

บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษา “ผลของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” ผู้ศึกษาจะมุ่งเน้นศึกษาเฉพาะโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนซึ่งดำเนินการผ่านสถาบันยานยนต์เท่านั้น โดยโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนจะประกอบด้วยกิจกรรมหลัก 2 กิจกรรมคือ กิจกรรมการอบรม และกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

กิจกรรมที่ 1 กิจกรรมการอบรม

5.1 การศึกษาผลของกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

5.1.1 ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการอบรม

5.1.2 ผลผลิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานและโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

5.2 อภิปรายผลการศึกษากิจกรรมการอบรม

กิจกรรมที่ 2 กิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.3 การศึกษาผลของกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

5.3.1 ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.3.2 ความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.4 อภิปรายผลการศึกษากิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.5 วิเคราะห์ผลการศึกษาของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

กิจกรรมที่ 1 กิจกรรมการอบรม

5.1 การศึกษาผลของกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

ในการศึกษาผลของกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ 1.ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการอบรม และ 2.ผลผลิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานและโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

5.1.1 ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการอบรม

ในการศึกษาผลที่ได้รับจากกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน จะทำการศึกษาถึงผลการดำเนินงานของกิจกรรมการอบรม ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลโดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 1,000 คนจากผู้เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมทั้งสิ้น 27,667 คน โดยเลือกผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมในช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน พ.ศ.2545 และมอบแบบสอบถามให้แก่ผู้เข้าอบรมจำนวน 1,000 ชุด เพื่อให้ผู้เข้าอบรมตอบภายหลังที่อบรมเสร็จสิ้นในแต่ละหลักสูตร และได้รับแบบสอบถามคืนจำนวนทั้งสิ้น 465 ชุด โดยผู้ศึกษานำคำตอบที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มเป้าหมายคือผู้เข้าร่วมโครงการที่อยู่ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ จะพิจารณาเฉพาะผู้เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมซึ่งดำเนินการผ่านสถาบันยานยนต์เท่านั้น โดยมีกลุ่มประชากรศึกษาครั้งนี้จำนวนทั้งสิ้น 465 ตัวอย่าง สำหรับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มประชากรศึกษามีดังนี้ เพศ อายุ รายได้ การศึกษา ตำแหน่งงาน และอายุการทำงาน

1) เพศและอายุ

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 77.2 เป็นแรงงานเพศชาย และเป็นแรงงานเพศหญิงร้อยละ 22.8 โดยส่วนใหญ่ร้อยละ 56.8 มีอายุระหว่าง 21-30 ปี รองลงมาคือร้อยละ 35.3 มีอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 6.9 อายุระหว่าง 41-50 ปี สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 0.4 มีอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป

2) รายได้

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 49.5 มีรายได้อยู่ในช่วง 10,001-20,000 บาท รองลงมาคือร้อยละ 35.3 มีรายได้น้อยกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 7.1 มีรายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 4.5 มีรายได้สูงกว่า 40,001 บาท สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 3.0 มีรายได้ระหว่าง 30,001-40,000 บาท

3) การศึกษา

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 38.5 มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า รองลงมาคือร้อยละ 26.9 มีการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) ร้อยละ 13.8 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 8.6 มีการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นต้น (ปวช.) ร้อยละ 8.0 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 2.6 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 1.5 มีการศึกษาระดับปริญญาโท สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือ ร้อยละ 0.2 มีการศึกษาระดับปริญญาเอก

4) ตำแหน่งงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 48.2 ทำงานในระดับผู้ปฏิบัติงาน รองลงมาคือร้อยละ 19.1 ทำงานในระดับหัวหน้างาน ร้อยละ 9.7 ทำงานในระดับหัวหน้าผู้ปฏิบัติงาน ร้อยละ 7.3 ทำงานในระดับวิศวกร สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 1.2 ทำงานในระดับผู้จัดการ

5) อายุการทำงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 51.2 มีอายุการทำงาน 1-5 ปี รองลงมาคือร้อยละ 24.9 มีอายุการทำงาน 6-10 ปี ร้อยละ 15.3 มีอายุการทำงาน 11-15 ปี สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 6.5 มีอายุการทำงาน 16 ปีขึ้นไป

ตารางที่ 5.1 จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามเพศ อายุ รายได้ การศึกษา ตำแหน่งงาน และอายุการทำงาน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
1) เพศ	ชาย	359	77.2
	หญิง	106	22.8
รวม		465	100
2) อายุ	21 - 30 ปี	264	56.8
	31 - 40 ปี	164	35.3
	41 - 50 ปี	32	6.9
	มากกว่า 50 ปี	2	0.4
	ไม่ตอบ	3	0.6
รวม		465	100
3) รายได้	น้อยกว่า 10,000 บาท	164	35.3
	10,001 - 20,000 บาท	230	49.5
	20,001 - 30,000 บาท	33	7.1
	30,001 - 40,000 บาท	14	3.0
	สูงกว่า 40,000 บาท	21	4.5
	ไม่ตอบ	3	0.6
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 5.1 จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามเพศ อายุ รายได้ การศึกษา ตำแหน่งงาน และอายุการทำงาน (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
4) การศึกษา	ประถมศึกษา	12	2.6
	มัธยมศึกษาตอนต้น	37	8.0
	มัธยมศึกษาตอนปลาย	64	13.8
	ปวช.	40	8.6
	ปวส.	125	26.9
	ปริญญาตรี	179	38.5
	ปริญญาโท	7	1.5
	ปริญญาเอก	1	0.2
รวม		465	100
5) ตำแหน่งงาน	ผู้ปฏิบัติการ	224	48.2
	หัวหน้าผู้ปฏิบัติการ	45	9.7
	หัวหน้างาน	89	19.1
	วิศวกร	34	7.3
	ผู้จัดการ	66	1.2
	ไม่ตอบ	7	1.5
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 5.1 จำนวนและร้อยละของประชากร จำแนกตามเพศ อายุ รายได้ การศึกษา ตำแหน่งงาน และอายุการทำงาน (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
6) อายุ การทำงาน	1 – 5 ปี	238	51.2
	6 – 10 ปี	116	24.9
	11 – 15 ปี	71	15.3
	16 ปีขึ้นไป	30	6.5
	ไม่ตอบ	10	2.2
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ข้อมูลเกี่ยวกับการเข้าร่วมอบรม

ได้แก่ เวลาในการเข้าร่วมอบรม ความต้องการเข้าร่วมอบรม การรับทราบข่าวสารการอบรมของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน และความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม

1) เวลาในการเข้าร่วมอบรม

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 73.3 เข้าร่วมอบรมครบ 100 % ตามที่ผู้จัดการอบรมกำหนดไว้ รองลงมาคือร้อยละ 20.2 เข้าร่วมอบรมมากกว่า 50 % สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 6.5 เข้าร่วมอบรมน้อยกว่า 50 %

2) ความต้องการเข้าร่วมอบรม

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 52.0 เข้าร่วมอบรมเพราะเป็นความต้องการของตนเองและโรงงานส่งมา รองลงมาคือร้อยละ 44.5 เพราะโรงงานส่งมา สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 3.4 เพราะความต้องการของตนเอง

3) การรับทราบข่าวสารการอบรมของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 72.9 รับทราบข่าวสารการอบรมของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ รองลงมาคือร้อยละ 13.5 จากประชาสัมพันธ์ทางสิ่งพิมพ์ เช่น วารสาร หนังสือพิมพ์ แผ่นพับ ฯลฯ ร้อยละ 11.0 จากแหล่งข้อมูลอื่นๆ สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 2.6 จากสื่อเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น อินเทอร์เน็ต ฯลฯ

4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 63.4 ไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และมีเพียงร้อยละ 36.6 เท่านั้นที่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยกลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 55.7 ไม่ทราบว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่ใช้เงินภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม และมีเพียงร้อยละ 44.3 เท่านั้นที่ทราบว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่ใช้เงินภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม

ตารางที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับการเข้าร่วมอบรม

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
1) ความ สม่ำเสมอ	ครบ 100 %	341	73.63
	เข้าร่วมอบรมมากกว่า 50 %	94	20.2
	เข้าร่วมอบรมน้อยกว่า 50 %	30	6.5
รวม		465	100
2) ความ ต้องการ	ตนเอง	16	3.4
	โรงงาน	207	44.5
	ตนเองและโรงงาน	242	52.0
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 5.2 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับการเข้าร่วมอบรม (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
3) การรับทราบ ข่าวสารการฝึก อบรม	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	63	13.5
	ประชาสัมพันธ์ทางสิ่งพิมพ์	339	72.9
	สื่อเทคโนโลยีสารสนเทศ	12	2.6
	แหล่งข้อมูลอื่นๆ	51	11.0
รวม		465	100
4) ความรู้เกี่ยวกับแผนปรับ โครงสร้างอุตสาหกรรม	ทราบ	170	36.6
	ไม่ทราบ	295	63.4
รวม		465	100
5) ความรู้เกี่ยวกับการใช้เงินภายใต้ แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม	ทราบ	206	44.3
	ไม่ทราบ	259	55.7
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ข้อมูลเกี่ยวกับการศึกษาผลของกิจกรรมการอบรม

การศึกษาผลของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ ผู้ศึกษาได้กำหนดกรอบแนวทางการในการศึกษา แบ่งเป็น 1)ความรู้ในหลักสูตรที่อบรม 2)ประโยชน์ที่ได้รับจากการอบรม 3)การปรับปรุงหลักสูตรที่อบรม และ4)การจัดอบรมในอนาคต ซึ่งปรากฏผลการศึกษาดังนี้

1) ความรู้ในหลักสูตรที่อบรม

เป็นการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีต่อความรู้ในหลักสูตรที่อบรม ได้แก่ ความรู้ก่อนการอบรม ความคาดหวังก่อนการอบรม และความรู้ภายหลังการอบรม ดังนี้

ในการสำรวจความรู้ของกลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 48.6 มีความรู้ในหลักสูตรก่อนการอบรมปานกลาง รองลงมาคือร้อยละ 29.3 มีความรู้ในหลักสูตรก่อนการอบรมค่อนข้างน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.68 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่มีความรู้ในหลักสูตรก่อนการอบรมปานกลาง

กลุ่มประชากรที่ศึกษามีความคาดหวังที่จะได้รับความรู้หลังการอบรมพบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 59.0 มีความคาดหวังที่จะได้รับความรู้หลังการอบรมเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 24.5 มีความคาดหวังที่จะได้รับความรู้หลังการอบรมเพิ่มขึ้นมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่มีความคาดหวังที่จะได้รับความรู้หลังการอบรมเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก

และเมื่อก่อนกลุ่มประชากรที่ศึกษาเข้ารับการอบรมแล้ว พบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 59.9 มีความรู้ในหลักสูตรหลังการอบรมเพิ่มขึ้นค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 23.0 มีความรู้ในหลักสูตรหลังการอบรมเพิ่มขึ้นมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับที่ผู้เข้าอบรมได้ความคาดหวังไว้ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.05 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่มีความรู้ในหลักสูตรหลังการอบรมเพิ่มขึ้นมากที่สุด

ตารางที่ 5.3 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรเกี่ยวกับความรู้ในหลักสูตรที่อบรม

ความรู้ในหลักสูตรที่อบรม	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.
	มากที่สุด	ค่อนข้างมาก	ปานกลาง	ค่อนข้างน้อย	น้อยมาก		
1) ความรู้ก่อนการอบรม	1.6 (15)	11.8 (114)	48.6 (469)	29.3 (283)	8.7 (84)	2.68	0.85
2) ความคาดหวังก่อนการอบรม	24.5 (236)	59.0 (569)	15.8 (152)	0.8 (8)	0 (0)	4.07	0.66
3) ความรู้ภายหลังการอบรม	23.0 (222)	29.9 (578)	16.0 (154)	1.1 (11)	0 (0)	4.05	0.66

ที่มา: จากการสำรวจ

2) ประโยชน์ที่ได้รับจากการอบรม

เป็นการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีต่อประโยชน์ที่ได้รับจากการอบรม ได้แก่ ความครอบคลุมของหลักสูตร การประยุกต์ใช้ในการทำงาน การปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้น และการถ่ายทอดความรู้ให้แก่พนักงานในองค์กร โดยประโยชน์ในการปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ด้านคือ การลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ การลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบ

2.1) ความครอบคลุมของหลักสูตร

ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับความครอบคลุมของหลักสูตรพบว่า ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 51.2 เห็นว่าหลักสูตรมีความครอบคลุมตรงกับความต้องการของตนเองและหน่วยงานค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 32.9 เห็นว่าหลักสูตรมีความครอบคลุมตรงกับความต้องการของตนเองและหน่วยงานมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าหลักสูตรมีความครอบคลุมตรงกับความต้องการของตนเองและหน่วยงานค่อนข้างมาก

2.2) การประยุกต์ใช้ในการทำงาน

ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับเนื้อหาของหลักสูตรสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานพบว่า ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 50.8 เห็นว่าเนื้อหาของหลักสูตรสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานได้ค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 33.8 เห็นว่าเนื้อหาของหลักสูตรสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานได้มากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าเนื้อหาของหลักสูตรสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงานได้ค่อนข้างมาก

2.3) การปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้น

ในการสำรวจความคิดเห็นเกี่ยวกับการนำความรู้ที่ได้มาใช้ในการปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ด้านคือ การลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ การลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบ ดังนี้

2.3.1) การลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 51.6 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ได้ค่อนข้างมาก รองลงมา

คือร้อยละ 29.2 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ได้ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ได้ค่อนข้างมาก

2.3.2) การลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 50.5 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้ค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 30.1 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตได้ค่อนข้างมาก

2.3.3) การเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบ

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 58.3 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบได้ค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 20.9 เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบได้ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าสามารถนำความรู้มาปรับปรุงการทำงานด้านการเพิ่มประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบได้ค่อนข้างมาก

2.4) การถ่ายทอดความรู้ให้แก่พนักงานในองค์กร

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 57.8 มีการนำความรู้มาสอนหรือแนะนำให้แก่พนักงานอื่นในองค์กรได้ค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 24.3 มีการนำความรู้มาสอนหรือแนะนำให้แก่พนักงานอื่นในองค์กรได้ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่มีการนำความรู้มาสอนหรือแนะนำให้แก่พนักงานอื่นในองค์กรได้ค่อนข้างมาก

ในการออกค่าใช้จ่ายบางส่วน ระยะเวลา จำนวนวิทยากรและความรู้ความชำนาญ วิธีการอบรม ความตั้งใจและความสามารถในการสื่อสาร เครื่องมือและอุปกรณ์ ตำราและเอกสาร การอำนวยความสะดวก สถานที่ และจำนวนผู้เข้าอบรม

3.1) ความช่วยเหลือของภาครัฐในการออกค่าใช้จ่าย

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 39.8 ได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐในการออกค่าใช้จ่ายในการอบรมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการอบรม เช่น ค่าอาหาร โดยภาครัฐออกค่าใช้จ่ายให้เพียงบางส่วน รองลงมาคือร้อยละ 35.1 ภาครัฐออกค่าใช้จ่ายให้ทั้งหมด และอีกร้อยละ 23.9 ภาครัฐไม่ออกค่าใช้จ่ายให้เลย

3.2) ความเหมาะสมในการออกค่าใช้จ่ายบางส่วน

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 41.1 เห็นว่าหากภาครัฐไม่ออกค่าใช้จ่ายหรือออกให้เพียงบางส่วน และจำเป็นต้องออกค่าใช้จ่ายเองมีความเหมาะสมปานกลาง รองลงมาคือร้อยละ 26.0 มีความเหมาะสมค่อนข้างมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.02 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าหากภาครัฐไม่ออกค่าใช้จ่ายหรือออกให้เพียงบางส่วน และจำเป็นต้องออกค่าใช้จ่ายเองมีความเหมาะสมปานกลาง

3.3) ระยะเวลา

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 49.6 เห็นว่าระยะเวลาในการอบรมมีความเหมาะสมและคุ้มค่ากับที่ต้องเสียเวลาทำงานมาเพื่อการอบรมดังกล่าวค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 29.0 เห็นว่าระยะเวลาในการอบรมมีความเหมาะสมและคุ้มค่ากับที่ต้องเสียเวลาทำงานมาเพื่อการอบรมดังกล่าวเพียงปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.85 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาในการอบรมมีความเหมาะสมและคุ้มค่ากับที่ต้องเสียเวลาทำงานมาเพื่อการอบรมดังกล่าวค่อนข้างมาก

3.4) จำนวนวิทยากรและความรู้ความชำนาญ

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 54.8 เห็นว่าวิทยากรที่เข้าอบรมให้นั้นมีเพียงพอและเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญในเรื่องที่อบรมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 24.9 เห็นว่าวิทยากรที่เข้าอบรมให้นั้นมีเพียงพอและเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญในเรื่องที่อบรมเพียงปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าวิทยากรที่เข้าอบรมให้นั้นมีเพียงพอและเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญในเรื่องที่อบรมค่อนข้างมาก

3.5) วิธีการอบรม

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 50.3 เห็นว่าวิธีการอบรมที่ใช้มีการแบ่งสัดส่วนการสอนออกเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติได้เหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 33.3 เหมาะสมมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.89 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการอบรมที่ใช้มีการแบ่งสัดส่วนการสอนออกเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติได้เหมาะสมค่อนข้างมาก

3.6) ความตั้งใจและความสามารถในการสื่อสาร

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 47.3 เห็นว่าวิทยากรมีความตั้งใจในการสอนและมีความสามารถในการสื่อสารให้ผู้เข้าอบรมเข้าใจได้ดีค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 37.8 เห็นว่าวิทยากรมีความตั้งใจในการสอนและมีความสามารถในการสื่อสารให้ผู้เข้าอบรมเข้าใจได้ดีมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการสอนและมีความสามารถในการสื่อสารให้ผู้เข้าอบรมเข้าใจได้ดีมากที่สุด

3.7) เครื่องมือและอุปกรณ์

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 52.7 เห็นว่าเครื่องมือและอุปกรณ์ในการอบรมที่จัดเตรียมไว้มีความเหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 30.5 เห็นว่าเครื่องมือและอุปกรณ์ในการอบรมที่จัดเตรียมไว้มีความเหมาะสมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการอบรมที่จัดเตรียมไว้มีความเหมาะสมค่อนข้างมาก

3.8) คำราและเอกสาร

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 52.7 เห็นว่าคำราและเอกสารในการอบรมมีความเหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 26.5 เห็นว่าคำราและเอกสารในการอบรมมีความเหมาะสมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.90 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการอบรมมีความเหมาะสมค่อนข้างมาก

3.9) การอำนวยความสะดวก

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 50.3 เห็นว่าสถาบันฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ผู้เข้าอบรมได้ดีค่อนข้างดีมาก รองลงมาคือร้อยละ 26.0 เห็นว่าสถาบันฯ ได้อำนวยความสะดวกให้ผู้เข้าอบรมได้ดีมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการอำนวยความสะดวกให้ผู้เข้าอบรมได้ดีค่อนข้างดีมาก

3.10) สถานที่

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 49.5 เห็นว่าสถานที่จัดอบรมมีความสะดวกสบายในการไปอบรมเหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 24.7 เหมาะสมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.93 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการจัดอบรมมีความสะดวกสบายในการไปอบรมเหมาะสมค่อนข้างมาก

3.11) จำนวนผู้เข้าอบรม

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 52.3 เห็นว่าจำนวนผู้เข้าร่วมในการอบรมเหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 23.0 เหมาะสมปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.94 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าการอบรมเหมาะสมค่อนข้างมาก

ตารางที่ 5.5 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับความช่วยเหลือของภาครัฐในการออกค่าใช้จ่าย

ความช่วยเหลือของภาครัฐในการออกค่าใช้จ่าย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
• ออกให้ทั้งหมด	163	35.1
• ไม่ออกให้เลย	111	23.9
• ออกให้เพียงบางส่วน	185	39.8
• ไม่ตอบ	6	1.3
รวม	465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 5.6 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรเกี่ยวกับการปรับปรุงหลักสูตรที่อบรม

การปรับปรุงหลักสูตรที่อบรม	ระดับความคิดเห็น					\bar{X}	S.D.
	มากที่สุด	ค่อนข้างมาก	ปานกลาง	ค่อนข้างน้อย	น้อยมาก		
- ความเหมาะสมในการออกค่าใช้จ่ายบางส่วน	6.2 (29)	26.0 (121)	41.1 (191)	16.8 (78)	9.9 (46)	3.02	1.04
- ระยะเวลา	20.6 (96)	46.9 (218)	29.0 (135)	3.2 (15)	0.2 (1)	3.85	0.79
- จำนวนวิทยากรและความรู้ความชำนาญ	18.3 (85)	54.8 (255)	24.9 (116)	1.7 (8)	0.2 (1)	4.15	0.75
- วิธีการอบรม	33.3 (155)	50.3 (234)	14.4 (67)	1.5 (7)	0.4 (2)	3.89	0.71
- ความตั้งใจและความสามารถในการสื่อสาร	37.8 (176)	47.3 (220)	13.5 (63)	1.3 (6)	0 (0)	4.22	0.72
- เครื่องมือและอุปกรณ์	14.4 (67)	52.7 (245)	30.5 (142)	2.2 (10)	0.2 (1)	3.79	0.72
- คำราและเอกสาร	19.4 (90)	52.7 (245)	26.5 (123)	1.5 (7)	0 (0)	3.90	0.71
- การอำนวยความสะดวก	26.0 (121)	50.3 (234)	21.7 (101)	1.3 (6)	0.6 (3)	4.00	0.77
- สถานที่	23.2 (108)	49.5 (230)	24.7 (115)	2.4 (11)	0.2 (1)	3.93	0.77
- จำนวนผู้เข้าอบรม	22.4 (104)	52.3 (243)	23.0 (107)	1.9 (9)	0.4 (2)	3.94	0.75

ที่มา: จากการสำรวจ

4) การจัดอบรมในอนาคต

เป็นการศึกษาความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีต่อการจัดอบรมในอนาคตโดยทำการประเมินใน 3 เรื่องได้แก่ ความต้องการวิทยากร หลักสูตร และการเข้าร่วมการอบรมในอนาคต

4.1) ความต้องการวิทยากร

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 40.4 ต้องการวิทยากรจากสถาบันฝึกอบรมเอกชน รองลงมาคือร้อยละ 26.2 ต้องการวิทยากรจากสถาบันรัฐ ร้อยละ 18.7 ต้องการวิทยากรจากมหาวิทยาลัย และอีกร้อยละ 14.6 ต้องการวิทยากรจากแหล่งอื่นๆ ที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์

4.2) หลักสูตร

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 56.6 ต้องการให้เพิ่มหลักสูตรเพื่อยกระดับมาตรฐานการผลิต และลดต้นทุนการผลิต รองลงมาคือร้อยละ 21.3 ต้องการให้เพิ่มหลักสูตรการบริหาร การจัดการ การเงิน บัญชี ร้อยละ 17.0 ต้องการให้เพิ่มหลักสูตรช่างฝีมือ และอีกร้อยละ 5.2 ต้องการให้เพิ่มหลักสูตรอื่นๆ เช่น โปรแกรมคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

4.3) การเข้าร่วมการอบรมในอนาคต

ประชากรส่วนใหญ่ร้อยละ 76.1 ต้องการเข้าร่วมการอบรมในอนาคต รองลงมาคือร้อยละ 23.5 ขอพิจารณาดูก่อน เพราะต้องดูความเหมาะสมของเวลาและเนื้อหาของหลักสูตร และมีเพียงร้อยละ 0.4 เท่านั้นที่จะไม่เข้าร่วมการอบรมในอนาคต

ตารางที่ 5.7 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับการจัดอบรมในอนาคต

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
1) วิทยากร	สถาบันรัฐ	122	26.2
	สถาบันฝึกอบรมเอกชน	188	40.4
	มหาวิทยาลัย	87	18.7
	อื่นๆ	68	14.6
รวม		465	100
2) หลักสูตร	ช่างฝีมือ	79	17.0
	ยกระดับมาตรฐานการผลิต และลดต้นทุนการผลิต	263	56.6
	การบริหาร การจัดการ	99	21.3
	อื่นๆ	24	5.2
รวม		465	100
3) การเข้าร่วม ในอนาคต	เข้าร่วม	354	76.1
	ไม่เข้าร่วม	2	0.4
	พิจารณาคู่ก่อน	109	23.5
รวม		465	100

ที่มา: จากการสำรวจ

5.1.2 ผลิิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานและโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

ในการศึกษาถึงผลิิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานและโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ แบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 การศึกษาถึงผลิิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงาน และส่วนที่ 2 การศึกษาถึงผลกระทบที่มีต่อโรงงาน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การศึกษาผลิิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ประเด็นคือ ผลิิตภาพของแรงงาน ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อแรงงาน และผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่มีต่อแรงงาน ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลโดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 1,000 คน จากผู้เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมทั้งสิ้น 27,667 คน โดยเลือกผู้ที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมในช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน พ.ศ.2545 และมอบแบบสอบถามให้แก่ผู้เข้าอบรมจำนวน 1,000 ชุด เพื่อให้ผู้เข้าอบรมตอบภายหลังจากที่อบรมแล้ว 6 เดือนในแต่หลักสูตรและได้รับแบบสอบถามคืนจำนวนทั้งสิ้น 380 ชุด โดยผู้ศึกษานำคำตอบที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มประชากรที่ศึกษาพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 42.1 เป็นแรงงานระดับปฏิบัติงาน รองลงมาคือร้อยละ 41.1 เป็นแรงงานระดับหัวหน้างาน ร้อยละ 9.7 เป็นแรงงานระดับพนักงานทั่วไป ร้อยละ 5.8 เป็นแรงงานระดับวิศวกร สำหรับกลุ่มประชากรที่น้อยที่สุดคือร้อยละ 1.3 เป็นแรงงานระดับผู้บริหาร

ตารางที่ 5.8 จำนวนและร้อยละของประชากรจำแนกตามระดับงาน

ระดับงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
● ผู้บริหาร	5	1.3
● วิศวกร	22	5.8
● หัวหน้างาน	156	41.1
● ปฏิบัติงาน	160	42.1
● พนักงานทั่วไป	37	9.7
รวม	380	100

ที่มา: จากการสำรวจ

1) ผลผลิตภาพของแรงงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 93.7 หลังจากอบรมแล้วมีความสามารถในการทำงานเพิ่มขึ้น และมีเพียงร้อยละ 6.3 เท่านั้นที่พบว่าหลังการอบรมแล้วมีความสามารถในการทำงานไม่เพิ่มขึ้นจากเดิม โดยแรงงานได้ชี้แจงถึงประสิทธิภาพการผลิตพบว่าส่วนใหญ่ร้อยละ 23.7 มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้นน้อยกว่า 20 % ร้อยละ 11.8 มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้น 21 – 40 % ร้อยละ 9.5 มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้น 41 – 60 % ร้อยละ 7.4 มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้น 61 – 80 % ร้อยละ 5.8 เท่านั้นที่มีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้นมากถึง 81 – 100 % โดยพบว่าหลังการอบรมแล้วแรงงานมีประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 33.0 %

ตารางที่ 5.9 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลผลิตภาพของแรงงาน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
ความสามารถ ในการทำงาน	เพิ่มขึ้น	356	93.7
	ลดลง	24	6.3
รวม		380	100
ประสิทธิภาพการผลิต	น้อยกว่า 20 %	90	23.7
	21 – 40 %	45	11.8
	41 – 60 %	28	7.4
	61 – 80 %	36	9.5
	81 – 100 %	22	5.8
	ไม่ตอบ	159	41.8
รวม		380	100

ที่มา: จากการสำรวจ

2) ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อแรงงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 93.2 หลังจากอบรมแล้วแรงงานไม่ได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้น และมีเพียงร้อยละ 6.8 เท่านั้นที่พบว่าหลังการอบรมแล้วแรงงานได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้นจากเดิม โดยพบว่าหลังจากอบรมแล้วแรงงานได้รับค่าจ้างเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 9.3 % สำหรับผลที่มีต่อสวัสดิการในการทำงาน กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 95.8 หลังจากอบรมแล้วแรงงานไม่ได้รับสวัสดิการเพิ่มขึ้น เนื่องจากแรงงานมีประกันสังคมหรือได้รับสวัสดิการจากโรงงานแล้ว และมีเพียงร้อยละ 4.2 เท่านั้นที่พบว่าหลังการอบรมแล้วแรงงานได้รับสวัสดิการเพิ่มขึ้น ได้แก่ ค่ารักษาพยาบาล เบี้ยขยัน โบนัส พยาบาลประจำ 24 ชั่วโมง เป็นต้น

ตารางที่ 5.10 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อแรงงาน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
การปรับเพิ่มค่าจ้าง	มีผล	26	6.8
	ไม่มีผล	354	93.2
รวม		380	100
การปรับเพิ่มสวัสดิการ	มีผล	16	4.2
	ไม่มีผล	364	95.8
รวม		380	100

ที่มา: จากการสำรวจ

3) ผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่มีต่อแรงงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 89.2 เห็นว่าหลักสูตรในการอบรมมีผลทำให้แรงงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน และมีเพียงร้อยละ 10.8 เท่านั้นที่เห็นว่าหลักสูตรในการอบรมไม่มีผลทำให้แรงงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน โดยในที่นี้กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 89.2 ยังเห็นว่าหลักสูตรในการอบรมมีผลช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงาน และมีเพียงร้อยละ 10.8 เท่านั้นที่เห็นว่าหลักสูตรในการอบรมไม่มีผลช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงาน

ตารางที่ 5.11 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุ

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
ความปลอดภัย ในการดำเนินงาน	มีผล	339	89.2
	ไม่มีผล	41	10.8
รวม		380	100
อุบัติเหตุในการทำงาน	มีผล	321	84.5
	ไม่มีผล	59	15.5
รวม		380	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ส่วนที่ 2 การศึกษาถึงผลกระทบที่มีต่อโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ประเด็นคือ ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อโรงงาน ผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลโดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเลือกโรงงานที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมในช่วงเดือนสิงหาคมถึงกันยายน พ.ศ.2545 และมอบแบบสอบถามให้แก่เจ้าหน้าที่ฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ ผู้จัดการฝ่ายผลิต และผู้จัดการฝ่ายการตลาด/ฝ่ายขาย ในแต่ละโรงงานจำนวน 20 ชุด เพื่อให้ตัวแทนโรงงานตอบภายหลังที่อบรมแล้ว 6 เดือนในแต่ละหลักสูตร และได้รับแบบสอบถามคืนจำนวนทั้งสิ้น 10 ชุด โดยผู้ศึกษานำคำตอบที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มประชากรศึกษาครั้งหนึ่งหรือร้อยละ 50 คือโรงงานที่ผ่านมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS และอีกร้อยละ 30 เห็นว่าเมื่อโรงงานได้จัดส่งแรงงานเข้าอบรมแล้วจะมีผลต่อโอกาสที่จะได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS โดยเฉลี่ยมากถึง 67.5 %

โดยกลุ่มประชากรศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เห็นว่าการที่โรงงานได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS นั้นมีผลทำให้โรงงานเพิ่มยอดขายได้มากขึ้นจากเดิมโดยเฉลี่ย 39.2 %

มีเพียงร้อยละ 10 เท่านั้นเห็นว่าการที่โรงงานได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS นั้นไม่มีผลทำให้โรงงานเพิ่มยอดขายได้มากขึ้นจากเดิม

ถ้าหากว่าโรงงานได้จัดส่งแรงงานเข้ารับการอบรมจากโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนแล้วไม่ได้รับการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS โดยกลุ่มประชากรศึกษาครั้งหนึ่งหรือร้อยละ 50 มีความเชื่อมั่นว่าการอบรมจะมีผลทำให้ยอดขายของโรงงานเพิ่มขึ้นจากเดิมโดยเฉลี่ย 13.8 % และมีเพียงร้อยละ 30 เท่านั้นที่เห็นว่าการอบรมจะไม่มีผลทำให้ยอดขายของโรงงานเพิ่มขึ้นได้

ตารางที่ 5.12 จำนวนและร้อยละเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของโรงงาน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
การได้รับ มาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS	ได้รับ	5	50
	ไม่ได้รับ	3	30
	ไม่ตอบ	2	20
รวม		10	100
ผลต่อยอดขาย	มีผล	7	70
	ไม่มีผล	1	10
	ไม่ตอบ	2	20
รวม		10	100
การไม่ได้รับ มาตรฐานอุตสาหกรรม ISO หรือ QS มีผลต่อยอดขาย	มีผล	5	50
	ไม่มีผล	3	30
	ไม่ตอบ	2	20
รวม		10	100

ที่มา: จากการสำรวจ

1) ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อโรงงาน

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 60 หลังจากอบรมแล้วทางโรงงานไม่ได้ปรับค่าจ้างให้แก่แรงงานที่ผ่านการอบรมจากโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน และมีเพียงร้อยละ 30 เท่านั้น โรงงานได้ปรับค่าจ้างให้แก่แรงงานที่ผ่านการอบรมจากโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน สำหรับผลที่มีต่อสวัสดิการ กลุ่มประชากรที่ศึกษาทั้งหมดทุกโรงงานหลังจากอบรมแล้วไม่ได้ปรับเพิ่มสวัสดิการให้แก่แรงงาน เนื่องจากแรงงานมีประกันสังคมหรือได้รับสวัสดิการจากโรงงานแล้ว โดยสวัสดิการที่แรงงานได้เพิ่มขึ้น ไม่ได้เป็นผลมาจากการอบรมจากโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

ตารางที่ 5.13 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อโรงงาน

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
การปรับเพิ่มค่าจ้าง	มีผล	3	30
	ไม่มีผล	6	60
	ไม่ตอบ	1	10
รวม		10	100
การปรับเพิ่มสวัสดิการ	มีผล	0	0
	ไม่มีผล	9	90
	ไม่ตอบ	1	10
รวม		10	100

ที่มา: จากการสำรวจ

2) ผลกระทบด้านความปลอดภัย อุบัติเหตุและความเจ็บป่วย

กลุ่มประชากรที่ศึกษาทั้งหมดทุกโรงงานเห็นว่าหลักสูตรในการอบรมมีผลทำให้แรงงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน รวมทั้งมีผลช่วยลดอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยในการทำงานอีกด้วย

ตารางที่ 5.14 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบด้านความปลอดภัย อุบัติเหตุ และความเจ็บป่วย

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
ความปลอดภัย ในการดำเนินงาน	มีผล	9	90
	ไม่มีผล	0	0
	ไม่ตอบ	1	10
รวม		10	100
การลดอุบัติเหตุ และความเจ็บป่วย ในการทำงาน	มีผล	9	90
	ไม่มีผล	0	0
	ไม่ตอบ	1	10
รวม		10	100

ที่มา: จากการสำรวจ

3) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 70 เห็นว่าการอบรมมีผลช่วยลดปริมาณการเกิดสินค้าที่ต้องคัดออกโดยเฉลี่ย 27.4 % และช่วยลดมลพิษที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตได้โดยเฉลี่ย 19.6 % อีกทั้งยังช่วยลดปริมาณของเสียทิ้งที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตได้อีกด้วยโดยเฉลี่ย 27 %

ตารางที่ 5.15 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
การลดปริมาณ การเกิดสินค้า ที่ต้องคัดออก	มีผล	7	70
	ไม่มีผล	0	0
	ไม่ตอบ	3	30
รวม		10	100

ที่มา: จากการสำรวจ

ตารางที่ 5.15 จำนวนและร้อยละของประชากรเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป		จำนวน (ตัวอย่าง)	ร้อยละ
การลดมลพิษที่เกิดขึ้น จากกระบวนการผลิต	มีผล	7	70
	ไม่มีผล	0	0
	ไม่ตอบ	3	30
รวม		10	100
การลดปริมาณ ของเสียทิ้งที่เกิดขึ้น จากกระบวนการผลิต	มีผล	7	70
	ไม่มีผล	0	0
	ไม่ตอบ	3	30
รวม		10	100

ที่มา: จากการสำรวจ

5.2 อภิปรายผลการศึกษากิจกรรมการอบรม

การประเมินการอบรม (Training Evaluation) เป็นกระบวนการในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยการวัดผลของการอบรมอย่างเป็นระบบและเพื่อวัตถุประสงค์ในการตอบคำถามต่อไปนี้ 1) การอบรมที่จัดขึ้นนั้นจะประสบความสำเร็จมากน้อยเพียงใด 2) หลักสูตรอบรมสมควรที่จะได้รับการปรับปรุง แก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือไม่ และ 3) การอบรมนั้นมีประสิทธิผลคุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เสียไปหรือไม่ ดังนั้นจากวัตถุประสงค์ของการประเมินผลการอบรม สามารถจัดแบ่งระดับของการประเมินผลได้ออกเป็น 4 ระดับคือ

1) ปฏิกริยา (Reaction)

เป็นการประเมินความเหมาะสมของกระบวนการอบรมในทุกๆ ด้าน เช่น เนื้อหาหลักสูตร เทคนิค/วิธีการสอน วิทยากร สถานที่ อุปกรณ์การสอนและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เรียกการประเมินระดับนี้ว่า “การประเมินปฏิกริยา (Reaction)”

จากกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ ผู้เข้าอบรมส่วนใหญ่เข้าร่วมอบรมครบ 100 % ตามที่ผู้จัดการอบรมกำหนดไว้ โดยเป็นความต้องการของตนเองและโรงงานส่งมาเข้าร่วมอบรม ผู้เข้าอบรมส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารการอบรมของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่ไม่ทราบรายละเอียดว่าโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นโครงการภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม อีกทั้งยังไม่ทราบอีกว่าโครงการนี้เป็นโครงการที่ใช้เงินภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม ประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าระยะเวลาในการอบรมมีความเหมาะสมและคุ้มค่ากับที่ต้องเสียเวลาทำงานมาเพื่อการอบรมดังกล่าว วิทยากรที่มีจำนวนเพียงพอและเป็นผู้มีความรู้ ความชำนาญ มีความตั้งใจในการสอนและมีความสามารถในการสื่อสารให้ผู้เข้าอบรมเข้าใจได้ดี อีกทั้งวิธีการอบรมที่ใช้ก็มีการแบ่งออกเป็นภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติได้เหมาะสม เครื่องมือ อุปกรณ์ ตำราและเอกสารในการอบรมได้จัดเตรียมไว้อย่างเหมาะสมเช่นกัน ทางสถาบันได้อำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เข้าอบรมเป็นอย่างดี สถานที่จัดอบรมมีความสะดวกสบาย จำนวนผู้เข้าอบรมในแต่ละหลักสูตรไม่มากเกินไป กล่าวโดยสรุป ผู้เข้าอบรมมีความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์

2) การเรียนรู้ (Learning)

เป็นการประเมินผลสัมฤทธิ์ของหลักสูตรอบรมว่าผู้เข้าอบรมเกิดความรู้ ทักษะ หรือเจตคติตามที่ต้องการหรือไม่ เรียกการประเมินระดับนี้ว่า “การประเมินการเรียนรู้ (Learning)”

จากกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ ได้มีการสำรวจความรู้ของผู้เข้าอบรมก่อนการอบรมพบว่าส่วนใหญ่ผู้เข้าอบรมมีความรู้ในหลักสูตรก่อนการอบรมปานกลาง และมีความคาดหวังที่จะได้รับความรู้หลังการอบรมเพิ่มมากขึ้นจากเดิม เมื่อผู้เข้าอบรมผ่านการอบรมแล้วพบว่ามีความรู้ในหลักสูตรหลังการอบรมเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับความคาดหวังที่ตั้งไว้

3) พฤติกรรม (Behavioral Change)

เป็นการประเมินประโยชน์และคุณค่าของหลักสูตรอบรมต่อการปฏิบัติงานของผู้เข้าอบรม รวมทั้งพิจารณาว่าผู้เข้าอบรมนำความรู้หรือทักษะที่ได้รับไปปรับใช้ในการทำงานจริงหรือไม่ ซึ่งการประเมินระดับนี้จะเน้นที่การปฏิบัติงานจริงของผู้เข้าอบรม เรียกการประเมินระดับนี้ว่า “การประเมินพฤติกรรม (Behavioral Change)”

จากกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ ผู้เข้าอบรมส่วนใหญ่เห็นว่าหลักสูตรมีความครอบคลุมตรงกับความต้องการของตนเองและหน่วยงาน ในตัวเนื้อหาของหลักสูตรสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการทำงาน ผู้เข้าอบรมนำความรู้ที่ได้รับมาใช้ในการปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้น กล่าวคือ สามารถช่วยลดความสูญเสียที่เกิดจากกระบวนการผลิตและการเกิดผลิตภัณฑ์ใหม่ ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต และการประสิทธิภาพทางการบริหารและจัดการอย่างเป็นระบบ อีกทั้งผู้เข้าอบรมยังนำความรู้ที่ได้มาสอนหรือแนะนำให้แก่พนักงานอื่นในองค์กรอีกด้วย

4) ผลกระทบ (Results)

เป็นการประเมินผลลัพธ์หรือผลกระทบโดยรวมที่เกิดขึ้นจากการอบรม ซึ่งสิ่งต่างๆ เหล่านี้ อาจพิจารณาได้จากประสิทธิภาพและประสิทธิผลของงานเมื่อเปรียบเทียบกับก่อนอบรม และผลลัพธ์เหล่านี้สามารถเป็นตัวบ่งชี้ได้ว่าการอบรมที่ลงทุนไปนั้นคุ้มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เสียไปหรือไม่ เรียกการประเมินระดับนี้ว่า “การประเมินผลกระทบ (Results)”

จากกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ ได้ทำการศึกษาผลิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานและโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน โดยการศึกษาผลิตภาพและผลกระทบที่มีต่อแรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน แบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ประเด็นคือ ผลิตภาพของแรงงาน ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อแรงงาน และผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุที่มีต่อแรงงาน จากการศึกษาพบว่าในผลิตภาพแรงงาน แรงงานมีความสามารถในการทำงานเพิ่ม โดยประสิทธิภาพการผลิตเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่นั้นน้อยกว่า 20 % ด้านผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อแรงงาน หลังจากอบรมแล้วแรงงานส่วนใหญ่ไม่ได้รับค่าจ้างและสวัสดิการเพิ่มขึ้น เนื่องจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นนั้นน้อยกว่าที่โรงงานเห็นควร

จะปรับเพิ่มค่าจ้างให้แก่แรงงาน สำหรับเรื่องสวัสดิการ ทางโรงงานเห็นว่าแรงงานได้ทำประกันสังคมหรือได้รับสวัสดิการจากโรงงานแล้ว อย่างไรก็ตาม แรงงานเห็นว่าหลักสูตรการอบรมมีทำให้ตระหนักแรงงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน อีกทั้งช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงาน

ในส่วนของการศึกษาผลกระทบที่มีต่อโรงงานในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ที่ แบ่งออกเป็น 3 ประเด็นคือ ผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อโรงงาน ผลกระทบด้านความปลอดภัยและอุบัติเหตุ และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการศึกษา พบว่าโรงงานส่วนใหญ่ไม่มีการปรับเพิ่มค่าจ้างและสวัสดิการให้แก่แรงงาน เนื่องจากประสิทธิภาพการผลิตที่เพิ่มขึ้นนั้นน้อยกว่าที่โรงงานเห็นควรที่จะปรับเพิ่มค่าจ้างให้แก่แรงงาน สำหรับเรื่องสวัสดิการ ทางโรงงานเห็นว่าแรงงานได้ทำประกันสังคมหรือได้รับสวัสดิการจากโรงงานแล้ว อย่างไรก็ตาม โรงงานเห็นว่าหลักสูตรการอบรมมีทำให้ตระหนักแรงงานตระหนักถึงความปลอดภัยในการดำเนินงาน อีกทั้งช่วยลดอุบัติเหตุในการทำงาน นอกจากนั้นหลักสูตรในการอบรมยังช่วยลดปริมาณการเกิดสินค้าที่ด้อยคัดออกเฉลี่ย 27.4 % ช่วยลดมลพิษที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตเฉลี่ย 19.6 % และช่วยลดปริมาณของเสียทิ้งที่เกิดขึ้นจากกระบวนการผลิตเฉลี่ย 27 %

กิจกรรมที่ 2 กิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.3 การศึกษาผลของกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน

ในการศึกษาผลของกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ 1.ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา และ 2.ความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

5.3.1 ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

ในการศึกษาผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วน จะทำการศึกษาถึงผลการดำเนินงานของกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา ผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลโดยการเก็บข้อมูลภาคสนาม ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ศึกษาเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่างจำนวน 20 โรงจากโรงงานที่เข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาทั้งสิ้น 40 โรง โดยเลือกโรงงานที่เข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาในช่วงเดือนมีนาคมถึงกันยายน พ.ศ.2545 และมอบแบบสอบถามให้แก่โรงงานที่เข้ารับการ

สนับสนุนที่ปรึกษาจำนวน 40 ชุด เพื่อให้ตัวแทนแต่ละโรงงานตอบภายหลังที่เข้ารับการสนับสนุนที่ปรึกษา และได้รับแบบสอบถามคืนจำนวนทั้งสิ้น 15 ชุด โดยผู้ศึกษาได้นำคำตอบที่ได้จากแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

ข้อมูลทั่วไป

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ โรงงานที่เข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาในช่วงเดือนมีนาคมถึงกันยายน พ.ศ.2545 ที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ โดยกลุ่มประชากรตัวอย่างมีจำนวนทั้งสิ้น 15 ตัวอย่าง สำหรับข้อมูลทั่วไปของประชากรที่ศึกษามีดังนี้ ชื่อโรงงาน กิจกรรมที่เข้ารับการสนับสนุนที่ปรึกษา บริษัท/หน่วยงานผู้ให้คำปรึกษา ดังแสดงในตารางที่ 5.16

ตารางที่ 5.16 ข้อมูลทั่วไปของประชากรตัวอย่างที่เข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

โรงงาน	กิจกรรม	บริษัท/หน่วยงานผู้ให้คำปรึกษา
1. บจก.เกรทโพล์ม โปรดักส์	QS9000	สถาบันยานยนต์
2. บจก.เกียรติเจริญ ซิตีพาร์ท	QS9000	สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ
3. บจก.ซัมมิท แอนเช่ ออโตพาร์ท	QS9000	โรแบร์ แอนด์ เอสโซซิเอทส์
4. บจก.ซีเอ็นไอ เอ็นจิเนียริง ซัพพลาย	Productivity	ซีเนีย คอนซัลแทนท์
5. บจก.ซีเอส เทอร์โม	ISO9000	สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ
6. บจก.ซีเอส อินคัสตรี	ISO9000	สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ
7. บจก.ทีทีซี เอ็นจิเนียริง	QS9000	สถาบันยานยนต์
8. บจก.ไทยชนารอุตสาหกรรม	QS9000	แอล วี เอ็ม(เอเชีย)
9. บจก.บางกอกเมทอลเวอร์ค	ISO9000	โรแบร์ แอนด์ เอสโซซิเอทส์
10. บจก.บีเอส เพรส	ISO9000	โรแบร์ แอนด์ เอสโซซิเอทส์
11. บจก.บีที เอ็นจิเนียริง	QS9000	แอล วี เอ็ม (เอเชีย)
12. บีทีกรุ๊ป ออโตพาร์ท มีเรอร์ อินคัสเตรียล	QS9000	สถาบันยานยนต์
13. บจก.สามมิตร ออโตพาร์ท	QS9000	คิวอัพ อินเตอร์เนชั่นแนล
14. บจก.เอเอเอ แมนูแฟคเจอร์ริง	ISO9000	NECTEC
15. บจก.เอสเอ็มแอล อินคัสตรี	ISO9000	แอล วี เอ็ม (เอเชีย)

ที่มา: สถาบันยานยนต์

1) ความสำเร็จในการรับคำปรึกษา

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 46.7 ประสบความสำเร็จในการรับคำปรึกษาก่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 26.7 ประสบความสำเร็จในการรับคำปรึกษาปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จในการรับคำปรึกษาปานกลาง

2) ปัญหาและอุปสรรค

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 40.0 ประสบปัญหาและอุปสรรคปานกลาง รองลงมาคือร้อยละ 26.7 ประสบปัญหาและอุปสรรคมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่ประสบปัญหาและอุปสรรคค่อนข้างมาก

ตารางที่ 5.17 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรเกี่ยวกับผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา	ระดับความคิดเห็น					— X	S.D.
	มากที่สุด	ค่อนข้างมาก	ปานกลาง	ค่อนข้างน้อย	น้อยมาก		
1) ความสำเร็จในการรับคำปรึกษา	13.3 (2)	46.7 (7)	26.7 (4)	13.3 (2)	0 (0)	3.36	0.93
2) ปัญหาและอุปสรรค	26.7 (4)	20.0 (3)	40.0 (6)	13.3 (2)	0 (0)	3.57	0.85

ที่มา: จากการสำรวจ

5.3.2 ความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

1) ความร่วมมือจากสถาบันภายนอก

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 66.7 ได้รับความร่วมมือจากสถาบันภายนอกในการเข้ารับคำปรึกษาก่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 20.0 ได้รับความร่วมมือจากสถาบันภายนอก

ในการเข้ารับคำปรึกษาปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่ได้รับความร่วมมือจากสถาบันยานยนต์ในการเข้ารับคำปรึกษามากที่สุด

2) ความตั้งใจของที่ปรึกษา

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 46.7 เห็นว่าที่ปรึกษามีความตั้งใจในการให้คำปรึกษามากที่สุด รองลงมาคือร้อยละ 26.7 เห็นว่าที่ปรึกษามีความตั้งใจในการให้คำปรึกษาค่อนข้างมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าที่ปรึกษามีความตั้งใจในการให้คำปรึกษาค่อนข้างมาก

3) ความเหมาะสมของที่ปรึกษาและวิธีให้คำปรึกษา

กลุ่มประชากรที่ศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 53.3 เห็นว่าที่ปรึกษาและวิธีให้คำปรึกษามีความเหมาะสมค่อนข้างมาก รองลงมาคือร้อยละ 26.7 เห็นว่าที่ปรึกษาและวิธีให้คำปรึกษามีความเหมาะสมมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86 แสดงว่าประชากรส่วนใหญ่เห็นว่าที่ปรึกษาและวิธีให้คำปรึกษามีความเหมาะสมค่อนข้างมาก

ตารางที่ 5.18 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของประชากรเกี่ยวกับความคิดเห็นต่างๆ

ความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับ กิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา	ระดับความคิดเห็น					X	S.D.
	มากที่สุด	ค่อนข้างมาก	ปานกลาง	ค่อนข้างน้อย	น้อยมาก		
1) ความร่วมมือจาก สถาบันยานยนต์	13.3 (2)	66.7 (10)	20.0 (4)	0 (0)	0 (0)	4.50	0.65
2) ความตั้งใจของที่ปรึกษา	46.7 (7)	26.7 (4)	20.0 (4)	6.7 (1)	0 (0)	4.00	0.78
3) ความเหมาะสมของที่ปรึกษา และวิธีให้คำปรึกษา	33.3 (5)	53.3 (8)	13.3 (2)	0 (0)	0 (0)	3.86	0.77

ที่มา: จากการสำรวจ

5.4 อภิปรายผลการศึกษากิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

ในการศึกษาผลของกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนแบ่งการศึกษาออกเป็น 2 ส่วนคือ 1.ผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา และ 2.ความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา การศึกษาผลที่ได้รับจากกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาพบว่าโรงงานส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จในการได้รับคำปรึกษาค่อนข้างมาก โดยปัญหาและอุปสรรคที่พบคือ บุคลากรไม่มีความพร้อมในการเรียนรู้ระบบมาตรฐาน แรงงานไม่สามารถเรียนรู้และทำความเข้าใจเรื่องระบบมาตรฐานได้ภายในระยะเวลาอันสั้น อีกทั้งต้องมีการจัดเตรียมบุคลากรเพื่อรองรับการทำงานตามระบบมาตรฐาน และด้วยข้อจำกัดเรื่องเวลาที่บุคลากรต้องแบ่งเวลาในการทำงานส่วนหนึ่งหลังเลิกงานหรือในเวลาทำงานมาเพื่อมาเรียนรู้ระบบมาตรฐาน ทำให้มีผลกระทบต่อระบบการทำงานภายในโรงงาน สำหรับความคิดเห็นต่างๆ เกี่ยวกับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาพบว่าโรงงานได้รับความร่วมมือจากสถาบันยานยนต์เป็นอย่างดี สถาบันให้ความช่วยเหลือแนะนำโรงงาน อีกทั้งเป็นผู้ประสานงานระหว่างโรงงาน/หน่วยงานกับโรงงานเพื่อดำเนินกิจกรรม โรงงานส่วนใหญ่เห็นว่าที่ปรึกษาเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ มีความตั้งใจในการให้คำปรึกษา และวิธีให้คำปรึกษามีความเหมาะสมดี แม้ว่าโรงงานจะประสบปัญหาและอุปสรรคอยู่บ้าง แต่ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นเพราะบุคลากรของโรงงานไม่มีความพร้อมในการเรียนรู้ระบบมาตรฐานเท่านั้น กล่าวโดยสรุปโรงงานมีความพึงพอใจในการเข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์

5.5 วิเคราะห์ผลการศึกษาของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยมีการพัฒนามากว่า 20 ปี โดยกฎการใช้ชิ้นส่วนภายในประเทศ(Local Content) เป็นตัวกระตุ้นการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม โรงงานผลิตชิ้นส่วน OEM เพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์โดยตรงกลุ่ม 1st-tiers supplier ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนจากต่างประเทศ ได้มีการนำเทคโนโลยีการผลิตเครื่องจักร และช่างเทคนิคเข้ามาดำเนินการผลิต วัตถุดิบหลักๆ ได้แก่ เหล็กแผ่นรีดร้อน รีดเย็น เหล็กหล่อ ฯลฯ โดยส่วนใหญ่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ อีกทั้งการผลิตยังเป็นไปตามลักษณะ

ของรถยนต์แต่ละรุ่น ซึ่งบริษัทแม่จะเป็นผู้กำหนดการผลิตในประเทศต่างๆ ทั้งนี้เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้กำลังการผลิตของโรงงานในแต่ละประเทศ นอกจากนี้ รถยนต์สมัยใหม่มีการใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์และระบบคอมพิวเตอร์ในการควบคุมการทำงานมากขึ้น โครงสร้างต้นทุนการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์มีความยากในการประเมิน เนื่องจากต้นทุนของรถยนต์ยังแปรผันตามรุ่น (Models) ซึ่งต้นทุนของแม่พิมพ์มีความสำคัญอย่างยิ่ง การลงทุนในเครื่องจักรชนิดพิเศษและต้นทุนคงที่อีกหลายประเภท ทำให้ต้นทุนการผลิตรถยนต์ขึ้นอยู่กับขนาดของการผลิต ส่งผลให้บริษัทรถยนต์หลายแห่งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วน 1st-tiers supplier นำเข้าชิ้นส่วนจากต่างประเทศ แล้วส่งให้โรงงานประกอบรถยนต์ใช้ในกระบวนการประกอบรถยนต์แต่ละรุ่นต่อไป

เมื่อพิจารณาโครงสร้างของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถแบ่งโครงสร้างออกเป็นลำดับชั้น ดังนี้ 1) ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 1 (1st-tiers supplier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นนี้จะเป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพในการผลิตมาก โดยจะมีวิธีการวิจัยและพัฒนา ร่วมกับบริษัทรถยนต์เพื่อออกแบบชิ้นส่วนที่ใช้กับรถรุ่นนั้นๆ โดยชิ้นส่วนที่ผลิตได้จะต้องอยู่ในสภาพพร้อมที่จะนำไปประกอบรถยนต์ได้ทันที อีกทั้งยังต้องมีการประกันคุณภาพของผลิตภัณฑ์ให้แก่บริษัทรถยนต์ แต่ในประเทศไทยผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นนี้จะเป็นเพียงผู้ผลิตที่มีการติดต่อกับบริษัทรถยนต์โดยตรง

2) ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 (2nd-tier supplier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นนี้จะเป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพในการออกแบบชิ้นส่วนได้บ้าง ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อนมากนัก เพื่อป้อนให้ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 1 ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 ในประเทศไทย ได้แก่ ผู้ผลิตขนาดกลางและเล็ก (Small and Medium Enterprise : SMEs) ที่มีการลงทุนไม่สูงมากนัก ศักยภาพในการพัฒนาของกลุ่มนี้ไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นการรับช่วงมาจากผู้ผลิตอยู่ในลำดับชั้นที่ 2

3) ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 3 (3rd-tier supplier) โดยทั่วไปแล้ว ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นนี้ซึ่งเป็นขั้นสุดท้ายของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จะเป็นเพียงการรับจ้างเพื่อผลิตชิ้นส่วนตามแบบที่ได้รับมาจากผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 ในประเทศไทยผู้ผลิตในลำดับชั้นนี้จะเป็นเพียงโรงงานเล็กๆ ที่มีเครื่องจักรไม่กี่ตัว และสามารถผลิตได้เพียงชิ้นส่วนที่ไม่มี ความซับซ้อน

เนื่องจากการผลิตชิ้นส่วนและการประกอบรถยนต์ในสมัยใหม่ใช้เครื่องจักรชนิดพิเศษจำนวนมาก ทำให้จำเป็นต้องใช้วิศวกรและช่างเทคนิคจากต่างประเทศ ซึ่งบริษัทแม่เป็นผู้จัดหา เพื่อเกิดความเชื่อมั่นในด้านคุณภาพของรถยนต์แต่ละรุ่น สำหรับผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 นั้น โรงงานประกอบรถยนต์และผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 1 จะเป็นผู้ให้คำแนะนำความรู้และช่วยแก้ไขปัญหาในการผลิตที่เกิดขึ้น ลักษณะความร่วมมือระหว่างกลุ่มต่างๆ ได้แก่ โรงงานประกอบ

รถยนต์และผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 1 ได้เกิดมาเกือบ 20 ปี โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของแรงงานในระดับต่างๆ ของโรงงาน ลักษณะของการร่วมมือที่ทำโดยบริษัทประกอบรถยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนทำโดยการจัดตั้งชมรม ผู้ผลิตของบริษัทประกอบรถยนต์แต่ละค่าย (บริษัท) เพื่อให้เกิดความเข้าใจและมั่นใจในด้านการผลิตและคุณภาพสินค้า ในปัจจุบันนี้โรงงานประกอบรถยนต์หลายแห่ง เช่น โตโยต้ามอเตอร์ มิตซูบิชิ จีเอ็ม ได้ตั้งโรงงานหรือศูนย์ฝึกอบรมแรงงาน ช่างเทคนิค เพื่อยกระดับฝีมือแรงงานป้อนให้แก่โรงงานประกอบรถยนต์ อู่ซ่อมและบริการ ตลอดจนโรงงานผลิตชิ้นส่วน การกระทำดังกล่าวเกิดขึ้นกับบริษัทประกอบรถยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนเพียงไม่กี่แห่ง ยังมีบริษัทและผู้ผลิตชิ้นส่วนอีกจำนวนมากที่ไม่สามารถจัดตั้งชมรมหรือศูนย์ฝึกอบรมแรงงานได้เอง ทำให้ต้องการความช่วยเหลือจากภาครัฐที่จะเข้ามายกระดับฝีมือแรงงาน มาตรฐานผลิตภัณฑ์ การผลิตและเทคโนโลยีสู่มาตรฐานสากล

กระทรวงอุตสาหกรรมริเริ่มโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนขึ้น เพื่อช่วยเหลือมีบริษัทและผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ไม่สามารถจัดตั้งชมรมหรือศูนย์ฝึกอบรมแรงงานได้เอง ซึ่งโครงการดังกล่าวเป็นหนึ่งในโครงการเร่งด่วนตามแผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับบุคลากรในอุตสาหกรรม รวมทั้งเพื่อพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศให้มีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนเพื่อการส่งออก และพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สามารถตอบสนองความต้องการภายในประเทศและเพื่อการส่งออก กระทรวงอุตสาหกรรมได้มอบหมายโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนให้สำนักพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุน กรมส่งเสริมอุตสาหกรรมเป็นผู้ดำเนินโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนและมีหน่วยงานร่วมดำเนินการ 2 หน่วยงานคือ สถาบันไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และสถาบันยานยนต์ โดยงานศึกษาที่ผู้ศึกษาจะมุ่งเน้นเฉพาะโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์เท่านั้น ซึ่งกิจกรรมหลักของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 แบ่งได้เป็น 2 กิจกรรมคือ กิจกรรมการอบรม และกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา

สถาบันยานยนต์เริ่มดำเนินโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนตั้งแต่เดือนมีนาคม พ.ศ.2545 และสิ้นสุดโครงการในเดือนกันยายน พ.ศ.2545 กิจกรรมการอบรมมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจกรรมเพื่อยกระดับบุคลากรในอุตสาหกรรม รวมทั้งเพื่อพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนภายในประเทศให้มีขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการเพื่อการส่งออก โดยสถาบันยานยนต์ได้จัดการอบรมพัฒนาบุคลากรรวมทั้งสิ้น 27,662 คน ทางสถาบันสามารถดำเนินโครงการได้บรรลุตามเป้าหมายซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้ โดยกิจกรรมการอบรมในโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนได้กำหนดเป้าหมายให้การอบรมต้องมีผู้เข้าอบรมทั้งสิ้นไม่น้อยกว่า 20,000 คน

สำหรับกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา มีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจกรรมเพื่อยกระดับมาตรฐานเทคโนโลยีและการจัดการผลิต ด้วยการจัดหาผู้เชี่ยวชาญหรือที่ปรึกษาเพื่อให้ความช่วยเหลือโรงงานในการยกระดับมาตรฐานเทคโนโลยีและการจัดการผลิต ตลอดจนพัฒนาความรู้ความสามารถบุคลากรเพื่อให้โรงงานในอุตสาหกรรมก้าวสู่มาตรฐานสากล ISO 9000 QS 9000 และ/หรือระบบมาตรฐานที่เทียบเท่าหรือทดแทน ในการจัดกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา สถาบันยานยนต์มุ่งยกระดับโรงงานสู่มาตรฐานจำนวนทั้งสิ้น 40 โรง ทางสถาบันสามารถดำเนินโครงการได้บรรลุตามเป้าหมายซึ่งกระทรวงอุตสาหกรรมกำหนดไว้ โดยกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาในโครงการพัฒนาผู้ผลิตขึ้นได้กำหนดเป้าหมายให้ยกระดับโรงงานสู่มาตรฐานจำนวนไม่น้อยกว่า 10 โรง

กิจกรรมการอบรม กำหนดคุณสมบัติของผู้เข้าอบรมต้องเป็นบุคลากรสังกัดหน่วยงานที่เป็นสมาชิกสถาบันยานยนต์ หรือกรณีที่ไม่ได้เป็นสมาชิก ทางสถาบันยานยนต์จะพิจารณาเป็นรายๆ ไป และเมื่อเข้าร่วมโครงการกับทางสถาบันยานยนต์แล้ว ทางสถาบันก็จะเสนอให้เข้าร่วมเป็นสมาชิกกับทางสถาบันเพื่อประโยชน์แก่ผู้ประกอบการเอง โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งสิ้น นอกจากนี้คุณสมบัติของผู้เข้าอบรมจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม ซึ่งมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้ เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทยที่จดทะเบียนและมีการผลิต/การบริหารงานในประเทศไทยมีคนไทยเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้ถือหุ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 51 เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก(ทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 200 ล้านบาท) โรงงานซึ่งมีความพร้อมและความมุ่งมั่น โรงงานที่ไม่เคยได้รับการสนับสนุนภายใต้โครงการเช่นนี้มาก่อน

โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ส่วนใหญ่เป็นผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 และ 3 มีการผลิต/การบริหารงานในประเทศไทยมีคนไทยเป็นเจ้าของ มีความพร้อมและความมุ่งมั่นที่จะยกระดับบุคลากรและพัฒนาความสามารถโรงงานให้ก้าวสู่มาตรฐานสากล ซึ่งผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 เป็นผู้ผลิตที่มีศักยภาพ แต่ไม่มีความใกล้ชิดกับบริษัทรถยนต์ อีกทั้งไม่มีการวิจัยและพัฒนาตัวผลิตภัณฑ์ แต่ก็มีความสามารถที่จะออกแบบผลิตภัณฑ์เองได้บ้าง ส่วนใหญ่จะเป็นการผลิตชิ้นส่วนที่ไม่ซับซ้อนมากนัก เป็นผู้ผลิตขนาดกลางและเล็ก (Small and Medium Enterprise : SMEs) ที่มีการลงทุนไม่สูงมากนัก ศักยภาพในการพัฒนาของกลุ่มนี้มีไม่มากนัก ส่วนใหญ่จะเป็นการรับช่วงจากผู้ผลิตอยู่ในลำดับชั้นที่ 1 ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 ต้องการความรู้ในหลักสูตรการอบรมที่จะนำมาพัฒนาเพื่อประยุกต์ใช้ในการออกแบบชิ้นส่วน โดยชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตได้จะต้องเป็นชิ้นส่วนที่มีคุณภาพเทียบเท่ากับที่ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 1 สามารถผลิตได้ ซึ่งผลิตภัณฑ์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับชั้นที่ 2 ทำการผลิตควรได้รับการประกันคุณภาพผลิตภัณฑ์มาตรฐานอุตสาหกรรม และเพื่อเป็นประโยชน์ในการทำธุรกิจร่วมกับบริษัทรถยนต์ ทั้งนี้ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับชั้นที่ 2 เป็นผู้ผลิตที่มีความสามารถทางด้านการบริหาร การ

จัดการที่ดีพร้อมที่จะพัฒนาการผลิตให้ก้าวสู่ระดับมาตรฐานสากล ดังนั้นหลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับขั้นที่ 2 เป็นหลักสูตรที่จะช่วยทำให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพและได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม ตลอดจนการพัฒนาการบริหาร การจัดการ และการผลิตให้ก้าวสู่ระดับมาตรฐานสากล หลักสูตรการ อบรมควรเป็นหลักสูตรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ โดยการผลิตควรมีความสอดคล้องกับความต้องการของตลาด รวมถึงการให้ความรู้เกี่ยวกับระบบมาตรฐานอุตสาหกรรมเพื่อเป็นการปูพื้นฐานและเตรียมความพร้อมของโรงงานให้สามารถก้าวสู่โรงงานในระดับมาตรฐานสากล

ขณะที่ผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับขั้นที่ 3 เป็นเพียงผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่รับจ้างผลิตชิ้นส่วนตามแบบที่ได้รับจากผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับขั้นที่ 2 ในประเทศไทยผู้ผลิตในลำดับขั้นนี้จะเป็นเพียงโรงงานเล็กๆ ที่มีเครื่องจักรไม่กี่ตัว และสามารถผลิตได้เพียงชิ้นส่วนที่ไม่มีความซับซ้อน ต้องการความรู้ในหลักสูตรการอบรมที่จะนำมาพัฒนาเพื่อประยุกต์ใช้ในการออกแบบชิ้นส่วนเช่นเดียวกับผู้ผลิตอยู่ในลำดับขั้นที่ 2 แต่ชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผลิตอาจจะเป็นส่วนที่ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีการผลิตที่สูงมากนัก เพราะด้วยข้อจำกัดด้านเงินลงทุนและเครื่องจักร อุปกรณ์ อีกทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนลำดับขั้นที่ 3 ยังขาดความสามารถทางด้านการบริหาร การจัดการที่ดี ทำให้ต้องการความรู้ในหลักสูตรการอบรมที่จะนำมาพัฒนาการบริหารจัดการในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ ดังนั้นหลักสูตรการอบรมสำหรับผู้ผลิตที่อยู่ในลำดับขั้นที่ 3 เป็นหลักสูตรที่จะช่วยทำให้การผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นผลิตภัณฑ์ที่มีคุณภาพและได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม ตลอดจนการพัฒนาการบริหาร การจัดการ และการผลิตให้มีประสิทธิภาพ หลักสูตรการอบรมควรเป็นหลักสูตรที่ให้ความรู้เกี่ยวกับการพัฒนารูปแบบผลิตภัณฑ์ รวมถึงการให้ความรู้การบริหาร การจัดการ และการผลิตที่สามารถช่วยลดต้นทุนในการผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตให้แก่โรงงาน

ดังนั้น เมื่อเราทราบถึงความต้องการหลักสูตรการอบรมของผู้เข้าร่วมกิจกรรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 สถาบันยานยนต์จัดทำหลักสูตรเพื่อยกระดับบุคลากรและพัฒนาความสามารถโรงงาน แบ่งการจัดทำหลักสูตรออกเป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่ม A กลุ่มหลักสูตรเทคโนโลยี กลุ่ม B กลุ่มหลักสูตรการจัดการ และกลุ่ม C กลุ่มหลักสูตรทั่วไป โดยจัดวิชาสำหรับการอบรม เป็น 3 กลุ่มคือ กลุ่มวิชาพื้นฐาน กลุ่มวิชาเลือก และกลุ่มวิชาเฉพาะ นอกจากนี้การจัดทำหลักสูตรของทางสถาบันยานยนต์ยังพิจารณาตามความเหมาะสมของผู้เข้าอบรมและการนำไปปฏิบัติ โดยการจัดทำหลักสูตรจะสอดคล้องกับ **ระดับของผู้เข้าอบรม** โดยแบ่งเป็น 5 ระดับคือ ระดับผู้ปฏิบัติงาน ระดับหัวหน้าผู้ปฏิบัติงาน ระดับหัวหน้างาน ระดับวิศวกร และระดับผู้จัดการ เช่น หลักสูตร 7 QC Tools สำหรับระดับผู้ปฏิบัติงาน หลักสูตรเทคนิคการแก้ปัญหาหน้างานสำหรับระดับหัวหน้าผู้ปฏิบัติงาน หลักสูตรเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยในการทำงานระดับหัวหน้างานสำหรับระดับหัวหน้างาน หลักสูตร ISO14001:INTERNAL AUDIT สำหรับระดับ

วิศวกร และหลักสูตรระบบคุณภาพ ISO9000:2000 สำหรับระดับผู้จัดการ เป็นต้น การจัดทำหลักสูตรเพื่อปูพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับระบบมาตรฐานอุตสาหกรรม เช่น หลักสูตรระบบพื้นฐานความปลอดภัย หลักสูตรความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม ISO14001 หลักสูตรความปลอดภัยในโรงงาน เป็นต้น การจัดทำหลักสูตรเกี่ยวกับระบบมาตรฐาน เช่น หลักสูตรระบบมาตรฐาน ISO9000:2000 หลักสูตร 5 ส คือการเพิ่มผลผลิตและความปลอดภัย เป็นต้น การจัดทำหลักสูตรเกี่ยวกับการนำระบบมาตรฐานอุตสาหกรรมไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน เช่น หลักสูตรการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องและตัววัดผลการปฏิบัติการ เป็นต้น

โดยการจัดทำหลักสูตรจะเป็นการวางหลักสูตรอย่างเป็นระบบ ซึ่งคำนึงถึงความเหมาะสมของหลักสูตรการอบรมและแผนกการปฏิบัติงาน กล่าวคือ การวางหลักสูตรในแนวนอนจะเป็นหลักสูตรที่ทุกแผนกในโรงงานสามารถเข้าร่วมกันได้ เช่น หลักสูตรระบบพื้นฐานความปลอดภัย หลักสูตรจิตวิทยาการสร้างสัมพันธภาพ ความปลอดภัยในโรงงาน เป็นต้น สำหรับการวางหลักสูตรในแนวตั้งจะเป็นหลักสูตรเฉพาะแต่ละแผนกหรือระดับปฏิบัติงาน เช่น การใช้และการบำรุงรักษาเครื่องมือในโรงงาน การขับรถ Forklift อย่างถูกวิธี เป็นต้น โดยหลักสูตรการอบรมที่ทางสถาบันยานยนต์ได้จัดขึ้นมีจำนวนทั้งสิ้น 240 หลักสูตร แบ่งเป็นกลุ่ม A กลุ่มหลักสูตรเทคโนโลยี จำนวน 125 หลักสูตร กลุ่ม B กลุ่มหลักสูตรการจัดการ จำนวน 103 หลักสูตร และกลุ่ม C กลุ่มหลักสูตรทั่วไป จำนวน 12 หลักสูตร อย่างไรก็ตามการอบรมในทุกหลักสูตรสามารถสร้างประโยชน์ได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งผลทางตรงคือ การนำความรู้จากหลักสูตรการอบรมไปประยุกต์ใช้ในการทำงานทั้งด้านการผลิต การบริหาร การจัดการ ดังเช่น แรงงานได้รับการอบรมในหลักสูตรการทำงานเป็นทีมอย่างมีประสิทธิภาพ การทำงานในแผนกจะถูกจัดให้เป็นระบบ แรงงานต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ถูกวางแผนมาให้ การทำงานจะเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หลักสูตรการเทคนิคการลดต้นทุน ช่วยให้แรงงานเข้าใจวิธีที่จะช่วยลดต้นทุนให้แก่เจ้าของโรงงาน ผลทางอ้อมคือ เมื่อแรงงานได้รับความรู้ โรงงานมีระบบการผลิต การบริหาร การจัดการที่มีประสิทธิภาพ จนสามารถดำเนินการเพื่อขอรับมาตรฐานอุตสาหกรรมต่างๆ ได้ เช่น แรงงานได้รับการอบรมในหลักสูตรระบบมาตรฐาน ISO9000:2000 หลักสูตร 5 ส คือการเพิ่มผลผลิตและความปลอดภัย จะเป็นการปูพื้นฐานความเข้าใจเรื่องระบบมาตรฐาน และเมื่อแรงงานมีความพร้อม เจ้าของโรงงานก็สามารถดำเนินการจนทำให้โรงงานได้รับมาตรฐานอุตสาหกรรม

หลักสูตรที่เปิดให้อบรมประกอบด้วย 3 กลุ่มคือ กลุ่มหลักสูตรเทคโนโลยี กลุ่มหลักสูตรการจัดการ และกลุ่มหลักสูตรทั่วไป มีลักษณะรูปแบบเป็นการอบรมโดยทั่วไป เนื่องจากเป็นการอบรมที่มีได้เจาะจงในงานใดงานหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นการอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้กว้างๆ และเป็นการสร้างประสบการณ์สำหรับงานทั่วไป ผู้เข้าอบรมสามารถนำความรู้ขึ้นไป

ใช้ในประโยชน์แก่ตนเองได้และสามารถจะนำไปใช้ในการงานในโรงงานอื่นๆ ได้อีกด้วย เช่น 5ส โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำหรับงานอุตสาหกรรม หลักสูตรจิตวิทยาการสร้างสัมพันธภาพ เป็นต้น ฉะนั้นการอบรมประเภทนี้โรงงานมักจะไม่ทำการอบรมให้แก่แรงงาน เพราะผลประโยชน์มิได้ตกแก่โรงงานโดยตรง และแรงงานอาจจะย้ายไปทำงานกับโรงงานอื่นได้ แต่โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนภายใต้แผนปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมซึ่งได้รับความช่วยเหลือจากภาครัฐในการออกค่าใช้จ่ายในการอบรม ส่งผลให้มีโรงงานจัดส่งแรงงานมาเข้าร่วมการอบรมเป็นจำนวนมาก ภาครัฐมิได้มุ่งหวังเพียงแต่ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการอบรมให้แก่โรงงานเท่านั้น แต่ต้องการให้โรงงานได้ตระหนักถึงความสำคัญของการอบรม มุ่งหวังที่จะให้โรงงานต่างๆ จัดส่งแรงงานเข้าร่วมอบรม แล้วนำความรู้ที่ได้รับไปปรับใช้ในการทำงาน การผลิต การบริหาร การจัดการ ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับการเข้าร่วมกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา ทางสถาบันยานยนต์ให้การสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการว่าจ้างผู้ให้คำปรึกษาแนะนำแก่ผู้ประกอบการที่เข้าร่วมในกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษาภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้นไม่เกิน 190,000 บาท (หนึ่งแสนเก้าหมื่นบาทถ้วน) ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องสมทบทรัพยากรหรือเงินบางส่วนสำหรับค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจกรรมการสนับสนุนที่ปรึกษา โดยภาครัฐก็มุ่งหวังว่าโรงงานจะตระหนักถึงความสำคัญมาตรฐานอุตสาหกรรมที่โรงงานพึงได้รับภายหลังที่เข้ารับการสนับสนุนที่ปรึกษาและเร่งดำเนินการให้โรงงานพัฒนามาตรฐานทั้งด้านผลิตภัณฑ์ การผลิต การบริหาร การจัดการ และสิ่งที่เกิดขึ้นตามมาคือ ทั้งผลิตภัณฑ์และโรงงานจะก้าวเข้าสู่มาตรฐาน ISO 9000 ISO 14000 QS 9000 และ/หรือระบบมาตรฐานอื่นเทียบเท่า ทำยที่สุดผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์จะเป็นที่ยอมรับและสามารถแข่งขันได้ในตลาดโลก

ผู้ศึกษาได้นำแนวคิดทฤษฎีทุนมนุษย์ของแกรี เอส เบคเคอร์ (Gary S. Becker) มาประยุกต์ใช้ในการวิเคราะห์กิจกรรมการอบรมของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ซึ่งลักษณะการอบรมจะเป็นการอบรมโดยทั่วไป เนื่องจากหลักสูตรที่อบรมมิได้เจาะจงในงานใดงานหนึ่งโดยเฉพาะ แต่เป็นการอบรมเพื่อเสริมสร้างความรู้กว้างๆ และเป็นการสร้างประสบการณ์สำหรับงานทั่วไป ผู้เข้าอบรมสามารถนำความรู้นั้นไปใช้ในประโยชน์แก่ตนเองได้ และนำไปใช้ในการงานในหน่วยธุรกิจอื่นๆ ได้ เมื่อทางกระทรวงอุตสาหกรรม ได้ริเริ่มให้ดำเนินโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 นี้ขึ้น ภาครัฐให้การช่วยเหลือในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายดังกล่าว หน่วยธุรกิจรับภาระค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้เพื่อสร้างแรงจูงใจให้โรงงานต่างๆ ส่งแรงงานเข้าร่วมกิจกรรม ซึ่งหน่วยธุรกิจยังสามารถจ่ายค่าแรงให้แรงงานเท่ากับก่อนที่แรงงานจะเข้าอบรม โดยหน่วยธุรกิจจะเกิดขึ้นทุนเพียงค่าเสียโอกาสของเวลาที่ให้โอกาสแรงงานไปฝึกอบรม เพราะแรงงานต้องเสียสละเวลาในการทำงานบางส่วนไปเพื่อเข้าอบรมส่งผลให้ผลผลิตของหน่วยธุรกิจลดลงเป็น

การเสียประโยชน์ของธุรกิจ แต่นั่นก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเพียงระยะสั้นๆ เท่านั้น เมื่อหน่วยธุรกิจค้ำนี้ถึงผลประโยชน์ในระยะยาวแล้ว การอบรมจะมีผลต่อผลิตภาพของแรงงานในระยะยาวได้ อีกทั้งหน่วยธุรกิจจะได้รับประโยชน์จากการทำงานที่มีประสิทธิภาพ แรงงานนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการทำงาน ทำให้หน่วยธุรกิจมีระบบการผลิต การบริหารจัดการที่ดี จะนำมาซึ่งการทรัพยากรภายในหน่วยธุรกิจเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

แต่นั้นก็เป็นสิ่งสะท้อนถึงผลประโยชน์ที่โรงงานมุ่งหวังให้เป็นไปตามทฤษฎี ดังนั้นเมื่อการอบรมผ่านไปแล้ว 6 เดือน ผู้ศึกษาได้สำรวจความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับโรงงานที่เข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 มีโรงงานที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมีเพียง 3 โรงงาน โดยการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อโรงงานจะทำการศึกษาผลกระทบที่มีต่อสินค้าที่ผลิตได้ว่าจะเพิ่มขึ้นในปีพ.ศ. 2546 เป็นเท่าใด หากไม่มีผลกระทบจากปัจจัยภายนอกอื่นๆ ซึ่งสามารถแสดงผลจากการพยากรณ์โดยใช้ข้อมูลสินค้าที่ผลิตได้ผ่านมาในอดีตและวิธีการวิเคราะห์แนวโน้ม ดังแสดงในตารางที่ 5.19

ตารางที่ 5.19 สินค้าที่ผลิตได้ที่คาดว่าจะได้รับหลังเข้าร่วมโครงการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

พ.ศ.	สินค้าที่ผลิตได้(หน่วย:บาท)		
	กิจการที่ 1	กิจการที่ 2	กิจการที่ 3
พ.ศ.2540	624,039.00	749,861.00	722,6143.00
พ.ศ.2541	364,755.00	571,407.00	375,366.00
พ.ศ.2542	731,070.00	735,687.00	689,106.00
พ.ศ.2543	958,142.00	884,145.00	990,452.00
พ.ศ.2544	1,350,433.00	910,641.00	951,993.00
พ.ศ.2545	1,488,551.00	1,214,953.00	1,266,518.00
พ.ศ.2546	1,667,000.00	1,193,610.00	1,307,749.90

ที่มา: จากการสำรวจ

นอกจากนี้ ผู้ศึกษายังพิจารณาผลจากการเข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ที่มีต่อโรงงาน โดยเปรียบเทียบระหว่างค่าประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ที่เพิ่มขึ้นในปีพ.ศ.2546 และประสิทธิภาพในการผลิตที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรม ดังแสดงในตารางที่ 5.20

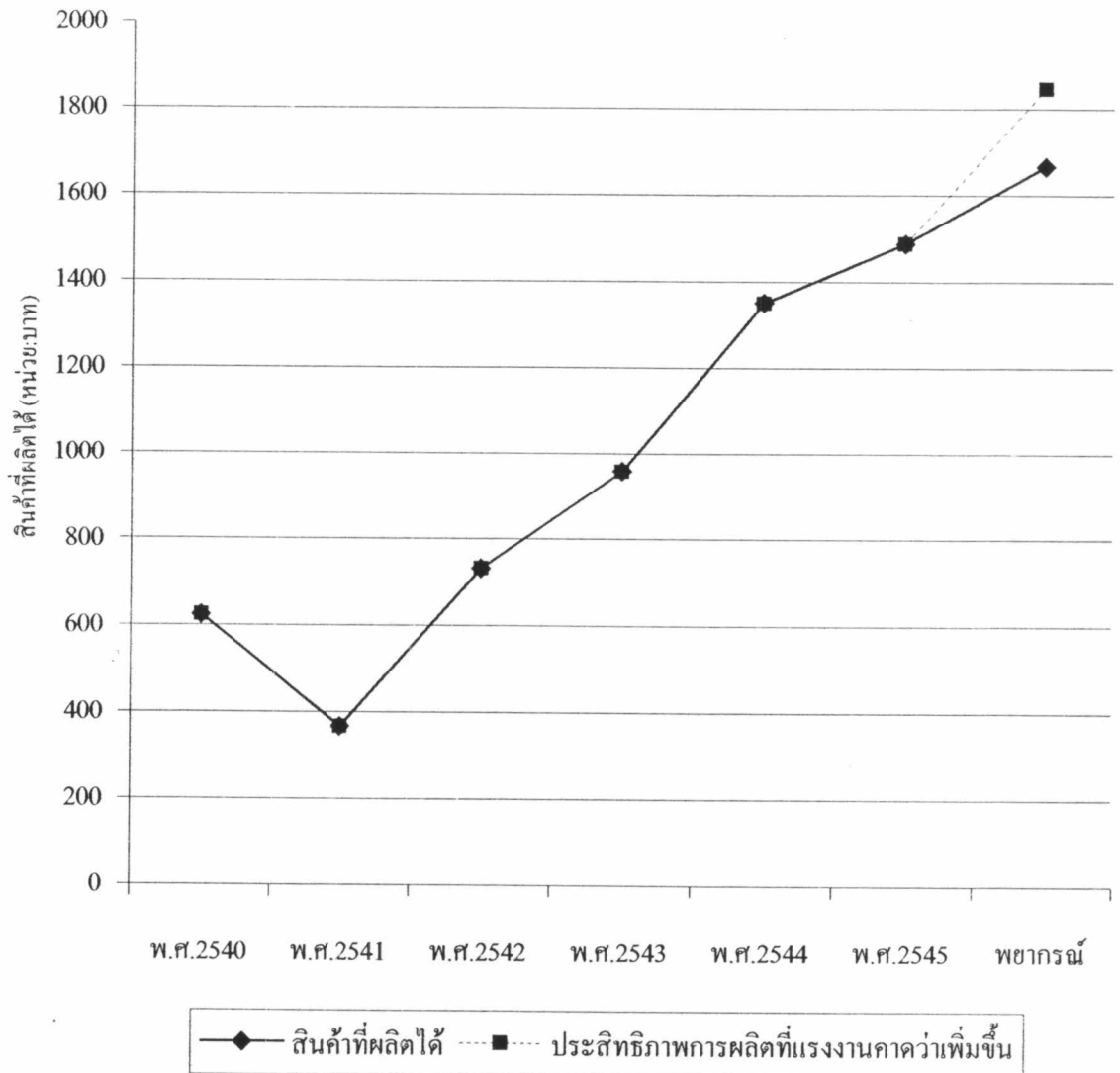
ตารางที่ 5.20 สินค้าที่ผลิตได้ที่คาดว่าจะได้รับหลังเข้าร่วมโครงการของอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์

กิจการ	สินค้าที่ผลิตได้(หน่วย:บาท)			ร้อยละ
	แรงงานคาดว่าจะมี ประสิทธิภาพใน การผลิตเพิ่มขึ้น (1)	สินค้าที่ผลิตได้ ว่าควรจะเพิ่มขึ้น ในปีพ.ศ. 2546 (2)	(1)-(2)	
กิจการที่ 1	1,847,440.65	1,667,000.00	180,440.65	10.82
กิจการที่ 2	1,558,096.04	1,193,610.00	238,820.12	20.01
กิจการที่ 3	1,687,705.16	1,307,749.90	181,674.72	13.89

ที่มา: จากการสำรวจ

- ประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปี 2546 ของกิจการที่ 1 ในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรม โดยแรงงานคาดว่าจะมีประสิทธิภาพในการผลิตเพิ่มขึ้นมูลค่าประมาณ 1,847,440.65 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 24.11 จากสินค้าที่ผลิตได้ที่เกิดขึ้นจริงในปี 2545 ซึ่งสูงกว่าสินค้าที่ผลิตได้ที่ประมาณการว่าควรจะเพิ่มขึ้นในปี 2546 เท่ากับ 180,440.65 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 10.82 (ดังแสดงในภาพที่ 5.1)

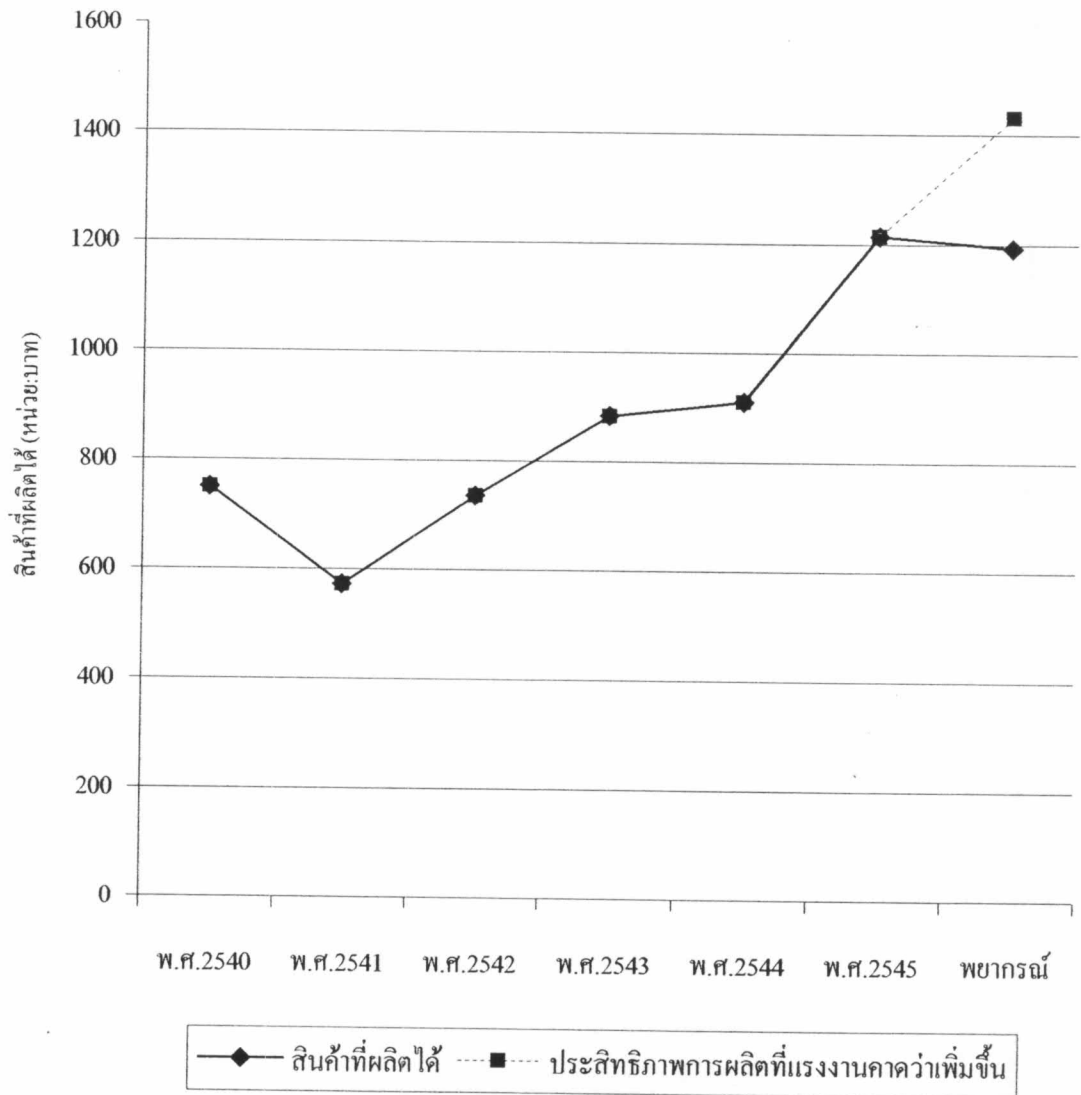
ภาพที่ 5.1 การเปรียบเทียบระหว่างประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปีพ.ศ.2546 และประสิทธิภาพในการผลิตที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมของกิจการที่ 1



ที่มา : จากการสำรวจ

- ประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปี 2546 ของกิจการที่ 2 ในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรม โดยแรงงานคาดว่าจะมีประสิทธิภาพในการผลิตเพิ่มขึ้นมูลค่าประมาณ 1,432,430.12 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 17.90 จากสินค้าที่ผลิตได้ที่เกิดขึ้นจริงในปี 2545 ซึ่งสูงกว่าสินค้าที่ผลิตได้ที่ประมาณการว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2546 เท่ากับ 238,820.12 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 20.01(ดังแสดงในภาพที่ 5.2)

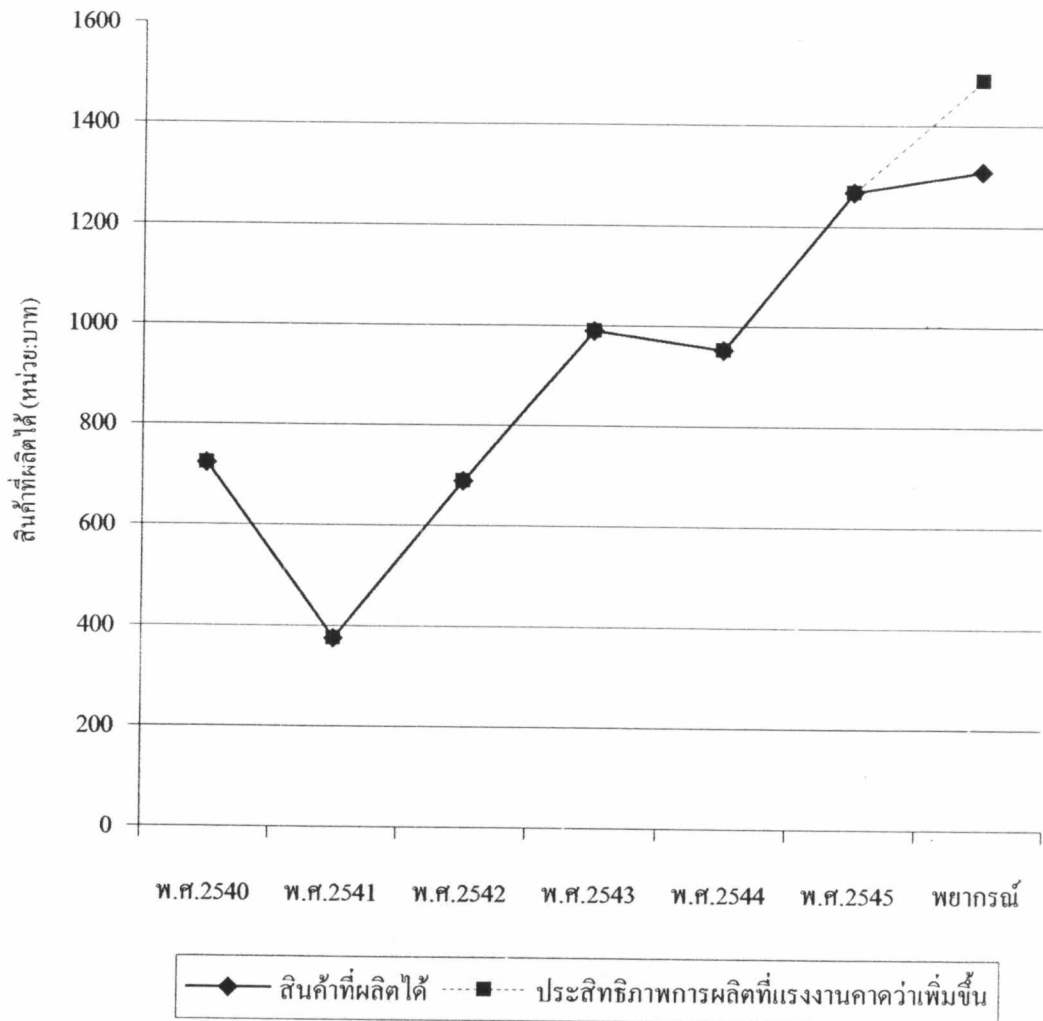
ภาพที่ 5.2 การเปรียบเทียบระหว่างประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปีพ.ศ.2546 และประสิทธิภาพในการผลิตที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมของกิจการที่ 2



ที่มา : จากการสำรวจ

- ประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปี 2546 ของกิจการที่ 3 ในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรม โดยแรงงานคาดว่าจะมีประสิทธิภาพในการผลิตเพิ่มขึ้นมูลค่าประมาณ 1,489,424.62 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 17.60 จากสินค้าที่ผลิตได้ที่เกิดขึ้นจริงในปี 2545 ซึ่งสูงกว่าสินค้าที่ผลิตได้ที่ประมาณการว่าจะเพิ่มขึ้นในปี 2546 เท่ากับ 181,674.72 บาทหรือคิดเป็นร้อยละ 13.89 (ดังแสดงในภาพที่ 5.3)

ภาพที่ 5.3 การเปรียบเทียบระหว่างประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปีพ.ศ.2546 และประสิทธิภาพในการผลิตที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมของกิจการที่ 3



ที่มา : จากการสำรวจ

แต่อย่างไรก็ดี โรงงานส่วนใหญ่มีมูลค่าของค่าประมาณการของประสิทธิภาพในการผลิตที่แรงงานคาดว่าจะเกิดขึ้นภายหลังที่เข้าร่วมกิจกรรมการอบรมและประมาณการสินค้าที่ผลิตได้ในปีพ.ศ.2546 สูงกว่ามูลค่าสินค้าที่ผลิตได้ในปีพ.ศ.2545 นั้นแสดงว่าแรงงานได้รับความรู้จากการเข้าร่วมกิจกรรมการอบรมและสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงานได้เป็นอย่างดี โดยแรงงานมุ่งหวังว่าการอบรมจะช่วยให้ทำให้ผลิตภาพแรงงานของตนเพิ่มสูงขึ้น และคาดว่าจะได้รับการปรับเพิ่มค่าจ้างในอนาคต แม้ว่าการอบรมลักษณะนี้จะไม่ปรับเพิ่มค่าจ้างทันทีภายหลังที่ได้รับการอบรม จนกว่าแรงงานสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ โรงงานจึงจะมีการปรับ

เพิ่มค่าจ้างซึ่งอาจจะมีอัตราการเติบโตของค่าจ้างที่ต่ำกว่ากรณีที่แรงงานได้รับการอบรมเฉพาะอย่าง เพราะ การอบรมเฉพาะอย่างนั้นมีลักษณะใช้เฉพาะโรงงาน ถ้าแรงงานย้ายไปทำงานกับบริษัทอื่น แทนจะไม่ได้ใช้ประโยชน์กับความรู้ความชำนาญที่ได้อบรมมา การอบรมเฉพาะอย่างจะเป็นประโยชน์ต่อโรงงานนั้นมากกว่าตัวแรงงาน

สำหรับกิจกรรมการอบรมภายใต้โครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ส่วนใหญ่เป็นการอบรมโดยทั่วไป ดังนั้น หากโรงงานจะจัดให้มีการอบรมโดยทั่วไปก็ต่อเมื่อโรงงานไม่ได้เป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายในการอบรม เพราะเกรงว่าเมื่อแรงงานได้รับความรู้แล้วจะนำไปใช้ในการงานในหน่วยธุรกิจอื่น อย่างไรก็ตาม ภาครัฐตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาทักษะ ความรู้ให้แก่บุคลากรที่อยู่ในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และสิ่งที่สร้างแรงจูงใจในการเข้าร่วมการอบรมนี้ ภาครัฐให้การช่วยเหลือในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายดังกล่าว โดยโรงงานรับภาระค่าใช้จ่ายเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้โรงงานยังต้องจ่ายค่าแรงให้แรงงานเท่ากับก่อนที่แรงงานจะเข้าร่วมกิจกรรมการอบรม โดยโรงงานจะเกิดต้นทุนค่าเสียโอกาสของเวลาที่ให้โอกาสแรงงานไปฝึกอบรม เพราะแรงงานต้องเสียสละเวลาในการทำงานบางส่วนไปเพื่อเข้าอบรมส่งผลให้ผลผลิตของหน่วยธุรกิจลดลงเป็นการเสียประโยชน์ของธุรกิจ แต่นั่นก็เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นเพียงระยะสั้น เมื่อโรงงานคำนึงถึงผลประโยชน์ในระยะยาวแล้ว การอบรมจะมีผลต่อผลิตภาพของแรงงาน อีกทั้งโรงงานจะได้รับประโยชน์จากการทำงานที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากแรงงานนำความรู้ที่ได้รับมาประยุกต์ใช้กับการทำงาน ทำให้โรงงานมีระบบการผลิต การบริหารจัดการที่ดี ก็จะนำมาซึ่งการขยายการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

กล่าวโดยสรุปในการศึกษา “ผลของโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนระยะที่ 2 ที่มีต่ออุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์” ผู้เข้าร่วมกิจกรรมมีความพึงพอใจในการเข้าร่วมโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ดำเนินการโดยสถาบันยานยนต์ จึงสามารถสรุปได้ว่าโครงการพัฒนาผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นโครงการหนึ่งที่สามารถดำเนินโครงการบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ตั้งไว้