

บทที่ 7

สรุปและข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเป็นการอภิปรายสรุปลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างลูกค้าและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย และให้ข้อเสนอแนะแก่อุตสาหกรรมยานยนต์ รวมทั้งเสนองานวิจัยที่ควรดำเนินการต่อไปในอนาคต โดยการสรุปลักษณะความสัมพันธ์ระหว่างลูกค้าและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยนั้นมี 6 หัวข้อด้วยกันดังนี้

- การจัดหาชิ้นส่วนและการคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตวัตถุดิบ
- การติดต่อสื่อสารในอุตสาหกรรมยานยนต์
- ความร่วมมือทางเทคนิคในอุตสาหกรรมยานยนต์
- ความไว้วางใจในอุตสาหกรรมยานยนต์
- ความเกี่ยวข้องกันของปัจจัยต่างๆที่พิจารณาในงานวิจัยนี้
- สัดส่วนสถานภาพความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในประเทศไทยในปัจจุบัน

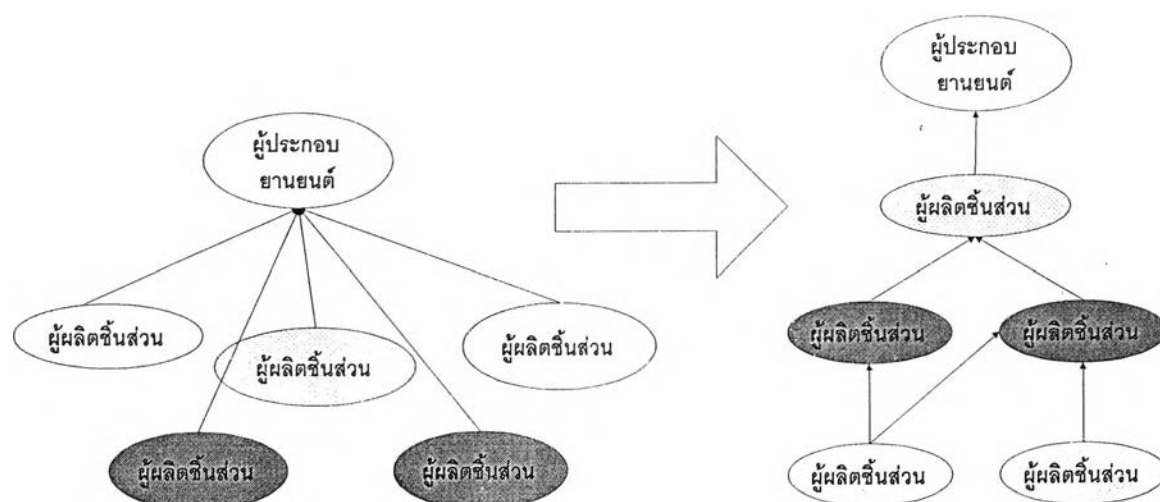
1. สรุปลักษณะความสัมพันธ์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

1.1. การจัดหาชิ้นส่วนและการคัดเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตวัตถุดิบ

ผู้ประกอบการยานยนต์มีแนวโน้มว่าจะมีการลดจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อโดยตรง อันจะเห็นได้จากผู้ประกอบการหลายรายเริ่มมีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสนิทสนมกันมากเป็นพิเศษ และเริ่มมีการประเมินผลผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในส่วนการบริหารผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วย โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดเป็นพิเศษส่วนใหญ่จะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่พร้อมสำหรับการประกอบยานยนต์ได้ทันที หรือเป็นผู้รับช่วงการผลิตขั้นแรกๆ (Tier 1 และ 2) นั่นเอง และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นผู้รับช่วงการผลิตในขั้นแรก (1st Tier) นั้นก็จะทำการจัดหาและติดต่อกับผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยและผู้ผลิตวัตถุดิบของตนเองต่อไป (ตัวอย่างเช่น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จ. ที่เป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนย่อยให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ค. และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จ. ที่รับซื้อชิ้นงานหล่อจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แห่งหนึ่งมากสิ่งต่อ โดยที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายนั้นมีการติดต่อกับผู้ประกอบการยานยนต์น้อยมาก และจะติดต่อกับผู้ผลิตชิ้นส่วน จ. มากกว่า) การลดผู้ป้อนชิ้นส่วนยานยนต์นั้นเป็นไปเพื่อตัดปัญหาอดสั่งซื้อที่มีปริมาณน้อยต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนแต่ละราย เหตุการณ์เช่นนี้จะพบได้ในโรงงานประกอบยานยนต์ที่มีเจ้าของชาวญี่ปุ่น เช่น บริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัด บริษัท สยามนิสสัน ออโตโมบิล จำกัด และ บริษัท เอ็ม เอ็ม ซี สิทธิผล จำกัด

อย่างไรก็ตาม การลดจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อโดยตรงนี้ไม่ได้หมายความว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไม่ได้มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดเป็นพิเศษหรือไม่ใช่บริษัทร่วมทุนจะเสียดคล้องซื้อของผู้ประกอบการยานยนต์ไป การลดจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ลูกค้าติดต่อโดยตรงนี้มีความหมายว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีรับช่วงการผลิตในระดับต้นๆ (ผู้รับช่วงการผลิตขั้นที่หนึ่ง : 1st Tier และผู้รับช่วงการผลิตขั้นที่สอง : 2nd Tier) จะเป็นผู้ที่รับผิดชอบในการจัดหาวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนยานยนต์ต่อไป ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายเล็กหรือผู้ผลิตชิ้นส่วนทั่วไปก็ยังคงขายสินค้าของตนให้กับผู้รับช่วงการผลิตขั้นที่ 1 และ 2 ต่อไปได้

การจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์ และวัตถุดิบเริ่มเปิดกว้างขึ้น จากเดิมที่ผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เคยซื้อจากผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบที่มีเจ้าของกิจการชาติเดียวกับตนก็กลายมาเป็นการจัดหาชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบโดยเน้นการพิจารณาด้านคุณภาพและราคาของชิ้นส่วนและวัตถุดิบเป็นสำคัญ และเมื่อมองภาพรวมของการตัดสินใจเลือกผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบแล้ว สิ่งที่จะมีความสำคัญรองลงมาจากความพร้อมในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบก็คือ ความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบ อันจะเห็นได้จากประวัติการทำงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบ ชื่อบริษัทที่เป็นลูกค้า และการเป็นที่ยอมรับในอุตสาหกรรมยานยนต์ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบที่มีคุณภาพ มีการจัดส่งที่ตรงเวลา รูปที่ 7.1 แสดงลักษณะแนวโน้มของการลดจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อโดยตรง



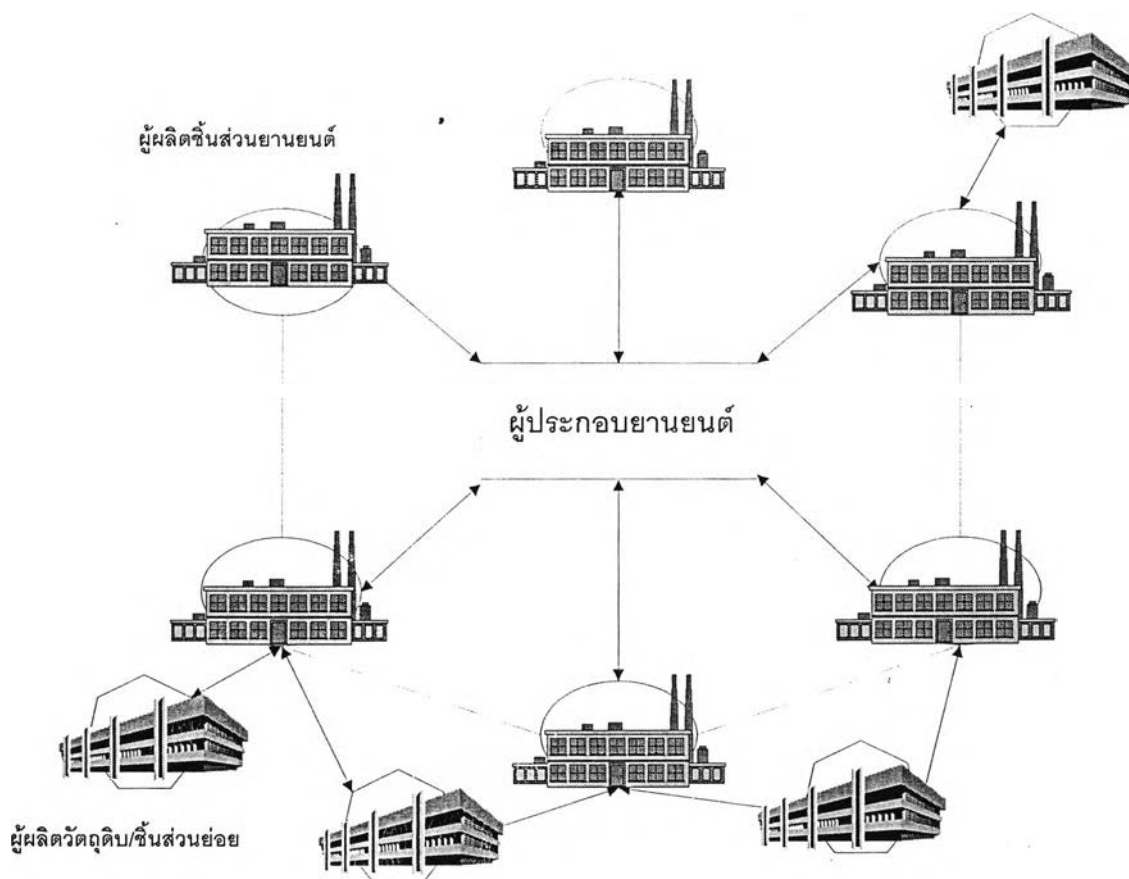
รูปที่ 7.1 ลักษณะแนวโน้มในการลดจำนวนผู้ป้อนชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ประกอบยานยนต์

1.2. การติดต่อสื่อสารในอุตสาหกรรมยานยนต์

การไหลของข้อมูลข่าวสารต่างๆส่วนใหญ่จะมาจากลูกค้าไปยังผู้ป้อนชิ้นส่วนและวัตถุดิบของตนเอง การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีแนวโน้มที่จะเป็นการติดต่อ 2 ทางและมีการ

ติดต่อแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างกันมากขึ้น ในขณะที่การแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยยังอยู่ในวงจำกัด

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์การแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกันโดยอาศัยโอกาสที่ได้จากการพบกันในการประชุมและการเข้าร่วมกิจกรรมเชื่อมความสัมพันธ์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์จัดขึ้น รูปแบบการติดต่อสื่อสารในปัจจุบันมีแนวโน้มว่าจะอยู่ในรูปของเครือข่าย รูปที่ 7.2 แสดงรูปแบบการแลกเปลี่ยนข่าวสารในอุตสาหกรรมยานยนต์

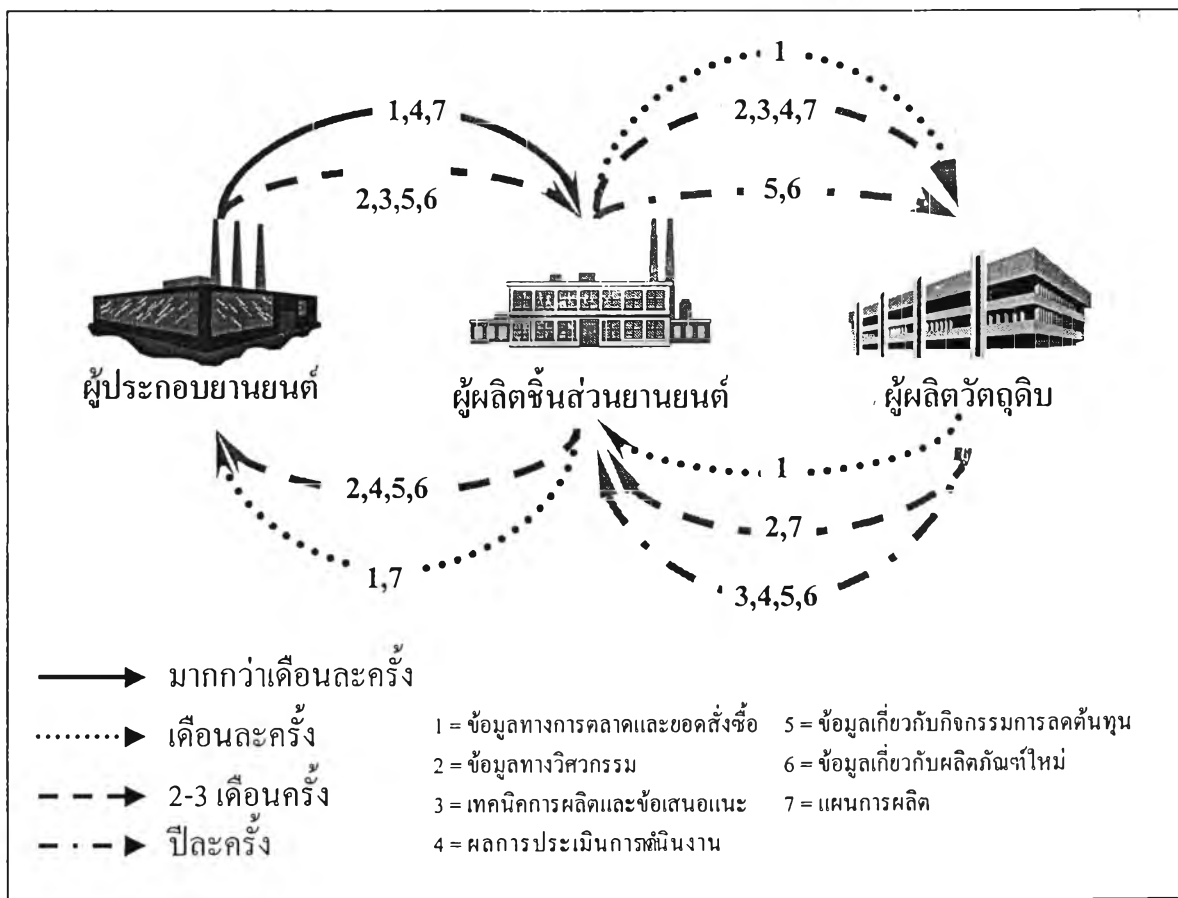


รูปที่ 7.2 รูปแบบการแลกเปลี่ยนข่าวสารในอุตสาหกรรมยานยนต์

ผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการใช้อินเตอร์เน็ตจำกัด แม้ว่าบริษัท โตโยต้า มอเตอร์ (ประเทศไทย) จำกัดจะเริ่มโครงการติดต่อสื่อสารกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผ่านเครือข่ายภายในทางอิเล็กทรอนิกส์ (Extranet) แต่โครงการยังไม่สามารถใช้งานได้ในเวลาอันใกล้นี้ เนื่องจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละรายมีความพร้อมต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นโครงสร้างการทำงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่อาจจะไม่เอื้อต่อการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้วยวิธีต่างๆ การขาดความพร้อมของบุคลากรที่รับผิดชอบด้านการติดต่อกับผู้ประกอบยานยนต์ นอกจากนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ก็ต้องจ่ายค่าอุปกรณ์ต่างๆเองด้วย แต่ในระยะยาว โครงการดังกล่าวน่าจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ การปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การจัดการต่างๆทั้งของผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

อย่างไรก็ตาม การติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในปัจจุบันนั้นยังไม่บ่อยครั้งและมีรายละเอียดของข่าวสารมากเพียงพอที่จะก่อให้เกิดความร่วมมือในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์หรือการพัฒนากระบวนการผลิตได้ เมื่อพิจารณาลงในรายละเอียดแล้ว พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีการติดต่อสื่อสารกับผู้ประกอบการและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเป็นประจำมีแนวโน้มที่จะมีความร่วมมือกับลูกค้าและผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตดีกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไม่ค่อยติดต่อแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆกับลูกค้าและผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของตน

ส่วนรายละเอียดและความบ่อยครั้งในการให้ข่าวสารต่างๆระหว่างผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยแสดงในรูปที่ 7.3



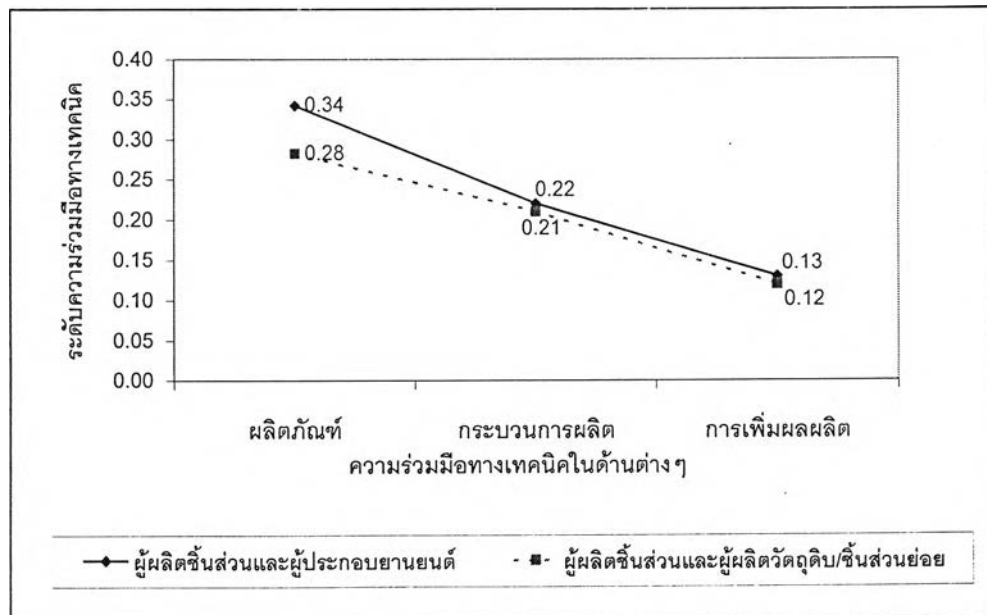
รูปที่ 7.3 การแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ประกอบการและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

1.3. ความร่วมมือทางเทคนิคในอุตสาหกรรมยานยนต์

ในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากผู้ประกอบยานยนต์ในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและผลผลิตในการผลิตและลดต้นทุน โดยผู้ประกอบยานยนต์จะทำการอบรมบุคลากรของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เกี่ยวกับระบบการบริหารการผลิตเฉพาะตัวของผู้ประกอบยานยนต์ ซึ่งระบบการบริหารการผลิตนั้นจะรวมถึงเทคนิคต่างๆในการเพิ่มผลผลิตได้ด้วย

แต่สำหรับความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยนั้น ยังมีความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆน้อยมาก และความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์หรือชิ้นส่วนย่อยกับผู้ผลิตวัตถุดิบก็ยิ่งน้อยลงไปอีก โดยมากแล้วผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะเป็นผู้รับคำแนะนำต่างๆจากผู้ผลิตวัตถุดิบ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อยู่ในฐานะผู้รับความช่วยเหลือทางเทคนิคจากทั้งผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ และมีการร่วมกันปรับปรุงคุณภาพชิ้นส่วนย่อยร่วมกับผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยบ้างเป็นบางราย

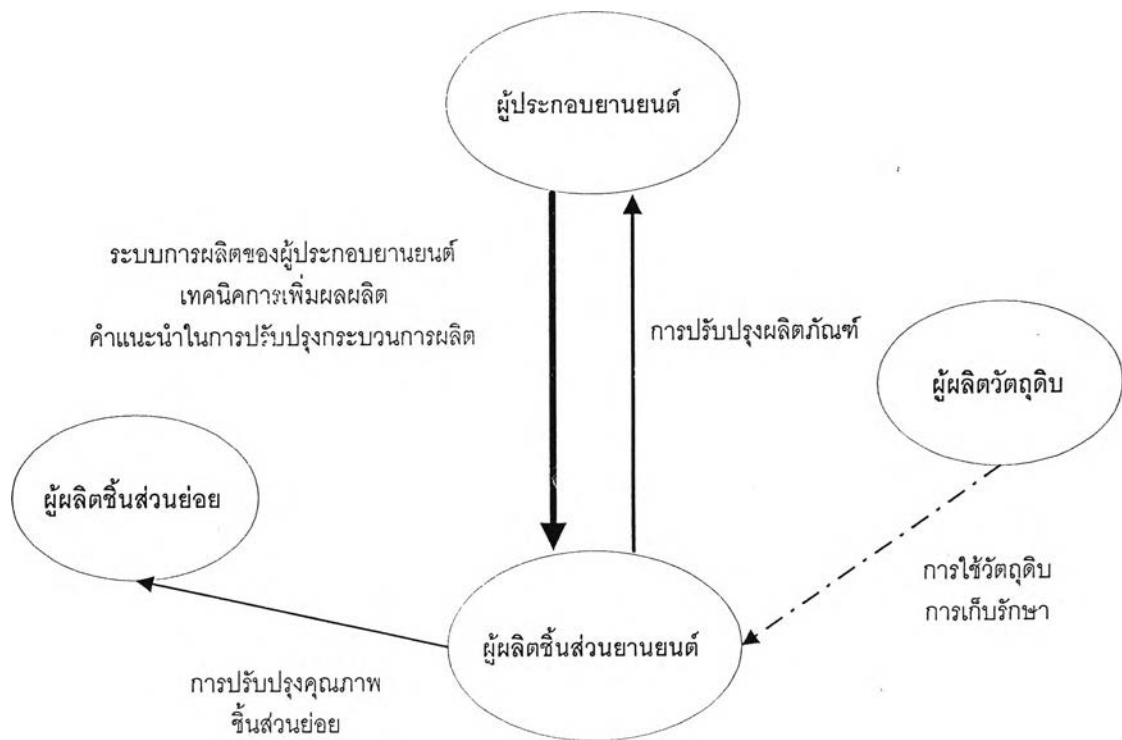
รูปที่ 7.4 แสดงความร่วมมือทางเทคนิคในด้านผลิตภัณฑ์ กระบวนการผลิต และการเพิ่มผลผลิต ระหว่างผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย ซึ่งค่าที่แสดงในรูปเป็นค่าระดับความสมบูรณ์ของความร่วมมือทางเทคนิคในด้านดังกล่าว ซึ่งมีคะแนนเต็มเท่ากับ 1.0



รูปที่ 7.4 ความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆระหว่างผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ปัจจัยที่มีแนวโน้มว่าจะมีผลอย่างมากต่อความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย และผู้ผลิตวัตถุดิบคือความสามารถทางเทคนิคของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย รวมทั้งความบ่อยครั้งในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย และผู้ผลิตวัตถุดิบ หากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความสามารถทางเทคนิคสูง และมีการติดต่อแลกเปลี่ยนข่าวสารกับผู้ประกอบการยานยนต์บ่อย ความร่วมมือทางเทคนิคกับผู้ประกอบการยานยนต์ก็จะสูงตามไปด้วย ในทางกลับกัน ถ้าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความสามารถทางเทคนิคต่ำ และไม่ค่อยติดต่อกับผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ก็มักจะไม่นำความร่วมมือในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์ และกระบวนการผลิตด้วยเทคนิคการเพิ่มผลผลิตต่างๆที่ผู้ประกอบการยานยนต์แนะนำ และหากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสามารถทางเทคนิคค่อนข้างสูงมีการติดต่อแลกเปลี่ยนข่าวสารอย่างสม่ำเสมอกับผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยที่มีศักยภาพในการพัฒนาความสามารถทางเทคนิคของตนเอง ความร่วมมือทางเทคนิคก็จะมีมากและประสพผลสำเร็จในระดับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาพบว่า ความร่วมมือทางเทคนิคในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยนั้น เป็นความร่วมมือทางเทคนิคแบบที่มีฝ่ายหนึ่งพึ่งพาอีกฝ่ายหนึ่ง มิใช่แบบที่ทั้งสองฝ่ายพึ่งพากันและกัน อาจสรุปลักษณะความร่วมมือทางเทคนิคในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยได้ดังรูปที่ 7.5



รูปที่ 7.5 รูปแบบความร่วมมือทางเทคนิคในอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย

1.4. ความไว้วางใจในอุตสาหกรรมยานยนต์

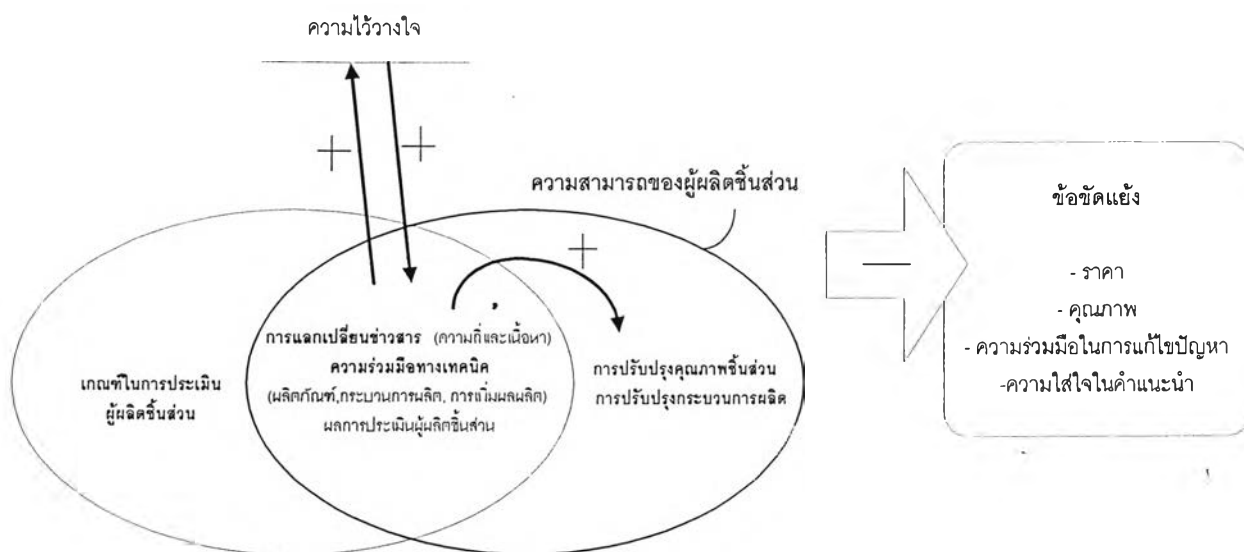
ความไว้วางใจมีผลอย่างมากต่อความร่วมมือของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการทำกิจกรรมร่วมกับผู้ประกอบการยานยนต์ และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย จากการศึกษาพบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความไว้วางใจในผู้ประกอบการยานยนต์เกี่ยวกับความยุติธรรมในการแบ่งผลกำไรหรือการลดราคาชิ้นส่วนแบบมีเงื่อนไขอยู่ในระดับปานกลางเท่านั้น แม้จะไม่มีผลการวิเคราะห์ทางสถิติที่ยืนยันอย่างมีนัยสำคัญเกี่ยวกับความเกี่ยวข้องกันระหว่างความไว้วางใจและความร่วมมือทางเทคนิค แต่ข้อมูลจากโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ก็มีแนวโน้มว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความไว้วางใจในตัวผู้ประกอบการยานยนต์ในเกณฑ์ดี จะมีความร่วมมือทางเทคนิคในการลดต้นทุนตามที่ผู้ประกอบการยานยนต์กำหนดอยู่ในเกณฑ์ดีไปด้วย ดังนั้นสิ่งที่จำเป็นอย่างยิ่งต่อการพัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้มีความร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหา พัฒนาปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์ และการลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วน ก็คือ การพัฒนาระดับความไว้วางใจที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีต่อผู้ประกอบการยานยนต์

ในส่วนของความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อยที่เกิดจากความไว้วางใจระหว่างทั้งสองฝ่ายนั้น ยังเห็นไม่ชัดเจนเท่ากรณีของผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

1.5. ความเกี่ยวข้องกันของปัจจัยต่างๆที่พิจารณาในงานวิจัยนี้

รูปที่ 7.6 แสดงความเกี่ยวข้องกันของปัจจัยต่างๆที่พิจารณาในงานวิจัยครั้งนี้ จากการสำรวจข้อมูลบริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ที่มีคะแนนในปัจจัยทั้ง 4 หัวข้อดี จะมีข้อขัดแย้งระหว่างตนเองกับผู้ประกอบการยานยนต์ และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยน้อยตามไปด้วย การบ่อยครั้งในการติดต่อสื่อสารและสาระสำคัญของการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้วยวิธีต่างๆ รวมทั้งความไว้วางใจมีผลต่อระดับความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆ ซึ่งผลลัพธ์ก็คือ ลดการขัดแย้งทั้งในระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนและลูกค้า และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนและลูกค้า



รูปที่ 7.6 ความเกี่ยวข้องกันของปัจจัยต่างๆที่พิจารณา

1.6. สัดส่วนสถานภาพความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในประเทศไทยในปัจจุบัน

จากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ สามารถสรุปสถานภาพความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับผู้ประกอบการยานยนต์ได้ดังแสดงในตารางที่ 7.1 และตารางที่ 7.2 ตามลำดับ ซึ่งตารางดังกล่าวจัดทำขึ้นโดยอาศัยแนวคิดในการแบ่งสถานภาพความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนวัตถุดิบและลูกค้าที่ Hays, R. และ Wheelright, S. ได้พัฒนาขึ้น (อ้างถึงในบทที่ 2 หัวข้อที่ 1 การจัดการผู้ผลิตชิ้นส่วน)

ตารางที่ 7.1 เปอร์เซ็นต์จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ในแต่ละระดับ เมื่อพิจารณาในด้านต่างๆ

ตารางที่ 7.1 ก. การแลกเปลี่ยนข่าวสาร

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ผู้ผลิตชิ้นส่วนเก็บตัวเงียบ	17.4
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลจำกัด	35.8
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่างๆมากขึ้น	43.5
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรคสิ่งที่ดี	แบ่งปันข้อมูลต่างๆระหว่างทั้งสองฝ่าย	3.3

ตารางที่ 7.1 ข. ความร่วมมือทางเทคนิค

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ไม่มีความร่วมมือทางเทคนิคเลย	4.4
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีความร่วมมือทางเทคนิคเล็กน้อย	63.0
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีความร่วมมือทางเทคนิคพอสมควร	28.2
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรคสิ่งที่ดี	มีความร่วมมือทางเทคนิคมาก	4.4

ตารางที่ 7.1 ค. ความไว้วางใจ

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ไม่ไว้วางใจกัน	4.4
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการไว้วางใจกันเล็กน้อย	58.7
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	ไว้วางใจในระดับหนึ่ง	28.3
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรคสิ่งที่ดี	ไว้วางใจเต็มที่	8.6

ตารางที่ 7.1 ง. ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	มีการขัดแย้งกันบ่อย	30.4
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการขัดแย้งกันค่อนข้างมาก	52.2
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีการขัดแย้งกันบ้างเล็กน้อยแต่ตกลงกันได้	17.4
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรคสิ่งที่ดี	ไม่มีการขัดแย้งกันเลย	0.0

ตารางที่ 7.2 เปอร์เซ็นต์จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในแต่ละระดับ เมื่อพิจารณาในด้านต่างๆ

ตารางที่ 7.2 ก. การแลกเปลี่ยนข่าวสาร

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ผู้ผลิตชิ้นส่วนเก็บตัวเงียบ	18.9
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลจำกัด	50.2
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลต่างๆมากขึ้น	30.9
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดี	แบ่งปันข้อมูลต่างๆระหว่างทั้งสองฝ่าย	0.0

ตารางที่ 7.2 ข. ความร่วมมือทางเทคนิค

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ไม่มีความร่วมมือทางเทคนิคเลย	8.7
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีความร่วมมือทางเทคนิคเล็กน้อย	56.5
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีความร่วมมือทางเทคนิคพอสมควร	30.4
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดี	มีความร่วมมือทางเทคนิคมาก	4.4

ตารางที่ 7.2 ค. ความไว้วางใจ

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	ไม่ไว้วางใจกัน	28.3
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการไว้วางใจกันเล็กน้อย	58.7
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	ไว้วางใจในระดับหนึ่ง	10.8
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดี	ไว้วางใจเต็มที่	2.2

ตารางที่ 7.2 ง. ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น

ความสัมพันธ์ระดับที่	คำอธิบาย	เปอร์เซ็นต์
ระดับที่ 1 การเผชิญหน้าเชิงปฏิบัติ	มีการขัดแย้งกันบ่อย	8.7
ระดับที่ 2 ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต	มีการขัดแย้งกันค่อนข้างมาก	65.2
ระดับที่ 3 ความร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางอย่าง	มีการขัดแย้งกันบ้างเล็กน้อยแต่ตกลงกันได้	19.6
ระดับที่ 4 การเป็นหุ้นส่วนกันเพื่อสร้างสรรค์สิ่งที่ดี	ไม่มีการขัดแย้งกันเลย	6.5

ดังที่สามารถเห็นได้จากตารางที่ 7.1 และตารางที่ 7.2 ว่า ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในประเทศไทยในประเด็นต่างๆส่วนใหญ่อยู่ในความสัมพันธ์ขั้นที่ 2 หรือ ความสัมพันธ์ที่จำกัดขอบเขต และ ขั้นที่ 3 หรือ มีการร่วมมือกันเพื่อบรรลุเป้าหมายบางประการ มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยส่วนน้อยมากที่มีความสัมพันธ์กับลูกค้าของตนในขั้นที่ 4 ซึ่งจัดว่ามีความสัมพันธ์อยู่ในระดับดีเลิศ ซึ่งเป็นระดับที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ระดับโลกควรจะมีกับลูกค้าของตน สาเหตุของการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบการยานยนต์มีความสัมพันธ์กับลูกค้าในลักษณะดังกล่าวอาจมีผลมาจากประเด็นสำคัญต่างๆดังนี้

1. อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนารูปแบบขั้นการรับช่วงการผลิตชิ้นส่วน (Tiering) อย่างแท้จริง ประกอบกับการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่ค่อยได้มีการติดต่อกันเองในกลุ่มชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทเดียวกัน และการซื้อเทคโนโลยีและ Know How จากต่างประเทศที่มีข้อจำกัดในด้านการปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนและการเผยแพร่เทคโนโลยีให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตชิ้นส่วนประเภทเดียวกัน ทำให้การพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยไม่ก้าวหน้าเท่าที่ควรจะเป็น
2. เกณฑ์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละรายใช้ในการประเมินผู้ป้อนชิ้นส่วนและวัตถุดิบมีความหลากหลายค่อนข้างมาก ทั้งยังไม่ค่อยชัดเจนและเข้มงวดเท่าใดนัก ทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบไม่กระตือรือร้นในการพัฒนาตนเองให้ดีขึ้น อันทำให้เกิดความเสียหายต่อกระบวนการผลิตทั้งอุตสาหกรรมไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพชิ้นส่วน/วัตถุดิบที่ก่อให้เกิดความเสียหายในการผลิต หรือ ความล่าช้าและความผิดพลาดในการจัดส่ง
3. ข้อขัดแย้งด้านราคาชิ้นส่วนและวัตถุดิบที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากความไม่โปร่งใสของต้นทุนที่ลูกค้าและผู้ขายเสนอมา การขาดการทำกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนอย่างต่อเนื่อง และขาดการบริหารการผลิตและทรัพยากรต่างๆที่ดี
4. กิจกรรมการลดต้นทุนและการถ่ายทอดความรู้ทางเทคนิคต่างๆอาจมีผลมาจากการขาดแคลนงบประมาณในด้านดังกล่าว เนื่องจากจำนวนเงินลงทุนของผู้ประกอบการที่ไม่ค่อยมาก ทำให้ผู้ประกอบการไม่มีงบประมาณที่เพียงพอแก่การจัดหาหรือถ่ายทอดความรู้ต่างๆได้

2. ข้อเสนอแนะต่ออุตสาหกรรมยานยนต์

จากการอภิปรายผลที่ผ่านมาในหัวข้อที่ 1.1 ถึง 1.6 ทำให้ได้ข้อเสนอแนะต่ออุตสาหกรรมยานยนต์ดังต่อไปนี้

1. เพื่อผลดีในระยะยาวแล้ว ผู้ประกอบการยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนควรรหาช่องทางในการติดต่อสื่อสารทางอินเทอร์เน็ต ซึ่งเป็นสื่อกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร เทคนิคการผลิตและการเพิ่มผลผลิต แนวคิดในการออกแบบ ปรับปรุง และพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบให้ดียิ่งขึ้น

2. เนื่องจากระดับความสามารถทางเทคนิคจะเป็นตัวส่งเสริมความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ และระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย อันจะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างทั้งสองฝ่ายดีขึ้น รวมทั้งแต่ละฝ่ายก็สามารถทำการผลิตได้ในต้นทุนที่ต่ำลง ดังนั้นผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจะต้องเร่งปรับปรุงระดับความสามารถทางเทคนิคของตน ในกรณีที่บริษัทมีระดับความสามารถทางเทคนิคต่ำ บริษัทควรหาช่องทางในการร่วมทุนกับบริษัทต่างชาติ ซึ่งจะเป็นการเสริมความสามารถในการผลิตสินค้าของตนและเป็นการวางพื้นฐานของการวิจัยและพัฒนาผลิตภัณฑ์ของบริษัทด้วย
3. ผู้ประกอบยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยควรมีการแบ่งปันข่าวสารและข้อมูลต่างๆระหว่างกันให้มากขึ้นและบ่อยขึ้น เพื่อเป็นการแสดงถึงความไว้วางใจระหว่างกันและกัน อันจะนำไปสู่ความร่วมมือทางเทคนิคที่เพิ่มขึ้น
4. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรปรับรูปแบบการรับช่วงการผลิตชิ้นส่วน (Tiering) ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้สามารถทำการผลิต ปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบได้อย่างมีระบบ และเป็นการใช้ความสามารถของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบได้อย่างเต็มที่
5. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรเร่งจัดทำเกณฑ์ประกอบการประเมินผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยให้ชัดเจนโดยเร็วและแจ้งเกณฑ์การประเมินและผลการประเมินดังกล่าวให้ผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของตนเป็นประจำเพื่อเป็นการกระตุ้นให้เกิดการเปรียบเทียบ (Benchmarking) ระหว่างผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย อันจะนำไปสู่การพัฒนาตนเองในที่สุด
6. กลุ่มอุตสาหกรรมชิ้นส่วนและอะไหล่ยานยนต์ และสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรเป็นผู้รวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนประเภทต่างๆ ต้นทุนในการดำเนินงาน รูปแบบการดำเนินงานและผลผลิตเนื่องจากการดำเนินงานนั้นของแต่ละบริษัท และส่วนแบ่งการตลาดของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายต่างๆไว้เป็นฐานข้อมูลส่วนกลางเพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สามารถใช้เป็นแหล่งอ้างอิงประกอบการเปรียบเทียบ (Benchmarking) กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นอกค่ายผู้ประกอบยานยนต์ที่ตนเองเป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนให้
7. ทั้งผู้ประกอบยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และ ผู้ผลิตวัตถุดิบส่งเสริมบุคลากรที่มีหน้าที่ในการปรับปรุงพัฒนาและลดต้นทุนการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และวัตถุดิบให้มีศักยภาพมากขึ้น ด้วยการฝึกอบรม การสัมมนา แลกเปลี่ยนความรู้ในกลุ่มบุคลากรดังกล่าวในด้านการผลิต เทคโนโลยี กิจกรรมการลดต้นทุนและเพิ่มผลผลิต โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านภาษา เพื่อให้บุคลากรเหล่านั้นสามารถรับความรู้ต่างๆจากผู้ถ่ายทอดเทคโนโลยีซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติได้
8. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรรวมกลุ่มกันทำกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุนโดยมีสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ กลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์เป็นแกนนำในการจัดกิจกรรม เพื่อให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการต่ำลงและทุกบริษัทสามารถจัดหาความรู้ในด้านดังกล่าวได้ในงบประมาณจำกัด

9. ผู้บริหารโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดความรู้ทางเทคนิคต่างๆเกี่ยวกับการเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุน การออกแบบและปรับปรุงชิ้นส่วนให้กับผู้ป้อนวัตถุดิบและผู้ป้อนชิ้นส่วนย่อยของตนอย่างสม่ำเสมอ โดยมีการกำหนดให้เป็นหนึ่งในนโยบายการจัดการผู้ผลิต/วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

3. งานวิจัยที่ควรดำเนินต่อ

จากการสำรวจข้อมูลในระหว่างการดำเนินงานวิจัยทำให้เห็นประเด็นปัญหาบางประการที่อยู่นอกเหนือขอบเขตการวิจัยในครั้งนี้ซึ่งอาจจะเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวม ด้วยเหตุนี้งานวิจัยที่ควรดำเนินการต่อจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ควรจะศึกษาอุตสาหกรรมยานยนต์ในแง่มุมต่อไปนี้

1. ความเป็นไปได้ในการสร้างฐานข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์สามารถเข้าไปเรียกค้นข้อมูลได้โดยไม่มีการแบ่งแยกค่ายผู้ประกอบยานยนต์ ซึ่งฐานข้อมูลดังกล่าวจะเป็นที่รวบรวมข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ เช่น แนวคิดในการพัฒนาชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ การพัฒนากระบวนการผลิต เทคนิควิธีการต่างๆในการจัดทำระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9000 และ QS 9000 การเพิ่มผลผลิตและลดต้นทุน รายชื่อผู้ผลิตวัตถุดิบและผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย รวมทั้งรายละเอียดต่างๆเกี่ยวกับบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ และข่าวสารเกี่ยวกับแนวโน้มของเทคโนโลยีในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
2. ผลจากการถ่ายทอดเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จากผู้เชี่ยวชาญชาวต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่เป็นบริษัทร่วมทุน หรือในกรณีที่เป็นการให้ความช่วยเหลือทางเทคนิค (Technical Assistance) ว่าทำให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ชาวไทยมีความสามารถในการออกแบบ ปรับปรุงเปลี่ยนแปลง พัฒนาผลิตภัณฑ์ และกระบวนการผลิตได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลเพิ่มขึ้นเพียงใด และหากสิ้นสุดการถ่ายทอดเทคโนโลยีดังกล่าวแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยสามารถนำความรู้ที่ได้มาประมวลเพื่อการพัฒนาชิ้นส่วนและกระบวนการผลิตต่อไปได้ด้วยตนเองได้หรือไม่
3. การศึกษาเปรียบเทียบแนวปฏิบัติของอุตสาหกรรมยานยนต์ในแต่ละประเทศที่ถือกันว่าดีที่สุด (Best Practices) ว่าวิธีปฏิบัติที่ถือกันว่าดีที่สุดเหล่านั้น มีผลดี ผลเสียอย่างไรต่อผู้ประกอบยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย และอุตสาหกรรมยานยนต์โดยรวม วิธีการปฏิบัติเหล่านั้นมีความเหมาะสมต่อสภาพการทำงานและวัฒนธรรมในแต่ละประเทศหรือไม่ อย่างไร และอาจขยายขอบเขตการศึกษาไปยังแนวปฏิบัติที่ดีที่สุดของอุตสาหกรรมประเภทอื่นๆเพื่อเป็นการเปรียบเทียบระหว่างอุตสาหกรรมด้วย