสามารถในการผลิตงานโลหะก็ยังมีขีดจำกัดอยู่มาก ปัญหาและอุปสรรคในเรื่องดังกล่าวมี 2 สาเหตุ คือ ประการแรก อุตสาหกรรมยานยนต์ซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมที่ใหญ่และส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมที่ผู้ประกอบการร่วมทุนกับญี่ปุ่น ประการที่ 2 การแพร่กระจายตัวของความรู้ทางเทคโนโลยีเกิดขึ้นอย่างเชื่องช้า และทัศนคติของผู้ประกอบการต่อการผลิตเชิงอุตสาหกรรม ยังเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการสะสมขีดความสามารถทางเทคโนโลยี ดังนั้นผู้ประกอบการไทยจึงยังขีดความสามารถและประสบการณ์ในการผลิตในหลายขั้นตอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบ

จากการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับสภาพเทคโนโลยีของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ พอจะจำแนกตามขีดความสามารถในการออกแบบ (design capability) ซึ่งนับรวมเทคโนโลยีการ

ออกแบบ และเทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์และขีดความสามารถในการผลิต (manufacturing capability) ซึ่งนับรวมเทคโนโลยีกระบวนการผลิตและเทคโนโลยีการจัดการการผลิตได้ดังนี้

### 2.2.3.1 ขีดความสามารถในการออกแบบ

1. เทคโนโลยีในการออกแบบ (design technology) คือ เทคโนโลยีที่ต้องใช้เพื่อการออกแบบและการสร้างตัวแบบ (prototypes) เทคโนโลยีพื้นฐานที่จำเป็นต้องใช้ในการออกแบบผลิตภัณฑ์ในเบื้องต้น โดยปกติเทคโนโลยีการออกแบบของกลุ่มผลิตภัณฑ์ที่ใกล้เคียงกันมักจะไม่ได้แตกต่างกัน เช่น ในการออกแบบผลิตภัณฑ์เครื่องจักรกลและยานยนต์ ผู้ออกแบบก็จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับมาตรฐานในการออกแบบ เทคโนโลยีงานโลหะ การวัดและตรวจสอบระบบการดำเนินการเคลื่อนไหว ระบบส่งกำลัง และความรู้ เกี่ยวกับการใช้คอมพิวเตอร์ช่วยในการทำงาน เป็นต้น

2. เทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์ (product specific technology) เทคโนโลยีเฉพาะผลิตภัณฑ์หนึ่ง ๆ ที่กำหนดการทำงานของส่วนประกอบต่าง ๆ ให้ทำงานประสานกัน และสามารถทำงานได้ตามที่ต้องการแตกต่างไปจากผลิตภัณฑ์อื่นๆ และหากผลิตภัณฑ์นั้น ๆ ขาดเทคโนโลยีดังกล่าวแล้วก็ไม่อาจเรียกว่าเป็นผลิตภัณฑ์นั้นได้ เช่น ยานยนต์จะต้องมีเทคโนโลยีของเครื่องยนต์และระบบส่งกำลัง ในขณะที่เดียวกันเครื่องยนต์ก็จะต้องมีเทคโนโลยีเกี่ยวกับการลั่นคาบภายในซึ่งเกี่ยวข้องกับลูกสูบและข้อเหวี่ยง และระบบส่งกำลังจะมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการทรอบและเฟืองเกียร์ (อย่างไรก็ตามในการดัดแปลงและพัฒนาผลิตภัณฑ์ในผลิตภัณฑ์หนึ่ง ผู้ออกแบบจะต้องมีความรู้เทคโนโลยีการออกแบบอีกด้วย จึงจะรู้เงื่อนไขและข้อจำกัดในการออกแบบเพื่อการดัดแปลงและพัฒนาผลิตภัณฑ์)

### 2.2.3.2 ขีดความสามารถในการผลิต

1. เทคโนโลยีกระบวนการผลิต (process technology) คือ เทคโนโลยีที่จะต้องใช้เพื่อให้ชิ้นส่วนและส่วนประกอบของตัวต้นแบบสามารถผลิตได้ในเชิงพาณิชย์ และสามารถประกอบกันเข้าเป็นผลิตภัณฑ์ทำงานได้ตามที่ออกแบบไว้ เทคโนโลยีกระบวนการผลิตที่สำคัญในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ก็คือเทคโนโลยีงานโลหะประเภทต่างๆ เช่น การหล่อ การทุบขึ้นรูป การตัดกลึง การชุบผิว การเชื่อมและการปั๊มขึ้นรูป เป็นต้น ความแตกต่างของเทคโนโลยีกระบวนการผลิตหลัก ๆ จะแตกต่างกันในความละเอียดแม่นยำ และความยากของผลิตภัณฑ์ ยกตัวอย่างเช่น ในงานหล่อโลหะประเภทเดียวกัน การหล่อเสื้อสูบเครื่องยนต์ก็จะต้องใช้เทคโนโลยีกระบวนการผลิตที่แตกต่างกับการหล่อกระบอกสูบ เป็นต้น

2. เทคโนโลยีการจัดการผลิต (production management technology) คือ เทคโนโลยีที่ช่วยให้กระบวนการผลิตเกิดผลผลิตที่สูงและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ที่ดี ซึ่งเกิดจากการควบคุมคุณภาพ การประหยัดเวลา การบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ การจัดการไหลเวียนของงาน ฯลฯ เทคโนโลยีเหล่านี้ได้แก่การผลิตแบบทันเวลา (JIT) การวางแผนทรัพยากรการผลิต

(MRP II) การควบคุมคุณภาพเบ็ดเสร็จ (TQC) การบำรุงรักษาแบบทีผล (TPM) และการควบคุมกระบวนการผลิตเชิงสถิติ (SPC) เป็นต้น

#### 2.2.4 ประวัติความเป็นมาของการใช้นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ

ในปี พ.ศ. 2512 ได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม 2512 ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากกระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กรมศุลกากร กรมการขนส่งทางบก กองทะเบียนกรมตำรวจ คณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน และคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ มีปลัดกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นประธานโดยตำแหน่ง ทำหน้าที่กำหนดนโยบายและวางแผนพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตยานยนต์ในประเทศ ต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และในปีเดียวกันกรมศุลกากร ได้ประกาศให้ ยาง แบริดเตอร์ หม้อน้ำและแหวนดับ ไม่นับรวมอยู่ใน CKD ที่นำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งได้รับสิทธิในด้านอากรนำเข้า ในอัตราพิเศษ และในปีนี้มีสิทธิประโยชน์ที่ผู้ประกอบการได้รับหมดอายุลง ประกอบกับรัฐบาลต้องการลดการนำเข้าสินค้าฟุ่มเฟือย จึงได้ปรับอัตราอากรขาเข้า CKD เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 20 ของอัตราเดิมทุกรายการ ทำให้อัตราอากรขาเข้า CKD ของรถยนต์นั่ง รถเวเนและปิคอัพ และรถบรรทุกเพิ่มเป็นร้อยละ 50 40 และ 30 ตามลำดับ

คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งอยู่ในความดูแลของกระทรวงอุตสาหกรรม ได้เริ่มใช้นโยบายและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศตั้งแต่ปี 2514 เป็นต้นมา โดยในที่นี่ได้สรุปการกำหนดนโยบายและการปรับเปลี่ยนมาตรการตั้งแต่ช่วงเวลา 2526 จนถึงปัจจุบัน และทำการสรุปนโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ดังตารางที่ 2.3

#### 2.5.3 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปีพ.ศ. 2526-2532

นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน ที่สำคัญในปี พ.ศ. 2526 คือประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมเมื่อวันที่ 18 มีนาคม 2526 มีสาระสำคัญดังนี้

(ก) ในโรงงานประกอบรถยนต์นั่งซึ่งดำเนินการอยู่แล้ว ใช้ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศอย่างน้อยร้อยละ 45 ของวัตถุดิบประกอบทั้งหมด สำหรับส่วนที่เกินกว่าร้อยละ 45 กระทรวงอุตสาหกรรมจะได้กำหนดเป็นชิ้นส่วนบังคับต่อไป ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

(ข) โรงงานประกอบรถยนต์นั่ง ซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่ง แบบหรือชนิดใดอยู่แล้ว จะเพิ่มแบบ หรือชนิดของรถยนต์นั่งที่ประกอบไม่ได้ ทั้งนี้ตามเงื่อนไขและวิธีการที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์กำหนด

(ค) กระทรวงอุตสาหกรรมจะไม่อนุญาตให้ตั้งโรงงานประกอบรถยนต์นั่งขึ้นใหม่ แต่อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์นั่งที่ดำเนินการอยู่แล้วขยายโรงงานเดิมได้

ต่อมาเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2526 คณะรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจมีมติเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ ดังนี้

(ก) สนับสนุนให้มีการตั้งโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อให้อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมากขึ้น รวมทั้งส่งออกไปจำหน่ายยังต่างประเทศ

(ข) ให้คณะทำงานโดยมีรัฐมนตรีช่วยกระทรวงอุตสาหกรรม (นายจิรายุ อิศรางกูร ณ อยุธยา) เป็นประธาน พิจารณารายละเอียดการใช้นโยบายภาษีเพื่อสนับสนุนการใช้ชิ้นส่วนของผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศเพิ่มขึ้น

สำหรับปี 2527 ก็ได้มีการปรับปรุงนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนที่สำคัญ คือ กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดการใช้ชิ้นส่วนในประเทศสำหรับการประกอบรถยนต์นั่ง ลงวันที่ 21 ธันวาคม 2527 กำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่กำหนดให้ใช้เป็นรายปี ในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2529 – 2531) โดยให้ใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ประมาณร้อยละ 47 ในปี 2529 ร้อยละ 54 ในปี 2530 และให้เป็นร้อยละ 65 ภายในปี 2531 ของส่วนประกอบทั้งหมดตามรายการบังคับที่กำหนดไว้ตามลำดับ ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ชิ้นส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่ผลิตในประเทศรายการเดียวกันมากขึ้น ซึ่งจะเป็นการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนลง สำหรับนโยบายและมาตรการเกี่ยวกับอุตสาหกรรมยานยนต์มีรายละเอียดดังนี้

1. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม 2527 ปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั่งใหม่ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2529 เป็นต้นไป มีใจความดังต่อไปนี้

1.1 อนุญาตให้โรงงานซึ่งได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่ง ประกอบรถยนต์นั่งได้ทั้งหมดรวมกันไม่เกิน 42 รุ่น (Series) ในแต่ละรุ่นให้มีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ (Model) แบบหนึ่งให้มีตั้งแต่ถึง (Body) ได้แบบเดียวและให้มีเครื่องยนต์ได้ขนาดเดียว แต่อนุญาตให้มีระบบเกียร์ได้ 2 ชนิด

1.2 โรงงานใดที่ได้รับอนุมัติให้ประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นใด (Series) หากปรากฏในปีหนึ่งปีใดไม่มีการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นที่ได้รับอนุมัติไปแล้ว กระทรวงอุตสาหกรรมจะยกเลิกสิทธิการประกอบรถยนต์นั่งในรุ่นนั้น และจะไม่อนุญาตมีการนำเอารุ่นอื่นมาสวมสิทธิแทน ไม่ว่าด้วยกรณีใดๆ ทั้งสิ้น

2. กระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศควบคุมการนำเข้าของตัวถัง หรือแค็บ ของรถยนต์ไม่ว่าจะนำเข้ามาโดยสมบูรณ์หรือบางส่วน และไม่ว่าจะมีเครื่องยนต์ ช่วงล่าง ส่วนประกอบ

และอุปกรณ์ประกอบของรถยนต์ ประกอบหรือติดตั้งอยู่ด้วยหรือไม่เพียงใดก็ตาม เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร ทั้งนี้ไม่รวมถึงการนำเข้าโดยโรงงานประกอบรถยนต์ที่ได้รับอนุญาตประกอบกิจการโรงงานประเภทรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกของกระทรวงอุตสาหกรรม โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 12 กันยายน 2527 เป็นต้นไป

3. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศกำหนดให้โรงงานผลิตและประกอบรถยนต์ใช้ระบบท่อไอเสียเฉพาะที่แสดงเครื่องหมายมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเท่านั้น ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528 เป็นต้นไป

4. กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศ เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน 2527 กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์ยื่นเอกสารของรถยนต์ทุกประเภทในแต่ละแบบ (Model) ที่จะขอต่ออายุการประกอบหรือขออนุมัติแบบการประกอบใหม่เพิ่มเติมจากเอกสารอื่น ๆ ซึ่งต้องปฏิบัติตามวิธีการและเงื่อนไขอยู่แล้ว โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มีนาคม 2528 เป็นต้นไป ดังต่อไปนี้

4.1 บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการของรถยนต์ทั้งคัน (CKD price list) บัญชีแสดงราคาของส่วนประกอบและอุปกรณ์ของรถยนต์แต่ละรายการที่นำเข้ามาจากต่างประเทศ

ถ้าโรงงานใดไม่ปฏิบัติตามความข้างต้น กระทรวงอุตสาหกรรมจะระงับการพิจารณาขอต่ออายุการประกอบและอนุมัติการประกอบรถยนต์แบบใหม่ จนกว่าโรงงานจะแสดงบัญชีรายการราคาคงกล่าวข้างต้น

นอกจากนี้คณะกรรมการรัฐมนตรีฝ่ายเศรษฐกิจ ได้พิจารณาเห็นชอบให้มีการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วนและอุปกรณ์ภายในประเทศในรายการที่กระทรวงอุตสาหกรรมเห็นเหมาะสม เมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2527 และให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ในกรณีที่เป็นการผลิตส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์เพื่อการส่งออก สมควรที่จะมีมาตรการส่งเสริมเป็นพิเศษ เช่น การให้นำมูลค่าการส่งออกชิ้นส่วนมาคำนวณเป็นในประเทศได้ แต่ต้องไม่เกินกว่าเกณฑ์ที่กำหนดเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กระทรวงอุตสาหกรรมจะกำหนดขึ้น

สำหรับนโยบายอุตสาหกรรมรถยนต์ในปี 2528 นั้น กระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศลงวันที่ 29 พฤศจิกายน 2528 กำหนดให้ผู้ประกอบรถยนต์บรรทุกเล็ก (pick up) ซึ่งได้แก่รถบรรทุกเล็กซึ่งนำเข้ามาในลักษณะแบบที่มีเครื่องยนต์ติดตั้ง (chassis with engines) หรือแชสซีส์ที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งพร้อมกระจกหน้า (Chassis with windshield) ที่เมื่อนำไปต่อกระบะสำหรับบรรทุกแล้วมีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุก (Gross Vehicle Weight) ไม่เกิน 3000 กิโลกรัม และมีความยาวช่วงล้อ (Wheel Bad) วัดจากจุดศูนย์กลางล้อหน้าถึงจุดศูนย์กลางล้อหลังไม่เกิน 3 เมตร ใช้ส่วนประกอบที่ผลิตได้ภายในประเทศตามรายการชิ้นส่วนบังคับที่กำหนดให้ใช้เป็นรายปี ในระยะเวลา 3 ปี (พ.ศ. 2520-2531) โดยให้รถยนต์บรรทุกเล็กทั้งที่ใช้เครื่องยนต์ดีเซลและแก๊สโซลีน บังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศประมาณร้อยละ 48 ในปี 2529 ร้อยละ 54 ในปี 2530 และให้เป็น

ร้อยละ 63 ภายในปี 2531 เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่งตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2530 และให้เป็นร้อยละ 63 ภายในปี 2531 เพื่อให้เป็นไปในแนวทางเดียวกับรถยนต์นั่งตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2529 เป็นต้นไป ทั้งนี้เพื่อกระตุ้นให้มีการเพิ่มการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์ที่ผลิตได้ในประเทศเพิ่มขึ้น

ส่วนประกอบรถบรรทุกและรถโดยสารอื่นๆ นอกเหนือจากรถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ) นั้น ทางกรยังคงกำหนดให้ผู้ประกอบการต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ (Local Content) ในสัดส่วนที่กำหนดไว้ดังนี้

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่ไม่มีกระจกหน้า ร้อยละ 40

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่มีกระจกหน้า ร้อยละ 45

รถบรรทุกและรถโดยสารที่ติดตั้งเครื่องยนต์แต่มีกระจกหน้า และ Cab ร้อยละ 40

ในปี 2528 นี้เอง กระทรวงการคลังได้ปรับโครงสร้างภาษีอากรของรถยนต์สำเร็จรูป และ ชิ้นส่วนอุปกรณ์บางประเภทให้สูงขึ้น โดยให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 5 เมษายน 2528 เป็นต้นไป คือ เพิ่มอากรขาเข้ารถบรรทุกชนิดแวน รถปิคอัพและรถนั่งแบบจี๊ป จากเดิมร้อยละ 80 เป็นร้อยละ 120 ของราคานำเข้า c.i.f. เพิ่มอัตราอากรขาเข้า CKD ของรถประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอากรขาเข้าแชสซีส์และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถประเภทดังกล่าว จากเดิมร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 30 ของรถนำเข้า c.i.f. สำหรับรถบรรทุกอื่นๆ เพิ่มอากรขาเข้าจากร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 50 และเพิ่มอากรขาเข้า CKD ของรถบรรทุกจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40

นอกจากนี้กระทรวงพาณิชย์ได้อนุญาตให้มีการนำเข้ารถยนต์นั่งที่มีความจุปริมาตรช่วงชัก ภายในกระบอกสูบของเครื่องยนต์ ตั้งแต่ 2300 ซีซี ขึ้นไป ตั้งแต่วันที่ 22 พฤษภาคม 2528 แต่ ทั้งนี้ต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า c.i.f. และอากรพิเศษอีกร้อยละ 50 ของอัตราอากรขาเข้าปกติที่ต้องเสีย ส่วนรถยนต์ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกสูบของเครื่องยนต์ไม่เกิน 2300 ซีซี ยังคงต้องขออนุญาตในการนำเข้าจากกระทรวงพาณิชย์

ในช่วงปี พ.ศ. 2526-2529 นี้ ประเทศไทยประสบกับภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ และมีปัญหาการขาดดุลการค้าอย่างรุนแรง จนรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ ต้องเร่งแก้ไขด้วยการใช้มาตรการจำกัดการปล่อยสินเชื่อของธนาคารพาณิชย์ร้อยละ 18 (เมื่อต้นปี 2527) มาตรการลดค่าเงินบาท ในปลายปี 2527 และประกาศขึ้นภาษีอากรขาเข้าในปี 2528 ภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาในช่วงปี ประกอบกับความผันแปรของตลาดเงินตราต่างประเทศในปลายปี พ.ศ. 2528 ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก ผลคือทั้งปริมาณการประกอบและการจำหน่ายรถยนต์ลดลงตามลำดับซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบรถยนต์เป็นอย่างมาก และในช่วงนี้เองคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ จึงได้เปลี่ยนแปลงกำหนดการใช้ชิ้นส่วนบังคับสำหรับรถยนต์นั่งใหม่ เป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. ซึ่งใช้มาจนกระทั่งถึงปัจจุบัน โดยออกเป็นประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม ลงวันที่ 25 กรกฎาคม 2529 กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศตามรายการ

ชิ้นส่วนบังคับที่ปรับปรุงใหม่ เช่น บัญชี ก. และ ข. โดยกำหนดให้ใช้ชิ้นส่วนในบัญชี ก. ทุกรายการ (มี 28 รายการ มูลค่ารวมร้อยละ 27.07) และเลือกใช้ชิ้นส่วนบัญชี ข. เพิ่มเติม แต่มูลค่าร้อยละ ของทั้งสองบัญชีรวมกัน ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 และให้เริ่มดำเนินการตั้งแต่ 1 มกราคม 2530 เป็นต้นไป (รายการชิ้นส่วนตามบัญชี ก. และ ข. อยู่ในภาคผนวก ก.) พร้อมกันนี้ก็ใช้ประกาศให้ รถยนต์ต้องใช้เครื่องผลิตได้ในประเทศเท่านั้น

ในปี 2529 นี้ ยังได้กำหนดให้มีการจัดเก็บอากรพิเศษสำหรับส่วนประกอบที่นำเข้ามา ของรถยนต์บางประเภท ได้แก่

- รถบรรทุกชนิด แวน ปิคอัพ และรถนั่งแบบจี๊ป ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามา ประกอบเป็นรถดังกล่าวตามพิกัดที่ 87.02 ค. (1) ต้องเสียอากรพิเศษในอัตราร้อยละ 20 ของอัตรา อากรขาเข้าที่ต้องเสียตามปกติ และต่อมาเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2529 คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ ปรับปรุงโครงสร้างภาษี จึงได้มีการปรับอัตราอากรพิเศษ ของแชสชีส์ ส่วนประกอบและอุปกรณ์ ที่นำเข้ามาประกอบของรถประเภทนี้เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 รวมเป็นร้อยละ 30 ของอัตราอากรขาเข้า ปกติ โดยมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 30 มกราคม 2529 เป็นต้น

- ส่วนประกอบและอุปกรณ์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์นั่งตามประเภทพิกัด 87.02 ง. (1) ต้องเสียอากรพิเศษในอัตราร้อยละ 40 ของอัตราอากรขาเข้าปกติ

- เก็บอากรขาเข้าพิเศษสำหรับรถยนต์นั่ง ที่มีความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ ตั้งแต่ 2300 ลูกบาศก์เซนติเมตรขึ้นไป ตามประเภทพิกัดที่ 87.02 ง. (2) ในอัตราร้อยละ 50 ของ อัตราอากรขาเข้าปกติ

#### 2.5.4 นโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์และการบังคับใช้ชิ้นส่วนในช่วงปีพ.ศ. 2533 ถึง

##### ปัจจุบัน

จากภาวะเศรษฐกิจที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่องมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2530 และในช่วงต้นปี 2533 ได้ขยายตัวในระดับสูงถึงร้อยละ 10 ทำให้ปริมาณความต้องการใช้ยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว จนทำให้ผู้ประกอบการยานยนต์ไม่สามารถผลิตได้ทันกับความต้องการ แม้ว่าจะทำการขยายการผลิตเพิ่มขึ้นจนเกือบเต็มกำลังการผลิตรวมของทั้ง 12 โรงงาน ที่มีอยู่ประมาณ 214,480 คันต่อปี ทำให้มีการปรับราคาจำหน่ายสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว และเกิดธุรกิจการซื้อขายสิทธิใบจองยานยนต์ประเภทต่าง ๆ อย่างแพร่หลาย รัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ จึงต้องเข้ามาควบคุมราคา และลดการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ลง เนื่องจากเห็นว่าการคุ้มครองอุตสาหกรรมนี้ อย่างไม่สิ้นสุด จะเป็นอันตรายต่อระบบเศรษฐกิจ และเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการแข่งขันมากขึ้นตามกติกาการค้าเสรีของแกตต์ คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2533 เห็นชอบร่างประกาศกระทรวงพาณิชย์ว่าด้วยการนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการยกเลิก มาตรการ ห้ามนำเข้ายานยนต์นั่งขนาดต่ำกว่า 2,300 ซีซี. ดังนี้

1) ให้ยกเลิกการควบคุมการนำเข้าเฉพาะยานยนต์นั่ง ซึ่งควบคุมการนำเข้าทั้ง ยานยนต์ใหม่และที่ใช้แล้ว ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบไม่เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร

2) ให้ยานยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ เป็นสินค้าต้องห้ามในการนำเข้ามาในราชอาณาจักร เว้นแต่ยานยนต์ตามข้อ 3.

3) ให้ยานยนต์นั่งที่ใช้แล้วต่อไปนี้ เป็นสินค้าที่ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาใน ราชอาณาจักร

3.1) ยานยนต์นั่งที่ใช้แล้วทุกขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ ซึ่งคนไทย ที่ไปอยู่ต่างประเทศแล้วกลับมามีภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างชาติที่เข้ามา มี ภูมิลำเนาในไทยนำติดตัวเข้ามา เพื่อใช้เฉพาะตัวตามระเบียบที่กระทรวงพาณิชย์กำหนด

3.2) ยานยนต์นั่งที่ใช้แล้ว ที่มีขนาดความจุปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบ เกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่มีอายุไม่เกิน 2 ปี การผลิต จะผ่อนผันให้นำเข้ามาได้ไม่เกินระยะ เวลา 2 ปี นับแต่วันประกาศควบคุมเมื่อครบกำหนดระยะเวลาแล้วจะได้มีการพิจารณาผ่อนผันให้ เหมาะสมกับสถานการณ์อีกครั้งหนึ่ง

4) ยานยนต์นั่งตามข้อ 2 และ 3 ไม่ให้รวมถึงยานยนต์นั่งที่ใช้แล้ว ขนาดความจุ ปริมาตรช่วงชักภายในกระบอกลูกสูบเกิน 2,300 ลูกบาศก์เซนติเมตร ที่ได้บรรจุลงในยานพาหนะจาก เมืองต้นทางก่อนวันประกาศควบคุม และได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวง อุตสาหกรรม กระทรวงการคลัง กระทรวงพาณิชย์ และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ร่วมกันพิจารณาเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขและวิธีปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบยานยนต์ นั่งที่จะใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ โครงสร้างภายนอกกราเข้าสำหรับยานยนต์ นั่งสำเร็จรูป และ อาคารเข้าสำหรับชิ้นส่วนและอุปกรณ์ยานยนต์ที่นำเข้ามาประกอบเป็นยานยนต์ ภายในประเทศ ให้มีอัตราที่เหมาะสม เพื่อมิให้กระทบต่อผู้ประกอบอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน และประกอบ ยานยนต์ในประเทศ

สำหรับนโยบายการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศในปี 2533 คณะกรรมการพัฒนา อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ออกประกาศงดเว้นการบังคับให้ใช้ครบเบรคหน้าและหลังที่ผลิตในประ เทศในการประกอบยานยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกตั้งแต่ 3.5 ตันขึ้นไปเป็นการชั่วคราว จนถึง สิ้นปี 2534 ทั้งนี้เพื่อแก้ไขปัญหาของการประกอบยานยนต์บรรทุกซึ่งมีความต้องการใช้ในประเทศ เพิ่มสูงขึ้น และได้ออกประกาศนโยบายอุตสาหกรรมประกอบยานยนต์นั่ง (เพิ่มเติม) เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2533 โดยให้ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่น (Series) และแบบ (Model) ในการประกอบ ยานยนต์นั่งที่กำหนดไว้ไม่ให้เกิน 42 รุ่น และให้มีการประกอบยานยนต์นั่งได้อย่างเสรีไม่จำกัดรุ่น เพื่อให้เห็นนโยบายประกอบยานยนต์นั่งเหมาะสมกับภาวะการค้าระหว่างประเทศ และเป็นประโยชน์

แก่ผู้บริโภค และเพื่อให้กลไกของตลาดเป็นตัวนำในการกำหนดรุ่น หรือ แบบของการประกอบยานยนต์นั่ง

ปี พ.ศ.2534 เป็นปีซึ่งนับได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ครั้งสำคัญที่สุดครั้งหนึ่ง เนื่องจากคณะรัฐมนตรีภายใต้การนำของนายอานันท์ ปันยารชุน ได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างภาษียานยนต์ครั้งใหญ่ ทั้งยานยนต์นำเข้าและชิ้นส่วนสำคัญสำเร็จรูปที่นำเข้ามาประกอบเป็นยานยนต์ภายในประเทศ รวมทั้งปรับปรุงนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ให้เกิดการแข่งขันเสรียิ่งขึ้น นโยบายสำคัญที่ได้ดำเนินการในยุคนี้ ได้แก่

- เห็นชอบให้มีการยกเลิกคำสั่งห้ามนำเข้ายานยนต์นั่ง ซึ่งประกาศใช้ตั้งแต่ปี 2521 เป็นต้นมา และให้มีการนำเข้ายานยนต์นั่งสำเร็จรูปได้อย่างเสรี เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2534 ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหายานยนต์ขาดตลาดและมีราคาแพง

- พิจารณาปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ายานยนต์ เมื่อวันที่ 3 กรกฎาคม 2534 (มีผลบังคับใช้ในวันที่ 2 กันยายน 2534 เป็นต้นไป) เนื่องจากภาระภาษีของยานยนต์นั่งขนาดไม่เกิน 2,300 ซีซี. ในช่วงก่อนหน้านี้นั้นสูงถึงประมาณร้อยละ 400 ของราคายานยนต์นำเข้า หลังจากปรับโครงสร้างภาษียานยนต์ใหม่ทั้งหมดซึ่งรวมถึงภาษีการค้าของยานยนต์ด้วย ทำให้ภาระภาษียานยนต์นำเข้า CBU เหลือเพียงร้อยละ 137.62 ทั้งนี้เพื่อให้ยานยนต์นำเข้ามีราคาลดลงใกล้เคียงกับยานยนต์ที่ผลิตในประเทศ เป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคโดยตรง

- การอนุมัติให้มีการนำเข้ายานยนต์ได้อย่างเสรี และการปรับปรุงโครงสร้างภาษีนำเข้ายานยนต์นี้ก็เพื่อลดอำนาจการผูกขาดของผู้ประกอบยานยนต์ในประเทศ ทำให้ประชาชนสามารถเลือกซื้อรถได้ในราคามที่เป็นธรรมมากขึ้น คุณภาพดีขึ้น รวมทั้งมีแบบและรุ่นให้เลือกมากขึ้น แต่วิธีการคิดคำนวณภาษีของกรมศุลกากรและกรมสรรพากรขณะนั้นมีปัญหาในทางปฏิบัติจึงมีการใช้ภาษีอัตราดังกล่าวจนถึงสิ้นปี 2534 หลังจากนั้นจึงจะใช้ระบบภาษีมูลค่าเพิ่มแทน โดยเริ่มในปี 2535

- ยกเลิกการจำกัดจำนวนรุ่นและแบบของยานยนต์ที่ประกอบในประเทศ เพื่อที่ผู้ผลิตจะได้ไม่จำเป็นต้องผลิตรุ่นที่ไม่เป็นที่นิยม เพราะต้องการรักษาสิทธิใบอนุญาตประกอบรถยนต์รุ่นนั้น ๆ ไว้ จะได้มุ่งผลิตเฉพาะรุ่นที่ตลาดต้องการและผลิตเป็นจำนวนมาก จะได้เกิดการประหยัดจากขนาดการผลิตได้

วัตถุประสงค์ของนโยบายต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ก็คือเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์มีการพัฒนาคุณภาพของยานยนต์ และพัฒนาประสิทธิภาพในการผลิต เพื่อให้ต้นทุนต่ำลง และสามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

นอกจากนี้ในปี 2534 กระทรวงอุตสาหกรรมยังได้ออกประกาศให้ยานยนต์นั่งที่ประกอบในประเทศซึ่งใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีน ให้ใช้เครื่องยนต์ที่มีระบบการวนไอเสียเข้ามาในห้องสันดาป และมีระบบการรับควบคุมการป้อนหรือจ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเข้าสู่เครื่องยนต์ โดยใช้ระบบ

อิเล็กทรอนิกส์ควบคุมการทำงาน ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2535 เป็นต้นไป และให้ติดตั้งอุปกรณ์ขัดมลพิษในระบบไอเสียที่ระบายออกโดยใช้สารเคมี ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2536 เป็นต้นไป และกระทรวงพาณิชย์ก็ได้ออกประกาศเพิ่มเติมยกเลิกการควบคุมการนำเข้ายานยนต์นั่ง และห้ามการนำเข้ายานยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาในราชอาณาจักร โดยยกเว้นให้กับการนำยานยนต์นั่งใช้แล้วเข้ามาสำหรับคนไทยที่ไปอยู่ต่างประเทศ แล้วกลับมามีภูมิลำเนาในประเทศ หรือชาวต่างประเทศที่เข้ามา มีภูมิลำเนาในประเทศไทยนำติดตัวเข้ามาเพื่อใช้เฉพาะตัว นอกจากนั้นกระทรวงอุตสาหกรรมได้ออกประกาศเพิ่มเติมตามนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์บรรทุกขนาดเล็ก ให้ยกเลิกประกาศนโยบายที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์บรรทุกขนาดเล็กเดิมทั้งหมด และกำหนดให้ยานยนต์บรรทุกขนาดเล็ก คือ ยานยนต์บรรทุกที่มีน้ำหนักรวมน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 4,000 กิโลกรัม ใช้ขึ้นส่วนในประเทศ ที่เป็นบัญชีกำหนดให้ใช้ทุกรายการ หากไม่ได้ใช้รายการใดต้องนำขึ้นส่วนจากบัญชีเลือกใช้ทดแทนมาใช้แทนด้วยมูลค่าที่เหมาะสมและใกล้เคียงกัน รวมทั้งกำหนดให้ยานยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1,000 ซีซี. ขึ้นไปต้องใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศด้วย

ตารางที่ 2.3 สรุปนโยบายและมาตรการของรัฐต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

ปีพ.ศ.	นโยบายและมาตรการที่สำคัญ
2504	-รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนประกาศให้การส่งเสริมการลงทุนแก่โรงงานประกอบรถยนต์ เริ่มต้นด้วยการนำเข้าอุปกรณ์รถยนต์แบบถอดแยกส่วนครบชุด (CKD)
2505	- การให้สิทธิแก่ผู้ประกอบการรถยนต์ที่ได้รับการส่งเสริม โดยการลดอากรขาเข้าชิ้นส่วน CKD ลงครึ่งหนึ่งของอัตราอากรขาเข้ารถยนต์นั่งสำเร็จรูปทำให้อากรขาเข้าของ CKD ที่นำเข้ามาประกอบเป็นรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ และรถบรรทุก มีอัตราร้อยละ 30, 20 และ 10 ตามลำดับ
2512	- การตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ ขึ้นตรงต่อกระทรวงอุตสาหกรรม เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ - การปรับอัตราอากรขาเข้า CKD เพิ่มอีกร้อยละ 20 ของอัตราเดิมทุกรายการ ทำให้อากรขาเข้า CKD ของรถยนต์นั่ง รถแวน รถปิคอัพ และรถบรรทุก เพิ่มเป็นร้อยละ 50, 40 และ 30 ตามลำดับ
2514	- กระทรวงอุตสาหกรรมออกประกาศจำกัดแบบรถยนต์ที่ประกอบในประเทศ สำหรับแต่ละโรงงาน ทั้งรถยนต์นั่ง รถยนต์บรรทุก และรถยนต์โดยสาร - การบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ของมูลค่าส่วนประกอบทั้งคัน ภายในวันที่ 31 ธันวาคม 2516
2515	- ประกาศฉบับใหม่ ไม่มีการจำกัดแบบการประกอบรถยนต์ แต่ยังคงบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศในอัตราร้อยละ 25 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518
2516	- ประกาศกำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with engine ต้องใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศร้อยละ 15 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2518
2517	- กำหนดให้รถยนต์บรรทุกและรถโดยสารประเภท Chassis with windshield ใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศร้อยละ 20 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2528
2521	- กำหนดให้รถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 25 เป็นร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี โดยเพิ่มเป็นร้อยละ 35 ในช่วง 2 ปี แรก และเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 5 ต่อปี จนครบภายในเดือนสิงหาคม 2526

## ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ปีพ.ศ.	นโยบายและมาตรการที่สำคัญ									
2522	<p>- กำหนดให้รถยนต์บรรทุก และโดยสารใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 25 ภายใน 5 ปี จนถึงเกณฑ์ที่กำหนดในแต่ละประเภท ดังนี้</p> <table border="0" data-bbox="342 377 1084 549"> <tr> <td>Chassis with engine</td> <td>จากเดิมร้อยละ 10</td> <td>เพิ่มเป็นร้อยละ 40</td> </tr> <tr> <td>Chassis with windshield</td> <td>จากเดิมร้อยละ 20</td> <td>เพิ่มเป็นร้อยละ 45</td> </tr> <tr> <td>Chassis with cab</td> <td>จากเดิมร้อยละ 25</td> <td>เพิ่มเป็นร้อยละ 50</td> </tr> </table> <p>- อนุญาตให้โรงงานประกอบรถยนต์ในส่วนที่จะประกอบเพื่อส่งออกไปจำหน่ายต่างประเทศได้ ต้องใช้ชิ้นส่วนประกอบ และอุปกรณ์ที่ผลิตได้ภายในประเทศตามที่คณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์เห็นว่าเหมาะสม</p>	Chassis with engine	จากเดิมร้อยละ 10	เพิ่มเป็นร้อยละ 40	Chassis with windshield	จากเดิมร้อยละ 20	เพิ่มเป็นร้อยละ 45	Chassis with cab	จากเดิมร้อยละ 25	เพิ่มเป็นร้อยละ 50
Chassis with engine	จากเดิมร้อยละ 10	เพิ่มเป็นร้อยละ 40								
Chassis with windshield	จากเดิมร้อยละ 20	เพิ่มเป็นร้อยละ 45								
Chassis with cab	จากเดิมร้อยละ 25	เพิ่มเป็นร้อยละ 50								
2523	<p>- กำหนดการใช้ชิ้นส่วนและอุปกรณ์บังคับสำหรับรถยนต์บรรทุก 7 รายการ ได้แก่ หม้อน้ำ ชุดหม้อพักเก็บเสียง ท่อไอเสีย แบตเตอรี่ แหนบดับหนาและหลัง ยางนอก กระงกนิรภัย และครัมเบรกหน้าและหลัง (เฉพาะรถยนต์บรรทุกขนาด 3.5 ตัน ขึ้นไป)</p>									
2524	<p>- กระทรวงการคลังปรับอัตราอากรขาเข้ารถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่นำเข้าไปในสภาพเกือบสมบูรณ์โดยขาดเพียงกะบะหลัง เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 40 เป็นร้อยละ 80</p>									
2527	<p>- กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่งเป็นร้อยละ 47, 54 และ 65 ในปี 2509, 2530 และ 2531 ตามลำดับ</p>									
2528	<p>- กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถบรรทุกเล็กเป็นร้อยละ 48, 54 และ 63 ในปี 2529, 2530 และ 2531 ตามลำดับ</p> <p>- ปรับโครงสร้างภาษีรถยนต์สำเร็จรูปและชิ้นส่วนอุปกรณ์บางประเภท คือปรับอากรขาเข้า CKD สำหรับรถแวน รถปิคอัพ และรถส่งแบบจ๊อบ จากร้อยละ 40 เพิ่มเป็นร้อยละ 60 และเพิ่มอากรขาเข้า Chassis และส่วนประกอบอุปกรณ์ของรถยนต์ประเภทดังกล่าวจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 20</p> <p>- เพิ่มอัตราอากรขาเข้าของรถบรรทุกจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 40</p> <p>- อนุญาตให้นำเข้ารถยนต์นั่งที่มีขนาด 2300 ซีซีขึ้นไป แต่ต้องเสียอากรขาเข้าในอัตราร้อยละ 200 ของราคานำเข้า</p>									
2529	<p>- กำหนดให้การประกอบรถยนต์นั่งใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ภายในประเทศ ตามรายการบังคับที่ปรับปรุงใหม่ ซึ่งแบ่งเป็นบัญชี ก. และบัญชี ข. โดยมูลค่าร้อยละของทั้งสองบัญชีรวมกันจะต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 54 โดยเริ่มตั้งแต่ 1 มกราคม 2530 เป็นต้นไป</p> <p>- เก็บอากรขาเข้าพิเศษสำหรับรถยนต์ขนาด 2,300 ซีซีขึ้นไป ในอัตราร้อยละ 50</p> <p>- กำหนดให้โรงงานประกอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ใช้เครื่องยนต์ที่ผลิตได้ในประเทศ ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2532</p>									

## ตารางที่ 2.3 (ต่อ)

ปีพ.ศ.	นโยบายและมาตรการที่สำคัญ
2532	- ประกาศให้มีการประกอบรถยนต์นั่งในประเทศได้รวมกันไม่เกิน 42 รุ่น และแต่ละรุ่นมีการประกอบได้ไม่เกิน 2 แบบ
2533	- ประกาศเพิ่มเติมให้มีการประกอบรถยนต์นั่งได้โดยเสรีไม่จำกัดรุ่น (Series) เพื่อให้เหมาะสมกับสถานะการแข่งขันด้านเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ
2534	<ul style="list-style-type: none"> <li>- กำหนดการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง รถบรรทุกเล็ก และรถบรรทุกใหญ่เป็นร้อยละ 54, 60-72 และ 45 ตามลำดับ</li> <li>- กำหนดให้รถยนต์บรรทุกขนาดเล็กที่มีเครื่องยนต์ขนาดตั้งแต่ 1000 ซีซี. ขึ้นไปต้องให้เครื่องยนต์ที่ผลิตในประเทศ</li> <li>- ปรับโครงสร้างภาษีนำเข้ารถยนต์ทุกประเภทลดลงจากอัตราเดิม</li> <li>- ประกาศยกเลิกการควบคุมการนำเข้ารถยนต์นั่ง ทั้งที่เป็นรถยนต์นั่งใหม่และที่ใช้แล้ว</li> </ul>
2541	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับรถยนต์นั่ง มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543</li> <li>- กระทรวงอุตสาหกรรมจัดตั้งสถาบันยานยนต์ขึ้นเป็นหน่วยงานหลักเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์</li> </ul>
2542	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประกาศยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศสำหรับโรงงานประกอบรถยนต์ในประเทศ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543 ภายใต้กลไกตลาดตามมาตรการการลงทุนที่เกี่ยวกับการค้าขององค์การการค้าโลก</li> <li>- ประกาศปรับโครงสร้างภาษีของอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2543</li> </ul>

## 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

สำเนา จุลกะรัตน์ (2522 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก จากการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ เพราะเป็นอุตสาหกรรมที่ก่อให้เกิดการลงทุนต่อเนื่องในอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง เป็นแหล่งว่าจ้างแรงงานจำนวนมาก ช่วยประหยัดเงินตราต่างประเทศจากการทดแทนการนำเข้า ดังนั้นประเทศต่าง ๆ จึงส่งเสริมให้มีอุตสาหกรรมนี้เกิดขึ้น สำหรับประเทศไทยได้ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมมาเป็นเวลากว่า 25 ปี โดยให้กำหนดนโยบายและมาตรการต่างๆ เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ให้เติบโตขึ้นเป็นลำดับ นโยบายที่สำคัญคือ การกำหนดให้ยานยนต์ที่ประกอบในประเทศใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ ขณะเดียวกันรัฐบาลก็ได้ให้ความคุ้มครองและช่วยเหลือผู้ผลิตเพื่อให้สามารถดำเนินงานต่อไปได้ ตามจุดมุ่งหมายผลจากการพัฒนาของรัฐทำให้ผู้ผลิตสามารถผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ได้มากประเภท และมีคุณภาพทัดเทียมมาตรฐานต่างประเทศ ขณะที่ผู้ประกอบการยานยนต์มีขีดความสามารถทางเทคโนโลยีสูงขึ้น อย่างไรก็ตามยังคงมีปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมนี้ กล่าวคือ ปัญหาด้านต้นทุนการผลิตสูงทั้งนี้เพราะประมาณการผลิตค่อนข้างต่ำต้องนำเข้าวัตถุดิบและเทคโนโลยีจากต่างประเทศ การแก้ไขสถานการณ์ปัจจุบันกระทำได้ยาก เพราะสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำและข้อจำกัดบางประการ เช่น ปริมาณความต้องการภายในประเทศค่อนข้างต่ำ จำนวนแบบรถที่ประกอบมีจำนวนมาก ราคาจำหน่ายสูง เป็นต้น ทางออกที่น่าสนใจคือ การเพิ่มปริมาณการผลิตเพื่อลดต้นทุนการผลิตลงโดยการส่งออก

วุฒิพันธ์ ธวารากุล (2527) ได้ศึกษาเรื่อง ลักษณะของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย โดยใช้ข้อมูลในปี 2525 โดยทำการศึกษา comparative advantage และผลของการคุ้มครองในอุตสาหกรรมชิ้นส่วน 13 ชนิด ซึ่งสามารถใช้ได้ในรถยนต์ รถแวนและปิคอัพ รถโดยสาร และรถบรรทุก คือกันชน แบตเตอรี่ ไคซาร์จ (alternator) ใต้สตาร์ท (starter motor) กันกระเทือน (shock absorber) หม้อน้ำ (radiator) ระบบท่อไอเสีย (exhaust system) แหนบดับ (leaf-spring) ถังน้ำมัน (fuel tank) ยาง (door trim) ที่นั่งและโครงที่นั่ง (seat and seat frame) และกระจกนิรภัย (safety glass) ผลการศึกษาพบว่า มีชิ้นส่วนที่เลือกมาศึกษาเพียงบางชนิดเท่านั้น ที่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ คือกระจกนิรภัย แหนบดับรถยนต์เพื่อการพาณิชย์ กันชน สำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ หม้อน้ำสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ แบตเตอรี่ กันกระเทือนสำหรับรถเพื่อการพาณิชย์ ถังน้ำมันของรถโดยสารและรถบรรทุก ระบบท่อไอเสีย ยาง ไคซาร์จของรถโดยสาร และรถบรรทุก และที่นั่งและโครงที่นั่ง นอกจากนี้ยังพบว่าอุตสาหกรรมนี้สามารถขยายตัวอย่างได้ผลเมื่อความต้องการของชิ้นส่วนรถยนต์เพิ่มขึ้นโดยลดจำนวนแบบของรถยนต์ลง โดยสรุปว่าการที่รัฐบาลบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ทำให้เกิดการบิดเบือนซึ่งไม่เหมาะสม และไม่สอดคล้องกับประสิทธิภาพของอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังได้เสนอให้มีการนำหลักการวิเคราะห์ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ

เทียบและการคุ้มครอง ไปใช้ในการพิจารณาวางแผน และกำหนดนโยบายอุตสาหกรรมให้เหมาะสมมากขึ้นต่อไป

จำลอง เกษะนันท์ (2531) ศึกษาเรื่องอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อจัดทำบทความประกอบการสัมมนา โดยอธิบายว่านโยบายของรัฐบาลเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ นโยบายดังกล่าวได้แก่นโยบายภาษีและ การคุ้มครองอุตสาหกรรมในประเทศ นโยบายบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตภายในประเทศ นโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อทดแทนการนำเข้า นโยบายส่งเสริมการส่งออกผลิตภัณฑ์ยานยนต์ สำหรับนโยบายภาษีและการคุ้มครองอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์สำเร็จรูปจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ CKD (Complete Knock Down) ที่นำเข้าจากต่างประเทศ เพราะความต้องการของตลาดภายในประเทศที่ยังมีปริมาณจำกัด นอกจากนี้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะต้องส่งให้ผู้ประกอบรถยนต์หลายยี่ห้อและหลายแบบ แบบละจำนวนไม่มาก แต่ละแบบแต่ละรุ่นมีปริมาณการประกอบในเกณฑ์ต่ำ ทำให้ไม่สามารถผลิตจำนวนมากให้ต้นทุนการผลิตจึงสูงเมื่อเปรียบเทียบกับราคาชิ้นส่วน CKD ที่ผลิตจากต่างประเทศ ดังนั้น การเพิ่มภาษีชิ้นส่วน CKD จะเป็นตัวช่วยให้ราคาของการผลิตชิ้นส่วนในประเทศ ใกล้เคียงกับราคาชิ้นส่วน CKD เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์ภายในประเทศ แต่ก็จะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์ซึ่งผู้บริโภคเป็นผู้รับภาระ ในทางกลับกันหากมีการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD ก็จะไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ประกอบรถยนต์หันมาใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ซึ่งกระทบโดยตรงต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศ และเป็นสาเหตุให้รัฐมีการให้ความคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์รวมถึงอุตสาหกรรมชิ้นส่วนประกอบรถยนต์ในเวลาต่อมา

ยูพนา วิวัฒน์ธนภัณฑังค์ (บทคัดย่อ : 2534) ได้ทำการวิเคราะห์ผลของการแทรกแซงทางการค้า ทั้งการส่งเสริมเพื่อทดแทนการนำเข้าและการส่งเสริมเพื่อส่งออก โดยใช้แนวคิด (approach) ที่เรียกว่าการวิเคราะห์ภาระภาษี (incidence analysis) โดยพิจารณาในลักษณะดุลยภาพทั่วไป (general equilibrium) พบว่าการคุ้มครองเพื่อการทดแทนการนำเข้าได้ผลภาระภาษีอย่างมีนัยสำคัญไปยังภาคการส่งออก และการโอนภาษี (implicit tax) จากภาคทดแทนการนำเข้าไปสู่การส่งออกมีค่าลดลงตามระยะเวลา และจากผลการคำนวณค่า matrix ของการโคจรรายได้ของประเทศไทยโดยใช้ข้อมูลจากโครงสร้างระบบเศรษฐกิจไทย และอัตราภาษีที่แท้จริง (true tariff rate) พบว่าผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการคุ้มครอง คือ ผู้ผลิตสินค้าแข่งขันกับสินค้านำเข้า (import competing products) และผู้บริโภคสินค้าส่งออกเท่านั้น ส่วนผู้ส่งออก ผู้บริโภคสินค้านำเข้า และผู้ผลิตสินค้าในประเทศ ต้องเป็นผู้จ่ายเพื่อการคุ้มครองในประเทศไทย โดยไม่ได้รับประโยชน์จากการคุ้มครอง และจากการตรวจสอบราคาเปรียบเทียบซึ่งเป็นผลจากการแทรกแซงทางนโยบายการค้า พบว่าผลสุทธิที่ได้มีค่าน้อยกว่าผลที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ และพบว่าการคุ้มครองจริง (true protection) มีค่าน้อยกว่าอัตราคุ้มครองตามราคา (nominal protection) และได้เสนอว่าถ้ารัฐบาลมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริม

การส่งออกแล้ว รัฐบาลจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ภาคการส่งออกในอัตราที่สูงกว่าภาษีนำเข้า (nominal import tariff) และสนับสนุนให้มีการนำเข้าโดยเสรีด้วย

**ประภาพันธ์ มนต์มหาจินดา (2536)** ได้ศึกษาเกี่ยวกับ ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในที่เป็นแรงจูงใจในการส่งออกและทำให้เกิดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในต้นทุนของหน่วยธุรกิจ โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) จากการสัมภาษณ์ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ 3 ชนิดคือ หม้อน้ำรถยนต์ กระบอกนิรภัย และแหวนดับ ซึ่งชิ้นส่วนรถยนต์ที่ถูกเลือกมาศึกษาเหล่านี้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขของ Local Content Requirement (LCR) และมีแนวโน้มในการส่งออกสูง โดยวิเคราะห์แบบพรรณนาโวหาร (descriptive approach) จากผลการศึกษาพบว่า ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในมีผลกระทบต่อ การส่งออกในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนทั้ง 3 ชนิดนี้ โดยพบว่าปัจจัยภายนอก (external factor) 2 ปัจจัย คือ นโยบายส่งเสริมการส่งออกและความเข้มข้นของปัจจัย (factor intensity) ที่ช่วยจูงใจหน่วยธุรกิจให้ส่งออก แต่สำหรับปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่น นโยบายกำหนดสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศ (LCR) นั้นลดแรงจูงใจในการส่งออก เนื่องจากผลของนโยบาย LCR นี้จูงใจให้หน่วยธุรกิจผลิตชิ้นส่วน เพื่อใช้ในการประกอบรถยนต์ในประเทศ หรือผลิตชิ้นส่วนเพื่อใช้ในตลาด OEM (Original Equipment Manufacture) มากกว่าผลิตชิ้นส่วนในตลาด REM (Replacement Equipment Manufacture) ซึ่งเป็นตลาดอะไหล่ที่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้มากกว่า

ส่วนปัจจัยภายใน (internal factors) ได้แก่ กรรมสิทธิ์ความเป็นเจ้าของกิจการ การสร้างความสามารถทางเทคโนโลยี ขนาดของหน่วยธุรกิจ และความสามารถทางการตลาด เป็นปัจจัยที่มีผลกระทบต่อ การส่งออกของแต่ละหน่วยธุรกิจที่ศึกษา คือ หน่วยธุรกิจที่มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ (joint-venture firms) สามารถครอบครองส่วนแบ่งในตลาด OEM ได้มากกว่าธุรกิจเจ้าของคนไทย ดังนั้นจึงไม่มีแรงจูงใจสำหรับ joint-venture firms ที่จะส่งออกสำหรับการสร้างความสามารถทางเทคโนโลยี การศึกษานี้พบว่าแต่ละหน่วยธุรกิจจะส่งออกมากขึ้นถ้ามีความชำนาญในการคิดแปลงเครื่องจักร และพบอีกว่าหน่วยธุรกิจขนาดใหญ่จะมีการประหยัดจากขนาดการผลิต (economies of scale) ซึ่งสามารถลดต้นทุนการผลิตได้ ยิ่งกว่านั้นหน่วยธุรกิจซึ่งมีความสามารถทางการตลาดที่เข้มแข็งจะสามารถส่งออกได้มากขึ้น เนื่องจากสามารถหาลูกค้าเพิ่มและสามารถครอบครองส่วนแบ่งตลาดได้เพิ่มขึ้น

นอกจากนั้นในการศึกษาครั้งนี้ยังได้ยอมรับใน hypothesis 2 ข้อ คือหน่วยธุรกิจที่เป็น labor intensive จะมีความสามารถในการส่งออกมากกว่า หน่วยธุรกิจที่เป็น capital intensive และธุรกิจขนาดใหญ่จะมีความสามารถในการส่งออก มากกว่าธุรกิจขนาดเล็ก และพบว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถยนต์ในประเทศไทย มีส่วนแบ่งตลาดที่ชัดเจน คือ ชิ้นส่วนในตลาด OEM เป็นชิ้นส่วนที่ใช้ในโรงงานประกอบรถยนต์ และชิ้นส่วนในตลาด REM ใช้เพื่อทดแทนภายในประเทศและส่งออกตลาดต่างประเทศ นอกจากนี้ตลาด OEM ยังมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดระหว่างหน่วยธุรกิจ

ร่วมทุนต่างชาติ joint-venture กับอุตสาหกรรมการประกอบรถยนต์ซึ่งส่วนใหญ่เป็นบริษัทญี่ปุ่น ผลจากความจำกัดของตลาดในประเทศโดยเฉพาะในตลาดชิ้นส่วน OEM ทำให้ธุรกิจเจ้าของคนไทยมีแรงจูงใจที่จะส่งออกชิ้นส่วน REM มากกว่า

พันธรียา บรรจงชีพ (2537 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย เป็นการศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ และการใช้มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศไทย รวมทั้งใช้แนวคิดทางทฤษฎี Local Content ของ Corden (1971) อธิบายผลกระทบของการยกเลิกการใช้มาตรการที่มีต่อผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยทำการคำนวณหาอัตราการคุ้มครองตามราคาที่เป็นจริง (Realized NRP) และ Implicit tariff ของชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบยานยนต์นั้นๆ ขนาด 1,600 ซีซี และรถบรรทุกปีค้อพขนาด 1 ตัน การศึกษาในกรณีประเทศไทย สามารถอธิบายตามทฤษฎี Local Content ได้ว่าการเปลี่ยนแปลงอัตราภาษีนำเข้า และการเปลี่ยนแปลงสัดส่วนการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศเป็นปัจจัย สำคัญที่ทำให้ปริมาณการใช้ชิ้นส่วนในประเทศเปลี่ยนแปลงไป โดยการเปลี่ยนแปลงจะเป็นไปในทิศทางเดียวกัน คือถ้าเพิ่มอัตราภาษีนำเข้าหรือเพิ่มสัดส่วนการใช้ชิ้นส่วนในประเทศจะทำให้ปริมาณ การใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มสูงขึ้น แต่การใช้ชิ้นส่วนในประเทศเพิ่มขึ้น จะมีผลต่อต้นทุนการผลิตของผู้ประกอบยานยนต์อย่างไร ขึ้นกับราคาของชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศ จากผลการศึกษาพบว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่ยังมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า จึงทำให้ต้นทุนของผู้ประกอบยานยนต์เพิ่มสูงขึ้น สำหรับผลการคำนวณหาอัตราการคุ้มครองตามราคาที่เป็นจริง (Realized NRP) และ Implicit tariff ของชุดตัวอย่าง ชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบยานยนต์นั้นๆ ขนาด 1,600 ซีซี. (จำนวน 75 รายการ) และรถบรรทุกปีค้อพ ขนาด 1 ตัน (จำนวน 68 รายการ) สรุปได้ดังนี้ - ในกรณียานยนต์นั้นๆ ขนาด 1,600 ซีซี. พบว่า ชุดตัวอย่าง ชิ้นส่วนมีค่า Realized NRP เท่ากับร้อยละ 14.08 หมายความว่า ชุดตัวอย่างมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้าในอัตราร้อยละ 14.08 และไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน แต่เนื่องจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และมีการเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วน จึงทำให้ชิ้นส่วนชุดดังกล่าวมี Implicit tariff เป็นร้อยละ 4.93 ซึ่งแสดงว่า ทั้งมาตรการภาษีและมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของชิ้นส่วนชุดนี้ให้สูงขึ้นได้อีกร้อยละ 19.01 - สำหรับในกรณีรถบรรทุกปีค้อพขนาด 1 ตันพบว่า ชุดตัวอย่างชิ้นส่วนที่ศึกษามีค่า Realized NRP เท่ากับร้อยละ 15.89 หมายความว่าชุดตัวอย่างมีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า ในอัตราร้อยละ 15.89 และไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน เช่นเดียวกับยานยนต์นั้นๆ แต่เนื่องจากการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ และมีการเก็บภาษีนำเข้าชิ้นส่วน จึงทำให้ชิ้นส่วนชุดดังกล่าวมี Implicit tariff เท่ากับร้อยละ -3.43 ซึ่งแสดงว่าทั้งมาตรการภาษีและมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนในประเทศ ช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของชิ้นส่วนชุดนี้ให้สูงขึ้นได้อีกร้อยละ 19.32 สรุปผลการศึกษาในภาพรวมพบว่าชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศส่วนใหญ่มีราคาสูงกว่าชิ้นส่วนนำเข้า คือเป็นชิ้นส่วนในกลุ่มที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขัน

ชั้น คือมีค่า Realized NRP และ Implicit tariff เป็นบวกสูง และยังคงต้องการการคุ้มครองจาก  
 มาตรการของรัฐ โดยขึ้นส่วนแต่ละรายการต้องการการคุ้มครองในระดับที่ไม่เท่ากัน ดังจะเห็นได้  
 จากค่า Realized NRP ที่กระจายอยู่ในช่วงร้อยละ 4.23 ถึงร้อยละ 2,588.20 ในกรณีของยานยนต์นั่ง  
 และกระจายอยู่ในช่วงร้อยละ 0.35 ถึงร้อยละ 711.57 ในกรณีของรถบรรทุกปีค้อพ ซึ่งจะเห็นว่า  
 ค่า Realized NRP ในกรณียานยนต์นั่งสูงกว่ากรณีรถบรรทุกปีค้อพมาก ซึ่งแสดงว่าขึ้นส่วน  
 ยานยนต์ นั่งมีปัญหาในการแข่งขันกับขึ้นส่วนนำเข้ามากกว่ารถบรรทุกปีค้อพ และเมื่อเปรียบเทียบ  
 ค่า Realized NRP กับ Implicit tariff ตามแนวคิดของทฤษฎี Local Content ทำให้พบว่า เมื่อมีการ  
 คุ้มครองจากภาษี และมาตรการอื่น ๆ โดยเฉพาะมาตรการ Local Content ค่าของ Realized NRP จะ  
 สูงกว่า Implicit tariff ทุกรายการขึ้นส่วน ซึ่งแสดงว่าการแทรกแซงของรัฐบาล โดยการคุ้มครอง  
 จากการแข่งขันของสินค้านำเข้าช่วยเพิ่มอำนาจการแข่งขันให้กับขึ้นส่วนได้ นอกจากนี้ยังพบว่าผล  
 ของการแทรกแซงเพื่อการคุ้มครองของรัฐโดยใช้ภาษี หรือมาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ  
 นั้นขึ้นกับศักยภาพในการแข่งขันของขึ้นส่วน (หรือสัดส่วนราคาในประเทศที่ต่ำกว่าราคานำเข้า)  
 ด้วย คือผลการแทรกแซงจะช่วยเพิ่มอำนาจแข่งขันได้มาก ในขึ้นส่วนที่มีศักยภาพในการแข่งขัน  
 น้อย และในขึ้นส่วนที่ไม่มีศักยภาพในการแข่งขันเลย ในขณะที่ผลการแทรกแซงจะช่วยเพิ่มอำนาจ  
 แข่งขันได้น้อยในขึ้นส่วนที่มีศักยภาพในการแข่งขันมากอยู่แล้ว สำหรับการวิเคราะห์โครงสร้าง  
 ต้นทุนของขึ้นส่วนพบว่า ประมาณร้อยละ 70 ของต้นทุนรวมเป็นต้นทุนค่าขึ้นส่วนประกอบ และ  
 อุปกรณ์ยานยนต์ และพบว่ายานยนต์นั่งที่ผลิตในประเทศมีต้นทุนการนำเข้าวัตถุดิบ ขึ้นส่วนและ  
 อุปกรณ์จากต่างประเทศในสัดส่วนสูงถึงกว่าร้อยละ 50 ในต้นทุนรวม ซึ่งสูงกว่ารถบรรทุกปีค้อพที่  
 มีต้นทุนส่วนนี้เพียงประมาณร้อยละ 35 จากสัดส่วนต้นทุนขึ้นส่วนนำเข้าดังกล่าว ทำให้สามารถ  
 สรุปได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์และขึ้นส่วนในปัจจุบันยังไม่สามารถบรรลุเป้าหมายใน  
 การลดการพึ่งพิงขึ้นส่วน และอุปกรณ์นำเข้าจากต่างประเทศได้ตามที่มุ่งหวัง และการประกอบ  
 ยานยนต์นั่งมีการพึ่งพาการนำเข้าในสัดส่วนที่สูงมาก และยังพบด้วยว่าค่าใช้จ่ายในการบริหารและ  
 การผลิตของยานยนต์นั่งมีสัดส่วนรวมกันประมาณร้อยละ 28 ซึ่งสูงกว่ารถบรรทุกปีค้อพ ซึ่งมีค่าใช้จ่าย  
 ส่วนนี้เพียงประมาณร้อยละ 20 เท่านั้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการผลิตรถปีค้อพมีการประหยัดใน  
 การผลิตมากกว่ายานยนต์นั่งประมาณร้อยละ 8 นอกจากนี้ยังพบว่าเมื่อไม่มีการบังคับใช้ขึ้นส่วนใน  
 ประเทศจะมีการใช้ขึ้นส่วนในประเทศลดลง และมีการนำเข้าเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10.54 ในกรณี  
 ยานยนต์นั่งและประมาณร้อยละ 7.40 ในกรณีรถบรรทุกปีค้อพซึ่งเป็นสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง และคิด  
 มูลค่าความสูญเสียเป็นเงินจำนวนสูงถึงกว่าหมื่นล้านบาทในแต่ละปีทีเดียว จากผลกระทบที่จะเกิด  
 ขึ้นแก่ผู้ผลิตขึ้นส่วนภายในประเทศ ภายหลังยกเลิกการใช้มาตรการบังคับใช้ขึ้นส่วนในประเทศ  
 ดังกล่าว รัฐบาลจึงควรให้การคุ้มครองในขึ้นส่วนประเภทที่มีราคาสูงกว่าขึ้นส่วนนำเข้าเนื่องจาก  
 ขึ้นส่วนในกลุ่มนี้มีโอกาสที่จะถูกผู้ประกอบการยานยนต์คัดออก เพื่อลดต้นทุนการผลิตและหันไปนำ  
 เข้าจากต่างประเทศแทนได้มาก และการให้การคุ้มครองในขึ้นส่วนประเภทนี้จะทำได้อย่างมี

ประสิทธิภาพมากกว่าคุ้มครองชิ้นส่วนที่มีศักยภาพแข่งขันมากอยู่แล้ว และให้การสนับสนุนในด้านต่าง ๆ ชดเชยแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศได้รับผลกระทบทางลบน้อยที่สุด นอกจากนี้ควรวางแผนให้การส่งเสริมการลงทุนและพัฒนาให้ชัดเจนในชิ้นส่วนที่มีความสำคัญและเป็นชิ้นส่วนหลัก ได้แก่ชิ้นส่วนในกลุ่มระบบเครื่องยนต์ ระบบกำลังและระบบเพลลา เป็นต้น โดยปรับปรุงตารางมาตรฐาน กำหนดสัดส่วนร้อยละของชิ้นส่วนให้เหมาะสมกับความสำคัญของชิ้นส่วนมากยิ่งขึ้นเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนอย่างต่อเนื่อง และเป็นระบบต่อไป

**พรรณา เลิศรุ่งอรุณรัตน์** (2538 : บทคัดย่อ) ได้วิเคราะห์การดำเนินงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ศึกษาเฉพาะกรณีอุตสาหกรรมขนาดย่อม และครอบครัวในเขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร งานวิจัยเรื่องนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ การดำเนินงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ โดยมุ่งเน้นวิเคราะห์ลักษณะทั่วไป รูปแบบการบริหารงาน และที่มาของแหล่งเงินทุนในการดำเนินงานของอุตสาหกรรม กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มี 2 กลุ่ม คือผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดย่อมจำนวน 12 ราย และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมขนาดครอบครัวจำนวน 10 ราย โดยใช้วิธีสัมภาษณ์โดยมีแบบสอบถาม ผลการวิเคราะห์การดำเนินงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์สรุปได้ดังนี้ ก) ผลการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของ อุตสาหกรรม ซึ่งศึกษาใน 2 ด้าน ได้แก่ลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรม และภูมิหลังของผู้ประกอบการอุตสาหกรรม ผลการศึกษาเรื่องลักษณะทั่วไปของอุตสาหกรรมที่ทำการศึกษาพบว่า จากจำนวนสถานประกอบการ 22 แห่ง มี 10 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 45.5 มีการดำเนินงานต่ำกว่า 10 ปี ส่วนกิจการที่ประกอบการมากกว่า 40 ปี มีจำนวนเพียงร้อยละ 4.5 เท่านั้น ส่วนใหญ่อุตสาหกรรมประเภทนี้จะผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ควบคู่กับการผลิตชิ้นส่วนอื่น ๆ เช่นชิ้นส่วนรถจักรยาน ชิ้นส่วนรถยนต์ถึงร้อยละ 68.2 ส่วนกิจการที่ผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์เพียงอย่างเดียวมีร้อยละ 31.8 ในด้านภูมิหลังของผู้ประกอบการนั้น พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประเภทนี้ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 90.9 กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ ตั้งแต่ 36-45 ปี มีจำนวนครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง รองลงมาคืออายุระหว่าง 25-35 ปี ร้อยละ 27.3 ส่วนใหญ่ จบการศึกษาในระดับประถมศึกษาถึงร้อยละ 54.5 ข) ผลการวิเคราะห์รูปแบบการบริหารงานของอุตสาหกรรม ซึ่งศึกษาใน 4 ด้าน ได้แก่ลักษณะการบริหารงาน การแบ่งส่วนงาน การบริหารการเงินและการบริหารการผลิต สรุปผลการวิเคราะห์ ได้ว่าลักษณะการบริหารงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์มีการดำเนินงานแบบเจ้าของคนเดียวเป็นส่วนใหญ่อ้อยละ 81.8 เจ้าของกิจการเป็นผู้บริหารงานเองร้อยละ 68.2 หรือให้บุคคลในครอบครัวเป็นผู้บริหารงานร้อยละ 31.8 และไม่มีการแยกบัญชีค่าใช้จ่ายของกิจการกับค่าใช้จ่ายในครอบครัวอย่างชัดเจนร้อยละ 86.4 การแบ่งส่วนงานของอุตสาหกรรมไม่มีการแบ่งงานเป็นแผนกอย่างชัดเจนถึงร้อยละ 63.6 ซึ่งในส่วนที่มีการแบ่งงานก็จะแบ่งเป็นแผนกตามลักษณะของงาน เช่นงานช่าง งานกลึง งานประกอบ ในด้านการบริหาร การเงิน ผู้ประกอบการหรือบุคคลในครอบครัวจะเป็นผู้จัดทำบัญชี และมีการจ้างบุคคลภายนอกมาจัดทำบัญชีในบางบัญชีด้วยถึงร้อยละ 63.6

ลักษณะการจัดทำบัญชีพบว่ามีการแยกบัญชีออกเป็น 2 ประเภท คือบัญชีภายในของกิจการ เป็นบัญชีที่แสดงฐานะการเงินจริง ๆ ของกิจการที่ไม่ต้องการเปิดเผยให้บุคคลภายนอกทราบ ซึ่งบัญชีประเภทนี้เจ้าของกิจการเป็นผู้จัดทำเอง ส่วนอีกประเภทคือบัญชีที่ใช้เพื่อการติดต่อกับหน่วยงานราชการ หรือแสดงต่อสถาบันการเงิน มักจะเป็นการจ้างบุคคลภายนอกจัดทำ ในส่วนของการบริหารการผลิตนั้น อุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ที่ทำการศึกษาไม่มีการวางแผนการผลิตถึงร้อยละ 90.9 ลูกค้ำส่วนใหญ่จะเป็นลูกค้ำประจำร้อยละ 68.2 และลักษณะการผลิตจะเป็นการผลิตตามคำสั่งซื้อร้อยละ 90.9 ค) ผลการวิเคราะห์ที่มาของแหล่งเงินทุนในการดำเนินงานของอุตสาหกรรมขนาดย่อม ซึ่งวิเคราะห์ใน 2 ด้าน คือการใช้แหล่งเงินทุน และลักษณะการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ เจ้าหน้าที่เงินกู้ธนาคาร และวงแชร์ ในด้านการใช้แหล่งเงินทุนนั้นพบว่าอุตสาหกรรมชิ้นส่วนนิยมนำเงินไปใช้ลงทุน จากธนาคารพาณิชย์ และวงแชร์ เนื่องจากอัตราดอกเบี้ยของทั้ง 2 แหล่งต่ำกว่าอัตราดอกเบี้ยจากเจ้าหน้าที่เงินกู้ธนาคารมากกว่า ลักษณะการกู้ยืมเงินจากธนาคารพาณิชย์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วน รถจักรยานยนต์นั้นพบว่านิยมนำเงินเบิกเกินบัญชีเป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการโดยมีวงเงินตั้งแต่ 4 แสน ถึง 5 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยของวงเงินเบิกเกินบัญชีขึ้นอยู่กับเครดิตของผู้ประกอบการและสิ่งค้ำประกันวงเงิน ส่วนเงินกู้แบบมีกำหนดเวลานั้นพบว่าจะใช้ในการก่อตั้งกิจการ หรือขยายกิจการ โดยกู้ยืมตั้งแต่ 1-4 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ยแตกต่างกันตามเครดิตของผู้ประกอบการ และสิ่งค้ำประกันเช่นเดียวกับวงเงินเบิกเกินบัญชี ในส่วนของการกู้เงินจากเจ้าหน้าที่เงินกู้ธนาคารของอุตสาหกรรมนั้น พบว่าผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนไม่นิยมนำเงินไปใช้ลงทุน เพราะอัตราดอกเบี้ยมีอัตราสูงกว่าแหล่งเงินทุนอื่น และจะพบว่าการกู้ยืมเงินส่วนใหญ่จะมี ความสัมพันธ์ระหว่างผู้กู้กับผู้ให้กู้ คือเป็นญาติพี่น้องหรือเพื่อนฝูงกัน วิธีการกู้จะเป็นการขยาลดเช็คเพื่อนำเงิน ไปหมุนเวียนในกิจการ ลักษณะการใช้เงินจากวงแชร์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์นั้นพบว่าส่วนใหญ่จะ เล่นแชร์เพื่อใช้เป็นเงินทุนหมุนเวียนในกิจการ โดยนิยมนำเงินมาร่วมกับลูกค้ำ เพื่อนฝูง และใช้เช็คเป็นสิ่งค้ำประกัน ส่วนอัตราดอกเบี้ยจะขึ้นอยู่กับขนาดของวงแชร์ ความต้องการใช้เงิน และความมั่นคงของวงแชร์ ข้อเสนอแนะเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ปรับปรุงนโยบาย และประสานงานเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ให้เติบโตต่อไปมีดังนี้ 1) รัฐควรให้การฝึกอบรมการบริหารงานอุตสาหกรรมในด้านต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบการ ควรกำหนดหลักสูตรและเนื้อหาของหลักสูตรในลักษณะที่เหมาะสมกับระดับการศึกษาของผู้ประกอบการ 2) ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ควรมีการพัฒนาทางด้านการตลาดของกิจการ และหน่วยงานของรัฐบาลควรที่จะมีการส่งเสริมทางด้านการตลาดแก่ผู้ประกอบการรายย่อยเพิ่มขึ้น 3) ผู้ประกอบการควรมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ เพื่อสามารถผลิตสินค้าให้มีปริมาณ และคุณภาพได้มาตรฐานมากยิ่งขึ้น 4) การจัดการระบบบัญชีของกิจการอุตสาหกรรมควรมีการจัดการให้เป็นระบบเพื่อให้ข้อมูลทางการบัญชีที่เก็บบันทึกไว้สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการปรับปรุง และพัฒนาการประกอบ

การของอุตสาหกรรมได้ 5) ภาครัฐบาลและเอกชนควรมีการร่วมมือจัดโครงการสนับสนุนผู้ประกอบการรายย่อยในด้านกาให้เงินกู้ยืมเพื่อลงทุนในกิจการอุตสาหกรรม 6) แหล่งเงินทุนของรัฐควรที่จะมีการประชาสัมพันธ์ และเพิ่มบทบาทในการจัดหาเงินทุนให้แก่อุตสาหกรรมขนาดย่อมและครอบครัวมากขึ้น

รัชนี วีระวัฒน์ยิ่งยง (2538 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย เป็นการศึกษถึงความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์, อุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง และอุตสาหกรรมรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) เพื่อประเมินถึงความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทย โดยใช้แนวคิดทางทฤษฎีเกี่ยวกับ Domestic Resource Cost (DRC) และ Shadow Exchange Rate เป็นเกณฑ์ในการตัดสินใจ พร้อมทั้งนี้ได้ศึกษาถึงปัจจัยสนับสนุนและอุปสรรคที่มีต่อความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย แนวคิด Domestic Resource Cost (DRC) เป็นการวัดต้นทุนค่าเสียโอกาสที่แท้จริงในรูปของการใช้ทรัพยากรภายในประเทศในการได้มา หรือประหยัดซึ่งเงินตราต่างประเทศสุทธิ 1 หน่วย การวัดระดับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Comparative Advantage) ของอุตสาหกรรมจะพิจารณาจากค่า DRC ของอุตสาหกรรมเปรียบเทียบกับอัตราแลกเปลี่ยนที่แท้จริง (Shadow Exchange Rate : SER) โดยอุตสาหกรรมจะมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเมื่อค่า (DRC,SER) มีค่าน้อยกว่า 1 ในทางตรงกันข้ามอุตสาหกรรมไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบเมื่อค่า (DRC,SER) มีค่ามากกว่า 1 ผลการคำนวณ DRC ของอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวมจากข้อมูลในตารางปัจจัย-ผลผลิต (Input-Output Table) ได้ค่า DRC เท่ากับ 26.559, 23.125, 35.827 และ 33.133 บาทต่อดอลลาร์ ในปี 2518, 2523, 2528 และ 2533 ตามลำดับ โดยมีค่า (DRC,SER) เท่ากับ 1.208, 1.048, 1.216 และ 1.119 ในปี 2518, 2523, 2528 และ 2533 ตามลำดับ ค่า (DRC,SER) ของอุตสาหกรรมมีค่ามากกว่า 1 โดยตลอด แสดงว่าอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งผลการคำนวณนี้สอดคล้องกับผลการศึกษาที่ผ่านมา สำหรับความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์นั่งขนาด 1,600 ซี.ซี. และรถบรรทุกปิคอัพขนาด 1 ตัน โดยใช้ข้อมูลทศวรรษในปี 2537 ปรากฏว่ายานยนต์นั่งมีค่า DRC เท่ากับ 38.375 บาทต่อดอลลาร์ และ (DRC,SER) เท่ากับ 1.423 แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมยานยนต์นั่งของไทยไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ขณะที่รถปิคอัพมีค่า DRC เท่ากับ 27.992 บาทต่อดอลลาร์ และ (DRC,SER) เท่ากับ 1.038 แสดงว่าอุตสาหกรรมปิคอัพของไทยมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบอยู่บ้าง การหาความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรม รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ขนาด 1 ตัน ในปี 2538 โดยใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจ และสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่าต้นทุนการประกอบรถปิคอัพภายในประเทศ เท่ากับ 275,639- 251,578 บาท โดยค่า DRC ของรถปิคอัพ เท่ากับ 18.954- 21.772 บาทต่อดอลลาร์ และมีค่า (DRC,SER) เท่ากับ 0.713 - 0.819 ตามข้อสมมุติว่ามีมูลค่าชิ้นส่วนภายในประเทศเป็นร้อยละ 60, 65 และ 70 ของต้นทุนการประกอบยานยนต์

ผลลัพธ์ที่ได้ชี้ให้เห็นว่า อุตสาหกรรมรถปิคอัพมีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ ซึ่งสอดคล้องกับ ผลการคำนวณ (DRC, SER) ของรถปิคอัพในปี 2537 การที่อุตสาหกรรมประกอบรถปิคอัพของไทยมีความได้เปรียบโดย เปรียบเทียบ เนื่องจากการประหยัดจากขนาดในการผลิต (Economies of Scale) ทำให้ต้นทุนการผลิตต่อหน่วยลดลง ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลที่ยกเว้นการเก็บภาษี สรรพสามิตสำหรับรถปิคอัพ ทำให้ราคาจำหน่ายของรถปิคอัพถูกกว่ายานยนต์นั่งที่มีขนาดและ คุณภาพใกล้เคียงกันจึงเป็นที่นิยมใช้ของผู้บริโภคทั่วไป ปัจจัยสนับสนุนความสามารถในการ แข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ - การประหยัดจากขนาดภายใน (Internal Economies) ซึ่งเกิดจาก การขยายกำลังการผลิตของโรงงานประกอบยานยนต์ โดยเฉพาะรถปิคอัพที่มีการย้ายฐานการผลิต มาลงทุนในไทย และมีการประหยัดจากภายนอก (External Economies) จากชิ้นส่วนภายในประเทศ ที่มีการพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต ทำให้ได้ชิ้นส่วนที่มีคุณภาพและราคาที่เหมาะสม ตลอดจน แรงงานในอุตสาหกรรมมีประสิทธิภาพการผลิตมากขึ้น - นโยบายของรัฐบาลมีบทบาทสำคัญต่อ การส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ ได้แก่ การลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วน CKD, การให้การส่งเสริม อุตสาหกรรม แก่กิจการประกอบยานยนต์เพื่อการส่งออก, ยกเว้นภาษีสรรพสามิตแก่รถปิคอัพ ช่วย ให้มีการใช้รถปิคอัพในประเทศอย่างแพร่หลาย และความร่วมมือในโครงการแลกเปลี่ยนชิ้นส่วน ยานยนต์ระหว่างประเทศ (BBC) ในกลุ่มสมาชิกอาเซียน - ขนาดตลาดภายในประเทศ ซึ่งเป็นตลาด ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคอาเซียน เนื่องจากมีปัจจัยเกื้อหนุนหลายประการ ได้แก่ อัตราการขยายตัวทาง เศรษฐกิจ, รายได้ต่อหัว, จำนวน ประชากร - ตลาดส่งออก ตลาดยานยนต์ในภูมิภาคอาเซียนและ อินโดจีนมีแนวโน้มที่จะขยายตัวสูง และรถปิคอัพเป็นยานยนต์ที่จะมีการส่งออกเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากมีความได้เปรียบในการเป็น ฐานการผลิตรถปิคอัพในอาเซียน ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อ ความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมยานยนต์ - อุตสาหกรรมสนับสนุน (Supporting Industries) อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทยในปัจจุบันมีข้อจำกัดด้านเทคโนโลยีการออก แบบและงานโลหะ ชิ้นส่วนที่ได้อาศัย เทคโนโลยีไม่สูงนัก และมุ่งเน้นการใช้แรงงานเป็นหลัก - ทักษะ แรงงาน ประสบกับปัญหาการขาดแคลนบุคลากรประเภทวิศวกรและช่างเทคนิค ปัจจุบัน ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขัน ในอุตสาหกรรมรถปิคอัพ ขณะที่อุตสาหกรรมยนต์ นิ่งและประเภทอื่น ๆ ยังไม่สามารถแข่งขันได้ สำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวมของไทยมี ปัจจัยสนับสนุนหลายประการที่จะเอื้ออำนวย ให้มีการเติบโตของอุตสาหกรรมในระดับสูง ได้แก่ การประหยัดจากขนาด นโยบายของรัฐบาล ขนาดตลาดภายในประเทศและตลาดส่งออก อย่างไรก็ตาม ภาครัฐบาลและเอกชนควรร่วมมือกันขจัดอุปสรรคของอุตสาหกรรม ไม่ว่าจะเป็นปัญหาของ อุตสาหกรรมสนับสนุน การขาดแคลน วิศวกรและช่างเทคนิค เพื่อนำไปสู่การพัฒนาอุตสาหกรรม ยานยนต์ของไทยให้ประสบความสำเร็จในการแข่งขันกับต่างประเทศในอนาคต

**ประถมาภรณ์ รักจิตรธรรม** (บทคัดย่อ : 2539) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การวิเคราะห์ผลของการ ใช้ นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากรและนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์

ครบชุด วัตถุประสงค์สำคัญในการศึกษาครั้งนี้คือ ศึกษาถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่ง และรถยนต์บรรทุกเล็ก เพื่อพยากรณ์ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด และเพื่อเปรียบเทียบถึงผลกระทบของการใช้นโยบายคุ้มครองอุตสาหกรรม และนโยบายการค้าเสรีที่มีต่อชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุด

ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งภายในประเทศ ราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งเมื่อรวมภาษีและอัตราแลกเปลี่ยน สำหรับปัจจัยที่กำหนดปริมาณการนำเข้าของชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ ปริมาณความต้องการใช้ชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กภายในประเทศ และราคานำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กเมื่อรวมภาษี

ผลการพยากรณ์แนวโน้มปริมาณการนำเข้าระหว่างเดือนมกราคม 2538 ถึง ธันวาคม 2542 พบว่า ปริมาณการนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์นั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 0.43 สำหรับปริมาณนำเข้าชิ้นส่วนอุปกรณ์รถยนต์ครบชุดของรถยนต์บรรทุกเล็กมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยเท่ากับ 0.42

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านราคาและปริมาณการนำเข้า พบว่าเมื่อรัฐบาลดำเนินการลดอัตราภาษีศุลกากรในแต่ละระดับที่มีการคุ้มครองจนถึงระดับที่มีการค้าเสรี จะมีผลทำให้ราคาสินค้าที่นำเข้าจากต่างประเทศลดลง ผู้บริโภคก็จะบริโภคสินค้านำเข้าจากต่างประเทศมากขึ้น ปริมาณการนำเข้าสูงขึ้น และผลการศึกษาครั้งนี้ชี้ให้เห็นว่านโยบายการค้าเสรีมีผลทำให้ผู้บริโภคมีทางเลือกซื้อสินค้าได้ในราคาถูกลง ในขณะที่ผู้ผลิตจำเป็นต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต เพื่อสามารถแข่งขันกับสินค้านำเข้าจากต่างประเทศได้

**วุฒิพงษ์ เปรมปราชญ์** (บทคัดย่อ : 2539) ทำการวิจัยเรื่อง ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย โดยวัตถุประสงค์ของการศึกษามี 3 ประการ ประการแรก เพื่อศึกษาถึงผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ประการที่สอง เพื่อศึกษาถึงอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งในประเทศไทย ประการสุดท้าย เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์

สำหรับวิธีการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรกใช้วิธีพรรณนา เพื่อศึกษาถึงสาระสำคัญและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อมีการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ รวมทั้งศึกษาสถานภาพของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย

ส่วนที่สองเป็นวิธีเชิงปริมาณใช้วิเคราะห์หาอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่ง โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎีอัตราการคุ้มครองที่แท้จริง (Effective Rate Protection)

ผลการคำนวณค่าอัตราการคุ้มครองที่แท้จริงของอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งโดยวัดออกมาในรูปของ ERP ได้ผลการคำนวณดังนี้

ก่อนการยกเลิก มาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศ ค่า ERP เท่ากับ 85.7%

ภายหลังการยกเลิกมาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศค่า ERP เท่ากับ 94.75%

จากผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์พบว่า ภายหลังการยกเลิก มาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศ อัตราการคุ้มครองอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งมีค่าเพิ่มขึ้น หรืออีกนัยหนึ่งอุตสาหกรรมรถยนต์นั่งได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้น ทั้งนี้เนื่องจากมาตรการบังคับใช้จีนส่วนในประเทศนั้นมิได้ก่อให้เกิดการผูกขาดแก่อุตสาหกรรมจีนส่วนที่ผลิตภายในประเทศ ซึ่งการผูกขาดได้ทำให้การผลิตไม่มีประสิทธิภาพ ขาดการแข่งขันทั้งด้านราคาและคุณภาพทำให้ราคาของจีนส่วนถูกบิดเบือนไปในทิศทางที่สูงขึ้นกว่าความเป็นจริง แต่เมื่อมาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศจะต้องถูกยกเลิกไปภายในเดือนกรกฎาคม 2541 ก็จะมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ใน 2 ลักษณะ คือ

1. อุตสาหกรรมจีนส่วนรถยนต์ภายในประเทศจะถูกลดการคุ้มครองลง ทั้งนี้เนื่องจากอำนาจในการผูกขาดจะหมดไป โดยต้องเผชิญการแข่งขันจากต่างประเทศทั้งด้านราคาและคุณภาพเป็นที่คาดการณ์ได้ว่าผู้ผลิตจีนส่วนรายใดที่ปรับตัวไม่ทัน มีต้นทุนการผลิตที่สูงและคุณภาพไม่ได้ตามมาตรฐานก็ไม่สามารถที่จะอยู่ในอุตสาหกรรมนี้ได้ ส่วนผู้ที่สามารถปรับตัวได้ก็มีความจำเป็นต้องเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเพื่อลดต้นทุนลงและรักษาคุณภาพให้ได้ตามมาตรฐาน

2. อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ จะได้รับการคุ้มครองเพิ่มขึ้นตามผลการคำนวณข้างต้น เนื่องจากผู้ประกอบรถยนต์มีอิสระในการเลือกใช้จีนส่วน ทั้งนี้ผู้ประกอบรถยนต์ที่มีเหตุผลก็จะต้องเลือกจีนส่วนที่มีคุณภาพดีและมีราคาถูก

จากผลกระทบที่เกิดขึ้น จะทำให้ราคาของจีนส่วนภายในประเทศมีแนวโน้มลดลงจนใกล้เคียงหรือเท่ากับราคาจีนส่วนที่ผลิตจากต่างประเทศ ทำให้ค่า Implicit Tariff ซึ่งเปรียบเสมือนกับภาษีที่เก็บจากผู้ประกอบรถยนต์ อันเนื่องมาจากการมีมาตรการบังคับใช้จีนส่วนภายในประเทศ มีค่าเท่ากับศูนย์ ทำให้ผลการคำนวณอัตราการคุ้มครองมีค่าสูงขึ้นนั่นเอง

อำนวยการ พงษ์วิจารณ์ (บทคัดย่อ : 2540) ทำการวิจัยเรื่อง โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารในประเทศไทย ภายหลังข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้า วัตถุประสงค์หลักในการศึกษาครั้งนี้ เพื่อศึกษาโครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารของประเทศไทยในปัจจุบัน ทั้งในด้านโครงสร้างการผลิต โครงสร้างการตลาด ตลอดจนศึกษา นโยบายการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลเพื่อคุ้มครองอุตสาหกรรมผลิตรถยนต์ในประเทศ ตลอดจนช่วงระยะเวลากว่า 30 ปีที่ผ่านมา นอกจากนั้นยังวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคตภายหลัง

จากที่ข้อตกลงทางการค้าระหว่างประเทศของแอกต์และอาฟต้ามีผลบังคับใช้ ซึ่งการวิเคราะห์ อัตราการคุ้มครองและผลกระทบในครั้งนี้จะใช้แนวคิดทางทฤษฎีการคุ้มครองเป็นหลัก

ผลการศึกษาดังกล่าวพบว่า อุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารของประเทศ อันได้แก่ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์บรรทุกและโดยสาร และอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วน ยังไม่สามารถที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้ ถ้าหากไม่ได้รับการคุ้มครองจากรัฐบาลจะมีเพียงชิ้นส่วนบางรายการที่ใช้วัตถุดิบและปัจจัยการผลิตที่มีในประเทศเท่านั้น ที่สามารถแข่งขันกับชิ้นส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศได้ ดังนั้นถ้าหากรัฐบาลต้องยกเลิกมาตรการการคุ้มครองต่าง ๆ ตามกรอบเวลาที่กำหนดแล้ว อุตสาหกรรมนี้จะไม่มีความสามารถที่จะแข่งขันกับต่างประเทศได้ รัฐบาลจึงจำเป็นต้องต้องทบทวนถึงความเหมาะสมของมาตรการที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ตลอดจนจะต้องหามาตรการอื่น ๆ มาเสริม เพื่อให้อุตสาหกรรมนี้เข้มแข็งสามารถแข่งขันกับผลิตภัณฑ์จากต่างประเทศได้ เช่น ปรับปรุงบัญชีรายการชิ้นส่วนบังคับใหม่ให้สอดคล้องกับความสามารถในการผลิตของประเทศ และ รัฐบาลจะต้องช่วยเหลือด้านต้นทุนการผลิตในประเทศให้ถูกลงโดยการลดภาษีนำเข้าวัตถุดิบ และ เครื่องจักร ที่นำมาใช้ในการผลิตชิ้นส่วน เป็นต้น

**สุภัคตรา ริมสาคร** (บทคัดย่อ : 2541) วิจัยเรื่อง ผลกระทบจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์ การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาถึงประวัติความเป็นมาของอุตสาหกรรมยานยนต์ และปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่ออนาคตของอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงนโยบายอุตสาหกรรมยานยนต์ ของประเทศไทยโดยจะเน้นมาตรการทางด้านภาษี ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าชิ้นส่วน CKD อัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิตและมาตรการการบังคับใช้ชิ้นส่วน ซึ่งจะทำการศึกษาว่าเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านอัตรานำเข้าชิ้นส่วน CKD และมีการจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่ม และภาษีสรรพสามิตแทนภาษีการค้าแล้ว จะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์อย่างไรบ้าง โดยจะนำภาษีทั้งหมดของการนำเข้าชิ้นส่วน CKD คือ ภาษีนำเข้า ภาษีมูลค่าเพิ่ม ภาษีสรรพสามิต มาคิดเป็นภาระภาษีรวม ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าจะทำการศึกษาว่าเมื่อภาระภาษีรวมเปลี่ยนแปลงไป จะมีผลอย่างไรต่อราคาของรถยนต์ และเมื่อมีการยกเลิกมาตรการ Local content แล้วราคารถยนต์จะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด ซึ่งจะสามารถสรุปผลของการศึกษาได้ดังนี้

1. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่อภาระภาษีรวมนำเข้าชิ้นส่วน CKD มีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.74 % แสดงว่าเมื่อภาระภาษีรวมมีการเปลี่ยนแปลงไป 1 % จะทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.74% โดยจะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

2. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ ต่ออัตราภาษีมูลค่าเพิ่มของรถยนต์นั่ง มีค่าเท่ากับ 0.075% แสดงว่าเมื่ออัตราภาษีมูลค่าเพิ่มเปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคาของรถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.075% โดยเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางเดียวกัน

3. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ ของรถยนต์มีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.26% แสดงว่าเมื่ออัตราการใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตได้ในประเทศเปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.26% ทิศทางเดียวกัน

4. ความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราการใช้ชิ้นส่วน CKD ของรถยนต์นั้นมีค่าโดยเฉลี่ยเท่ากับ 0.28% แสดงว่าเมื่ออัตราการใช้ชิ้นส่วน CKD เปลี่ยนแปลงไป 1% จะทำให้ราคารถยนต์เปลี่ยนแปลงไป 0.28% ในทิศทางเดียวกัน

5. การเปลี่ยนแปลงของภาวะภาษีรวมจะมีผลกระทบต่อราคารถยนต์มากกว่าการเปลี่ยนแปลงของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ และอัตราการเปลี่ยนแปลงการใช้ชิ้นส่วน CKD เนื่องจากความยืดหยุ่นของราคารถยนต์ต่ออัตราภาวะภาษีรวมมีค่ามากถึง 0.74% ซึ่งมีความมากกว่าความยืดหยุ่นของอัตราภาษีมูลค่าเพิ่ม อัตราการเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศและอัตราการเปลี่ยนแปลงการใช้ชิ้นส่วน CKD

ธิดารัตน์ ติรพันธุ์พานิชย์ (2542 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีส่วนใหญ่นำดำเนินงานในลักษณะกิจการเจ้าของคนเดียวและได้ดำเนินธุรกิจผลิตน้ำดื่มบริสุทรีมาเป็นระยะเวลาตั้งแต่ 1-5 ปี ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีทุกรายจะได้รับเครื่องหมาย อย. จากกระทรวงสาธารณสุข โดยผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีส่วนใหญ่จะมีใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน

การดำเนินธุรกิจในด้านต่าง ๆ นั้น ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีจะให้ความสำคัญในด้านการผลิต การตลาด การจัดการ และการเงิน ตามลำดับ

ในด้านการผลิต ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีส่วนใหญ่ใช้กลยุทธ์ด้านกรรมวิธีและเทคนิคที่ใช้ในการผลิต คือการกรองน้ำและการใช้อุลตราไวโอเลต กลยุทธ์ด้านทำเลที่ตั้งและการออกแบบโรงงานนั้น ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีส่วนใหญ่จะเลือกทำเลที่ตั้งใกล้แหล่งวัตถุดิบ และห่างไกลจากแหล่งปฏิกูล กลยุทธ์ด้านทรัพยากรมนุษย์ที่ใช้ใช้นั้นเนื่องจากโรงงานผลิตน้ำดื่มบริสุทรีโดยส่วนใหญ่มีขนาดเล็กจึงมีจำนวนคนงานน้อยกว่า 10 คน

ในด้านการตลาด ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีให้ความสำคัญในส่วนประสานด้านการตลาดคือในด้านผลิตภัณฑ์ ด้านราคา ด้านการจัดจำหน่ายและด้านการส่งเสริมการตลาดตามลำดับ โดยในด้านผลิตภัณฑ์นั้นให้ความสำคัญในด้านความสะอาดของน้ำและภาชนะบรรจุมากที่สุด การกำหนดราคาขายขึ้นอยู่กับต้นทุนของสินค้า การจำหน่ายน้ำดื่มจะจำหน่ายให้ลูกค้าโดยตรง การส่งเสริมการตลาดให้ความสำคัญกับการใช้พนักงานขายและการประชาสัมพันธ์มากกว่าด้านอื่น

ในด้านการจัดการ ผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทรีจะให้ความสำคัญในด้านการวางแผน การควบคุม การตั้งการ การจัดคนเข้าทำงานและการจัดองค์กรตามลำดับ โดยในการวางแผนนั้นใช้ปัจจัยภายใน ได้แก่เงินทุนและกำลังการผลิต ส่วนปัจจัยภายนอกที่ใช้ได้แก่ คู่แข่งขันและลูกค้าและสภาพ

เศรษฐกิจ ด้านการควบคุมส่วนใหญ่จะจัดให้มีการควบคุมและประเมินผลการปฏิบัติงานโดยผู้บริหาร พนักงาน พนักงานจะรายงานผลการปฏิบัติการทุกวันทำการ การสั่งการจะใช้วิธีจูงใจ พนักงานในการทำงานคือ การให้สวัสดิการต่าง ๆ การให้ความมั่นคงในการทำงาน และการให้การยกย่องและยอมรับ การจัดคนเข้าทำงานส่วนใหญ่พิจารณาจากความสามารถ และความชำนาญของบุคลากรมากกว่าด้านอื่น ๆ ส่วนการจัดองค์กรนั้นจะจัดให้มีแผนการผลิตและแผนขายเป็นส่วนใหญ่

ในด้านการเงิน ผู้ผลิตน้ำตาลมีบริสุทธ์มีการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน โดยมีเงินลงทุนเริ่มแรกอยู่ในช่วง 100,001-500,000 บาท ซึ่งการจัดหาเงินทุนนั้นผู้ผลิตน้ำตาลโดยส่วนใหญ่จะใช้เงินทุนส่วนตัวในการดำเนินงาน ผลการดำเนินงานที่ผ่านมาผู้ผลิตน้ำตาลโดยส่วนใหญ่มียอดขายโดยเฉลี่ยต่อเดือนในระดับต่ำกว่าระดับ 50,000 บาท และมีอัตรากำไรสุทธ์ระหว่าง 4-6% และ 10-12% การขายสินค้ามีทั้งการขายสดและการขายเชื่อ

ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานที่ผู้ผลิตน้ำตาลมีบริสุทธ์ให้ความสำคัญเป็นอันดับ 1 คือปัญหาด้านการผลิตได้แก่ ต้นทุนการผลิตและการขาดแคลนแรงงาน รองลงมาคือปัญหาด้านการเงิน ได้แก่ การจัดหาเงินทุนหมุนเวียน การจัดหาเงินทุน รายได้และยอดขายของกิจการอัตรากำไร (กำไรสุทธ์) ที่ได้รับ ต้นทุนของดอกเบี้ย การชำระหนี้ของลูกค้า ปัญหาด้านการจัดการ ได้แก่ ความชำนาญของบุคลากรและการควบคุมดูแล และปัญหาด้านการตลาดได้แก่ การแข่งขันทางการตลาด

สมหญิง งามพรประเสริฐ (2542 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การปรับปรุงความสัมพันธ์ในด้านลูกโซ่การป้อนชิ้นส่วนและวัตถุดิบในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย : ผู้เป็นผู้ผลิตระดับโลก ผลการศึกษาพบว่าการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในประเทศไทย โดยได้สำรวจและประมวลผลข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้รับตอบกลับจากผู้ประกอบการยานยนต์จำนวน 7 โรงงาน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 46 โรงงาน และจากการสัมภาษณ์ผู้บริหารและเยี่ยมชมโรงงานผู้ประกอบการยานยนต์ 2 ราย และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 4 ราย ผลการศึกษาพบว่า ความสัมพันธ์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขตหรือมีการร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางประการ โดยมีประเด็นสำคัญดังนี้ 1) เกณฑ์ที่มีความสำคัญอย่างมากในการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบ คือความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ ลักษณะทางกายภาพต่างๆ เช่น กำลังการผลิตและอุปกรณ์การผลิต และความรวดเร็วในการตอบสนองต่อคำร้องของลูกค้า 2) การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ประกอบการต่างๆ ในอุตสาหกรรมยังไม่บ่อยครั้ง และมีรายละเอียดของข่าวสารไม่มากเพียงพอที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์หรือพัฒนากระบวนการผลิตได้ 3) ขัดแย้งด้านราคาชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่เกิดขึ้น เป็นผลมาจากความไม่โปร่งใสของต้นทุนที่ลูกค้าและผู้ผลิตชิ้นส่วนเสนอมา การ

ขาดการทำกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งขาดการบริหารการผลิต และทรัพยากรต่าง ๆ ที่ดี 4) ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยังไว้วางใจกันและกันค่อนข้างต่ำในด้าน ต้นทุนและกำไร ทำให้การทำกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนไม่ได้ผลเท่าที่ควร 5) ปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างลูกค้ากับผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วน คือระดับความสามารถ ในการผลิตของทั้งสองฝ่าย หากมีระดับความสามารถทางเทคนิคใกล้เคียงกันก็จะมีความร่วมมือ ทางเทคนิคมาก และ 6) จำนวนเงินลงทุนของผู้ประกอบการเป็นตัวกำหนดปริมาณการถ่ายทอด ความรู้ต่างๆ ให้แก่ผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนของผู้ประกอบการเพื่อผลดีในระยะยาว ผู้ประกอบการ ยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยควร 1) ใช้อินเทอร์เน็ตเป็นสื่อกลาง การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เทคนิคการผลิตและการเพิ่มผลผลิต แนวคิดในการออกแบบปรับปรุง และพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบให้ดียิ่งขึ้น 2) รวมกลุ่มกันทำกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตและ ลดต้นทุน โดยมีสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นแกนนำในการจัด กิจกรรม เพื่อให้ทุกบริษัทสามารถจัดหาความรู้ดังกล่าวได้ในงบประมาณที่จำกัด 3) อบรมบุคลากร ที่มีหน้าที่ในการปรับปรุง พัฒนาและลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนและวัตถุดิบให้มีศักยภาพมากขึ้น ด้วยการฝึกอบรมสัมมนาแลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มผู้ประกอบการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านภาษา และ 4) จัดทำเกณฑ์ประกอบการประเมินผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนและแจ้งผลการประเมินให้ผู้ป้อน วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนของตนเป็นประจำเพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปรียบเทียบระหว่างผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้น ส่วนด้วยกัน อันจะนำไปสู่การพัฒนาตนเองในที่สุด

สุมิตร เตะสุขสันต์ (2542 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การดำเนินงานของธุรกิจกล้วยไม้ ในจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จดทะเบียนธุรกิจเป็นแบบห้างหุ้น ส่วนจำกัด และได้ทำธุรกิจกล้วยไม้มาเป็นระยะเวลาตั้งแต่ 11-30 ปี รายได้ต่อปีของธุรกิจมี จำนวนตั้งแต่ 10 ล้านบาทขึ้นไป ผู้ประกอบการส่วนใหญ่ได้ดำเนินธุรกิจกล้วยไม้แต่เพียงอย่าง เดียว รายได้ส่วนใหญ่มาจากการขายผลิตภัณฑ์กล้วยไม้ในเขตเชียงใหม่ ลักษณะของผลิตภัณฑ์ กล้วยไม้ส่วนใหญ่จะเป็นรูปแบบของต้นกล้วยไม้และต้นกล้าของกล้วยไม้ ธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่ จะมีพนักงานประจำตั้งแต่ 20 คนขึ้นไป

ในการศึกษาด้านการจัดการ ผู้ประกอบการให้ความสำคัญในส่วนของการจัดสรรคนเข้า งาน การวางแผน การควบคุม การจัดการ และการสั่งการ ตามลำดับ

สำหรับการคัดเลือกคนเข้าทำงาน ผู้ประกอบการส่วนใหญ่จะคำนึงถึง ประสบการณ์อายุ และความสามารถในการปฏิบัติงานมากกว่าปัจจัยด้านอื่น ปัจจัยดังกล่าวนี้เป็นพื้นฐานสำคัญที่จะ พิจารณากำหนดอัตราค่าจ้างและเงินเดือนของลูกจ้าง นอกจากนี้ผู้ประกอบการธุรกิจกล้วยไม้ยังได้ มีการวางแผนงาน ซึ่งส่วนใหญ่เป็นแผนลักษณะ 1-3 ปี โดยจะมีการกำหนดวัตถุประสงค์ของแผน ก่อนที่จะมีการจัดทำแผนงานขึ้นมา

สำหรับด้านการควบคุม ผู้จัดการจะเป็นผู้พิจารณาควบคุมผลการปฏิบัติงาน สำหรับผลของการปฏิบัติงานจะถูกประเมินเปรียบเทียบกับแผนการปฏิบัติงานที่วางไว้ล่วงหน้า ปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการควบคุมปฏิบัติงานคือ คุณภาพของงานและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการทำงาน

การสื่อสารในองค์กร จะเป็นแบบบน-ล่าง และแบบล่าง-บน ซึ่งเป็นวิธีการเล่นใหญ่ที่ผู้ประกอบการนำมาใช้ ในขณะที่เดียวกันผู้ได้บังคับบัญชาจะต้องเสนอรายงานประจำวันและประจำเดือนอีกด้วย

ในการจัดองค์กร จะมีการกำหนดระเบียบแนวทางการปฏิบัติงาน และการจัดสรรงานสำหรับขอบเขตความรับผิดชอบจะขึ้นอยู่กับหน้าที่ของแต่ละบุคคล ธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่จะมีการจัดแบ่งแผนกโดยมีแผนกการตลาด และการผลิตอยู่ในองค์กร ธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่จะมีการแบ่งอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานเป็นสามขั้น โดยแบ่งเป็นระดับเจ้าของ ผู้จัดการ และผู้ได้บังคับบัญชา

ในส่วนของการตลาด กล้วยไม้สกุลแวนด้าและหวายเป็นสกุลที่จำหน่ายได้มากที่สุด ผลิตภัณฑ์กล้วยไม้ส่วนใหญ่จะเป็นในลักษณะของต้นกล้วยไม้และต้นกล้า สำหรับคุณภาพของสินค้าจะมีการรับประกันคุณภาพของสินค้า ในขณะที่ผู้ประกอบการจะมีการพัฒนาสายพันธุ์กล้วยไม้ใหม่ ๆ เอง คุณภาพของต้นกล้วยไม้ส่วนใหญ่จะถูกแบ่งเกรดตามขนาดของดอก

ปัจจัยสำคัญต่อการตั้งราคาสินค้าได้แก่ ฤดูกาลที่จำหน่าย ต้นทุน คู่แข่งขัน คุณภาพของผลิตภัณฑ์ตามความต้องการของตลาด กลยุทธ์การตั้งราคา จะพิจารณาจากต้นทุนของการผลิตราคาของสินค้าส่วนใหญ่จะตั้งราคาสูงก่อนและค่อยปรับลดลงมาภายหลัง

ข้อมูลทางการเงินจะถูกบันทึกลงในสมุดบัญชี ธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่จะใช้เงินลงทุนจากส่วนของเจ้าของธุรกิจ เงินทุนหมุนเวียนในธุรกิจมีตั้งแต่ 10-20 ล้านบาทต่อปี เงินลงทุนขั้นต่ำจะอยู่ในช่วง 1-2 ล้านบาท ปัจจัยที่มีความสำคัญในการพิจารณาคุ้มเงินจากสถาบันการเงิน คืออัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ผลกำไรก่อนหักภาษีส่วนใหญ่ทำได้อ้อยละ 20-30 ของต้นทุน

ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการวางแผนการผลิตในส่วน of ต้นกล้วยไม้ และต้นกล้าผลิตภัณฑ์กล้วยไม้ส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่จะเป็นธุรกิจกล้วยไม้ผลิตเอง แผนการผลิตส่วนใหญ่ขึ้นอยู่กับฤดูกาลทำธุรกิจของกล้วยไม้ ปริมาณการผลิตจะพิจารณาจากความต้องการของตลาดในแต่ละเดือน

ปัญหาของธุรกิจกล้วยไม้ส่วนใหญ่ได้แก่ ปัญหาด้านการเงิน การจัดการ การผลิต และการตลาด เรียงตามลำดับ

ปัญหาทางการเงินส่วนใหญ่ คือปัญหาในด้านของการขาดทุนหมุนเวียน และระยะเวลาในการชำระหนี้ ปัญหาในด้านการจัดการส่วนใหญ่เป็นปัญหาในด้านของการขาดแคลนแรงงานที่มีความชำนาญ การวางแผน การสั่งการ การประสานงาน การติดต่อสื่อสาร การควบคุมและระบบการดำเนินงานตามลำดับ ปัญหาในด้านของการผลิตส่วนใหญ่จะเป็นปัญหาในด้านของ

ต้นทุนที่สูง ทั้งในส่วนของวัตถุดิบ ต้นทุนแรงงาน คุณภาพที่ต่ำของต้นกล้า และต้นกล้าไม่ได้ขนาด ปัญหาในด้านการตลาดส่วนใหญ่ คือปัญหาในด้านต้นทุนการผลิต การโฆษณา คุณภาพของสินค้า และพนักงานขายมากกว่าปัญหาอื่น ๆ เรียงตามลำดับ

พงศกร ทวีสุข (2544 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง ในจังหวัดเชียงใหม่ โดยผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้

1. การประกอบอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง ส่วนใหญ่เปิดดำเนินงานมาแล้วประมาณ 1-3 ปี มีลักษณะการประกอบการแบบเจ้าของคนเดียว ส่วนใหญ่เป็นโรงงานที่มีพื้นที่ประมาณ 500-1,000 ตารางเมตร ในช่วงนอกฤดูการผลิต และในฤดูการผลิต มีจำนวนพนักงานประจำสำนักงานไม่เกิน 5 คน และลูกจ้างในโรงงานไม่เกิน 25 คน

2. การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้งมี 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการจัดการ การผลิต การเงินและการบัญชี และการตลาด พบว่า

ด้านการจัดการ ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการวางแผนการดำเนินธุรกิจเป็นแผนระยะสั้น (1-3 ปี) โดยมีการกำหนดนโยบาย เป้าหมายของกิจการในอนาคต รวมทั้งมีการกำหนดการใช้วัตถุดิบ (ลำไย) และอุปกรณ์เครื่องจักร ปัจจัยภายในที่ใช้กำหนดแผนงาน ได้แก่เงินทุนและกำลังการผลิต ปัจจัยภายนอก ได้แก่ปริมาณวัตถุดิบตามฤดูกาลและความต้องการของตลาด โดยมีการทบทวนปรับปรุงแผนงานเป็นระยะ ๆ ทุกสัปดาห์

การจัดองค์การ พบว่าส่วนใหญ่มีการแบ่งแผนกงานประกอบด้วย แผนกการผลิตแผนกบัญชีและการเงิน และแผนกการตลาด ไม่มีการจัดทำเอกสารคำบรรยายลักษณะงาน มีการกระจายอำนาจความรับผิดชอบไปยังแผนกงานต่าง ๆ ใช้วิธีมอบหมายอำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบให้แก่พนักงาน/ลูกจ้าง ด้วยวาจา

การจัดบุคลากรเข้าทำงาน พบว่าบุคลากรส่วนใหญ่มาจากการบอกต่อชักชวนกันมาโดยรับสมัครตั้งแต่ก่อนฤดูการผลิตจนถึงฤดูกาลผลิต ส่วนใหญ่กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกโดยพิจารณาจากเพศ อายุ และประสบการณ์ของผู้สมัครตั้งแต่ก่อนฤดูการผลิต จนถึงฤดูกาลผลิต และเห็นว่าความขยันอดทนและความซื่อสัตย์เป็นคุณสมบัติจำเป็นสำหรับการปฏิบัติงาน ส่วนใหญ่มีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยพิจารณาจากความสามารถในงานที่ได้รับมอบหมายและใช้ผลการประเมินดังกล่าวเพื่อพิจารณามอบหมายงานต่อไป มีการฝึกอบรมระหว่างการทำงาน การจ่ายค่าจ้างส่วนใหญ่เป็นค่าจ้างรายวัน มีการจัดสวัสดิการด้านที่พักอาศัยและอาหารกลางวันให้แก่พนักงาน

การสั่งการ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ใช้ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย และนิยมสั่งการในลักษณะผสมผสานคือ ทั้งมีและไม่มีคำสั่งจากพนักงาน โดยเห็นว่าความสนใจของพนักงาน/ลูกจ้างขณะสั่งการนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การสั่งการมีประสิทธิภาพ และส่วนใหญ่ใช้การเพิ่มค่าล่วงเวลาเป็นปัจจัยจูงใจในการปฏิบัติงาน

การควบคุม พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการจัดตั้งมาตรฐานในการควบคุมตามคุณภาพงาน ปริมาณงาน ลำดับ และเพื่อให้การผลิตลำไยอบแห้งประสบความสำเร็จ ส่วนใหญ่นำเทคนิคควบคุมการผลิตมาใช้ โดยมีการปรับปรุงและใช้เครื่องจักรทันสมัยช่วยในการผลิต และมีการศึกษาเทคนิคการอบแห้งลำไยจากนักวิชาการและเอกสารวิชาการอยู่เสมอ

ด้านการผลิต พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีอัตราการผลิตสูงสุดต่อปีน้อยกว่า 250,000 กิโลกรัม และส่วนมากผลิตลำไยอบแห้งแบบอบแห้งเปลือกโดยใช้วัตถุดิบลำไยสดที่รับซื้อมาจากแหล่งปลูกทั้งในจังหวัดเชียงใหม่และลำพูน ส่วนมากรับซื้อในขนาด AA และขนาด A และกว่าครึ่งหนึ่งรับซื้อลำไยอบแห้งเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตด้วย โดยซื้อในขนาด AA และขนาด A ในระหว่างการผลิต ส่วนใหญ่มีการสุ่มตรวจคุณภาพสินค้าลำไยอบแห้งเป็นประจำตลอดระยะเวลาการผลิต

ด้านการเงินและการบัญชี พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่ยังใช้สมุดบันทึกข้อมูลด้านบัญชีและการเงิน ผู้จัดทำบัญชีคือเจ้าของกิจการหรือพนักงานบัญชีและการเงิน เงินทุนและแหล่งเงินทุนส่วนใหญ่เป็นของเจ้าของกิจการ ส่วนการชำระค่าวัตถุดิบพบ ส่วนใหญ่ชำระด้วยเงินสด และกำหนดให้ลูกค้าชำระค่าสินค้าทันทีที่รับสินค้าด้วยเงินสดหรือเช็ค กิจการส่วนใหญ่ไม่มีหนี้สูญทางการค้า มีปริมาณเงินสดหมุนเวียนเป็นค่าวัตถุดิบวันละ 100,000-300,000 บาท นอกจากนี้พบว่าส่วนใหญ่มีการระหนี้สิน เป็นหนี้สินเงินกู้ระยะสั้น และหนี้เบิกเกินบัญชี

ด้านการตลาด พบว่าผู้ประกอบการทุกราย มีการคัดเกรดผลิตภัณฑ์ลำไยอบแห้งที่จำหน่ายเป็นเกรด AA, A, B และ C มีการจำหน่ายลำไยอบแห้งอบแห้งเปลือก และแบบแกะเปลือก ในการตั้งราคาส่วนใหญ่ตั้งราคาตามผู้นำตลาด ใช้วิธีจัดจำหน่ายสินค้าโดยใช้ช่องทางจากผู้ผลิตไปยังผู้ค้าส่ง ผู้ค้าปลีก และผู้บริโภค ส่วนใหญ่มีการประชาสัมพันธ์ให้ข่าวเกี่ยวกับสินค้าเพื่อเป็นการส่งเสริมการตลาด มีตลาดรับซื้อต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่วนที่จำหน่ายในประเทศพบว่า มีพ่อค้าส่งและพ่อค้าปลีกมารับซื้อไปจำหน่ายอีกทอดหนึ่ง

3. ปัญหาการดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้ง โดยรวมพบว่ามีปัญหาในระดับน้อย ทั้งด้านการจัดการ การผลิต และการตลาด ส่วนปัญหาด้านการเงินและการบัญชีมีปัญหาในระดับน้อยที่สุด แต่ในรายละเอียดพบว่า ปัญหาด้านการจัดการมีปัญหาระดับมากในเรื่องการวางแผน เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจไม่แน่นอน ทำให้คาดการณ์ล่วงหน้าได้ลำบากและปัญหาด้านการจัดบุคลากรเข้าทำงานในเรื่องพนักงาน/ลูกจ้าง ไม่มีประสิทธิภาพและความชำนาญ ทำให้เสียเวลาในการฝึกหัด และปัญหาด้านการตลาดมีปัญหาระดับมากในเรื่องคู่แข่งชั้นมีจำนวนมาก

วีรพล นิติชากร (2544 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ โดยผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้ วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ศึกษาถึงโครงสร้างของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย โดยมุ่งเน้นในด้านความสามารถในการแข่งขัน ตลอดจน

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรม รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่ออุตสาหกรรม โดยในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้เลือกศึกษาชิ้นส่วนยานยนต์ 2 ชนิด คือ ยางรถบรรทุก ล้อ และ อุปกรณ์ส่วนประกอบ ครอบคลุมความคิดที่ใช้ในการศึกษาวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันได้ใช้ดัชนีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบ (Revealed Comparative Advantage Index : RCA) ประกอบกับแบบจำลองส่วนแบ่งตลาดคงที่ (Constant Market Share Model : CMS) ส่วนการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อศักยภาพของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ทำการวิเคราะห์โดยใช้แบบจำลองสมการถดถอยเชิงเส้นตรง ผลการศึกษาพบว่าประเทศไทยสามารถส่งออกยางรถบรรทุกและล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบได้เพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีสาเหตุสำคัญจากการที่ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าประเทศไทยจะมีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นแต่ก็ยังไม่มีความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบในการส่งออกยางรถบรรทุก และล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ โดยปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของยางรถบรรทุก ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยนและผลผลิตมวลรวมของประเทศผู้นำเข้าที่สำคัญ ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อมูลค่าการส่งออกของล้อและอุปกรณ์ส่วนประกอบ ได้แก่ อัตราแลกเปลี่ยน และประมาณการสะสมทุนในอุตสาหกรรมวงล้อยานยนต์ นอกจากนี้ปัญหาและอุปสรรคที่พบในการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของไทย ได้แก่ ปัญหาแรงงานซึ่งมีคุณสมบัติไม่ตรงตามที่โรงงานอุตสาหกรรมต้องการ โดยบางตำแหน่งต้องการแรงงานที่มีความชำนาญและประสบการณ์ในการทำงาน ปัญหาเทคโนโลยีในการผลิตที่ต้องอาศัยการถ่ายทอดจากต่างประเทศ ในรูปของการร่วมทุนกับต่างประเทศ หรือจากการซื้อเทคโนโลยีการผลิต และวัตถุดิบที่ยังต้องอาศัยการนำเข้าซึ่งมีการเก็บภาษีนำเข้าวัตถุดิบในสัดส่วนที่สูงทำให้ต้นทุนความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคา รวมทั้งราคาวัตถุดิบที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ศตพล แก่คำภู (2544 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยผ่านมาตรการ 4 มาตรการคือ มาตรการอนุญาตประกอบยานยนต์ มาตรการส่งเสริมการลงทุนผลิตชิ้นส่วน มาตรการควบคุมการนำเข้า มาตรการส่งเสริมการส่งออก และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยภูมิหลังกับผลกระทบจากแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยผ่านทั้ง 4 มาตรการเช่นเดียวกัน โดยแต่ละมาตรการจะพิจารณา 3 ด้านคือ ด้านการผลิต ด้านการตลาด และด้านการบริหารจัดการ ผู้ศึกษาได้ทำการพัฒนาเครื่องมือวัดผลกระทบจากข้อตกลงของแกตต์ว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ครอบคลุมทั้ง 3 ด้าน โดยปรึกษาอาจารย์ผู้ควบคุมสารนิพนธ์และผู้เชี่ยวชาญด้านอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ จำนวน 4 ท่าน และทำการประเมินผลกระทบโดยการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสุ่มตัวอย่างแบบง่ายจากประชากรคือ สถานประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 115 ราย โดยใช้แบบสอบถามมาตรวัดประมาณค่าที่ผู้ศึกษาทำการพัฒนาขึ้น สถิติที่ใช้ในการศึกษาคือ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสัมประสิทธิ์การกระจาย และทดสอบสมมุติฐานแต่ละข้อโดยการทดสอบนัยสำคัญของค่าสัมประสิทธิ์

สหสัมพันธ์แบบไคสแควร์ ประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS For Window ผลการวิจัยพบว่า ผลกระทบจากข้อตกลงของเกษตรกรว่าด้วยมาตรการทริมส์ต่ออุตสาหกรรมขึ้นสวนยานยนต์ไทยผ่านทั้ง 4 มาตรการอยู่ในระดับปานกลาง และผลการทดสอบความสัมพันธ์ผ่าน 4 มาตรการ ส่วนใหญ่เป็นไปตามสมมติฐานคือ ปัจจัยภูมิหลังของสถานประกอบการมีความสัมพันธ์กับผลกระทบจากข้อตกลงของเกษตรกรว่าด้วยมาตรการทริมส์ และมีนัยสำคัญ 0.05

แพทย์ อมรศักดิ์ (2546 : บทคัดย่อ) ได้ทำการวิจัยเรื่อง ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมน้ำผลไม้ในประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์ 2 ประการ คือ 1) เพื่อศึกษาปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำผลไม้ในประเทศไทยในด้านการผลิต การตลาด การบัญชีและการเงิน 2) เพื่อศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการผลิตแบ่งตามขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำผลไม้ในประเทศไทยในด้านการผลิต การตลาด การบัญชีและการเงิน และผู้วิจัยได้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ผลิตน้ำผลไม้ในประเทศไทยจำนวน 36 ราย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าทดสอบสมมติฐานได้กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัยมีดังต่อไปนี้

1) ระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำผลไม้ในแต่ละด้านพบว่ามีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง โดยลำดับของปัญหาในการดำเนินงานแต่ละด้าน เรียงจากปัญหามากที่สุดไปถึ้นน้อยที่สุดคือ (1) ปัญหาด้านการตลาด (2) ปัญหาด้านการผลิต (3) ปัญหาด้านการบัญชีและการเงิน สำหรับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำผลไม้ จำแนกตามลักษณะของผู้ผลิต พบว่าผู้ผลิตที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกัน มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกัน จะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แต่ผู้ผลิตที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน

# บทที่ 3

## วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยจะใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาถึงปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีขั้นตอนและวิธีการดำเนินการวิจัยตามลำดับดังนี้

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

### 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ผู้บริหาร (กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการโรงงาน หรือตำแหน่งเทียบเท่า) ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 224 ราย รวบรวมจากรายชื่อจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ณ สิ้นปี 2546 โดยการศึกษาครั้งนี้ จะทำการศึกษาโดยใช้กลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ว่าเพียงพอที่จะเป็นตัวแทนของประชากร โดยทำการคำนวณจากสูตรของ Yamane (บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2542 : 5) ดังนี้

$$n = \frac{N}{(1 + Ne^2)} \quad (3.1)$$

โดย  $n$  = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่จะทำการศึกษา  
 $N$  = จำนวนประชากรในการศึกษาจำนวน 224 ราย  
 $e$  = ค่าความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง กำหนดให้มีค่าเท่ากับ 0.05

ดังนั้นจะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เป็น

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

$$= 144$$

ดังนั้น ขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ โรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของ สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ต้องการทำการสุ่มตัวอย่างเพื่อเก็บข้อมูลเท่ากับ 144 ราย

### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของประชากรที่เป็นผู้บริหาร ระดับสูงของ โรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยมีขั้นตอนในการดำเนินการดังนี้

#### 3.2.1 การสร้างแบบสอบถาม

1. ศึกษาค้นคว้าจากเอกสารข้อมูลจากเอกสาร ข้อความทางวิชาการ วารสาร สื่อสารพิมพ์ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2. สร้างแบบสอบถามจากการศึกษาแบบสอบถามที่มีผู้วิจัยท่านอื่น ๆ ได้ทำการศึกษาในเรื่องที่เกี่ยวข้อง แล้วนำบางส่วน of แบบสอบถามมาปรับปรุงประยุกต์ให้มีความเหมาะสมกับงานวิจัยฉบับนี้ โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 4 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล และลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานในปัจจุบัน การได้รับการรับรองคุณภาพในด้านต่าง ๆ ของโรงงาน ขนาดของ เงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และกลุ่มของผลิตภัณฑ์จำแนกตามหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในด้านต่าง ๆ เป็นแบบสอบถามที่มีลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) เป็นมาตราการวัดแบบ Likert (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543 : 107) โดยมีเกณฑ์ ให้ผู้บริหารพิจารณา 5 ระดับและนำมาให้คะแนนดังนี้

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

แบบสอบถามปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ประกอบด้วยคำถามที่เกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ด้านการผลิต ประกอบด้วย
  - (1) การวางแผนการผลิต
  - (2) การปฏิบัติการผลิต
  - (3) การควบคุมการผลิต
  - (4) การควบคุมสินค้าคงคลัง
- 2) ด้านการเงินประกอบด้วย
  - (1) การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน
  - (2) การจัดหาเงินทุน
  - (3) การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ
- 3) ด้านการตลาด ประกอบด้วย
  - (1) ผลิตภัณฑ์
  - (2) ราคา
  - (3) การจัดจำหน่าย
  - (4) การส่งเสริมการตลาด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาว่าควรจะได้มีการปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติมจากที่เป็นอยู่เพื่อให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ โดยลักษณะคำถามเป็นแบบปลายเปิด (Open – End Question)

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม โดยอาศัยแนวเนื้อหาจากแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2541-2545

### 3.3 การตรวจสอบเครื่องมือ

ผู้วิจัยทำการตรวจสอบเครื่องมือในการวิจัย ตามขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.3.1 เสนอแบบสอบถามที่สร้างขึ้นต่ออาจารย์ผู้ควบคุมงานวิจัยเพื่อตรวจสอบเบื้องต้นในความเที่ยงตรงในเนื้อหาและโครงสร้าง และพิจารณาให้ข้อคิดเห็นและแนะนำแก้ไข

3.3.2 นำแบบสอบถามที่ได้รับการปรับปรุงแล้ว ขอความอนุเคราะห์ผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบแบบสอบถามเพื่อความเที่ยงตรงและเหมาะสมในการวิจัย โดยผู้ทรงคุณวุฒิ 5 ท่าน ดังนี้

- |                             |                                                                                          |
|-----------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. ดร. จำนงค์ จิงธีรพาณิชย์ | คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย คณะการจัดการ<br>วิศวกรรมและคอมพิวเตอร์<br>มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ       |
| 2. ดร. ณรงค์ พิมพ์สาร       | อาจารย์ประจำคณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม<br>สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร<br>ลาดกระบัง |
| 3. คุณวิภาดา สังข์ปิ่น      | หัวหน้าฝ่ายบริหาร<br>สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์                                         |
| 4. คุณชุตินันท์ ลัมพสาระ    | ผู้อำนวยการสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม                                                    |
| 5. คุณวีระยุทธ ราษฎร์วิจิตร | ผู้ช่วยผู้จัดการแผนกควบคุมปฏิบัติการผลิต<br>บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด       |

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูลจะใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 แบบ ได้แก่

#### 3.4.1 ข้อมูลปฐมภูมิ

จะเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการส่งแบบสอบถามที่ผ่านการปรับปรุงโดยผู้ทรงคุณวุฒิเกี่ยวกับปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงาน ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านต่าง ๆ ให้กับกลุ่มตัวอย่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยทางไปรษณีย์ โดยมีขั้นตอนในการเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิดังนี้

3.4.1.1 ค้นหาจำนวน รายชื่อ และสถานที่ตั้งของโรงงานชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วประเทศ โดยนำข้อมูลมาจากรายชื่อจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ( Thai Auto-Supplier Manufacturers Association )

3.4.1.2 ขอนหนังสือจากหน่วยงานบัณฑิตศึกษา คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยี พระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ถึงผู้ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเพื่อขออนุญาตสอบถามข้อมูล

3.4.1.3 นำแบบสอบถามที่ได้รับการตรวจสอบคุณภาพแล้ว พร้อมหนังสือขออนุญาตส่งไปรษณีย์ไปยังประชากรของการวิจัย โดยทำการส่งแบบสอบถามไปยังผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วประเทศ 224 ราย เพื่อจำนวนที่ไม่ตอบกลับ พร้อมสอดซองเปล่าติดแสตมป์เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามที่ตอบเสร็จกลับมายังผู้วิจัย

### 3.4.2 ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้า รวบรวมจากเอกสารงานวิจัย บทความ วารสาร เอกสารการสัมมนา หนังสือพิมพ์หรือสิ่งพิมพ์ต่าง ๆ สถิติในรายงานต่าง ๆ ทั้งของภาครัฐและเอกชน เพื่อเป็นส่วนประกอบในเนื้อหาและนำไปใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

### 3.5 การกำหนดค่าของตัวแปร

ในส่วนของแบบสอบถามตอบที่ 2 ซึ่งเป็นแบบทดสอบปัญหาที่เกิดจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในด้านต่างๆ ผู้วิจัยได้กำหนดค่าของตัวแปรแบบมาตรวัดของลิเคิร์ตส (Likert Scale) โดยจะหาค่าคะแนนเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน โดยแบ่งระดับปัญหาเป็น 5 ระดับ ดังนี้ (บุญธรรม กิจประดาภิรุตฐิ, 2531 – 70-71)

คะแนนเฉลี่ย 4.50 – 5.00 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหามากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 3.50 – 4.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหามาก

คะแนนเฉลี่ย 2.50 – 3.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาปานกลาง

คะแนนเฉลี่ย 1.50 – 2.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาน้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปัญหาน้อยที่สุด

การแปรความหมายของค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (ชูศรี วงศ์รัตนะ, 2541 : 74) ใช้เกณฑ์ดังนี้

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.000-0.999 หมายถึง ระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่แตกต่างกันมาก

ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.000 ขึ้นไป หมายถึง ระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แตกต่างกันมาก

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้วิเคราะห์ข้อมูลด้วยเครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Minitab for windows ในการวิเคราะห์ข้อมูล โดยมีขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

3.6.1 ตรวจสอบแบบสอบถามทั้งหมดที่ได้กลับมาเพื่อตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์และตรวจสอบจำนวนของแบบสอบถาม

3.6.2 นำแบบสอบถามที่มีความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์ และแปรผลโดยโปรแกรมสำเร็จรูป Minitab

### 3.7 สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติที่นำมาใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ

3.7.1 สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) เป็นสถิติที่นำมาใช้บรรยายคุณลักษณะของข้อมูล que ที่เก็บรวบรวมจากกลุ่มประชากรที่นำมาศึกษา ได้แก่

3.7.1.1 ฐานนิยม (Mode) ใช้ในการหาค่าความถี่สูงสุดของแบบสอบถามในตอนทที่ 1 ใน เรื่องเกี่ยวกับลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

3.7.1.2 ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Arithmetic Mean) ใช้สำหรับแบบสอบถามในตอนทที่ 2 ที่เกี่ยวกับ การปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยใช้สูตรสำหรับข้อมูลที่จัดกลุ่มเป็นชั้น คะแนน (Group data) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2543 : 137 – 142)

$$\bar{X} = \frac{\sum X}{n} \quad (3.1)$$

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

#### 3.7.1.3 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

$$S.D. = \sqrt{\frac{n \sum X^2 - (\sum X)^2}{n(n-1)}} \quad (3.2)$$

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

#### 3.7.1.4 ค่าร้อยละ (Percentage)

$$\text{ค่าร้อยละ} = \frac{\text{ค่าจำนวนที่คำนวณ} \times 100}{\text{ค่าจำนวนทั้งหมด}} \quad (3.3)$$

3.7.2 สถิติอนุมาน (Inferential Statistics) เป็นสถิติที่ใช้สรุปถึงลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ที่มีผลต่อปัญหาในการดำเนินงาน โดยใช้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างได้แก่

3.7.2.1 การทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มประชากรมากกว่า 2 กลุ่ม คือ ขนาดของเงินทุน รูปแบบการดำเนินธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน กับตัวแปรตามได้แก่ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนโดยใช้สูตร One way ANOVA (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2543 : 168-172)

$$\text{สมมติฐาน } H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$$

$$H_1 : \text{อย่างน้อยค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มแตกต่างกัน}$$

สูตรที่ใช้ในการคำนวณ

$$F = \frac{S_b^2}{S_w^2} \quad (3.4)$$

$$S_T^2 = \frac{SS_T}{df_T} = \frac{\sum \sum X^2 - C}{df_T} \quad (3.5)$$

$$S_b^2 = \frac{SS_b}{df_b} = \frac{\sum T_j^2 / n_j - C}{df_b} \quad (3.6)$$

$$S_w^2 = \frac{SS_w}{df_w} = \frac{SS_T - SS_b}{df_w} \quad (3.7)$$

เมื่อ

F คือ อัตราส่วนระหว่างความแปรปรวนระหว่างกลุ่มกับความแปรปรวนภายในกลุ่ม

C =  $T^2/N$  เรียกว่า Correction term หาได้โดยนำคะแนนแต่ละตัวมารวมกัน ยกกำลังสองแล้วหารด้วยจำนวนคะแนนทั้งหมด

$SS_T$  มาจากคำว่า Sum square total

$SS_b$  มาจากคำว่า Sum square between group

$SS_w$  มาจากคำว่า Sum square within groups

$\sum \sum X^2$  หมายถึง ผลรวมกำลังสองของคะแนนแต่ละตัว

$T_j^2$  หมายถึง กำลังสองของผลรวมของคะแนนแต่ละกลุ่มในแนวคอลัมน์

$n_j$  หมายถึง จำนวนสมาชิกในกลุ่ม

$df_T$	หมายถึง	องศาแห่งความเป็นอิสระของคะแนน N จำนวน ซึ่งมีค่า N-1
$df_b$	หมายถึง	องศาแห่งความเป็นอิสระของจำนวนกลุ่ม ซึ่งมีค่า k-1
$df_w$	หมายถึง	องศาแห่งความเป็นอิสระของคะแนน N จำนวน ซึ่งมีค่า N-k

เปรียบเทียบค่า F ที่ได้จากการคำนวณกับค่า F ที่ได้จากตารางที่  $df = (k-1)(N-k)$  เมื่อกำหนดระดับนัยสำคัญ  $\alpha$  เท่ากับ 0.05

ถ้าค่า F คำนวณมากกว่าค่า F ที่ได้จากตารางที่  $df = (k-1)(N-k)$  หรือถ้าโปรแกรมให้ค่า p-value ซึ่งเป็นค่าความน่าจะเป็นของกลุ่มตัวอย่างที่จะมีค่า F มากกว่าค่า F ที่คำนวณได้ ถ้าค่า p-value มีค่าน้อยกว่า 0.05 จะปฏิเสธสมมติฐาน  $H_0$  และยอมรับสมมติฐาน  $H_1$  นั่นคือมีค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างบางตัวแตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างอื่น แสดงว่าตัวแปรอิสระ ได้แก่ ขนาดของ เงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงาน มีผลต่อตัวแปรตามคือ ปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

**3.7.2.2 การเปรียบเทียบรายคู่โดยวิธี Least-Significant Different (LSD)** วิธี Least-Significant Different (LSD) นิยมใช้ในการทดสอบเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างทีละคู่ หลังจากการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-Way ANOVA) และให้ผลว่ามีค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างอย่างน้อย 2 กลุ่มที่ต่างกัน หรือยอมรับสมมติฐาน  $H_1$  แต่เนื่องจากการทดสอบด้วย One-Way ANOVA จะไม่ทราบว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างกลุ่มใดที่แตกต่างกัน จึงดำเนินการทดสอบรายคู่ด้วยวิธี LSD โดยมีขั้นตอนดังนี้ (กัลยา วาณิชย์บัญชา, 2540 : 161)

**ขั้นที่ 1** ทำการทดสอบสมมติฐาน  $H_0 : \mu_1 = \mu_2 = \dots = \mu_k$  ถ้าปฏิเสธ  $H_0$  จึงดำเนินการขั้นที่ 2

**ขั้นที่ 2** คำนวณ LSD เพื่อเปรียบเทียบผลต่างระหว่าง  $\mu_i$  และ  $\mu_j$  โดยกำหนดนัยสำคัญ =  $\alpha$

$$LSD = t_{1-\alpha/2, (n-k)} \sqrt{S_w^2 [(1/n_i) + (1/n_j)]} \quad \text{โดยที่ } n = \sum_{i=1}^k n_i \quad (3.8)$$

ถ้า  $n_i = n_j$  จะทำให้

$$LSD = t_{1-\alpha/2, (n-k)} \sqrt{2S_w^2 / n_i} \quad (3.9)$$

เมื่อ  $S_w^2$  คือ Mean Square for Error

ขั้นที่ 3 คำนวณหา  $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$  ทุกค่า  $i \neq j: i, j = 1, 2, 3, \dots, k$

ขั้นที่ 4 ถ้า  $|\bar{x}_i - \bar{x}_j|$  มีค่ามากกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับค่า LSD หมายความว่าค่าเฉลี่ยของประชากรคู่ที่นำมาเปรียบเทียบกันนั้นแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาได้เก็บรวบรวมจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยการส่งแบบสอบถามไปยังประชากรทั้งหมด 224 ราย มีผู้ที่ตอบแบบสอบถามกลับมาจำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 57 ของกลุ่มตัวอย่าง ผู้ศึกษาได้เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน ใหญ่ๆ ดังนี้

4.1 ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานในปัจจุบัน เครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ เงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุน รูปแบบการประกอบกิจกรรม ระยะเวลาในการดำเนินงาน และลักษณะของผลิตภัณฑ์

4.2 ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามในภาพรวมเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกตามปัญหาทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการผลิต ด้านการเงิน และด้านการตลาด

4.3 ตอนที่ 3 ผลการทดสอบสมมุติฐาน เป็นทดสอบสมมุติฐานซึ่งเป็นผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบลักษณะของผู้ผลิต ประกอบไปด้วยขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงานของผู้ผลิต ที่มีต่อปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

4.4 ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิด เป็นความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับปัญหาอื่นจากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยประสบอยู่ และต้องการความช่วยเหลือในการแก้ไข

#### 4.1 ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานของผู้ตอบแบบสอบถาม เครื่องหมายคุณภาพที่โรงงานได้รับ เงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุน รูปแบบการประกอบกิจการ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และลักษณะของผลิตภัณฑ์ โดยมีการนำเสนอในรูปแบบของตารางประกอบคำบรรยายดังนี้

ตารางที่ 4.1 จำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ชาย	59	72.0
หญิง	23	28.0
รวม	82	100.0

จากตารางที่ 4.1 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 72.0 และมีผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเพศหญิงจำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 28.0

ตารางที่ 4.2 จำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
น้อยกว่า 30 ปี	13	15.8
ระหว่าง 30 – 40 ปี	40	48.8
มากกว่า 40 ปี	29	35.4
รวม	82	100.0

จากตารางที่ 4.2 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 คน ส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 30-40 ปี จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40 ปี จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 35.4 และน้อยกว่า 30 ปี จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 15.8

ตารางที่ 4.3 จำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ต่ำกว่าปริญญาตรี	4	4.8
ปริญญาตรี	65	79.3
ปริญญาโท	13	15.9
ปริญญาเอก	0	0
รวม	82	100.0

จากตารางที่ 4.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 คน ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีจำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 79.3 รองลงมามีการศึกษาระดับปริญญาโทจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 15.9 รองลงมามีการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8 และไม่มีตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาเอกเลย

ตารางที่ 4.4 จำนวนและค่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามตำแหน่งงานในปัจจุบัน

ตำแหน่ง	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
ผู้ช่วยผู้จัดการแผนก	15	18.3
ผู้จัดการแผนก	43	52.4
กรรมการผู้จัดการ	24	29.3
รวม	82	100.0

จากตารางที่ 4.4 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 คน ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการแผนกจำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมาดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการผู้จัดการจำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 29.3 และดำรงตำแหน่งเป็นผู้ช่วยผู้จัดการแผนกจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3

ตารางที่ 4.5 จำนวนและค่าร้อยละของของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามการได้รับเครื่องหมายคุณภาพ

เครื่องหมายคุณภาพ	จำนวน (โรงงาน)	ร้อยละ (%)
ISO กลุ่ม 9000	37	45.1
ISO กลุ่ม 14000	52	63.4
มอก. กลุ่ม 18000	11	13.4
QS9000	49	59.8
ISO/IEC guide 25	-	-
ISO/TS16949	12	14.6

จากตารางที่ 4.5 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 โรงงาน ส่วนใหญ่ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 จำนวน 52 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 63.4 รองลงมาได้รับเครื่องหมายคุณภาพ QS9000 จำนวน 49 โรงงาน

คิดเป็นร้อยละ 59.8 ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 9000 จำนวน 37 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 45.1 ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO/TSI6949 จำนวน 12 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 14.6 ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ มอก.กลุ่ม 18000 จำนวน 11 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 13.4 โดยไม่พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามที่โรงงานได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO/IEC guide เลข

ตารางที่ 4.6 จำนวนและค่าร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามจำนวนเงินลงทุน หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการ

จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุน	จำนวน (โรงงาน)	ร้อยละ (%)
น้อยกว่า 50 ล้านบาท	17	20.7
ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	39	47.6
มากกว่า 200 ล้านบาท	26	31.7
<b>รวม</b>	<b>82</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.6 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 โรงงาน ส่วนใหญ่ใช้เงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการระหว่าง 50-200 ล้านบาทจำนวน 39 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 47.6 รองลงมาใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการมากกว่า 200 ล้านบาทจำนวน 26 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 31.7 และใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการน้อยกว่า 50 ล้านบาทจำนวน 17 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 20.7

ตารางที่ 4.7 จำนวนและค่าร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรูปแบบการประกอบกิจการ

รูปแบบการประกอบกิจการ	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
เจ้าของคนเดียว	-	-
ห้างหุ้นส่วน	7	8.5
บริษัทจำกัด	75	91.5
<b>รวม</b>	<b>82</b>	<b>100.0</b>

จากตารางที่ 4.7 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 โรงงาน ส่วนใหญ่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นบริษัทจำกัดจำนวน 75 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 91.5 รองลงมามีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นห้างหุ้นส่วนจำนวน 7

โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 8.5 โดยไม่พบผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็น  
เจ้าของคนเดียวเลย

ตารางที่ 4.8 จำนวนและค่าร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาในการ  
ดำเนินงาน

ระยะเวลาในการดำเนินงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ (%)
น้อยกว่า 5 ปี	3	3.7
ระหว่าง 5-10 ปี	20	24.4
ระหว่าง 11-20 ปี	25	30.4
มากกว่า 20 ปี	34	41.5
รวม	82	100.0

จากตารางที่ 4.8 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน  
ประเทศไทยจำนวน 82 โรงงาน ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตมากกว่า 20 ปี จำนวน  
34 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 41.5 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 11-20 ปี  
จำนวน 25 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 30.4 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 5-10 ปี  
จำนวน 20 โรงงานคิดเป็นร้อยละ 24.4 และมีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตต่ำกว่า 5 ปีจำนวน 3  
โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 3.7

ตารางที่ 4.9 จำนวนและค่าร้อยละลักษณะของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามหน้าที่การทำงาน  
ของผลิตภัณฑ์

หน้าที่การทำงานของผลิตภัณฑ์	จำนวน	ร้อยละ (%)
1. ชิ้นส่วนเครื่องยนต์	21	31.9
2. อุปกรณ์ไฟฟ้า	8	12.1
3. ชุดล้อและยาง	10	15.2
4. ชุดกระจก	5	7.6
5. ระบบกันกระแทกและชุดกันชน	14	21.3
6. ชิ้นส่วนตัวถัง	12	18.2
7. ระบบพวงมาลัย	6	9.1
8. อุปกรณ์ส่วนครบของเครื่องยนต์	8	12.1
9. ระบบท่อไอเสียและน้ำมันเชื้อเพลิง	6	9.1
10. ชิ้นส่วนตกแต่งภายในและชุดเบาะ	9	13.7
11. ชุดสายไฟและชุดไฟส่องสว่าง	4	6.1
12. ระบบเบรกและคลัทช์	10	15.2
13. ระบบเกียร์ทดกำลัง	2	3.0
14. อุปกรณ์อำนวยความสะดวก	12	18.2

จากตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 ราย พบว่าส่วนใหญ่มีผลิตภัณฑ์เป็นชิ้นส่วนเครื่องยนต์จำนวน 21 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 31.9 รองลงมาเป็นระบบกันกระแทกและชุดกันชนจำนวน 14 โรงงานคิดเป็นร้อยละ 21.3 รองลงมาเป็นชิ้นส่วนตัวถัง และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกจำนวน 12 โรงงานเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 18.2 โดยมีระบบเบรกและคลัทช์ ชุดล้อและยาง และชิ้นส่วนตกแต่งภายในและชุดเบาะเป็นอันดับรองๆ ลงมาตามลำดับ

#### 4.2 ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาในการดำเนินงานของ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกตามปัญหาทั้ง 3 ด้าน

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลปัญหาการดำเนินงานของ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยจำนวน 82 คน

จำแนกตามปัญหาทั้ง 3 ด้าน โดยวิเคราะห์ข้อมูลในภาพรวมเป็นรายข้อ รายองค์ประกอบของแต่ละด้านและรายด้าน ได้ผลการศึกษาดังนี้

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์ประกอบปัญหาการวางแผนการผลิตของปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาการวางแผนการผลิต	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ขาดการรวบรวมข้อมูลในตลาดเพื่อใช้ในการวางแผน	2.74	0.900	ปานกลาง	4
2. ขาดการวางแผนการผลิตให้สอดคล้องกับการส่งมอบ	2.54	0.919	ปานกลาง	6
3. เมื่อมีแผนการผลิตแล้วบ่อยครั้งหรือบางครั้งไม่สามารถดำเนินงานตามแผนได้	3.21	0.926	ปานกลาง	1
4. ขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นการผลิต	2.60	0.799	ปานกลาง	5
5. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิต	2.95	1.065	ปานกลาง	3
6. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการควบคุมการผลิต	2.96	0.895	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.83	0.945	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.10 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานองค์ประกอบปัญหาการวางแผนการผลิตของปัญหาด้านการผลิตอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.83 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.945

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการวางแผนการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหাপานกลาง โดยข้อที่มีปัญหาเป็นอันดับ 1 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือเมื่อมีแผนการผลิตแล้วบ่อยครั้งหรือบางครั้งไม่สามารถดำเนินงานตามแผนได้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 รองลงมาได้แก่ข้อ 6 ปัญหาคือขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการควบคุมการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 ข้อ 5 ปัญหาคือขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.95 ข้อ 1 ปัญหาคือขาดการรวบรวมข้อมูลในตลาดเพื่อใช้ในการวางแผนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 ข้อ 4 ปัญหาคือขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นการผลิตมีค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 2.60 และข้อ 2 ปัญหาคือขาดการวางแผนการผลิตให้สอดคล้องกับการส่งมอบมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.54

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิตของปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาการปฏิบัติการผลิต	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยสำหรับการผลิต	2.71	0.793	ปานกลาง	4
2. เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมีการชำรุดเสียหาย	2.65	0.726	ปานกลาง	6
3. ขาดแคลนแรงงานฝีมือสำหรับการผลิต	2.69	0.799	ปานกลาง	5
4. ปริมาณการผลิตไม่เพียงพอ	3.02	0.860	ปานกลาง	2
5. มีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน	3.18	0.756	ปานกลาง	1
6. แหล่งวัตถุดิบอยู่ห่างไกลจากโรงงานผลิต	3.02	0.785	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.88	0.811	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.11 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานองค์กรประกอบปัญหาการปฏิบัติการผลิตของปัญหาด้านการผลิตอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.88 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.811

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการปฏิบัติการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาปานกลาง โดยข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ข้อ 5 ปัญหาคือมีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.18 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 4 และข้อ 6 ปัญหาคือปริมาณการผลิตไม่เพียงพอ และแหล่งวัตถุดิบอยู่ห่างไกลจากโรงงานผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.02 เท่ากัน ลำดับที่ 4 ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยสำหรับการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 ลำดับที่ 5 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือขาดแคลนแรงงานฝีมือสำหรับการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69 และลำดับที่ 6 ได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมีการชำรุดเสียหายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.65

ตารางที่ 4.12 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิตของปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาการควบคุมการผลิต	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนด	2.96	0.909	ปานกลาง	1
2. ไม่สามารถควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำการผลิต	2.63	0.778	ปานกลาง	3
3. การควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบทำได้ยาก	2.62	0.811	ปานกลาง	4
4. ปริมาณในการผลิตไม่คงที่สม่ำเสมอเนื่องจากใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร	2.72	0.865	ปานกลาง	2
5. ไม่มีการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพในแต่ละขั้น ตอนของการผลิต	2.15	0.891	น้อย	6
6. มีวัตถุดิบสูญเสียนในกระบวนการผลิตในแต่ละครั้ง เป็นจำนวนมาก	2.60	0.914	ปานกลาง	5
7. มีสินค้าสำเร็จรูปเสียหายเป็นจำนวนมาก	2.05	0.901	น้อย	7
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>2.53</b>	<b>0.914</b>	<b>ปานกลาง</b>	

จากตารางที่ 4.12 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมการผลิตของปัญหาด้านการผลิตอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.53 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.914

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการควบคุมการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาปานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีปัญหาในระดับปัญหาปานกลาง ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 ข้อ 4 ปัญหาคือปริมาณในการผลิตไม่คงที่สม่ำเสมอเนื่องจากใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักรมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72 ข้อ 2 ปัญหาคือไม่สามารถควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.63 ข้อ 3 ปัญหาคือการควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบทำได้ยากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 ข้อ 6 ปัญหาคือมีวัตถุดิบสูญเสียนในกระบวนการผลิตในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.60 และข้อที่มีปัญหาอยู่ในระดับ

ปัญหาน้อยคือข้อ 5 ปัญหาคือไม่มีการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพในแต่ละขั้นตอนของการผลิต มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.15 และข้อ 7 มีสินค้าสำเร็จรูปเสียหายเป็นจำนวนมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.05

ตารางที่ 4.13 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังของปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. มีต้นทุนในการเก็บรักษาวัตถุดิบสูง	2.69	0.898	ปานกลาง	4
2. มีต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าสูง	2.68	0.799	ปานกลาง	5
3. การบริหารสินค้าคงคลังไม่มีประสิทธิภาพทำให้มีปริมาณในบางครั้งมีมากหรือมีน้อยเกินไป	3.02	0.719	ปานกลาง	1
4. ใช้พื้นที่ในการเก็บสินค้าคงคลังเป็นจำนวนมาก	2.88	0.866	ปานกลาง	2
5. ขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสม	2.82	0.863	ปานกลาง	3
ค่าเฉลี่ยรวม	2.82	0.837	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.13 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังของปัญหาด้านการผลิตอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.82 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.837

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหามานกลาง โดยข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือการบริหารสินค้าคงคลังไม่มีประสิทธิภาพทำให้มีปริมาณในบางครั้งมีมากหรือมีน้อยเกินไปมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.02 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 4 ปัญหาคือใช้พื้นที่ในการเก็บสินค้าคงคลังเป็นจำนวนมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.88 ลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 5 ปัญหาคือขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 ลำดับที่ 4 ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือมีต้นทุนในการเก็บรักษาวัตถุดิบสูงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69 และลำดับที่ 5 ได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือมีต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าสูงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.68

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของ ปัญหาในองค์ประกอบปัญหาต่างๆ 4 ด้านของปัญหาด้านการผลิตในภาพรวม

องค์ประกอบปัญหาต่างๆ ของปัญหาด้านการผลิต	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ปัญหา	ลำดับที่
1. ปัญหาการวางแผนการผลิต	2.83	0.945	ปานกลาง	2
2. ปัญหาการปฏิบัติการผลิต	2.88	0.811	ปานกลาง	1
3. ปัญหาการควบคุมการผลิต	2.53	0.914	ปานกลาง	4
4. ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง	2.82	0.837	ปานกลาง	3
<b>ค่าเฉลี่ยของทุกองค์ประกอบ</b>	<b>2.75</b>	<b>0.893</b>	<b>ปานกลาง</b>	

จากตารางที่ 4.14 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 4 ด้านเท่ากับ 2.75 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.893

และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตเป็นรายชื่อ โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า องค์ประกอบของปัญหาการปฏิบัติการผลิตเป็นข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.83 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 1 องค์ประกอบของปัญหาการวางแผนการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.83 ลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 4 ได้แก่องค์ประกอบของปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 และลำดับที่ 4 ได้แก่ข้อ 3 องค์ประกอบของปัญหาการควบคุมการผลิตมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.53

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนของปัญหาด้านการเงิน

ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ขาดการวางแผนทางการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า	2.04	0.597	น้อย	2
2. ไม่ทราบทิศทางการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรม	1.90	0.696	น้อย	3
3. ไม่ใช้มืออาชีพในการวางแผนทางการเงิน	2.22	0.817	น้อย	1
ค่าเฉลี่ยรวม	2.05	0.718	น้อย	

จากตารางที่ 4.15 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนของปัญหาด้านการเงินอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.05 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.718

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือไม่ใช้มืออาชีพในการวางแผนทางการเงินมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.22 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือขาดการวางแผนทางการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.04 และลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือไม่ทราบทิศทางการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.90

ตารางที่ 4.16 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุนของปัญหาด้านการเงิน

ปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน	2.02	0.889	น้อย	3
2. เงินทุนมีอัตราดอกเบี้ยสูง	2.34	0.835	น้อย	1
3. ระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง	2.10	0.795	น้อย	2
4. เนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อกั้นระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่อง	1.94	0.759	น้อย	4
5. มีหนี้ต่างประเทศอยู่ในระดับสูงก่อให้เกิดความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนในการใช้คืน	1.67	0.589	น้อย	5
ค่าเฉลี่ยรวม	2.01	0.806	น้อย	

จากตารางที่ 4.16 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุนของปัญหาด้านการเงินอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.01 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.806

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการจัดการจัดหาเงินทุนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือเงินทุนมีอัตราดอกเบี้ยสูงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.34 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูงมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.10 ลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงานมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.02 ลำดับที่ 4 ได้แก่ข้อ 4 ปัญหาคือเนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อกั้นระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.94 และลำดับที่ 5 ได้แก่ข้อ 5 ปัญหาคือมีหนี้ต่างประเทศอยู่ในระดับสูงก่อให้เกิดความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนในการใช้คืนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.67

ตารางที่ 4.17 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจของปัญหาด้านการเงิน

ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. รายได้ของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	2.17	1.004	น้อย	2
2. ยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย	2.16	0.975	น้อย	3
3. ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ	2.56	0.918	ปานกลาง	1
4. มีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น	1.79	0.733	น้อย	5
5. ขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด	1.66	0.773	น้อย	7
6. ขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน	1.74	0.798	น้อย	6
7. การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควร	1.85	0.611	น้อย	4
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>1.99</b>	<b>0.887</b>	<b>น้อย</b>	

จากตารางที่ 4.17 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจของปัญหาด้านการเงินอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 1.99 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.887

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหাপานกลาง ถึงระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีระดับปัญหাপานกลางได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.56 ข้อที่มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือรายได้ของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.17 รองลงมาได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.16 ข้อ 7 ปัญหาคือ การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควรมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.85 ข้อ 4 ปัญหาคือมีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.79 ข้อ 6 ปัญหาคือขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.74 และข้อ 5 ปัญหาคือขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.66

ตารางที่ 4.18 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในองค์ประกอบปัญหาต่างๆ 3 ด้านของปัญหาด้านการเงินในภาพรวม

องค์ประกอบปัญหาต่างๆ ของปัญหาด้านการเงิน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ปัญหาการขาดการเข้าถึงความต้องการเงินทุน	2.52	0.718	ปานกลาง	1
2. ปัญหาการจัดหาเงินทุน	2.01	0.806	น้อย	2
3. ปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	1.99	0.887	น้อย	3
ค่าเฉลี่ยของทุกองค์ประกอบ	<b>2.01</b>	<b>0.829</b>	น้อย	

จากตารางที่ 4.18 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการเงินโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านเท่ากับ 2.01 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.829

และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการผลิตเป็นรายข้อ โดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า องค์ประกอบของปัญหาการขาดการเข้าถึงความต้องการเงินทุนเป็นข้อที่มีระดับปัญหาปานกลางมีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.52 ลำดับที่ 2 มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ข้อ 2 ได้แก่องค์ประกอบของปัญหาการจัดหาเงินทุนมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.01 และลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 3 องค์ประกอบของปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.99

ตารางที่ 4.19 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาผลิตภัณฑ์ของปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาผลิตภัณฑ์	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ผลิตภัณฑ์ไม่เป็นที่นิยมเพราะผู้บริโภครู้สึกติดกับตราสินค้า	1.85	0.687	น้อย	6
2. มาตรฐานผลิตภัณฑ์ไม่คงที่เพราะขาดการควบคุมคุณภาพที่ดี	2.09	0.820	น้อย	4
3. ผลิตภัณฑ์ไม่มีความหลากหลาย	2.01	0.986	น้อย	5
4. ไม่มีการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง	2.42	1.099	น้อย	2
5. ผลผลิตภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตสินค้าภายในประเทศต่ำ	2.61	0.966	ปานกลาง	1
6. ไม่มีหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์	2.27	1.100	น้อย	3
ค่าเฉลี่ยรวม	2.22	0.982	น้อย	

จากตารางที่ 4.19 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาปัญหาผลิตภัณฑ์ของปัญหาด้านการตลาดอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.22 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.982

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายชื่อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหাপานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีระดับปัญหাপานกลางได้แก่ข้อ 5 ปัญหาคือผลผลิตภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตสินค้าภายในประเทศต่ำมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.61 ข้อที่มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ข้อ 4 ปัญหาคือไม่มีการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่องมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.42 รองลงมาได้แก่ข้อ 6 ปัญหาคือไม่มีหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.27 ข้อ 2 ปัญหาคือมาตรฐานผลิตภัณฑ์ไม่คงที่เพราะขาดการควบคุมคุณภาพที่ดีมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.09 ข้อ 3 ปัญหาคือผลิตภัณฑ์ไม่มีความหลากหลายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.01 และข้อ 1 ปัญหาคือผลิตภัณฑ์ไม่เป็นที่นิยมเพราะผู้บริโภครู้สึกติดกับตราสินค้านี้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.85

ตารางที่ 4.20 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาราคาของปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาราคา	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ราคาสูงกว่าคู่แข่ง	2.72	0.806	ปานกลาง	2
2. มีการขายตัดราคาขายจากผู้ค้ารายใหญ่	2.49	0.724	น้อย	4
3. การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น	3.32	0.890	ปานกลาง	1
4. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมทำให้ราคาไม่จูงใจ	2.79	1.074	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.83	0.932	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.20 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาราคาของปัญหาด้านการตลาดอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.83 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.932

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาราคาของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหাপานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีปัญหาในระดับปัญหাপานกลางได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือการปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้นมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.32 ข้อ 4 ปัญหาคือราคาสูงกว่าคู่แข่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79 และข้อ 1 ปัญหาคือโครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมทำให้ราคาไม่จูงใจมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.72 และข้อที่มีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาน้อยได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือมีการขายตัดราคาขายจากผู้ค้ารายใหญ่มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.49

ตารางที่ 4.21 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการจัดจำหน่ายของปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาการจัดจำหน่าย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ช่องทางในการจัดจำหน่ายมีน้อย	2.44	0.890	น้อย	4
2. การหาตลาดใหม่ทำได้ยาก	2.70	0.990	ปานกลาง	3
3. การจัดจำหน่ายทำได้ยากขึ้นเนื่องจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ	2.85	0.970	ปานกลาง	2
4. เติบโตการแข่งขันในตลาดสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางการค้า	3.07	1.063	ปานกลาง	1
5. มีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศ	2.06	0.880	น้อย	7
6. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ	2.13	0.926	น้อย	6
7. ขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศ	2.04	0.974	น้อย	8
8. ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่น ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราสินค้าของตัวเอง	2.32	0.873	น้อย	5
<b>ค่าเฉลี่ยรวม</b>	<b>2.45</b>	<b>1.010</b>	<b>น้อย</b>	

จากตารางที่ 4.21 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาปัญหาการจัดจำหน่ายของปัญหาด้านการตลาดอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.45 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 1.010 ซึ่งมากกว่า 1.000

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาการจัดจำหน่ายของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหายุ่งอยู่ในระดับปัญหาปานกลางถึงระดับปัญหาน้อย โดยข้อที่มีปัญหาในระดับปัญหาปานกลางได้แก่ข้อ 4 ปัญหาคือเผชิญการแข่งขันในตลาดสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางการค้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.07 ข้อ 3 การจัดจำหน่ายทำได้ยากขึ้นเนื่องจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.85 และข้อ 2 ปัญหาคือ

การหาตลาดใหม่ทำได้ยากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.70 และข้อที่มีปัญหาอยู่ในระดับน้อยได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือช่องทางในการจัดจำหน่ายมีน้อยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44 ข้อ 8 ปัญหาคือขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่นๆ โดยเฉพาะการขาดการพัฒนาขึ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราสินค้าของตัวเองมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.32 ข้อ 6 ปัญหาคือขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.13 ข้อ 5 ปัญหาคือมีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.06 และข้อ 7 ปัญหาคือขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.04

**ตารางที่ 4.22** ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย องค์กรประกอบปัญหาการส่งเสริมการตลาดของปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาการส่งเสริมการตลาด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ไม่มีการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้า	2.74	1.052	ปานกลาง	1
2. ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้า	2.55	1.090	ปานกลาง	3
3. ไม่มีการจัดทำรูปแบบการส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสม	2.61	0.978	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยรวม	2.63	1.040	ปานกลาง	

จากตารางที่ 4.22 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงาน องค์กรประกอบปัญหาปัญหาการส่งเสริมการตลาดของปัญหาด้านการตลาดอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกข้อเท่ากับ 2.63 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 1.040 ซึ่งมากกว่า 1.000

เมื่อพิจารณาปัญหาเป็นรายข้อโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า ปัญหาผลิตภัณฑ์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหามานกลาง โดยข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ข้อ 1 ปัญหาคือไม่มีการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 ลำดับที่ 2 ได้แก่ข้อ 3 ปัญหาคือไม่มีการจัดทำรูปแบบการส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.61 และลำดับที่ 3 ได้แก่ข้อ 2 ปัญหาคือไม่มีการส่งเสริมตราสินค้ามีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.55

ตารางที่ 4.23 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาในองค์ประกอบปัญหาต่างๆ 4 ด้านของปัญหาด้านการตลาดในภาพรวม

องค์ประกอบปัญหาต่างๆ ของปัญหาด้านการตลาด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ ปัญหา	ลำดับที่
1. ปัญหาด้านผลิตภัณฑ์	2.22	0.982	น้อย	4
2. ปัญหาด้านราคา	2.83	0.932	ปานกลาง	1
3. ปัญหาด้านการจัดจำหน่าย	2.45	1.010	น้อย	3
4. ปัญหาด้านการส่งเสริมการตลาด	2.63	1.040	ปานกลาง	2
ค่าเฉลี่ยของทุกองค์ประกอบ	2.48	1.015	น้อย	

จากตารางที่ 4.23 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านเท่ากับ 2.48 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาแตกต่างกันมาก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 1.015 ซึ่งมากกว่า 1.000

และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานด้านการตลาดในแต่ละองค์ประกอบโดยเรียงลำดับจากมากไปหาน้อยพบว่า องค์ประกอบของปัญหาด้านราคาเป็นข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ซึ่งมีระดับปัญหাপานกลางมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.83 ลำดับที่ 2 ข้อ 4 ได้แก่องค์ประกอบของปัญหาด้านการส่งเสริมการตลาดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.63 โดยข้อที่มีระดับปัญหาน้อยได้แก่ข้อ 3 ได้แก่องค์ประกอบของปัญหาด้านการจัดจำหน่ายมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.45 และข้อ 2 ได้แก่องค์ประกอบของปัญหาด้านผลิตภัณฑ์มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.22

ตารางที่ 4.24 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การแปลความหมาย และการจัดลำดับของปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละด้านทั้ง 3 ด้านในภาพรวม

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับปัญหา	ลำดับที่
1. ปัญหาด้านการผลิต	2.75	0.893	ปานกลาง	1
2. ปัญหาด้านการเงิน	2.01	0.828	น้อย	3
3. ปัญหาด้านการตลาด	2.48	1.015	น้อย	2
ค่าเฉลี่ยของทุกด้าน	2.47	0.967	น้อย	

จากตารางที่ 4.24 พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานโดยรวมอยู่ในระดับน้อย ซึ่งจะเห็นได้จากค่าเฉลี่ยรวมของทุกองค์ประกอบทั้ง 3 ด้านเท่ากับ 2.47 และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละรายมีระดับปัญหาไม่แตกต่างกันมากนัก โดยพิจารณาจากค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมมีค่าเท่ากับ 0.967

และเมื่อพิจารณาปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยพบว่า ข้อที่มีปัญหาเป็นลำดับที่ 1 ได้แก่ปัญหาด้านการผลิตซึ่งมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.75 ลำดับที่ 2 ได้แก่ปัญหาด้านการตลาดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.48 และลำดับสุดท้ายได้แก่ปัญหาด้านการเงินมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.01

#### 4.3 ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีลักษณะของผู้ผลิตแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ตอบแบบสอบถามซึ่งเป็นผู้บริหารผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีลักษณะของผู้ผลิตแตกต่างกัน ซึ่งประกอบไปด้วยขนาดของเงินลงทุน 3 กลุ่มได้แก่ ขนาดของเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท ขนาดของเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท และขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาทขึ้นไป รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ 3 กลุ่มได้แก่ เจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน และบริษัทจำกัด ระยะเวลาในการดำเนินงานต่ำกว่า 5 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 11-20 ปี และระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี

#### 4.3.1 ผลเปรียบเทียบระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดของเงินลงทุนที่แตกต่างกัน

$H_0$  = ขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการไม่แตกต่างกัน

$H_1$  = ขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานแสดงในตารางที่ 4.25 ดังนี้

ตารางที่ 4.25 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนกตามขนาดของเงินลงทุน โดยวิธี One way ANOVA

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละองค์ประกอบ และแต่ละด้าน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )			F	p
	จำแนกตามขนาดของเงินลงทุน				
	< 50 ล้านบาท N=17	50-200 ล้านบาท N=39	> 200 ล้านบาท N=26		
<b>ด้านการผลิต</b>	<b>2.75</b>	<b>2.76</b>	<b>2.74</b>	<b>0.11</b>	<b>0.895</b>
การวางแผนการผลิต	2.91	2.82	2.81	0.45	0.640
การปฏิบัติการผลิต	3.02	2.85	2.83	1.98	0.139
การควบคุมการผลิต	2.45	2.56	2.54	0.58	0.559
การควบคุมสินค้าคงคลัง	2.68	2.88	2.82	1.61	0.202
<b>ด้านการเงิน</b>	<b>2.18</b>	<b>1.90</b>	<b>2.06</b>	<b>11.27</b>	<b>0.000**</b>
การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน	2.22	1.94	2.12	3.10	0.047*
การจัดหาเงินทุน	2.31	1.94	1.93	7.22	0.001**
การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	2.08	1.86	2.13	5.81	0.003**
<b>ด้านการตลาด</b>	<b>2.79</b>	<b>2.34</b>	<b>2.41</b>	<b>21.17</b>	<b>0.000**</b>
ผลิตภัณฑ์	2.68	2.09	2.10	15.01	0.000**
ราคา	3.21	2.81	2.62	8.71	0.000**
การจัดจำหน่าย	2.47	2.42	2.48	0.29	0.745
การส่งเสริมการตลาด	3.31	2.39	2.55	16.02	0.000**
<b>รวม</b>	<b>2.63</b>	<b>2.42</b>	<b>2.45</b>	<b>16.63</b>	<b>0.000**</b>

\* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\*ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.25 ผลการทดสอบสมมุติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 3 กลุ่มคือ ขนาดของเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท ขนาดของเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท และขนาดของเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาทขึ้นไป พบว่าค่า p ของการทดสอบความแตกต่างระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 3 กลุ่มของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานโดยรวมมีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 ซึ่งหมายความว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันในด้านการเงินและด้านการตลาดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาการดำเนินการในด้านการผลิตที่ไม่แตกต่างกัน

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของแต่ละด้าน พบว่าในด้านการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกันในด้านการเงิน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการจัดหาเงินทุนและการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุนที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และในด้านการตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบ ผลิตภัณฑ์ ราคา และการส่งเสริมการตลาดที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการจัดจำหน่ายที่ไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความคิดเห็นของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละกลุ่มขนาดเงินลงทุนเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงาน โดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ผลการทดสอบเฉพาะในด้านที่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญแสดงไว้ในตารางที่ 4.26 ดังนี้

ตารางที่ 4.26 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วน  
ยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ในแต่ละองค์ประกอบ	ขนาดของเงินลงทุน	$\bar{X}$	กลุ่มที่	p		
				1	2	3
ด้านการเงิน	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.18	1	-	0.000**	0.076
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	1.90	2	-	-	0.004**
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.06	3	-	-	-
การคาดการณ์ถึงความต้องการ ของเงินทุน	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.22	1	-	0.026*	0.422
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	1.94	2	-	-	0.092
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.12	3	-	-	-
การจัดหาเงินทุน	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.31	1	-	0.000**	0.002**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	1.94	2	-	-	0.886
	มากกว่า 200 ล้านบาท	1.93	3	-	-	-
การจัดสรรเงินทุนไปใน ธุรกิจ	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.08	1	-	0.013*	0.706
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	1.86	2	-	-	0.002**
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.13	3	-	-	-
ด้านการตลาด	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.79	1	-	0.000**	0.000**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	2.34	2	-	-	0.800
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.41	3	-	-	-
ผลิตภัณฑ์	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.68	1	-	0.000**	0.000**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	2.09	2	-	-	0.893
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.10	3	-	-	-
ราคา	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	3.21	1	-	0.004**	0.000**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	2.81	2	-	-	0.074
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.62	3	-	-	-
การส่งเสริมการตลาด	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	3.31	1	-	0.000**	0.000**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	2.39	2	-	-	0.276
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.55	3	-	-	-
รวม	น้อยกว่า 50 ล้านบาท	2.63	1	-	0.000**	0.000**
	ระหว่าง 50-200 ล้านบาท	2.42	2	-	-	0.265
	มากกว่า 200 ล้านบาท	2.45	3	-	-	-

\* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\*ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.26 พบว่าในภาพรวมระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาทแตกต่างจากระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่ในขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาปัญหาในแต่ละด้านของการดำเนินงานพบว่า ด้านการเงิน ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากขนาดเงินลงทุนอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน ในด้านการตลาดพบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากขนาดเงินลงทุนอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของปัญหาการดำเนินงานในแต่ละด้าน พบว่าในด้านองค์ประกอบของปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท แตกต่างจากขนาดเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน ในด้านองค์ประกอบของปัญหาการจัดหาเงินทุน ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากขนาดเงินลงทุนอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน องค์ประกอบของปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท แตกต่างจากขนาดเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท แตกต่างจากขนาดเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างจากขนาดเงินลงทุนมากกว่า 200 ล้านบาท องค์ประกอบของปัญหาผลิตภัณฑ์ ราคา และการส่งเสริมการตลาด ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ขนาดเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากขนาดเงินลงทุนอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ขนาดเงินลงทุนอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน

#### 4.3.2 ผลเปรียบเทียบระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน

$H_0$  = รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการไม่แตกต่างกัน

$H_1$  = รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการแตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานแสดงในตารางที่ 4.27 ดังนี้

ตารางที่ 4.27 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจโดยวิธี t-test

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย แต่ละองค์ประกอบ และแต่ละด้าน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) จำแนกตาม รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ		t	p
	ห้างหุ้นส่วน N=7	บริษัทจำกัด N=75		
<b>ด้านการผลิต</b>	<b>2.76</b>	<b>2.75</b>	<b>0.00</b>	<b>0.977</b>
การวางแผนการผลิต	2.95	2.82	0.73	0.394
การปฏิบัติการผลิต	2.95	2.87	0.39	0.535
การควบคุมการผลิต	2.39	2.55	1.36	0.245
การควบคุมสินค้าคงคลัง	2.80	2.83	0.02	0.886
<b>ด้านการเงิน</b>	<b>1.94</b>	<b>2.01</b>	<b>0.78</b>	<b>0.376</b>
การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน	2.05	2.05	0.00	0.972
การจัดหาเงินทุน	2.17	2.00	1.45	0.229
การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	1.73	2.01	4.51	0.034*
<b>ด้านการตลาด</b>	<b>2.72</b>	<b>2.46</b>	<b>8.92</b>	<b>0.003**</b>
ผลิตภัณฑ์	2.55	2.18	5.30	0.022*
ราคา	2.89	2.83	0.13	0.720
การจัดจำหน่าย	2.61	2.44	1.46	0.227
การส่งเสริมการตลาด	3.14	2.59	5.59	0.019*
<b>รวม</b>	<b>2.54</b>	<b>2.47</b>	<b>2.21</b>	<b>0.137</b>

\* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\*ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.27 ผลการทดสอบสมมุติฐานโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงาน ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 2 กลุ่มคือห้างหุ้นส่วน และบริษัทจำกัด (เนื่องจากไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจแบบเจ้าของคนเดียว) พบว่าค่า  $p$  ของการทดสอบความแตกต่างระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 2 กลุ่มของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานโดยรวมมีค่า 0.137 ซึ่งมากกว่า 0.05 หมายความว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินงานไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันในด้านการตลาดอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาการดำเนินงานในด้านการผลิตและด้านการเงินที่ไม่แตกต่างกัน

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของแต่ละด้านพบว่า ในด้านการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน ในด้านการเงิน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบ การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน และการจัดหาเงินทุนที่ไม่แตกต่างกัน และในด้านการตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบผลิตภัณฑ์และการส่งเสริมการตลาดที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบราคาและการจัดจำหน่ายที่ไม่แตกต่างกัน

### 4.3.3 ผลเปรียบเทียบระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

$H_0$  = ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการไม่แตกต่างกัน

$H_1$  = ระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีระดับปัญหาในการดำเนินการแตกต่างกัน  
ผลการทดสอบสมมุติฐานแสดงในตารางที่ 4.28 ดังนี้

ตารางที่ 4.28 ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และผลการทดสอบสมมุติฐานเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในแต่ละด้าน โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน โดยวิธี One way ANOVA

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละองค์ประกอบและแต่ละด้าน	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน				F	p
	< 50 ปี N=3	5-10 ปี N=20	11-20 ปี N=25	> 20 ปี N=34		
<b>ด้านการผลิต</b>	<b>3.05</b>	<b>2.84</b>	<b>2.72</b>	<b>2.70</b>	<b>10.05</b>	<b>0.000**</b>
การวางแผนการผลิต	3.33	3.04	2.78	2.69	10.02	0.000**
การปฏิบัติการผลิต	2.72	2.94	2.85	2.87	0.58	0.629
การควบคุมการผลิต	3.12	2.66	2.47	2.44	5.45	0.001**
การควบคุมสินค้าคงคลัง	3.00	2.71	2.82	2.86	1.07	0.360
<b>ด้านการเงิน</b>	<b>1.95</b>	<b>1.99</b>	<b>2.06</b>	<b>1.97</b>	<b>0.67</b>	<b>0.569</b>
การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน	2.11	2.07	2.11	2.00	0.35	0.790
การจัดหาเงินทุน	1.72	1.83	2.14	2.06	3.92	0.009**
การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ	2.04	2.08	1.98	1.90	0.64	0.589
<b>ด้านการตลาด</b>	<b>2.69</b>	<b>2.48</b>	<b>2.45</b>	<b>2.51</b>	<b>5.86</b>	<b>0.001**</b>
ผลิตภัณฑ์	2.32	2.17	2.23	2.24	1.68	0.170
ราคา	3.10	3.02	2.76	2.75	4.15	0.007**
การจัดจำหน่าย	2.93	2.53	2.43	2.41	5.45	0.001**
การส่งเสริมการตลาด	2.33	2.23	2.52	2.98	7.91	0.000**
<b>รวม</b>	<b>2.42</b>	<b>2.40</b>	<b>2.44</b>	<b>2.54</b>	<b>6.26</b>	<b>0.000**</b>

\* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\*ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.28 ผลการทดสอบสมมุติฐาน โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) เพื่อทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 4 กลุ่มคือ ระยะเวลาในการดำเนินงานต่ำกว่า 5 ปี ระหว่าง 5-10 ปี ระหว่าง 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี พบว่าค่า  $p$  ของการทดสอบความแตกต่างระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย 4 กลุ่มของค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานโดยรวมมีค่า 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.01 หมายความว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน มีระดับปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในด้านการผลิตและการตลาดแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาการดำเนินการในด้านการเงินที่ไม่แตกต่างกัน

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของแต่ละด้าน พบว่าในด้านการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการวางแผนการผลิตและการควบคุมการผลิตที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการปฏิบัติการผลิตและการควบคุมสินค้าคงคลังที่ไม่แตกต่างกัน ในด้านการเงิน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการจัดหาเงินทุนที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบการคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุนและการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจที่ไม่แตกต่างกัน และในด้านการตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบราคา การจัดจำหน่าย และการส่งเสริมการตลาดที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 แต่มีปัญหาในการดำเนินงานในองค์ประกอบผลิตภัณฑ์ที่ไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาความแตกต่างของความคิดเห็นของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยแต่ละกลุ่มระยะเวลาในการดำเนินงานเกี่ยวกับปัญหาการดำเนินงาน โดยทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ ผลการทดสอบเฉพาะด้านที่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญแสดงไว้ในตารางที่ 4.29 ดังนี้

ตารางที่ 4.29 ผลการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานต่างกันเป็นรายคู่โดยวิธี LSD

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ในแต่ละองค์ประกอบ	ระยะเวลาใน การดำเนินงาน	$\bar{X}$	กลุ่ม ที่	p			
				1	2	3	4
ด้านการผลิต	น้อยกว่า 5 ปี	3.05	1	-	0.089	0.008**	0.000**
	5-10 ปี	2.84	2	-	-	0.005**	0.002**
	11-20 ปี	2.72	3	-	-	-	0.136
	มากกว่า 20 ปี	2.70	4	-	-	-	-
การวางแผนการผลิต	น้อยกว่า 5 ปี	3.33	1	-	0.030*	0.007**	0.000**
	5-10 ปี	3.04	2	-	-	0.004**	0.000**
	11-20 ปี	2.78	3	-	-	-	0.025*
	มากกว่า 20 ปี	2.69	4	-	-	-	-
การควบคุมการผลิต	น้อยกว่า 5 ปี	3.12	1	-	0.000**	0.000**	0.000**
	5-10 ปี	2.66	2	-	-	0.075	0.055
	11-20 ปี	2.47	3	-	-	-	0.389
	มากกว่า 20 ปี	2.44	4	-	-	-	-
ด้านการตลาด	น้อยกว่า 5 ปี	2.69	1	-	0.017*	0.000**	0.105
	5-10 ปี	2.48	2	-	-	0.251	0.067
	11-20 ปี	2.45	3	-	-	-	0.586
	มากกว่า 20 ปี	2.51	4	-	-	-	-
ราคา	น้อยกว่า 5 ปี	3.10	1	-	0.911	0.008**	0.000**
	5-10 ปี	3.02	2	-	-	0.020*	0.004**
	11-20 ปี	2.76	3	-	-	-	0.410
	มากกว่า 20 ปี	2.75	4	-	-	-	-
การจัดจำหน่าย	น้อยกว่า 5 ปี	2.93	1	-	0.005**	0.000**	0.000**
	5-10 ปี	2.53	2	-	-	0.072	0.055
	11-20 ปี	2.43	3	-	-	-	0.687
	มากกว่า 20 ปี	2.41	4	-	-	-	-
การส่งเสริมการตลาด	น้อยกว่า 5 ปี	2.33	1	-	0.652	0.371	0.005**
	5-10 ปี	2.23	2	-	-	0.120	0.000**
	11-20 ปี	2.52	3	-	-	-	0.003**
	มากกว่า 20 ปี	2.98	4	-	-	-	-

ตารางที่ 4.29 (ต่อ)

ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ในแต่ละองค์กรประกอบ	ระยะเวลาใน การดำเนินงาน	$\bar{X}$	กลุ่ม ที่	p			
				1	2	3	4
รวม	น้อยกว่า 5 ปี	2.65	1	-	0.025*	0.004**	0.000**
	5-10 ปี	2.50	2	-	-	0.188	0.092
	11-20 ปี	2.46	3	-	-	-	0.326
	มากกว่า 20 ปี	2.45	4	-	-	-	-

\* ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\*ค่าเฉลี่ยที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 4.29 พบว่าในภาพรวมระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ระดับปัญหาในการดำเนินงานของระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน

เมื่อพิจารณาปัญหาในแต่ละด้านของการดำเนินงานพบว่า ด้านการผลิตระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงาน 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เช่นเดียวกัน ในขณะที่ระดับปัญหาในการดำเนินงานของระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน ในด้านการตลาด พบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี และ 11-20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ มีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน

เมื่อพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของปัญหาการดำเนินงานในแต่ละด้าน พบว่าในด้านองค์ประกอบของปัญหาการวางแผนการผลิต พบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงาน 5-10 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และมีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจากระยะเวลาในการดำเนินงาน 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงาน

แตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 11-20 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในด้านองค์ประกอบของปัญหาการควบคุมการผลิตและการจัดจำหน่ายพบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี แตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ ล้วนมีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน ในองค์ประกอบของปัญหาราคาพบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานน้อยกว่า 5 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงาน 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ ระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานระหว่าง 5-10 ปี มีระดับปัญหาการดำเนินงานแตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงานและ 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 เช่นเดียวกัน ในขณะที่ระดับปัญหาในการดำเนินงานของระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ ไม่แตกต่างกัน ในด้านการส่งเสริมการตลาดพบว่าระดับปัญหาการดำเนินงานที่ระยะเวลาในการดำเนินงานมากกว่า 20 ปี แตกต่างจกระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ในขณะที่ระยะเวลาในการดำเนินงานอื่นๆ ล้วนมีระดับปัญหาการดำเนินงานที่ไม่ต่างกัน

#### 4.4 ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เนื้อหาจากแบบสอบถามปลายเปิดเป็นความคิดเห็นทั่วไปเกี่ยวกับปัญหาอื่นจากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยประสบอยู่ และต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการแก้ไข

จากแบบสอบถามตอนที่ 3 ซึ่งเป็นการสอบถามเกี่ยวกับปัญหาอื่นๆ จากการดำเนินงานในแต่ละด้านที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยประสบอยู่ และต้องการความช่วยเหลือจากรัฐบาลในการแก้ไข โดยได้รวบรวมความคิดเห็นที่ใกล้เคียงกันไว้ในกลุ่มเดียวกันดังนี้

##### ปัญหาด้านการผลิต

1. มีกำลังการผลิตเกินความต้องการของตลาด ทำให้การทำงานไม่เต็มประสิทธิภาพของเครื่องจักร
2. ขาดความเชี่ยวชาญในการพัฒนาชิ้นส่วน
3. ขาดเทคโนโลยีการผลิตที่เหมาะสมกับผลิตภัณฑ์ของโรงงาน
4. กระบวนการผลิตใช้แรงงานคนเป็นหลัก ทำให้มูลค่าของผลิตภัณฑ์เพิ่มขึ้นน้อยเมื่อเทียบกับต้นทุนของวัตถุดิบ

5. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการควบคุมและทำการผลิต ต้องใช้เวลาในการอบรมนาน
6. ขาดผู้บริหารระดับกลางที่สามารถวิเคราะห์หาสาเหตุของปัญหาที่แท้จริง เพื่อนำไปสู่การแก้ไขที่ถูกต้องและป้องกันปัญหาเกิดซ้ำ
7. มีของเสียมากทำให้ต้นทุนสูง
8. ต้นทุนของวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิตมีความผันผวนสูง ไม่สามารถควบคุมได้
9. เครื่องจักรที่ใช้ขัดข้องบ่อยเนื่องจากขาดพนักงานที่เชี่ยวชาญในการบำรุงรักษา
10. มีความหลากหลายของสินค้ามาก ทำให้เสียเวลาในการปรับเครื่องจักรบ่อยครั้งตามสินค้าที่ผลิต
11. ความสามารถในการผลิตไม่เพียงพอ ทำให้บางครั้งต้องสั่งสินค้าจากต่างประเทศมาทดแทน ทำให้ต้นทุนสูงขึ้น
12. ขาดระบบในการควบคุมและบริหารจัดการ ตั้งแต่ระบบคุณภาพ การลดความสูญเสียดังกล่าว ไปจนถึงการควบคุมคลังสินค้า

#### ปัญหาด้านการเงิน

1. ขาดเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินงาน
2. สถาบันการเงินเข้มงวดในการปล่อยสินเชื่อ
3. เสถียรภาพของค่าเงินบาทไม่แน่นอนทำให้การบริหารต้นทุนทำได้ยาก
4. เงื่อนไขในการเก็บเงินจากลูกค้ามีระยะเวลาในการชำระสินค้านานขึ้น ทำให้ต้องมีเงินทุนหมุนเวียนมากขึ้น
5. ขาดความรู้ในการบริหารทางด้านการเงิน

#### ปัญหาด้านการตลาด

1. มีการผูกขาดโดยกลุ่มบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในเครือของผู้ผลิตรถยนต์
  2. ผู้บริโภคยอมไม่คอยให้การยอมรับราคาที่ปรับขึ้นตามต้นทุนของวัตถุดิบ
  3. มีการแข่งขันในด้านราคาสูง โดยเฉพาะกับบริษัทข้ามชาติ
  4. มีความเสี่ยงสูง เนื่องจากลูกค้าหลักมียอดการซื้อเกือบร้อยละ 90
  5. การหาข้อมูลเพื่อใช้ในการวางแผนการตลาด โดยเฉพาะแผนระยะยาวทำได้ยาก
  6. การหาตลาดใหม่ทำได้ยาก
  7. ภาพลักษณ์ของสินค้าจากประเทศไทยยังไม่สามารถแข่งขันในตลาดโลกได้
- สิ่งที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยต้องการความช่วยเหลือจากหน่วยงานของรัฐ
1. ให้รัฐบาลส่งเสริมนโยบายในการผลิตรถยนต์ของประเทศไทย เพื่อลดการผูกขาดของต่างชาติ
  2. ควรมีการจัดตั้งสถาบันยานยนต์ที่ครบวงจรเพื่อสนับสนุนทุกสาขาของอุตสาหกรรมยานยนต์ อาทิเช่น ศูนย์ฝึกอบรมแรงงาน ศูนย์ค้นคว้าวิจัย หรือศูนย์สอบเทียบเครื่องมือวัดเป็นต้น

3. ควรมีการควบคุมราคาและปริมาณของวัตถุดิบไม่ให้เกิดความผันผวนมากเกินไป
4. ควรมีการสนับสนุนการลงทุนโดยการหาแหล่งเงินทุนดอกเบี้ยต่ำ
5. พัฒนาหลักสูตรและสถาบันการศึกษาให้มีคุณภาพ และสอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรม รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานอย่างต่อเนื่อง
6. ควรจัดตั้งศูนย์วิจัยและพัฒนาเพื่อยกระดับสินค้าที่ผลิตในประเทศ
7. ควรมีช่วยเหลือและประสานงานในการเจรจาทางการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงให้การคุ้มครองสินค้าที่ผลิตในประเทศ
8. ควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์ยานยนต์ และมีการดำเนินการอย่างจริงจัง เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ในทุกด้าน

## บทที่ 5

### สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยมีวิวัฒนาการมากกว่าสองทศวรรษ โดยในระยะเริ่มต้นซึ่งเกิดขึ้นอย่างไม่เป็นทางการนัก การผลิตเป็นการเลียนแบบชิ้นส่วนอย่างง่ายโดยใช้วัสดุภายในประเทศและเทคโนโลยีการผลิตที่ไม่สูงนักและเน้นแรงงานเป็นหลัก ชิ้นส่วนที่ได้มีคุณภาพต่ำและขายในตลาดอะไหล่เท่านั้น ขณะเดียวกันรัฐบาลได้เริ่มส่งเสริมการลงทุนในโรงงานประกอบรถยนต์ ทำให้อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์เริ่มพัฒนาควบคู่กันไปอย่างช้าๆ

หลังจากนั้นได้มีการประกาศตั้งคณะกรรมการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งประเทศไทย ทำให้อุตสาหกรรมยานยนต์เริ่มพัฒนาขึ้นอย่างเป็นระบบด้วยความรวดเร็วยิ่งขึ้น ภายใต้กฎระเบียบที่เอื้ออำนวย อาทิการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ มาตรการทางด้านภาษี จนกระทั่งอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย

อย่างไรก็ตามภายใต้การแข่งขันในเวทีโลก อุตสาหกรรมยานยนต์ได้เติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ในขณะเดียวกันประเทศไทยถูกบังคับให้แข่งขันภายใต้กฎระเบียบของการเปิดเสรี อาทิ มาตรการทริมส์ ทำให้ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมยานยนต์ต้องเผชิญการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น การปรับตัวจะต้องกระทำอย่างรวดเร็วและเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้ความร่วมมือและสนับสนุนจากภาครัฐบาล ในการแก้ไขจุดอ่อนเพื่อให้อุตสาหกรรมยานยนต์เติบโตต่อไปอย่างมั่นคง

การดำเนินการวิจัยจะใช้วิธีการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาถึงปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ในช่วงเดือนสิงหาคม 2547 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ผู้บริหาร (กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการโรงงาน หรือตำแหน่งเทียบเท่า) ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 224 ราย รวบรวมจากรายชื่อจากสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ณ สิ้นปี 2546 โดยใช้กลุ่มตัวอย่างที่น้อยที่สุดที่ยอมรับได้ว่าเพียงพอที่จะเป็นตัวแทนของประชากรจำนวน 144 ราย โดยทำการคำนวณจากสูตรของ Yamane เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นของประชากรที่เป็นผู้บริหารระดับสูงของโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ตอนคือ

**ตอนที่ 1** เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล และลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งงานในปัจจุบัน การได้รับการรับรองคุณภาพในด้านต่าง ๆ ของโรงงาน ขนาดของ เงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ ระยะเวลาในการดำเนินงาน และกลุ่มของผลิตภัณฑ์จำแนกตามหน้าที่การทำงาน

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยใน 4 ด้าน รวมทั้งสิ้น 60 ข้อดังนี้

- 1) ด้านการผลิต จำนวน 24 ข้อ ประกอบด้วย
  - (1) การวางแผนการผลิต
  - (2) การปฏิบัติการผลิต
  - (3) การควบคุมการผลิต
  - (4) การควบคุมสินค้าคงคลัง
- 2) ด้านการเงิน จำนวน 15 ข้อ ประกอบด้วย
  - (1) การคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน
  - (2) การจัดหาเงินทุน
  - (3) การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ
- 3) ด้านการตลาด จำนวน 21 ข้อ ประกอบด้วย
  - (1) ผลิตภัณฑ์
  - (2) ราคา
  - (3) การจัดจำหน่าย
  - (4) การส่งเสริมการตลาด

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามพิจารณาว่าควรจะได้มีการปรับปรุงและพัฒนาเพิ่มเติมจากที่เป็นอยู่เพื่อให้การดำเนินงานประสบผลสำเร็จ โดยลักษณะคำถามเป็นแบบปลายเปิด (Open – End Question)

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นและข้อเสนอแนะอื่น ๆ ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรม โดยอาศัยแนวเนื้อหาจากแผนปฏิบัติการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ของกระทรวงอุตสาหกรรม พ.ศ. 2541-2545

ในการเก็บข้อมูล ผู้ศึกษาได้ดำเนินการเก็บข้อมูลโดยการจัดส่งแบบสอบถามให้กับผู้บริหารของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดจำนวน 224 ราย มีผู้ให้ความร่วมมือในการตอบกลับมาจำนวน 82 ราย คิดเป็นร้อยละ 36.6 ของกลุ่มประชากร จากนั้นได้นำข้อมูลมาทำการวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป Minitab for windows และใช้สถิติเชิงพรรณนา คือร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และสถิติเชิงอนุมาน คือการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังนี้

## 5.1 สรุปผลการศึกษา

### 5.1.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคล และลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม 82 ราย ซึ่งเป็นผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการดังนี้

5.1.1.1 จำแนกตามเพศ ส่วนใหญ่เป็นเพศชายร้อยละ 72.0 เพศหญิงร้อยละ 28.0

5.1.1.2 จำแนกตามอายุ ส่วนใหญ่จะมีอายุระหว่าง 30-40 ปีร้อยละ 48.8 รองลงมาเป็นกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 40 ปี ร้อยละ 35.4 และน้อยกว่า 30 ปี ร้อยละ 15.8

5.1.1.3 จำแนกตามระดับการศึกษา ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีร้อยละ 79.3 รองลงมามีการศึกษาปริญญาโทร้อยละ 15.9 และมีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรีร้อยละ 4.8 โดยไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามที่มีวุฒิการศึกษาปริญญาเอกเลย

5.1.1.4 จำแนกตามตำแหน่งงานในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการแผนกร้อยละ 52.4 รองลงมาดำรงตำแหน่งเป็นกรรมการผู้จัดการร้อยละ 29.3 และดำรงตำแหน่งเป็นผู้ช่วยผู้จัดการแผนกร้อยละ 18.3

5.1.1.5 จำแนกตามการได้รับเครื่องหมายคุณภาพ มีโรงงานที่ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 ร้อยละ 63.4 รองลงได้รับเครื่องหมายคุณภาพ QS9000 ร้อยละ 59.8 รองลงมาได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 9000 ร้อยละ 45.1 ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO/TS16949 ร้อยละ 14.5 ได้รับเครื่องหมายคุณภาพ มอก.กลุ่ม 18000 ร้อยละ 13.4 โดยไม่พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามที่โรงงานได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO/IEC guide เลย

5.1.1.6 จำแนกตามจำนวนเงินลงทุน หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการ โรงงานส่วนใหญ่ใช้เงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการระหว่าง 50-200 ล้านบาทร้อยละ 47.6 รองลงมาใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการมากกว่า 200 ล้านบาท ร้อยละ 31.7 และใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการน้อยกว่า 50 ล้านบาทร้อยละ 20.7

5.1.1.7 จำแนกตามรูปแบบการประกอบกิจการ โรงงานส่วนใหญ่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นบริษัทจำกัดร้อยละ 91.5 รองลงมามีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นห้างหุ้นส่วนร้อยละ 8.5 โดยไม่มีผู้ตอบแบบสอบถามที่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นเจ้าของคนเดียว

5.1.1.8 จำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินการผลิต โรงงานส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตมากกว่า 20 ปีร้อยละ 41.5 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 11-20 ปีร้อยละ 30.4 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 5-10 ปีร้อยละ 24.4 และมีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตน้อยกว่า 5 ปีร้อยละ 3.7

5.1.1.9 จำแนกตามหน้าที่การทำงานของผลิตภัณฑ์ ส่วนใหญ่มีผลิตภัณฑ์เป็นชิ้นส่วนเครื่องยนต์ร้อยละ 31.9 รองลงมาเป็นระบบกันกระแทกและชุดกันชนร้อยละ 21.3 รองลงมาเป็น

ขึ้นส่วนตัวถังและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกร้อยละ 18.2 โดยมีระบบเบรกและคลัทช์ ชุดล้อและยาง และชิ้นส่วนตกแต่งภายในและชุดเบาะ เป็นอันดับรองๆ ลงมาตามลำดับ

### 5.1.2 ค่าเฉลี่ยของระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

ในภาพรวมของปัญหา ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาการดำเนินงานในระดับน้อย เมื่อพิจารณาและเรียงลำดับของปัญหาในแต่ละด้านพบว่า ปัญหาด้านการผลิตมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนด้านการตลาดและการเงินมีปัญหาอยู่ในระดับน้อย

และเมื่อพิจารณาองค์ประกอบของปัญหาทั้ง 3 ด้าน พบว่าในด้านการผลิต ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลางทุกองค์ประกอบ โดยมีระดับปัญหาการปฏิบัติการผลิตเป็นลำดับที่ 1 ปัญหาการวางแผนการผลิตเป็นลำดับที่ 2 ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลังเป็นลำดับที่ 3 และปัญหาการควบคุมการผลิตเป็นลำดับสุดท้าย ในด้านการเงิน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับน้อยถึงระดับปานกลาง โดยระดับปัญหามานกลาง ได้แก่ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุนเป็นลำดับที่ 1 ระดับปัญหาน้อย ได้แก่ปัญหาการจัดหาเงินทุน และระดับปัญหาการจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจตามลำดับ ในด้านการตลาด ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาอยู่ในระดับปัญหาน้อยถึงระดับปานกลาง โดยระดับปานกลาง ได้แก่ปัญหาด้านราคาเป็นอันดับที่ 1 ปัญหาด้านการส่งเสริมการตลาดเป็นอันดับที่ 2 สำหรับระดับปัญหาน้อยประกอบไปด้วยปัญหาด้านการจัดจำหน่ายและปัญหาด้านผลิตภัณฑ์ตามลำดับ

### 5.1.3 การทดสอบความแตกต่างระหว่างลักษณะของผู้ประกอบการกับระดับปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุน และระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน แต่รูปแบบการประกอบกิจการที่แตกต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน

จากผลการศึกษาี้ทำให้สามารถสรุปผลการทดสอบสมมุติฐานทั้ง 3 ข้อดังนี้

1. สมมุติฐานที่ 1 ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนที่แตกต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมุติฐาน เป็นไปตามสมมุติฐาน เนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนที่ต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

2. สมมุติฐานที่ 2 ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบการประกอบกิจการที่แตกต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมุติฐาน เป็นไปตามสมมุติฐาน เนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบการประกอบกิจการที่ต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน

3. สมมุติฐานที่ 3 ผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกันจะมีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมุติฐาน เป็นไปตามสมมุติฐาน เนื่องจากผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่ต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน

## 5.2 อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาปัญหาการดำเนินงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยสามารถนำผลการวิจัยที่ได้รับจากแบบสอบถามที่ได้รับการตอบกลับอย่างสมบูรณ์มีจำนวนร้อยละ 56 จากการส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มประชากรมาอภิปรายได้ดังนี้ (อนึ่งเนื่องจากข้อมูลที่ได้รับการตอบกลับน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างอาจทำให้ผลบางประการคลาดเคลื่อนได้)

### 5.2.1 ข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

ข้อมูลส่วนบุคคลส่วนใหญ่ของผู้บริหารของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยเป็นเพศชาย ร้อยละ 72.0 โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-40 ปี ร้อยละ 48.8 ในด้านระดับการศึกษา ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีถึงร้อยละ 79.3 ซึ่งดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการแผนกร้อยละ 53.7 และกรรมการผู้จัดการร้อยละ 29.3

ในส่วนโรงงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยได้รับเครื่องหมายคุณภาพ ISO กลุ่ม 14000 ร้อยละ 63.4 QS9000 ร้อยละ 59.8 ISO กลุ่ม 9000 ร้อยละ 45.1 ISO/TS16949 ร้อยละ 14.5 และ มอก.กลุ่ม 18000 ร้อยละ 13.4 ซึ่งจะเห็นได้ว่าโรงงานส่วนใหญ่ได้รับการรับรองมาตรฐานมากกว่า 1 ด้าน

สำหรับลักษณะของจำนวนเงินลงทุน หรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการ โรงงานส่วนใหญ่ใช้เงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการระหว่าง 50-200 ล้านบาท ร้อยละ 47.6 รองลงมาใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการมากกว่า 200 ล้านบาท ร้อยละ 31.7 และใช้จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ใช้ในการลงทุนในกิจการน้อยกว่า 50 ล้านบาท เพียงร้อยละ 20.7 แสดงให้เห็นว่าโรงงานผลิตชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ต้องใช้เวลาลงทุนเป็นจำนวนมากและส่วนใหญ่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นบริษัทจำกัด ร้อยละ 91.5 รองลงมามีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นห้างหุ้นส่วน ร้อยละ 8.5 โดยไม่มีผู้โรงงานที่มีรูปแบบการประกอบกิจการเป็นเจ้าของคนเดียว สำหรับระยะเวลาในการดำเนินการผลิต โรงงานส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตมากกว่า 20 ปี ร้อยละ 41.5 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 11-20 ปี ร้อยละ 30.4 รองลงมามีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตระหว่าง 5-10 ปี ร้อยละ

24.4 และมีระยะเวลาในการดำเนินการผลิตต่ำกว่า 5 ปีร้อยละ 3.7 แสดงให้เห็นว่าผู้ผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้มีการดำเนินงานมาเป็นเวลานาน

### 5.2.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยทั้ง 3 ด้าน

จากการศึกษาพบว่าปัญหาการดำเนินการของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย โดยปัญหาด้านการผลิตมีปัญหาอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนด้านการตลาดและด้านการเงิน มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย โดยสามารถแจกแจงลงไปในรายละเอียดของแต่ละด้านได้ดังนี้

ในด้านการผลิต สามารถทำการเรียงลำดับของปัญหาการดำเนินงานในด้านการผลิตได้ดังนี้

1. ปัญหาการปฏิบัติการผลิต เนื่องจากการมีต้นทุนที่สูงและวัตถุดิบที่มีราคาแพง โดยเฉพาะผู้ผลิตหลายรายต้องพึ่งพาวัตถุดิบนำเข้าที่ราคาค่อนข้างผันผวน ทั้งจากตัววัตถุดิบเองและจากอัตราแลกเปลี่ยน แหล่งวัตถุดิบอยู่ไกลจากโรงงานผลิต และปริมาณการผลิตไม่เพียงพอ รวมถึงการปรับราคาชิ้นส่วนเป็นไปได้ยาก

2. ปัญหาการวางแผนการผลิต ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้เนื่องจากขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการควบคุมและวางแผนการผลิตให้เป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการขาดข้อมูลที่ใช้ในการวางแผนทั้งระยะสั้นและระยะยาว

3. ปัญหาการควบคุมสินค้าคงคลัง เกิดจากการขาดการบริหารสินค้าคงคลังที่มีประสิทธิภาพ - ภาพสินค้ามีมากหรือน้อยเกินไป ทำให้ต้องมีการเตรียมพื้นที่ของคลังสินค้าเป็นจำนวนมาก ซึ่งเป็นสาเหตุมาจากการขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารคลังสินค้า และส่งผลกระทบต่อต้นทุนโดยรวมของบริษัทสูงขึ้น

4. ปัญหาการควบคุมการผลิต ปัญหาสำคัญอยู่ที่การไม่สามารถควบคุมวัตถุดิบได้ตามแผนการตลาดในบางช่วงเวลา รวมถึงการควบคุมกำลังการผลิตและคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้ปฏิบัติตามแผนงาน โดยเฉพาะการเกิดของเสียในกระบวนการ

ในด้านการเงินมีปัญหาอยู่ในระดับน้อย เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นบริษัทและมีการร่วมทุนจากต่างชาติ ทำให้มีเงินทุนและระบบการบริหารการเงินในการสนับสนุนกิจการของบริษัทอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถทำการเรียงลำดับของปัญหาการดำเนินงานในด้านการเงินได้ดังนี้

1. ปัญหาการคาดการณ์ถึงความต้องการของเงินทุน เนื่องจากการขาดมืออาชีพในการวางแผนทางการเงิน และไม่ได้มีการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า

2. ปัญหาการจัดหาเงินทุน สาเหตุหลักเนื่องจากเงินลงทุนมีอัตราดอกเบี้ยสูงและระดมทุนได้ยากอันสืบเนื่องมาจากปัญหาเศรษฐกิจของประเทศในช่วงหลายปีก่อน ทำให้การปล่อยสินเชื่อของ

ธนาคารพาณิชย์มีความเข้มงวด และปล่อยสินเชื่อยากขึ้น รวมทั้งเงินทุนที่จัดหาได้มีต้นทุนที่สูงกว่าคู่แข่งจากต่างชาติ

3. การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ ปัญหาหลักคือความสามารถในการทำกำไรต่ำเนื่องจากปัจจัย 2 ประการ ได้แก่ การขอปรับลดราคาทุกปีของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และการไม่สามารถควบคุมต้นทุนของวัตถุดิบได้ โดยเฉพาะเหล็กและเชื้อเพลิงที่มีความผันผวนสูง ซึ่งในบางครั้งส่งผลถึงการขาดทุนของผลประกอบการ

ในด้านการตลาด มีปัญหาอยู่ในระดับน้อย เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการดำเนินงานเป็นเวลานาน ทำให้ระบบการบริหารมีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนบางรายเป็นบริษัทที่ผูกขาดสัญญาการผลิตชิ้นส่วนให้กับบริษัทผู้ผลิตรถยนต์อีกด้วย สามารถทำการเรียงลำดับของปัญหาการดำเนินงานในด้านการตลาดได้ดังนี้

1. ปัญหาด้านราคา ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนป้อนโรงงานผลิตรถยนต์จะถูกบังคับให้ลดราคาสินค้าทุกปี และการทำราคาของสินค้าไม่สามารถปรับตามต้นทุนการผลิตที่สูงขึ้นได้ รวมทั้งเผชิญการแข่งขันกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากต่างประเทศที่สามารถผลิตสินค้าได้มีประสิทธิภาพมากกว่าและมีต้นทุนของเงินทุนที่ต่ำกว่าโดยปราศจากมาตรการคุ้มครองทางด้านภาษี

2. ปัญหาด้านการส่งเสริมการตลาด สืบเนื่องจากไม่มีการทำแผนการส่งเสริมการตลาดล่วงหน้าและขาดการจัดทำรูปแบบการส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสม รวมถึงการผูกขาดโดยกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนและรถยนต์จากต่างประเทศ

3. ปัญหาด้านการจัดจำหน่าย การเปิดเสรีทางการค้าประกอบกับการยกเลิกการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศต้องเผชิญการที่รุนแรงขึ้นจากผู้ผลิตชิ้นส่วนจากต่างประเทศ รวมไปถึงการหาตลาดใหม่ทำได้ยาก

4. ปัญหาด้านผลิตภัณฑ์ ปัญหาหลักอยู่ที่มูลค่าเพิ่มของสินค้าที่ผลิตในประเทศยังคงอยู่ในระดับต่ำ การขาดการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงไม่มีหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์ รวมไปถึงขาดการช่วยในการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนให้ตรงความต้องการของตลาดมากขึ้นโดยที่มีต้นทุนต่ำลง

5.2.3 ผลการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐาน เปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานในแต่ละด้านโดยจำแนกตามลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

เมื่อทำการวิเคราะห์เพื่อทดสอบสมมติฐานเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานในแต่ละด้านโดยจำแนกตาม ขนาดของเงินลงทุน รูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ และระยะเวลาในการดำเนินงานของผู้ผลิตทั้ง 3 ด้านได้ผลดังนี้

1. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกตามขนาดของเงินลงทุนแบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ ขนาดของเงินลงทุนน้อยกว่า 50 ล้านบาท ขนาดของเงินลงทุนระหว่าง 50-200 ล้านบาท และขนาดของเงินลงทุนมากกว่า

200 ล้านบาท พบว่าผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดของเงินลงทุนต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับหลักการในเรื่องของการจำแนกขนาดของอุตสาหกรรมโดยใช้สินทรัพย์ลงทุนเป็นตัวจำแนกซึ่ง สมชัย ดันดิชนวัฒน์ (2542 : 25-26) กล่าวว่า การที่อุตสาหกรรมที่มีขนาดที่แตกต่างกันในสินทรัพย์ลงทุน จะมีกิจกรรมหรือลักษณะการดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่แตกต่างกัน เมื่อเป็นเช่นนี้ก็ย่อมจะส่งผลถึงปัญหาการดำเนินงานด้านต่างๆ ทั้งในด้านการผลิต การเงิน และการตลาดที่แตกต่างกันนั่นเอง

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน ก็พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดเงินลงทุนที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานแตกต่างกันในด้านการเงินและด้านการตลาด ซึ่งโดยส่วนใหญ่ระดับของปัญหาจะมีความรุนแรงสูงที่สุดที่ขนาดของเงินลงทุนที่น้อยกว่า 50 ล้านบาท และลดลงที่ขนาดของเงินลงทุนที่สูงขึ้น เพราะหากการที่มีเงินทุนที่น้อยส่งผลให้การจัดสรรทรัพยากรเพื่อแก้ปัญหาในด้านต่างๆ ก็จะมีลดน้อยตามลำดับ

การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกตามรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจ แบ่งเป็น 3 กลุ่ม คือ เจ้าของคนเดียว ห้างหุ้นส่วน และบริษัทจำกัด พบว่าผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบความเป็นเจ้าของธุรกิจที่ต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานภาพรวมไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้ไม่สอดคล้องกับหลักการในเรื่องรูปแบบของความเป็นเจ้าของธุรกิจ ซึ่งวรรณรด แสงมณี (2543 : 10-11) กล่าวว่า การที่อุตสาหกรรมที่มีรูปแบบของความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกัน ควรจะมีกิจกรรมหรือลักษณะการดำเนินงานในด้านต่างๆ ที่แตกต่างกัน เนื่องจากวิธีการจัดการจัดการ การระดมเงินทุนเมื่อธุรกิจประสบปัญหาและจำนวนของเงินทุนล้วนแต่แตกต่างกันทั้งสิ้น ก็ย่อมจะส่งผลถึงระดับปัญหา ในการดำเนินงานด้านต่างๆ ทั้งในด้านการผลิต การเงิน และด้านการตลาดที่ควรจะต้องแตกต่างกัน ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะในอุตสาหกรรมประเภทนี้รูปแบบของความเป็นเจ้าของธุรกิจมีความคล้ายคลึงกันทางด้านวิธีการจัดการ การระดมเงินทุนเมื่อธุรกิจประสบปัญหา หรือจำนวนของเงินทุน เป็นต้น

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน ก็พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีรูปแบบของความเป็นเจ้าของธุรกิจที่แตกต่างกันมีปัญหาในการดำเนินงานในทุกด้านที่แตกต่างกันในการตลาดเท่านั้น ส่วนในด้านการผลิต และในด้านการเงินไม่แตกต่างกัน

2. การเปรียบเทียบปัญหาในการดำเนินงานของผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยจำแนกตามระยะเวลาในการดำเนินงาน แบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ ระยะเวลาในการดำเนินงานต่ำกว่า 5 ปี ระหว่าง 5-10 ปี ระหว่าง 11-20 ปี และมากกว่า 20 ปี พบว่าผู้ผลิตในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่ต่างกัน มีปัญหาในการดำเนินงานในภาพรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐาน

ที่ตั้งไว้ ซึ่งผลการวิจัยครั้งนี้สอดคล้องกับหลักการในเรื่องวงจรชีวิตขององค์กรธุรกิจซึ่ง วรรณารด แสงมณี (2544 : 11-12) กล่าวว่าลักษณะของการแก้ไขปัญหาที่ฝ่ายบริหารได้กระทำไปในช่วงเวลาที่เกิดเหตุวิกฤต หรือมีการปฏิวัติรูปแบบการทำงานที่เกิดขึ้นนั้นในที่สุด แนวทางการแก้ไขปัญหา นั้นก็ยังคงถูกดำรงรักษาไว้ และปรากฏต่อเนื่องไปถึงขั้นตอนของการงานก็ย่อมจะส่งผลถึงปัญหา ในการดำเนินงานด้านต่างๆ ในระดับที่แตกต่างกันนั่นเอง

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละด้าน พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีระยะเวลา ในการดำเนินงานที่แตกต่างกันมีปัญหาค่าเงินงานในด้านการผลิตและด้านการตลาดแตกต่างกัน ยกเว้นเพียงการดำเนินงานในด้านการเงินที่มีปัญหาในการดำเนินงานที่ไม่แตกต่างกัน โดย สาเหตุที่ผู้ผลิตมีปัญหาค่าเงินงานในด้านการเงินไม่แตกต่างกัน อาจจะมีผลมาจากการที่ผู้ผลิต ชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นเงินลงทุนจำนวนมากและมีระยะเวลา ในการดำเนินงานเป็นเวลานาน และได้รับการสนับสนุนด้านเงินทุนจากบริษัทแม่ที่ต่างประเทศส่ง ผลให้ปัญหาในการดำเนินงานด้านการเงินไม่มากนัก

เมื่อแยกพิจารณาในแต่ละองค์ประกอบของแต่ละด้าน พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประ เทศไทยที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานที่แตกต่างกัน โดยส่วนใหญ่มีปัญหาในการดำเนินงานใน องค์ประกอบของแต่ละด้านแตกต่างกัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ระดับของปัญหาจะมีความรุนแรงลดลง ตามระยะเวลาในการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้นเพราะแนวทางการแก้ไขปัญหานั้นก็ยังคงถูกดำรงรักษา ไว้และปรากฏต่อเนื่องไปตามอายุหรือประสบการณ์ที่เพิ่มขึ้นขององค์กร

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งนี้

จากผลการศึกษาพบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยมีปัญหาค่าเงินงานในด้านการผลิตสูงที่สุด ดังนั้นทางภาครัฐบาลและเอกชนที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรให้ความสนใจในการ พิจารณาปรับปรุงแก้ไขปัญหาค่าเงินงานในเรื่องดังกล่าวเป็นอันดับต้นๆ เช่นการพัฒนาหลักสูตร ในการผลิตบุคลากรของอุตสาหกรรมยานยนต์ การสนับสนุนเทคโนโลยีการผลิตและการ พัฒนาทักษะของแรงงาน การควบคุมวัตถุดิบขั้นพื้นฐานไม่ให้เกิดการขาดตลาดและไม่ให้มีราคาที่ ผันผวนมากจนส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วน และเนื่องจากอุตสาหกรรมยานยนต์เป็น อุตสาหกรรมขนาดใหญ่ที่มีโครงสร้างที่ค่อนข้างซับซ้อนรัฐบาลควรมีการจัดทำนโยบายยุทธศาสตร์ ยานยนต์เพื่อให้มีนโยบายที่สอดคล้องกันในแต่ละด้าน

และจากการทดสอบสมมติฐาน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่มีขนาดของเงินลงทุน ปานกลางถึงมากและระยะเวลาในการดำเนินงานที่ยาวนาน จะมีระดับความรุนแรงของปัญหาในการดำเนินงานที่น้อยกว่า ผู้ผลิตที่มีขนาดเงินลงทุนน้อยและระยะเวลาในการดำเนินงานที่สั้นกว่า ดังนั้นหากมีผู้ประกอบการรายใหม่ที่ต้องการจะเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ก็ควรจะต้องนำข้อมูลหรือผลการวิเคราะห์มาใช้เพื่อให้ทราบถึงสภาพของปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามขนาดของเงินลงทุนที่จะนำมาลงทุน เพื่อหาทางป้องกันปัญหาดังกล่าวล่วงหน้าและใช้เงินลงทุนได้อย่างคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด หรือแม้แต่ผู้ประกอบการรายเดิมที่มีระยะเวลาในการดำเนินงานเข้าสู่ช่วงต่างๆ ควรจะนำข้อมูลหรือผลการวิเคราะห์มาทำนายระดับของปัญหาที่ธุรกิจจะต้องเผชิญเพื่อใช้ในการวางแผนป้องกันล่วงหน้าเช่นเดียวกัน

นอกจากนี้จากแบบสอบถามตอนที่ 4 ได้เรียงลำดับความสำคัญของข้อเสนอแนะจากการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพื่อเป็นแนวทางการช่วยเหลือจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทย ในการที่จะแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมถึงช่วยพัฒนาขีดความสามารถของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ไทยซึ่งได้แก่

1. ปรับปรุงโครงสร้างภาษี พิธีการนำเข้าวัตถุดิบ และการส่งออกผลิตภัณฑ์ ให้เหมาะสม
2. จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าให้คำแนะนำปรึกษาเพื่อเพิ่มผลิตภาพของอุตสาหกรรม พัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการ และสร้างวิทยากรและที่ปรึกษาด้านการวิเคราะห์ และประเมินระบบโรงงานให้เพียงพอ
3. ส่งเสริมให้มีการนำระบบบริหารสมัยใหม่มาใช้ เช่น การลดความสูญเปล่า และเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของเครื่องจักร (TPM : Total Productive Maintenance)
4. ปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ของหน่วยงานราชการที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ เช่น การเก็บภาษีสรรพากร เงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI
5. พัฒนาระบบข้อมูลและเครือข่ายการกระจายข้อมูลอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ ด้านเทคโนโลยี กระบวนการการผลิต วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐาน สินค้า เพื่อส่งเสริมให้มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมาตรฐาน
6. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการตลาด และจัดกิจกรรมเพื่อหาพันธมิตรทางตลาด โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน
7. เสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลหะ โดยการส่งไปอบรมในประเทศที่เป็นแหล่งเทคโนโลยี
8. เร่งดำเนินการพัฒนาและเชื่อมโยง อุตสาหกรรมสนับสนุนชิ้นส่วนยานยนต์
9. เร่งรัดให้มีการนำระบบมาตรฐานสากล ISO9000, ISO14000, ISO/IEC Guide25, มอก.18000 เข้าสู่ธุรกิจอุตสาหกรรม

### 5.3.1 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการวิจัยเปรียบเทียบในด้านของรูปแบบของบริษัทที่มีการร่วมทุนกับต่างประเทศ กับบริษัทที่เป็นของคนไทย เพื่อพิจารณาระดับความสามารถในการแข่งขัน
2. ควรมีการวิจัยแยกกลุ่มของผลิตภัณฑ์หรือรูปแบบของกระบวนการผลิต เช่นการผลิตตามคำสั่งซื้อ หรือการผลิตเพื่อเป็นสต็อก

3. ควรมีการวิจัยถึงลักษณะความต้องการ หรือการคัดเลือกของผู้ผลิตยานยนต์ โดยเฉพาะระบบการทำงานในด้านต่างๆ เช่น ระบบการทำงานพื้นฐาน ความสามารถทางวิศวกรรม เป็นต้น

## บรรณานุกรม

- กลุ่มบริษัทแอกวานส์ รีเสิร์ช จำกัด. 2540. รายงานการศึกษาอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย. กรุงเทพฯ : กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
- กัลยา วานิชย์บัญชา. 2540. การวิเคราะห์สถิติ : สถิติเพื่อการตัดสินใจ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- กึ่งกนก พิทยานุคุณ. 2537. ระบบบัญชี. กรุงเทพฯ : พิสิกส์เซ็นเตอร์.
- จำลอง เกษะนันท์. 2531. “อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย.” ยานยนต์. 15(101) : 120
- ฐานเศรษฐกิจ. 22 กันยายน 2545
- ธงชัย สันติวงษ์ และชัยยศ สันติวงษ์. 2536. การเงินธุรกิจ. กรุงเทพฯ : ไทยวัฒนาพานิช
- ธิดารัตน์ ตรีพันธุ์พานิช. 2542. “การดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำดื่มบริสุทธิ์ในอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่”. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บุญชม ศรีสะอาด. 2538. วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาสน์
- บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์. 2531. เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย. กรุงเทพมหานคร : เกษมศรีอนันต์.
- ประดมาภรณ์ รักจิตธรรม. 2539. “การวิเคราะห์ผลของการใช้นโยบายการคุ้มครองทางด้านภาษีศุลกากร และนโยบายการค้าเสรีของชิ้นส่วนอุปกรณ์ครบชุด.” วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- เป็รื่อง กิจรัตน์ภร. 2543. การจัดการอุตสาหกรรมและการผลิต. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือราชภัฏพระนคร.
- พงศกร ทวีสุข. 2544. “การดำเนินงานของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมลำไยอบแห้งในจังหวัดเชียงใหม่”. วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- พรรณนุช ชัยปิ่นชนะ. 2540. หลักการจัดการ. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยพายัพ.
- พรรณิภา เลิศรุ่งอรุณรัตน์. 2538 “วิเคราะห์การดำเนินงานของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์ ศึกษาเฉพาะกรณีอุตสาหกรรมขนาดย่อม”. วิทยานิพนธ์พัฒนาสังคมมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2540. วิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคม. กรุงเทพฯ : ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พันธริยา บรรจงชีพ. 2537. “มาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนที่ผลิตในประเทศ : กรณีศึกษาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

- พิชิต สุขเจริญพงษ์. 2538. การจัดการวิศวกรรมการผลิต. กรุงเทพฯ : ซีเอ็ด ยูเคชั่น เพชรวิฑูริย์. 2536. หลักการบริหารเงิน. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เผด็จ อมรศักดิ์. 2546. “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตน้ำผลไม้ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง.
- รัชณี วีระวัฒน์ยิ่งยง. 2538. “ความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย”. วิทยานิพนธ์เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วรรณารด แสงมณี. 2543. การบริหารธุรกิจ. กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์.
- วรรณารด แสงมณี. 2544. องค์การและการจัดการ. กรุงเทพฯ : ระเบียบทองการพิมพ์.
- วิษณุ อิศระธำนันท์. 2538. “การวิเคราะห์ต้นทุนการผลิตโดยใช้ระบบต้นทุนกิจกรรมในโรงงานผลิตชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์”. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตร์มหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- วีรพล นิตินาคร. 2544. “ศักยภาพของการพัฒนาอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์”. วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วีรพันธ์ สิทธิพงศ์. 2542. การประสานงานอุตสาหกรรม. กรุงเทพฯ : งานตำราและเอกสารการพิมพ์ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง.
- วุฒิพงษ์ เปรมปรำโมทย์. 2539. “ผลกระทบของการยกเลิกมาตรการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศต่อการคุ้มครองอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย.” ภาคนิพนธ์พัฒนบริหารศาสตร์มหาบัณฑิต. คณะพัฒนาการเศรษฐศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ศตพล แกก้าภู. 2544. “ผลกระทบจากข้อตกลงของแอกดว่าด้วยมาตรการทมิสต์ต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” สารนิพนธ์ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหาร ลาดกระบัง.
- ศรีสง่า กรรณสูต และเจษฎา บุญเลิศ. 2524. การบัญชีอุตสาหกรรมและระบบใบสำคัญ พช.033. กรุงเทพฯ : วิ.เจ. พรินต์ติ้ง
- ศิริชัย พงษ์วิชัย. 2543. การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยคอมพิวเตอร์. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ศิริวรรณ เสรีรัตน์ และคณะ. 2535. หลักการตลาด. กรุงเทพฯ : เอส.เอ็ม.เซอร์กิงเพรส.
- สุนัยเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. 2547
- สมชัย ดันดิธินวัฒน์. 2542. “พัฒนาการอุตสาหกรรมขนาดกลางและขนาดย่อมของไทย”. วารสาร ส่งเสริมการลงทุน.2(2) : 25-26.

- สมหญิง งามพรประเสริฐ. 2542. “การปรับปรุงความสัมพันธ์ในด้านลูกโซ่การป้อนชิ้นส่วนและ  
วัตถุดิบในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย : ผู้ความเป็นผู้ผลิตระดับโลก”. วิทยานิพนธ์  
วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์. 2546. **Member of Thai Auto – Parts Manufacturers  
Association.** <http://www.thaiautoparts.or.th>.
- สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย. 2547
- สุธี เอกกะหิตานนท์และคณะ. 2538. “การศึกษารูปแบบการจัดการและปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความ  
เจริญก้าวหน้าในอุตสาหกรรมขนาดย่อมในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ” รายงานการวิจัยคณะ  
พาณิชยศาสตร์และการบัญชี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุปัญญา ไชยชาญ. 2540. การบริหารการผลิต. กรุงเทพฯ : พี.เอ.ลีฟวิ่ง.
- สุภักตรา ริมสาคร. 2541. “ผลกระทบจากนโยบายส่งเสริมอุตสาหกรรมรถยนต์.” ภาคนิพนธ์พัฒน  
บริหารศาสตรมหาบัณฑิต. คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์  
สำเนา จุลกะรัตน์. 2522. “อุตสาหกรรมยานยนต์เพื่อการส่งออก.” วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหา  
บัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- อำนาจ พงษ์วิจารณ์. 2540. “โครงสร้างอุตสาหกรรมรถยนต์บรรทุกและโดยสารในประเทศไทยภาย  
หลังข้อตกลงระหว่างประเทศของแอกต์และออฟต้า.” การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองเพื่อความ  
สมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต. บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหาร  
ศาสตร์
- Prapapan Monmahachinda. 1993. “**Factor Affecting the Expectation in Automotive Parts  
Industry in Thailand.**” Master’s Thesis, Faculty of Economics, Thammasat University.
- Wuttipan Tavarangkoon. 1984. “**Comparative Advantage and Protection in Automobile Part  
and Components Industry in Thailand.**” Master’s Thesis, Faculty of Economics,  
Thammasat University.
- Suranart Khamanarong. 2000. 1-3 March. **Proceeding of International on SMEs in Asia.**  
Held at Nagoya University, Japan.
- Yupana Wiwattanakantang. 1991. “**The Effects of Trade Policies in Thailand : The Shifting of  
Protection Across Sector.**” Master’s Thesis, Faculty of Economics, Thammasat University.

ภาคผนวก ก.

แบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย

## แบบสอบถาม

### ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย

#### คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้ เป็นแบบสอบถามสำหรับการเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัยเรื่อง “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” ซึ่งผลการศึกษายจะใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์ และนำเสนอเพื่อสรุปเป็นแนวทางในการจัดการปัญหาการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย ขอความกรุณาท่านผู้ตอบแบบสอบถาม โปรดกรุณาตอบคำถามให้ครบถ้วนทุกข้อให้ตรงกับสภาพความเป็นจริงตามที่ท่านพบหรือความเห็นของท่าน โดยข้อมูลในแบบสอบถามจะเก็บไว้เป็นความลับเพื่อใช้ในการวิจัยเท่านั้น
2. แบบสอบถามชุดนี้มีคำถามจำนวน 4 ตอนคือ
  - ตอนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับ ข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
  - ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับ ปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ แบ่งเป็น
    - ส่วนที่ 1 : ปัญหาด้านการผลิต
    - ส่วนที่ 2 : ปัญหาด้านการเงิน
    - ส่วนที่ 3 : ปัญหาด้านการตลาด
  - ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับ ปัญหาอื่น ๆ เกี่ยวกับการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
  - ตอนที่ 4 ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
3. ขอความกรุณาอย่างยิ่งถ้าท่านได้โปรดส่งแบบสอบถามกลับคืนทางไปรษณีย์ตามซองเอกสารที่ได้แนบไว้ภายในวันที่ 20 ส.ค. 2547 ผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณมาล่วงหน้า ณ โอกาสนี้
4. แบบสอบถามใช้สำหรับ ผู้บริหาร (กรรมการผู้จัดการ ผู้จัดการ โรงงาน หรือเทียบเท่า)

ขอขอบพระคุณอย่างยิ่ง

(นายศักดิ์กรินทร์ ชวนะภูธร)

ผู้วิจัย

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

**ตอนที่ 1 แบบสอบถามทั่วไปเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลและลักษณะของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์**

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องสี่เหลี่ยมตามสถานะภาพให้ตรงกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด เพียงข้อเดียว (ยกเว้นระบุเป็นอย่างอื่น)

1. เพศของท่าน

- ชาย  หญิง

2. อายุของท่าน

- น้อยกว่า 30 ปี  30-40 ปี  มากกว่า 40 ปี

3. ระดับการศึกษาของท่าน

- ต่ำกว่าปริญญาตรี  ปริญญาตรี  ปริญญาโท  ปริญญาเอก

4. ตำแหน่งงานในปัจจุบัน \_\_\_\_\_

5. โรงงานหรือผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ของท่าน ได้รับเครื่องหมายคุณภาพใดบ้าง (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- ISO กลุ่ม 9000  ISO กลุ่ม 14000  มอก. กลุ่ม 18000  
 QS9000  ISO/IEC guide 25  อื่นๆ (โปรดระบุ) \_\_\_\_\_

6. จำนวนเงินลงทุนหรือทรัพย์สินที่ท่านใช้ในการลงทุนทั้งหมดในกิจการของท่าน

- น้อยกว่า 50 ล้านบาท  50-200 ล้านบาท  มากกว่า 200 ล้านบาท

7. รูปแบบการประกอบกิจการของท่านเป็นแบบใด

- เจ้าของคนเดียว  ห้างหุ้นส่วน  บริษัทจำกัด  
 อื่น ๆ (โปรดระบุ) \_\_\_\_\_

8. โรงงานของท่านเปิดดำเนินการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นระยะเวลา

- น้อยกว่า 5 ปี  5-10 ปี  มากกว่า 10-20 ปี  มากกว่า 20 ปี

9. ผลิตภัณฑ์ที่สถานประกอบการของท่านผลิตจัดเป็นกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์จำแนกตามหน้าที่การทำงานจัดเป็นประเภทใด (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- |                                                   |                                                           |
|---------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ชิ้นส่วนเครื่องยนต์      | <input type="checkbox"/> อุปกรณ์ส่วนครบของเครื่องยนต์     |
| <input type="checkbox"/> อุปกรณ์ไฟฟ้า             | <input type="checkbox"/> ระบบท่อไอเสียและน้ำมันเชื้อเพลิง |
| <input type="checkbox"/> ชุดล้อและยาง             | <input type="checkbox"/> ชิ้นส่วนตกแต่งภายในและชุดเบาะ    |
| <input type="checkbox"/> ชุดกระจก                 | <input type="checkbox"/> ชุดสายไฟและชุดไฟส่องสว่าง        |
| <input type="checkbox"/> ระบบกันกระแทกและชุดกันชน | <input type="checkbox"/> ระบบเบรกและคลัทช์                |
| <input type="checkbox"/> ชิ้นส่วนตัวถัง           | <input type="checkbox"/> ระบบเกียร์ทดกำลัง                |
| <input type="checkbox"/> ระบบพวงมาลัย             | <input type="checkbox"/> อุปกรณ์อำนวยความสะดวก            |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ.....     |                                                           |

ตอนที่ 2 ปัญหาจากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
--------------------------------------------------------

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องให้ตรงกับสภาพประเด็นปัญหาด้านต่าง ๆ ที่พบจริง

## 2.1 ปัญหาด้านการผลิต

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>การวางแผนการผลิต</b>					
1. ขาดการรวบรวมข้อมูลในตลาดเพื่อใช้ในการวางแผน					
2. ขาดการวางแผนการผลิตให้สอดคล้องกับการส่งมอบ					
3. เมื่อมีแผนการผลิตแล้วบ่อยครั้งหรือบางครั้งไม่สามารถดำเนินงานตามแผนได้					
4. ขาดการจัดเรียงลำดับแผนงานในแต่ละขั้นการผลิต					
5. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการวางแผนการผลิต					
6. ขาดบุคลากรที่มีคุณภาพในการควบคุม การผลิต					
<b>การปฏิบัติการผลิต</b>					
7. ขาดเทคโนโลยีที่ทันสมัยสำหรับการผลิต					
8. เครื่องจักรและอุปกรณ์ที่ใช้ในการผลิตมีการชำรุดเสียหาย					
9. ขาดแคลนแรงงานฝีมือสำหรับการผลิต					
10. ปริมาณการผลิตไม่เพียงพอ					
11. มีต้นทุนการผลิตสูงทำให้ได้กำไรน้อยหรือขาดทุน					
12. แหล่งวัตถุดิบอยู่ห่างไกลจากโรงงานผลิต					
<b>การควบคุมการผลิต</b>					
13. ได้รับวัตถุดิบไม่ตรงตามแผนที่กำหนด					
14. ไม่สามารถควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานเดียวกันทุกครั้งที่ทำการผลิต					
15. การควบคุมคุณภาพของวัตถุดิบทำได้ยาก					

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
16. ปริมาณในการผลิตไม่คงที่สม่ำเสมอเนื่องจากใช้แรงงานคนมากกว่าเครื่องจักร					
17. ไม่มีการควบคุมและตรวจสอบคุณภาพในแต่ละขั้นตอนของการผลิต					
18. มีวัตถุดิบสูญเสียในกระบวนการผลิตในแต่ละครั้งเป็นจำนวนมาก					
19. มีสินค้าสำเร็จรูปเสียหายเป็นจำนวนมาก					
<b>การควบคุมสินค้าคงคลัง</b>					
20. มีต้นทุนในการเก็บรักษาวัตถุดิบสูง					
21. มีต้นทุนในการเก็บรักษาสินค้าสูง					
22. การบริหารสินค้าคงคลังไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้มีปริมาณในบางครั้งมีมากหรือมีน้อยเกินไป					
23. ใช้พื้นที่ในการเก็บสินค้าคงคลังเป็นจำนวนมาก					
24. ขาดความรู้และเทคโนโลยีในการบริหารสินค้าคงคลังที่เหมาะสม					

## 2.2 ปัญหาด้านการเงิน

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>การคาดการณ์ถึงความต้องการเงินทุน</b>					
1. ขาดการวางแผนทางการเงินหรือการจัดทำงบการเงินล่วงหน้า					
2. ไม่ทราบทิศทางกำไรสุทธิของอุตสาหกรรม					
3. ไม่ใช้มืออาชีพในการวางแผนทางการเงิน					
<b>การจัดหาเงินทุน</b>					
4. ขาดแหล่งเงินทุนที่จะให้การสนับสนุนการดำเนินงาน					
5. เงินทุนมีอัตราดอกเบี้ยสูง					

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
6. ระดมเงินทุนได้ยากเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง					
7. เนื่องจากเงินทุนส่วนใหญ่เป็นการก่อกั้นระยะสั้นจึงมีปัญหาด้านสภาพคล่อง					
8. มีหนี้ต่างประเทศอยู่ในระดับสูงก่อให้เกิดความเสี่ยงของอัตราแลกเปลี่ยนในการใช้คืน					
<b>การจัดสรรเงินทุนไปในธุรกิจ</b>					
9. รายได้ของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย					
10. ยอดขายของธุรกิจไม่เป็นไปตามเป้าหมาย					
11. ความสามารถในการทำกำไรอยู่ในระดับต่ำ					
12. มีลูกหนี้ค้างชำระเป็นจำนวนมากทำให้หนี้สงสัยจะสูญเพิ่มขึ้น					
13. ขาดความสามารถในการชำระหนี้ได้ตามกำหนด					
14. ขาดสภาพคล่องของกระแสเงินสดหมุนเวียน					
15. การบันทึกบัญชีไม่รัดกุมเท่าที่ควร					

### 2.3 ปัญหาด้านการตลาด

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>ด้านผลิตภัณฑ์</b>					
1. ผลิตภัณฑ์ไม่เป็นที่นิยมเพราะผู้บริโภคติดกับตราสินค้า					
2. มาตรฐานผลิตภัณฑ์ไม่คงที่เพราะขาดการควบคุมคุณภาพที่ดี					
3. ผลิตภัณฑ์ไม่มีความหลากหลาย					
4. ไม่มีการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์อย่างต่อเนื่อง					
5. ผลิตภาพและมูลค่าเพิ่มของการผลิตสินค้าภายในประเทศต่ำ					

ปัญหาด้านการผลิต	ระดับของปัญหา				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
6. ไม่มีหน่วยงานตรวจสอบและรับรองมาตรฐานของต่างประเทศในด้านผลิตภัณฑ์ยานยนต์					
<b>ด้านราคา</b>					
7. ราคาสูงกว่าคู่แข่ง					
8. มีการขายตัดราคาขายจากผู้ค้ารายใหญ่					
9. การปรับราคาขายทำได้ยากเมื่อต้นทุนสูงขึ้น					
10. โครงสร้างภาษีไม่เหมาะสมทำให้ราคาไม่จูงใจ					
<b>ด้านการจัดจำหน่าย</b>					
11. ช่องทางในการจัดจำหน่ายมีน้อย					
12. การหาตลาดใหม่ทำได้ยาก					
13. การจัดจำหน่ายทำได้ยากขึ้นเนื่องจากการยกเลิกการบังคับใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ					
14. เผชิญการแข่งขันในตลาดสูงขึ้นจากการเปิดเสรีทางการค้า					
15. มีการกีดกันการค้าในตลาดต่างประเทศ (ไม่ต้องตอบหากท่านไม่ได้ส่งออก)					
16. ขาดการประสานงานในการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ					
17. ขาดการประสานงานในการเจรจาข้อตกลงระหว่างประเทศ					
18. ขาดการพัฒนาตลาดส่งออกและตลาดรองอื่น ๆ โดยเฉพาะการพัฒนาชิ้นส่วนและส่วนประกอบที่ใช้ตราสินค้าของตัวเอง					
<b>ด้านการส่งเสริมการตลาด</b>					
19. ไม่มีการทำแผนส่งเสริมการขายล่วงหน้า					
20. ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้า					
21. ไม่มีการจัดทำรูปแบบการส่งเสริมการตลาดที่เหมาะสม					

ตอนที่ 3 ปัญหาอื่น ๆ จากการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
---------------------------------------------------------------

ในความคิดของท่าน การดำเนินงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของท่านยังมีปัญหาใดที่ท่านคิดว่ารุนแรงและสมควรได้รับการแก้ไขเพื่อให้ธุรกิจของท่านประสบผลสำเร็จ

3.1 ปัญหาด้านการผลิต \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---

3.2 ปัญหาด้านการเงิน \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---

3.3 ปัญหาด้านการตลาด \_\_\_\_\_

---



---



---



---



---



---



---



---

<b>ตอนที่ 4</b> ข้อคิดเห็นหรือข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
------------------------------------------------------------------

คำชี้แจง โปรดพิจารณาและเขียนเครื่องหมาย ✓ ลงในตัวเลือกที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด (เลือกได้เพียง 3 ข้อ)

ท่านคิดว่าแนวทางดำเนินการช่วยเหลือจากหน่วยงานในภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในข้อใด ที่จะสามารถแก้ไขปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้น รวมถึงช่วยพัฒนาศักยภาพขีดความสามารถของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ในตลาดโลกได้

- จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าให้คำแนะนำปรึกษาเพื่อเพิ่มผลิตภาพของอุตสาหกรรม พัฒนาบุคลากรด้านบริหารจัดการ และสร้างวิทยากรและที่ปรึกษาด้านการวิเคราะห์ และประเมินระบบโรงงานให้เพียงพอ
- ส่งเสริมให้มีการนำระบบบริหารสมัยใหม่มาใช้ เช่น การลดความสูญเปล่า และเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของเครื่องจักร (TPM : Total Productive Maintenance)
- เสริมสร้างขีดความสามารถของบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลหะ โดยการส่งไปอบรมในประเทศที่เป็นแหล่งเทคโนโลยี
- ปรับปรุงโครงสร้างภาษี พิธีการนำเข้าวัตถุดิบ และการส่งออกผลิตภัณฑ์ให้เหมาะสม
- ปรับปรุงกฎระเบียบต่าง ๆ ของหน่วยงานราชการที่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการ เช่น การเก็บภาษีสรรพากร เงื่อนไขการส่งเสริมการลงทุนจาก BOI
- เร่งรัดให้มีการนำระบบมาตรฐานสากล ISO9000, ISO14000, ISO/IEC Guide25, มอก.18000 เข้าสู่ธุรกิจอุตสาหกรรม
- พัฒนาระบบข้อมูลและเครือข่ายการกระจายข้อมูลอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ด้านเทคโนโลยี กระบวนการการผลิต วัตถุดิบและผลิตภัณฑ์ รวมถึงกฎระเบียบและมาตรฐานสินค้า เพื่อส่งเสริมให้มีการผลิตอย่างมีประสิทธิภาพและได้ผลิตภัณฑ์ที่มีมาตรฐาน
- เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการตลาด และจัดกิจกรรมเพื่อหาพันธมิตรทางตลาด โดยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน
- เร่งดำเนินการพัฒนาและเชื่อมโยง อุตสาหกรรมสนับสนุนชิ้นส่วนยานยนต์



ภาคผนวก ข.

หนังสือเชิญตรวจเครื่องมือการวิจัย

และ

หนังสือขอเก็บรวบรวมข้อมูล



ที่ ศธ 0524.04/ 2722

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

22 มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.จ่านงค์ จิ่งธีรพานิช

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย"

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายศักรินทร์ ชวนะภูธร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 3264325



# บันทึกข้อความ

150

ส่วนราชการ คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม หน่วยบัณฑิตศึกษา งานทะเบียน โทร. 3692

ที่ ศธ 0524.04/ 2722

วันที่ 22 มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน ดร.ณรงค์ พิมสาร

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของนายศักรินทร์ ชวนะภูธร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมกันนี้ได้แนบแบบสอบถามเพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์ด้วยดีและขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี



ที่ ศร 0524.04/ 2722

คณะกรรมการอำนวยการ

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร 10520

22 มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณวิภาดา สังข์ปิ่น

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย"

คณะกรรมการอำนวยการพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายศักรินทร์ ชวนะภูธร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 3264325



ที่ ศธ 0524.04/ 2722

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

22 มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณชฎาภรณ์ ลัมพสาระ

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย"

คณะครุศาสตร์อุตสาหกรรมพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว เป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามตามที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายศักรินทร์ ชวนะภูธร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 3264325



ที่ ศธ 0524.04/ 2722

คณะกรรมการอุตสาหกรรม

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

22 มิถุนายน 2547

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรียน คุณวีระยุทธ ราษฎร์วิจิตร

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถามเพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย"

คณะกรรมการอุตสาหกรรมพิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอเชิญท่านเป็นผู้ทรงคุณวุฒิตรวจแบบสอบถามดังที่แนบมาพร้อมนี้ว่ามีเนื้อหาถูกต้องและเหมาะสมมากน้อยเพียงใด ซึ่งผลการตรวจของท่านจะช่วยให้งานวิจัยของ นายศักรินทร์ ชวนะภูธร มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและหวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดีและขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่งมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)

รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา

ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 3264325



ที่ ศธ 0524.04 / 3379

คณะกรรมการผู้ค้ำประกัน

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

ถนนฉลองกรุง เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ 10520

9 สิงหาคม 2547

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน กรรมการผู้จัดการ

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. ประกาศผลการพิจารณาหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ จำนวน 1 ฉบับ  
2. แบบสอบถาม เพื่อการวิจัย จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายศักรินทร์ ชวนะภูธร นักศึกษาระดับปริญญาโท หลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิทยาการจัดการอุตสาหกรรม สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง จะทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัญหาการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย” และได้รับอนุมัติหัวข้อและเค้าโครงวิทยานิพนธ์ แล้ว เมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2547 คณะกรรมการผู้ค้ำประกัน จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดอนุญาตให้ นายศักรินทร์ ชวนะภูธร เก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยภายในสถานประกอบการท่านได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาอนุญาตและขอขอบคุณในความอนุเคราะห์ของท่านมา ณ โอกาสนี้ด้วย

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์เลิศลักษณ์ กลิ่นหอม)  
รองคณบดี กำกับดูแลงานด้านบัณฑิตศึกษา  
ปฏิบัติราชการแทนคณบดี

หน่วยบัณฑิตศึกษา

โทร. 737-3000 ต่อ 3692

โทรสาร. 3264325

## ประวัติผู้เขียน

ชื่อ – นามสกุล	นายศักรินทร์ ชวนะภูธร
วันเดือนปีเกิด	19 ตุลาคม 2517
ที่อยู่	495 ถ.สุขุมวิท คลองเตยเหนือ วัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110
ประวัติการศึกษา	วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต สาขาวิศวกรรมเครื่องกล ปีการศึกษา 2535 มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร
ประวัติการทำงาน	2539-ปัจจุบัน บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ ประเทศไทย จำกัด