



บทที่ 5

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม

ในบทนี้จะเป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้รับการตอบกลับจากผู้ประกอบการยานยนต์ 7 ราย และจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยานยนต์ 46 ราย โดยมีรายละเอียดของการวิเคราะห์ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทที่ตอบแบบสอบถาม
 2. ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบการยานยนต์
 - เกณฑ์ที่ใช้ประกอบการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
 - การแลกเปลี่ยนข่าวสาร
 - ความร่วมมือทางเทคนิค
 - ความไว้วางใจ
 - ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น
 - ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก
 3. ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย
 - เกณฑ์ที่ใช้ประกอบการประเมินผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนยานยนต์
 - การแลกเปลี่ยนข่าวสาร
 - ความร่วมมือทางเทคนิค
 - ความไว้วางใจ
 - ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น
-
1. ข้อมูลทั่วไปของบริษัทที่ตอบแบบสอบถาม

1.1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการยานยนต์

จากแบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการยานยนต์ที่ได้รับตอบกลับมา 7 ราย สรุปข้อมูลที่สำคัญจากแบบสำรวจข้อมูลเบื้องต้นได้ดังแสดงในตารางที่ 5.1 ถึงตารางที่ 5.5

ตารางที่ 5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการยานยนต์

หัวข้อ	จำนวน (ราย)	เปอร์เซ็นต์
1. ตำแหน่งงานของผู้กรอกข้อมูล		
ผู้จัดการ	4	57.1
ผู้ช่วยผู้จัดการ	1	14.3
หัวหน้าส่วน	1	14.3
วิศวกร	1	14.3
2. จำนวนเงินลงทุน		
น้อยกว่า 100 ล้านบาท	1	14.3
100 – 1000 ล้านบาท	4	57.1
มากกว่า 1000 ล้านบาท	2	28.6
3. สัดส่วนสัญชาติของผู้ถือหุ้น		
ไทย 100 %	1	14.3
ไทยมากกว่าต่างชาติ	3	42.8
ต่างชาติมากกว่าไทย	2	28.6
ต่างชาติ 100 %	1	14.3
4. จำนวนวิศวกร		
10 คนลงมา	3	42.8
11 – 100 คน	2	28.6
มากกว่า 100 คน	2	28.6
5. การใช้อินเทอร์เน็ตหาข้อมูล		
ข่าวสารทั่วไป	6	85.7
ข่าวสารในอุตสาหกรรมยานยนต์	6	85.7
สนใจการหาใช้อินเทอร์เน็ตในการหาข่าวสาร	7	100.0
สนใจการเชื่อมโยงคู่ค้าด้วยอินเทอร์เน็ต	7	100.0

ตารางที่ 5.2 แหล่งที่มาของชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใช้ในการประกอบยานยนต์

แหล่งที่มา	เปอร์เซ็นต์
ผู้ประกอบการยานยนต์ผลิตเอง	10
สั่งซื้อจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศ	51.7
สั่งซื้อจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ต่างประเทศ	38.3

ตารางที่ 5.3 สัดส่วนของเจ้าของกิจการโรงงานผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อด้วย

	เปอร์เซ็นต์
ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อโดยตรงกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (ราย)	88
เจ้าของกิจการชาวไทย	41.4
เจ้าของกิจการชาวต่างประเทศ	58.6

ตารางที่ 5.4 เปรียบเทียบ คุณภาพ ราคา การจัดส่ง ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศ และผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างประเทศ

หัวข้อ	คุณภาพ	ราคา	การจัดส่ง
ผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศดีกว่า	0	66.7	16.7
ผู้ผลิตชิ้นส่วนต่างประเทศดีกว่า	100	33.3	83.3

ตัวเลขในวงเล็บ คือ เปอร์เซ็นต์ผู้ประกอบการยานยนต์ที่มีความเห็นเช่นนั้น

ตารางที่ 5.5 จำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนประเภทต่างๆที่ผู้ประกอบการยานยนต์ติดต่อด้วย

ประเภทผู้ผลิตชิ้นส่วน	ราย
ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นบริษัทร่วมทุน	24
ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดเป็นพิเศษ	6
ผู้ผลิตชิ้นส่วนทั่วไป	71

1.2 ข้อมูลทั่วไปของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากแบบสอบถามที่ได้รับตอบกลับมาจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 46 ราย สรุปข้อมูลทั่วไปได้ดังแสดงในตารางที่ 5.6 ถึง ตารางที่ 5.10

ตารางที่ 5.6 สัดส่วนของประเภทชิ้นส่วนจำแนกตามเงินลงทุน

เงินลงทุน (ล้านบาท)	ประเภทชิ้นส่วน								รวม	ร้อยละ
	เครื่อง ยนต์	ตัวถัง	แชส ซีส์	ระบบ ขับเคลื่อน	ไฟฟ้า	TRIM	ตกแต่ง และ อื่นๆ	ไม่ ระบุ		
น้อยกว่า 50	3	1	1	-	-	3	-	-	8	17.4
50 - 250	3	1	1	3	2	6	5	-	21	45.7
มากกว่า 250	2	2	3	1	1	-	2	-	11	23.9
ไม่ระบุ	2	2	1	-	-	-	-	1	6	13.0
รวม	10	6	6	4	3	9	7	1	46	100
ร้อยละ	21.7	13.0	13.0	8.7	6.5	19.6	15.2	2.3		

ตารางที่ 5.7 สัดส่วนของประเภทชิ้นส่วนจำแนกตามอัตราส่วนการถือหุ้นและสัญชาติของผู้ถือหุ้น

อัตราส่วนการถือหุ้นและสัญชาติ ของผู้ถือหุ้น	ประเภทชิ้นส่วน								รวม	ร้อยละ
	เครื่อง ยนต์	ตัวถัง	แชส ซีส์	ระบบ ขับเคลื่อน	ไฟฟ้า	TRIM	ตกแต่ง และ อื่นๆ	ไม่ ระบุ		
ชาวไทยล้วน	2	4	2	-	-	4	2	-	14	30.4
ชาวญี่ปุ่น > ไทย	2	-	2	2	-	2	2	-	10	21.7
ชาวญี่ปุ่น < ไทย	5	2	1	2	2	3	2	-	17	37.0
3 สัญชาติ	-	-	-	-	1	-	1	-	2	4.3
ได้หวั่นล้วน	1	-	-	-	-	-	-	-	1	2.2
ญี่ปุ่นล้วน	-	-	1	-	-	-	-	-	1	2.2
ไม่ระบุ	-	-	-	-	-	-	-	1	1	2.2
รวม	10	6	6	4	3	9	7	1	46	100
ร้อยละ	21.7	13.0	13.0	8.8	6.5	19.6	15.2	2.2		

ตารางที่ 5.8 สัดส่วนผลิตภัณฑของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ลักษณะผลิตภัณฑ์	100 %	≥ 50%	<50 %	ไม่ระบุ	รวม	ร้อยละ
OEM	14	15	7	9	45	97.8
REM	1	4	14	9	28	67.7
ส่งออก	1	7	20	5	33	71.7

ตารางที่ 5.9 ตำแหน่งงานของผู้กรอกแบบสอบถาม

ตำแหน่งของผู้กรอกข้อมูล	ราย	เปอร์เซ็นต์
กรรมการผู้จัดการ	6	13.0
ผู้จัดการ	17	37.0
ผู้ช่วยผู้จัดการ	2	4.4
วิศวกร	7	15.2
อื่นๆ ได้แก่ เจ้าหน้าที่จัดซื้อ, Senior Officer และ หัวหน้าฝ่าย	8	17.4
ไม่ระบุ	6	13.0
รวม	46	100

ตารางที่ 5.10 รายละเอียดเกี่ยวกับผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์โดยเฉลี่ย

หัวข้อ	ร้อยละ
จำนวนผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย/ราย	31 ราย ^A
ระยะเวลาการทำสัญญากับผู้ป้อนวัตถุดิบ/ ชิ้นส่วนย่อย	5 ปี
เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในประเทศ	58.5
เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยต่างประเทศ	41.5

A ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยมากกว่าเกณฑ์เฉลี่ย คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนตัวถัง
กระจกและ เครื่องยนต์

2. ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ใน 2 มุมมองคือ มุมมองของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และมุมมองของผู้ประกอบยานยนต์ โดยในมุมมองของผู้ประกอบยานยนต์นั้นจะแบ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบยานยนต์ติดต่อด้วยออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

- ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ผู้ประกอบยานยนต์ร่วมลงทุนด้วย
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความสนิทสนมเป็นพิเศษกับผู้ประกอบยานยนต์ หรือ มีการติดต่อกันมานาน และ
- ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วไป

ส่วนความสัมพันธ์ในมุมมองของผู้ประกอบยานยนต์นั้น จะเป็นการให้ข้อมูลความถี่ที่มีการตอบแบบสอบถามในแต่ละข้อ พร้อมทั้งค่าเฉลี่ยในแต่ละข้อในการแลกเปลี่ยนข่าวสาร ความร่วมมือทางเทคนิค ความไว้วาง ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น และรายละเอียดต่างๆ ในความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ เช่น ระยะเวลาในการทำสัญญาซื้อขายชิ้นส่วน สัดส่วนของผลิตภัณฑ์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผลิต เป็นต้น นอกจากนี้ยังได้มีการวิเคราะห์ผลโดยจำแนกผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใน 3 ลักษณะด้วยกันดังต่อไปนี้เพิ่มเติมอีกด้วย

- จำแนกตามประเภทชิ้นส่วน
- จำแนกตามประเภทวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้เป็นหลักในการผลิตชิ้นส่วน
- จำแนกตามอัตราส่วนการถือหุ้นและสัญชาติของผู้ถือหุ้น

ซึ่งผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์จำแนกตามประเภทชิ้นส่วน วัสดุอุปกรณ์ที่ใช้เป็นหลัก และ อัตราส่วนการถือหุ้นนั้นสามารถติดตามได้ในภาคผนวก จ ภาคผนวก ฉ และ ภาคผนวก ช ตามลำดับ

2.1. เกณฑ์ที่ใช้ประกอบการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

คะแนนการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนนี้เป็นคะแนนการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนในระหว่างการผลิตของผู้ประกอบยานยนต์ จากค่าเฉลี่ยของคะแนนในตารางที่ 5.11 พบว่า ในมุมมองของผู้ประกอบยานยนต์แล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนมีความสมบูรณ์ในด้านลักษณะทางกายภาพ (tangible) มากที่สุด คือมีคะแนนเฉลี่ยของบริษัททั้งสามกลุ่มเท่ากับ 3.2 รองลงมาคือ ความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ (reliability) และความว่องไวในการตอบสนองต่อคำร้องของบริษัทผู้ประกอบยานยนต์ (responsiveness) ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ย 3.1 นอกจากนี้แล้ว ผู้ประกอบยานยนต์พิจารณาว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการให้ความอุ่นใจ (Assurance) และการให้อาใจใส่ดูแลอย่างใกล้ชิด (Empathy) อยู่ในระดับดีคือ 3.0 และ 2.9 ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้ง 3 กลุ่มในด้านความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ (reliability) และ การให้ความอุ่นใจ (assurance) แล้ว พบว่า บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ผู้ประกอบการยานยนต์ร่วมทุนด้วยมีความน่าเชื่อถือและการให้ความอุ่นใจมากกว่าบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วไปและบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใกล้ชิดเป็นพิเศษในทางตรงกันข้าม พบว่า บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ใกล้ชิดเป็นพิเศษและบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั่วไปเหล่านี้กลับมีความว่องไวในการตอบสนองต่อคำร้องขอของบริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ (responsiveness) มากกว่าบริษัทร่วมทุน ในส่วนของการให้ความเอาใจใส่ดูแลอย่างใกล้ชิด (Empathy) ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว ไม่พบว่ามีบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในกลุ่มใดที่เด่นกว่า และบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นบริษัทร่วมทุนกับผู้ประกอบการยานยนต์จะมีความโดดเด่นกว่าในด้านลักษณะทางกายภาพ (Tangible)

หากพิจารณารายละเอียดของแต่ละหัวข้อแล้ว พบว่า คุณภาพและการจัดส่งชิ้นส่วนที่ดีนั้น มีบทบาทสำคัญต่อความน่าเชื่อถือ (reliability) ของผู้ผลิตชิ้นส่วน ในขณะที่ความมั่นคงทางการเงินของผู้ผลิตชิ้นส่วน และความสามารถในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงและพัฒนากระบวนการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น มีผลต่อการให้ความอุ่นใจ (assurance) ของผู้ผลิตชิ้นส่วนอย่างมาก โดยเฉพาะความมั่นคงทางการเงินเพราะผู้ประกอบการยานยนต์ต้องการความมั่นใจว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนจะสามารถจัดหาทรัพยากรได้เพียงพอที่จะผลิตชิ้นส่วนป้อนผู้ประกอบการยานยนต์ได้ตลอดระยะเวลาสัญญา แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังมีความมุ่งมั่นที่จะเป็นเลิศไม่มากเท่าที่ควร ในด้านความว่องไวของผู้ผลิตชิ้นส่วนนั้น ยังมีจุดอ่อนในด้านความพยายามที่จะลดต้นทุนอย่างต่อเนื่องตามที่บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ขอ ส่วนในด้านความเอาใจใส่อย่างใกล้ชิดนั้น ควรที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนจะร่วมมือกับผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของผู้ผลิตชิ้นส่วนเองให้มากกว่านี้ นอกจากนี้ ผู้บริหารและบุคลากรของผู้ผลิตชิ้นส่วนก็น่าจะพยายามเรียนรู้ถึงความต้องการของบริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ให้มากกว่าปัจจุบันด้วย ในด้านความพร้อมของลักษณะทางกายภาพนั้น พบว่า คุณภาพของผลิตภัณฑ์ การตั้งราคาผลิตภัณฑ์ และความสอดคล้องกับเวลารอบการผลิตของผู้ประกอบการยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนอยู่ในเกณฑ์ที่ดี

ตารางที่ 5.11 การประเมินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	บริษัท รวม ทุก	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
I. ความเชื่อถือไว้วางใจได้ของบริษัทของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (reliability)				
1. ประสิทธิภาพการบริหารการผลิตของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	3.2	2.8	3.1	3.0
2. การจัดส่งชิ้นส่วน เช่น จัดส่งสินค้าได้ถูกต้อง ตรงเวลา	3.2	3.0	3.1	3.1
3. คุณภาพชิ้นส่วนได้มาตรฐานตามที่กำหนด	3.3	3.0	3.1	3.2
เฉลี่ย I (ข้อ 1-3)	3.2	2.9	3.1	3.1
II. การให้ความอุ่นใจ (assurance) หรือ ความรู้ความสามารถของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในอันที่จะก่อให้เกิดความเชื่อถือและมั่นใจในบริการ				
4. ความมั่นคงทางการเงินของผู้ผลิตชิ้นส่วน	3.2	3.0	3.0	3.1
5. ความมุ่งมั่นในความเป็นเลิศของผู้บริหารโรงงานผลิตชิ้นส่วน	3.0	2.6	2.9	2.8
6. ผู้ผลิตชิ้นส่วนได้รับการรับรองมาตรฐานระบบคุณภาพ ISO 9000	3.0	2.8	2.9	2.9
7. ความสามารถในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และพัฒนาผลิตภัณฑ์	2.8	3.0	3.0	2.9
8. ความสามารถในการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และพัฒนากระบวนการผลิต	3.4	3.3	3.0	3.2
เฉลี่ย II (ข้อ 4-8)	3.1	2.9	2.9	3.0
III. ความไว้วางใจของผู้ผลิตชิ้นส่วนในการตอบสนองต่อคำร้องของผู้ประกอบยานยนต์ (responsiveness)				
9. การยินยอมในการให้บริการกับผู้ประกอบยานยนต์	2.8	3.4	3.4	3.2
10. มีความพยายามในการลดต้นทุนอย่างต่อเนื่องตามที่ผู้ประกอบยานยนต์ร้องขอ	3.0	3.0	2.7	2.9
เฉลี่ย III (ข้อ 9-10)	2.9	3.2	3.1	3.1
IV. การให้ความเอาใจใส่ดูแลอย่างใกล้ชิด (empathy)				
11. ความร่วมมือที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีต่อผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของตนเอง	2.8	2.6	2.6	2.7
12. ตัวผู้บริหารและบุคลากรที่ติดต่อผู้ประกอบยานยนต์มีความพยายามที่จะเรียนรู้ถึงความต้องการของผู้ประกอบยานยนต์	2.8	3.0	3.0	2.9
13. ตัวผู้บริหารและบุคลากรที่ติดต่อดูแลใส่ใจกับความคิดเห็นของผู้ประกอบยานยนต์	3.0	3.0	3.0	3.0
เฉลี่ย IV (ข้อ 11-13)	2.9	2.9	2.9	2.9

ตารางที่ 5.11 การประเมินบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ (ต่อ)

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	บริษัท รวม ทุก	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
V. ลักษณะทางกายภาพของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (tangible)				
14. ความเพียงพอของกำลังการผลิต (พนักงาน เครื่องจักร พื้นที่การผลิต)	3.3	3.0	2.7	3.0
15. ความพร้อมทางด้านอุปกรณ์การผลิตและเทคโนโลยีการผลิต	3.3	2.6	2.9	2.9
16. คุณภาพผลิตภัณฑ์	3.3	3.4	3.6	3.4
17. ราคาของผลิตภัณฑ์	3.0	3.2	3.4	3.2
18. ความสอดคล้องของเวลารอบการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	3.3	3.4	2.9	3.2
เฉลี่ย v (ข้อ 14-18)	3.3	3.1	3.1	3.2
เฉลี่ย I + II + III + IV + V	3.1	3.0	3.0	3.1

2.2. การแลกเปลี่ยนข่าวสาร

2.2.1. ภาพรวมการแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์

ตารางที่ 5.12 แสดงความถี่ของการให้ข่าวสารต่างๆจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไปผู้ประกอบยานยนต์ จากข้อมูลดังกล่าวพบว่า มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นจำนวนมากที่ไม่ได้แจ้งแผนการผลิตของตนให้ผู้ประกอบยานยนต์ทราบ และขาดการให้คำแนะนำเกี่ยวกับเทคนิคการผลิตต่างๆแก่ผู้ประกอบยานยนต์

ตารางที่ 5.13 แสดงความถี่ของการแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆที่ผู้ประกอบยานยนต์เป็นผู้ให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากตารางพบว่าข้อมูลที่ผู้ประกอบยานยนต์ให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนมากที่สุดคือ แผนการผลิต และข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ ซึ่งมีการให้ข้อมูลดังกล่าวมากกว่าเดือนละครั้ง ผู้ประกอบยานยนต์ให้คำแนะนำเกี่ยวกับเทคนิคการผลิตและมีการให้ข่าวสารหรือความรู้เกี่ยวกับกิจกรรมการตลาดที่ผู้ประกอบยานยนต์ปฏิบัติแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แต่ละรายไม่เท่ากัน มีผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มน้อยเท่านั้นที่ได้รับคำแนะนำและข่าวสารดังกล่าว

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบการให้ข้อมูลของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์แล้ว พบว่า ผู้ประกอบยานยนต์จะเป็นฝ่ายให้ข้อมูลต่างๆมากกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ยกเว้นข้อมูลเรื่องแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวซึ่งมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลน้อยมากคือปีละครั้ง และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่จะไม่ได้รับหรือให้ข่าวสารเกี่ยวกับแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสในการใช้เทคโนโลยีดังกล่าวเลย

ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารต่าง ๆ นั้น วิธีที่มีประสิทธิภาพมากที่สุดในมุมมองของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ คือ การใช้โทรสาร โทรศัพท์ และการประชุม รองลงมาคือ การใช้ Kanban Card และกิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์ ดังแสดงในตารางที่ 5.14 โดยวิธีการต่าง ๆ เหล่านี้จะมีการใช้บ่อยที่สุดและบ่อยรองลงมาด้วยเช่นกัน (ตารางที่ 5.15) อย่างไรก็ตาม การใช้ E-mail ยังไม่แพร่หลายในหมู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อันเห็นได้จากจำนวนผู้ตอบที่เกาะกลุ่มกันในช่วง ใช้น้อยครั้ง และไม่ใช้เลย

ตารางที่ 5.12 ความถี่ของการให้ข่าวสารต่าง ๆ จากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไปสู่ประกอบยานยนต์

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	ทุก สัปดาห์ (4)	เดือน ละครั้ง (3)	2-3 เดือน ครั้ง (2)	ปีละ ครั้ง (1)	ไม่มี เลข (0)	ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	12	19	2	4	6	3	2.6
ข้อมูลทางวิศวกรรม	7	12	11	6	8	2	2.1
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	2	8	14	11	10	1	1.6
ผลการประเมินการดำเนินงาน	0	21	9	3	11	2	1.9
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	0	8	16	13	8	1	1.5
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	0	10	13	11	11	1	1.5
แผนการผลิต	10	19	6	2	8	1	2.5
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาส ที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	0	4	8	19	13	2	1.1

ตารางที่ 5.13 ความถี่ของการให้ข่าวสารต่าง ๆ จากผู้ประกอบยานยนต์ไปสู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	ทุก สัปดาห์ (4)	เดือน ละครั้ง (3)	2-3 เดือน ครั้ง (2)	ปีละ ครั้ง (1)	ไม่มี เลข (0)	ไม่ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	17	22	1	0	0	6	3.4
ข้อมูลทางวิศวกรรม	8	7	12	6	5	8	2.2
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	2	10	11	10	6	7	1.8
ผลการประเมินการดำเนินงาน	3	23	6	6	1	7	2.5
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	0	6	16	12	5	7	1.6
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	0	8	18	11	2	7	1.8
แผนการผลิต	17	21	1	1	0	6	3.4
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาส ที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	0	3	8	16	12	7	1.1

ตารางที่ 5.14 ความมีประสิทธิภาพของวิธีที่ใช้แลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยน ข่าวสาร	ความมีประสิทธิภาพ					ไม่ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มากที่สุด (4)	มาก (3)	ปาน กลาง (2)	น้อย (1)	ไม่มี เลย (0)		
โทรศัพท์	17	20	7	2	0	0	3.1
โทรสาร	20	21	5	0	0	0	3.3
E-mail	4	4	14	6	3	15	2.0
พนักงานส่งเอกสาร	2	11	14	10	3	6	2.0
Kanban Card	12	10	9	3	3	9	2.7
การประชุม	18	14	12	1	0	1	3.1
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	3	11	14	9	3	6	2.1

ตารางที่ 5.15 ความถี่ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้วยวิธีการต่างๆระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยน ข่าวสาร	ความถี่ในการใช้วิธีดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	บ่อยที่ สุด (4)	บ่อย (3)	ใช้บ้าง (2)	น้อย ครั้ง (1)	ไม่ใช้ เลย (0)		
โทรศัพท์	36	10	0	0	0	0	3.8
โทรสาร	28	16	2	0	0	0	3.6
E-mail	1	2	9	10	23	1	0.8
พนักงานส่งเอกสาร	3	5	18	8	12	0	1.5
Kanban Card	14	10	4	2	14	2	2.2
การประชุม	5	21	16	4	0	0	2.6
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	1	5	20	12	8	0	1.5

2.2.2. เปรียบเทียบการแลกเปลี่ยนข่าวสารในผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

ตารางที่ 5.16 แสดงคะแนนความถี่ในการให้ข่าวสารด้านต่างๆที่ผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จากตารางจะเห็นว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีความใกล้ชิดเป็นพิเศษกับผู้ประกอบการยานยนต์จะได้รับค่า

แนะนำเกี่ยวกับเทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะต่างๆ ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุนของผู้ประกอบการยานยนต์ รวมทั้งแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวมากกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนรายอื่น ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นบริษัททั่วไปนั้นจะเสียเปรียบตรงที่ไม่ค่อยได้รับผลการประเมินการดำเนินงานของตนเองจากผู้ประกอบการยานยนต์

ตารางที่ 5.16 ความถี่ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารจากผู้ประกอบการยานยนต์ไปผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	3.0	3.2	3.1	3.1
ข้อมูลทางวิศวกรรม	1.7	1.8	1.7	1.7
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	1.7	2.2	1.6	1.8
ผลการประเมินการดำเนินงาน	3.0	3.2	2.3	2.8
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	1.7	2.0	1.7	1.8
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	2.2	2.0	1.9	2.0
แผนการผลิต	3.3	3.2	2.9	3.1
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้ เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	1.3	2.0	1.6	1.6
เฉลี่ย	2.2	2.4	2.0	2.2

ตารางที่ 5.17 การแลกเปลี่ยนข่าวสารจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆมาผู้ประกอบการยานยนต์

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	2.2	2.0	2.3	2.2
ข้อมูลทางวิศวกรรม	1.3	1.2	1.6	1.4
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	1.2	1.4	1.6	1.4
ผลการประเมินการดำเนินงาน	1.8	1.6	1.6	1.7
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	1.2	1.4	1.6	1.4
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	1.2	1.6	1.6	1.4
แผนการผลิต	1.8	1.8	1.7	1.8
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้ เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	1.0	1.6	1.4	1.3
เฉลี่ย	1.5	1.6	1.7	1.6

ตารางที่ 5.17 แสดงคะแนนความถี่ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนให้แก่ผู้ประกอบการยานยนต์พบว่า โดยรวมแล้วผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นบริษัทร่วมทุนจะให้ข่าวสารต่างๆแก่ผู้ประกอบการยานยนต์น้อยกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนรายอื่น โดยเฉพาะเรื่องเทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ ซึ่งผู้ผลิตชิ้นส่วนทั่วไปจะให้ข้อมูลนี้มากที่สุด นอกจากนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นบริษัทที่ผู้ประกอบการยานยนต์ร่วมทุนด้วย จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับการทำกิจกรรมการลดต้นทุนของตนเองกลับมาน้อยที่สุด คือเป็นเพียงการรายงานประจำปีเท่านั้น

บริษัททั่วไปจะเป็นผู้ให้ข้อมูลในด้านต่างๆกับผู้ประกอบการยานยนต์มากกว่าบริษัทร่วมทุน ไม่ว่าจะเป็นการรับใบสั่งซื้อ ข้อมูลทางวิศวกรรม เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ การทำกิจกรรมการลดต้นทุน ผลิตภัณฑ์ใหม่ของบริษัท และแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าว

ส่วนวิธีการที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารนั้นพบว่า การใช้โทรศัพท์ โทรสาร และ การประชุม มีประสิทธิภาพมากที่สุดสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทุกกลุ่ม ส่วน Kanban Card และกิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์จะใช้ได้ดีกับบริษัทร่วมทุนเท่านั้น (ตารางที่ 5.18)

ตารางที่ 5.18 ความมีประสิทธิภาพของวิธีที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่าง ๆ

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยน	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
โทรศัพท์	3.2	3.3	3.2	3.2
โทรสาร	3.6	3.5	3.6	3.6
E-mail	1.3	1.3	1.3	1.3
พนักงานส่งเอกสาร	1.5	1.5	1.5	1.5
Kanban Card	3.5	1.0	2.5	2.3
การประชุม	3.4	3.0	3.0	3.1
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	3.2	2.0	2.0	2.4

ตารางที่ 5.19 ความถี่ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารกับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ ด้วยวิธีต่างๆ

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยน	บริษัท รวม ทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
โทรศัพท์	3.8	3.8	3.8	3.8
โทรสาร	3.4	3.3	3.4	3.4
E-mail	0.4	0.5	0.4	0.4
พนักงานส่งเอกสาร	0.6	0.8	0.6	0.7
Kanban Card	1.0	0.0	1.0	0.7
การประชุม	2.8	2.3	2.4	2.5
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	2.3	1.3	1.3	1.6

2.3. ความร่วมมือทางเทคนิค

2.3.1. ภาพรวมความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับผู้ประกอบยานยนต์

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ใน 3 ด้านคือ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกระบวนการผลิต และความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับการเพิ่มผลผลิต จากตารางที่ 5.20 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า มีความร่วมมือทางเทคนิคเฉพาะในการปรับปรุงผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตเท่านั้น ผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังขาดการให้คำแนะนำเกี่ยวกับการออกแบบ ปรับปรุงผลิตภัณฑ์และกระบวนการ รวมทั้งเทคนิคการเพิ่มผลผลิตต่างๆ อยู่มาก อันจะพิจารณาได้จากการที่ข้อมูลส่วนใหญ่จะเกาะกลุ่มกันบริเวณปานกลาง น้อย และไม่มี ซึ่งแสดงว่ายังมีความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆ น้อย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบยานยนต์มีแนวโน้มที่จะให้คำปรึกษาในด้านการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติบ่อยที่สุด รองลงคือ เทคนิคการซ่อมบำรุง และ เทคนิคการรักษาความปลอดภัย ตามลำดับ

ในด้านการออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้เป็นผลิตภัณฑ์มาตรฐานในการประกอบยานยนต์นั้น พบว่า ชิ้นส่วนส่วนใหญ่เป็นผลกรออกแบบจากบริษัทแม่ของผู้ประกอบยานยนต์ และผู้ประกอบยานยนต์ทำการปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนเองแล้วให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผลิตให้ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีบทบาทพอสมควรในการออกแบบ ปรับปรุง และพัฒนาชิ้นส่วนเอง และมีความร่วมมือในการออกแบบชิ้นส่วนระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์น้อยมากดังแสดงในตารางที่ 5.21

ตารางที่ 5.20 ความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	มีความร่วมมือในด้านดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มากเป็น พิเศษ	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
I. ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์							
1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ร่วมกันปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์	7	11	18	7	3	0	2.3
2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	2	3	10	12	19	0	1.1
3. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำแนะนำด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	1	2	4	14	25	0	0.7
II ความร่วมมือเกี่ยวกับกระบวนการผลิต							
4. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ร่วมกันปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิต	2	8	22	6	8	0	1.8
5. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านวิธีการผลิต	1	3	8	10	24	0	0.8
6. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำปรึกษาด้านวิธีการการผลิต	0	3	3	9	31	0	0.5
7. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคโนโลยีการผลิต	2	3	7	8	26	0	0.8
8. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคโนโลยีการผลิต	0	2	3	11	30	0	0.5



ตารางที่ 5.20 ความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ (ต่อ)

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	มีความร่วมมือในด้านดังกล่าว					ไม่ตอบ	คะแนนเฉลี่ย
	มากเป็นพิเศษ	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่มี		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
III. ความร่วมมือทางเทคนิคด้านการเพิ่มผลผลิต							
9. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	1	4	6	12	23	0	0.9
10. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	0	2	6	5	33	0	0.5
11. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	0	3	3	10	30	0	0.5
12. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	0	1	5	6	34	0	0.4
13. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0	1	6	9	30	0	0.5
14. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ประกอบยานยนต์เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0	0	3	7	36	0	0.3

ตารางที่ 5.21 การออกแบบผลิตภัณฑ์มาตรฐานสำหรับประกอบยานยนต์

การออกแบบผลิตภัณฑ์มาตรฐาน	ใช่ (%)	ไม่ใช่ (%)	ไม่ตอบ
บริษัทแม่ของผู้ประกอบยานยนต์เป็นผู้ออกแบบชิ้นส่วน	84.8	15.2	0.0
บริษัทผู้ประกอบยานยนต์ออกแบบปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนเองแล้วมอบให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ผลิตให้	60.9	37.0	2.1
บริษัทผู้ประกอบยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบหลักและให้ผู้ประกอบยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบย่อย	30.4	69.6	0.0
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบหลักแล้วให้บริษัทผู้ประกอบยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบย่อย	2.2	95.7	2.1
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ออกแบบปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนเองและให้ผู้ประกอบยานยนต์พิจารณา	34.8	63.0	2.2

ตัวแทนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะเข้าร่วมการประชุมที่ผู้ประกอบยานยนต์จัดขึ้นทุกเดือน (ตารางที่ 5.22) ตัวแทนจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มาเยี่ยมชมโรงงานผู้ประกอบยานยนต์บ่อยกว่าตัวแทนจากผู้ประกอบยานยนต์ไปเยี่ยมชมโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ร้อยละ 74 ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดเข้าร่วมโครงการลดต้นทุนของผู้ประกอบยานยนต์ ร้อยละ 70 เป็นสมาชิกชมรมที่ผู้ประกอบยานยนต์จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แลกเปลี่ยนความรู้ทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกันเอง (ตารางที่ 5.23) ผู้ที่มีบทบาทในการรับคำแนะนำส่วนใหญ่จะเป็นผู้บริหารระดับกลาง (75.6 เปอร์เซ็นต์) รองลงมาคือ ผู้บริหารระดับสูง และวิศวกร (55.6 เปอร์เซ็นต์) ดังแสดงในตารางที่ 5.24

ตารางที่ 5.22 ความถี่ในการทำกิจกรรมระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ประกอบยานยนต์

กิจกรรม	เดือน/ครั้ง
ตัวแทนจากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เข้าร่วมการประชุมของผู้ประกอบยานยนต์	1
ตัวแทนจากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไปเยี่ยมโรงงานผู้ประกอบยานยนต์	3
ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานมาเยี่ยมชมโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	4

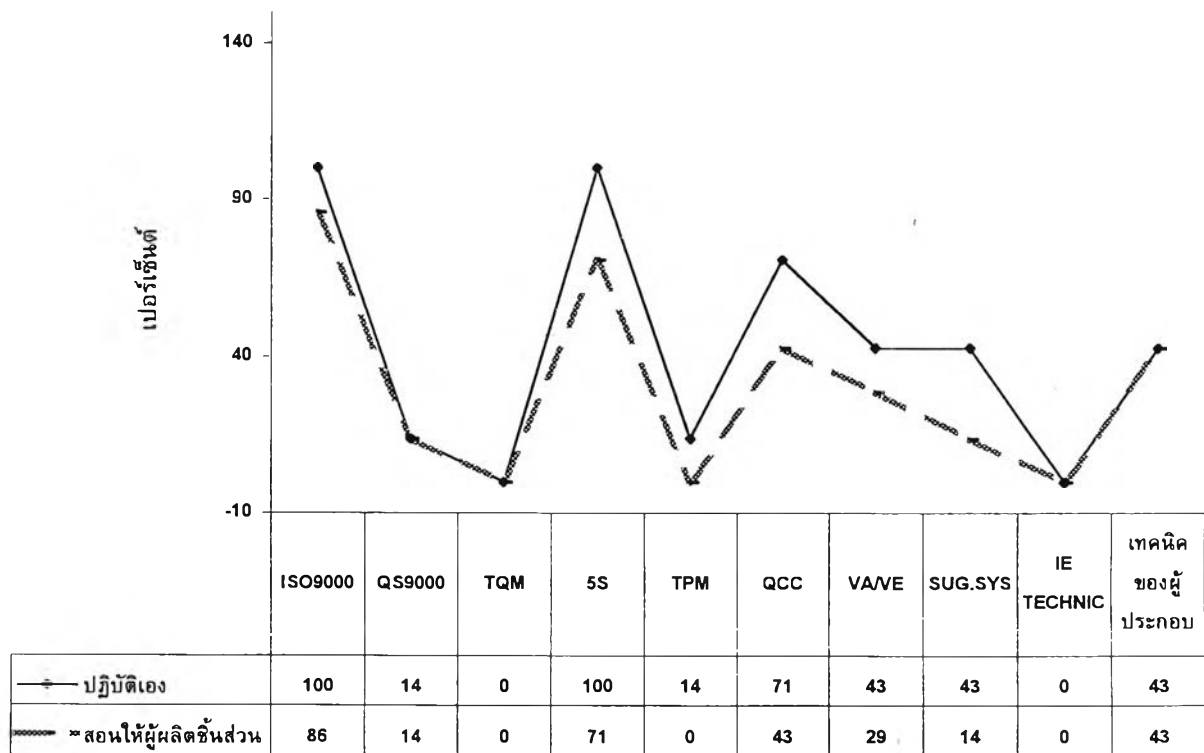
ตารางที่ 5.23 ความร่วมมือทางเทคนิคด้านการเพิ่มผลผลิตอื่นๆ

หัวข้อ	ใช่ (%)	ไม่ใช่ (%)	ไม่ตอบ (%)
ผู้ผลิตชิ้นส่วนเข้าร่วมโครงการลดต้นทุนของผู้ประกอบยานยนต์	73.9	26.1	0.0
ผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นสมาชิกชมรมที่ผู้ประกอบยานยนต์จัดตั้งขึ้น	69.6	26.1	4.3

ตารางที่ 5.24 ผู้รับคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญของผู้ประกอบการยานยนต์

ตำแหน่ง	คิดเป็น %
ผู้บริหารระดับสูง	55.6
ผู้บริหารระดับกลาง	75.6
วิศวกร	55.6
หัวหน้างาน	17.8
พนักงานปฏิบัติการ	2.2

รูปที่ 5.1 แสดงกิจกรรมการเพิ่มผลผลิต/ลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการยานยนต์ปฏิบัติเองและที่มีการถ่ายทอดให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ พบว่า กิจกรรมใดที่มีผู้ประกอบการยานยนต์ปฏิบัติ ผู้ประกอบการยานยนต์จะถ่ายทอดให้กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วย



รูปที่ 5.1 กิจกรรมการเพิ่มผลผลิต/ลดต้นทุนที่ผู้ประกอบการยานยนต์ปฏิบัติและที่ถ่ายทอดให้ผู้ผลิตชิ้นส่วน

2.3.2. เปรียบเทียบความร่วมมือทางเทคนิคในผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

เมื่อพิจารณาข้อมูลในตารางที่ 5.25 แยกตามประเภทของผู้ผลิตชิ้นส่วน พบว่า บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนที่ร่วมทุนกับผู้ประกอบยานยนต์จะมีความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆ สูงกว่าบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มอื่นๆ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ไม่ใช้บริษัทร่วมทุนนั้นยังต้องปรับปรุงความร่วมมือทางเทคนิคของตนกับลูกค้าอีกมาก ไม่ว่าจะเป็นการรับฟังหรือให้คำแนะนำต่างๆ เกี่ยวกับการปรับปรุง เปลี่ยนแปลงผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิต เทคนิคการผลิต หรือเทคนิคการเพิ่มผลผลิตต่างๆ ส่วนในเรื่องการออกแบบชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบยานยนต์นั้นไม่ปรากฏว่ามีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในกลุ่มใดที่มีความแตกต่างไปจากรายอื่น (ตารางที่ 5.26) ผู้ประกอบยานยนต์มีการประชุมหารือกับผู้ผลิตชิ้นส่วนแต่ละประเภท และไปเยี่ยมโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนแต่ละประเภทเท่าเทียมกัน (ตารางที่ 5.27)

ตารางที่ 5.25 ความร่วมมือทางเทคนิคของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
I. ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์				
1. ผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนร่วมกันปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์	2.7	2.0	2.0	2.2
2. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อรับคำแนะนำด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	1.8	1.2	1.3	1.4
3. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อให้คำปรึกษาด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	1.0	1.0	0.9	1.0
เฉลี่ย I. (ข้อ 1-3)	1.8	1.4	1.4	1.5
II. ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกระบวนการผลิต				
4. ผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนร่วมกันปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิต	2.0	2.0	1.9	2.0
5. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อรับคำแนะนำด้านวิธีการผลิต	0.8	0.2	0.7	0.6
6. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อให้คำปรึกษาด้านวิธีการผลิต	1.5	1.2	1.1	1.3
7. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อรับคำแนะนำด้านเทคโนโลยีการผลิต เช่น เทคโนโลยีการสร้างแม่พิมพ์	1.2	0.8	0.6	0.8
8. ผู้ประกอบยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนเพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคโนโลยีการผลิต เช่น เทคโนโลยีการสร้างแม่พิมพ์	1.2	0.8	0.9	0.9
เฉลี่ย II (ข้อ 4-8)	1.3	1.0	1.0	1.1

ตารางที่ 5.25 ความร่วมมือทางเทคนิคของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ (ต่อ)

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
III. ความร่วมมือทางเทคนิคด้านการเพิ่มผลผลิต				
9. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	0.8	0.4	0.4	0.6
10. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	1.0	0.6	0.7	0.8
11. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	0.7	0.4	0.4	0.5
12. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	1.0	0.6	0.7	0.8
13. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อรับคำแนะนำด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0.2	0.2	0.1	0.2
14. ผู้ประกอบการยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วน เพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0.7	0.8	0.4	0.6
เฉลี่ย III. (ข้อ 9-14)	0.7	0.5	0.5	0.6
เฉลี่ย I + II + III (ข้อ 1-14)	1.3	1.0	1.0	1.1

ตารางที่ 5.26 การออกแบบชิ้นส่วนที่ใช้ในการประกอบยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

การออกแบบผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วน	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
บริษัทแม่ของผู้ประกอบการยานยนต์เป็นผู้ออกแบบชิ้นส่วน	80	60	70	70
บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนเอง แล้วมอบให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนผลิตตาม	50	40	40	43
บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบหลักและให้บริษัทผู้ ผลิตชิ้นส่วนออกแบบองค์ประกอบย่อย	20	20	10	17
ผู้ผลิตชิ้นส่วนออกแบบองค์ประกอบหลักแล้วให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ออกแบบองค์ประกอบย่อย	20	20	0	13
ผู้ผลิตชิ้นส่วนออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนเองและให้บริษัท ของผู้ประกอบการยานยนต์พิจารณา	80	80	70	77

ตัวเลขในแต่ละเซลล์คือ เปอร์เซ็นต์การออกแบบในกรณีดังกล่าวเปรียบเทียบกับจำนวนโรงงานประกอบยานยนต์ทั้งหมด

ตารางที่ 5.27 ความถี่ในการทำกิจกรรมระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

กิจกรรมระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์จัดการประชุมหารือกับผู้ผลิตชิ้นส่วน (เดือน/ครั้ง)	3	5	4	4
ตัวแทนจากบริษัทผู้ประกอบการยานยนต์ไปเยี่ยมโรงงานของผู้ผลิตชิ้นส่วน (เดือน/ครั้ง)	6	7	6	6
ผู้ผลิตชิ้นส่วนส่งทีมงานเข้ามาดูงาน/เยี่ยมชมโรงงานของผู้ประกอบการยานยนต์ (เดือน/ครั้ง)	4	5	4	4

2.4. ความไว้วางใจ

ในส่วนของความไว้วางใจระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบการยานยนต์นี้ จะแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น 2 กรณี คือ

1. กรณีที่ผู้ประกอบการยานยนต์เป็นลูกค้าหลักของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และ
2. กรณีที่ผู้ประกอบการยานยนต์เป็นลูกค้ารองของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบความไว้วางใจระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักและลูกค้ารองด้วย Paired Sample t-test ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงานกับผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักมากกว่าผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้ารอง และผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักจะเต็มใจช่วยเหลือและให้คำแนะนำแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มากกว่าผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้ารอง โดยมีระดับความเชื่อมั่นใน 3 หัวข้อดังกล่าวมากกว่า 80 เปอร์เซ็นต์ อย่างไรก็ตาม จากผลการวิเคราะห์ดังกล่าวทำให้ทราบว่า ผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้ารองมีแนวโน้มที่จะแบ่งกำไรให้ผู้ผลิตชิ้นส่วน สามารถลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายที่ผู้ประกอบการยานยนต์กำหนดมากกว่าผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักด้วยระดับความเชื่อมั่น 80 เปอร์เซ็นต์ และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เต็มใจที่จะลดราคาชิ้นส่วนให้ลูกค้าหลักและรองอย่างเท่าเทียมกันถ้าลูกค้าหลักและลูกค้ารองจะให้คำแนะนำในด้านต่างๆแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ รวมทั้งเต็มใจให้ผู้ประกอบการยานยนต์ปรับอัตราชิ้นส่วนมีคุณภาพไม่เป็นไปตามที่กำหนดไว้ หรือ ส่งสินค้าให้ลูกค้าหลักและรองล่าช้า

จากตารางที่ 5.28 พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่มีการแบ่งปันเทคโนโลยี และแผนงานต่างๆร่วมกันกับผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 64 เปอร์เซ็นต์ที่คิดว่าผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักมีความเต็มใจในการช่วยเหลือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ แต่มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณครึ่งหนึ่งเท่านั้นที่คิดว่าผู้ประกอบการยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักให้คำแนะนำกับบริษัทเพียงพอ และผู้ผลิตชิ้นส่วน 67

เปอร์เซ็นต์ยินดีลดราคาขึ้นส่วนให้ผู้ประกอบการยื่นคำร้องจากผู้ประกอบการจะส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำปรึกษาในด้านต่างๆแก่ตนเอง ผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องมากกว่า 80 เปอร์เซ็นต์เต็มใจให้ลูกค้าหลักปรับในกรณีที่ขึ้นส่วนที่ส่งให้ลูกค้าหลักมีคุณภาพไม่เป็นไปตามที่กำหนด หรือถ้าส่งสินค้าล่าช้า อย่างไรก็ตามผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องคิดว่าผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักไม่ไว้วางใจตนมากพอที่จะแบ่งผลกำไรให้ถ้าบริษัทผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายที่ผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักกำหนด ดังจะเห็นได้จากมีผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องเพียง 33 เปอร์เซ็นต์ที่ผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักแบ่งกำไรให้ถ้าผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายที่ลูกค้าหลักกำหนด

ในกรณีที่ผู้ประกอบการเป็นลูกค้ารองของผู้ผลิตขึ้นส่วน ความไว้วางใจในด้านต่างๆยังคงมีลักษณะเช่นเดียวกับกรณีที่ผู้ประกอบการเป็นลูกค้าหลัก คือ ผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องส่วนใหญ่เต็มใจให้ผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้ารองปรับถ้าขึ้นส่วนมีคุณภาพไม่เป็นไปตามที่กำหนด หรือถ้าส่งสินค้าล่าช้า หากพิจารณาจากการให้คำแนะนำของผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้ารองแล้ว พบว่า มีลูกค้ารองเพียง 43 เปอร์เซ็นต์ที่ให้คำแนะนำแก่ผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องอย่างเพียงพอ

ตารางที่ 5.28 ความไว้วางใจระหว่างผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องและผู้ประกอบการ

หัวข้อ	ลูกค้า	ลูกค้า
	หลัก (%)	รอง (%)
การแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงาน	72.1	65.7
ความเต็มใจช่วยเหลือของลูกค้า	64.0	60.0
ความเพียงพอในการให้คำแนะนำของลูกค้า	54.5	42.9
ลูกค้าแบ่งผลกำไรให้ถ้าลดต้นทุนได้ตามเป้าหมาย	33.0	35.3
ลดราคาขึ้นส่วนให้ลูกค้าถ้าลูกค้าให้คำปรึกษาในด้านต่างๆ	67.0	68.6
เต็มใจให้ลูกค้าปรับหรือไม่ถ้าขึ้นส่วนมีคุณภาพไม่เป็นไปตามกำหนด	93.2	94.3
เต็มใจให้ลูกค้าปรับหรือไม่ถ้าส่งสินค้าล่าช้า	79.5	82.9

2.5. ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น

2.5.1. ภาพรวมเกี่ยวกับข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องและผู้ประกอบการ

ข้อขัดแย้งที่พบบ่อยที่สุดคือ ข้อขัดแย้งด้านต้นทุน รองลงมาคือ ข้อขัดแย้งด้านการจัดส่ง และข้อขัดแย้งด้านคุณภาพของขึ้นส่วน และมีความขัดแย้งน้อยที่สุดในด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่หรือการพัฒนากระบวนการผลิต และ ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา ผู้ผลิตขึ้นส่วนยื่นคำร้องส่วนใหญ่ (มากกว่า 30 ราย) ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา และ ใส่ใจกับคำแนะนำต่างๆที่ผู้ประกอบการให้เป็นอย่างดี ดังแสดงในตารางที่ 5.29

ตารางที่ 5.29 ข้อขัดแย้งระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์

ข้อขัดแย้ง	บ่อย มาก (4)	บ่อย (3)	มีบ้าง (2)	น้อย ครั้ง (1)	ไม่มี (0)	ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ต้นทุน	13	7	19	6	1	0	2.5
ปัญหาการจัดส่ง	1	4	17	19	5	0	1.5
คุณภาพ	0	7	9	21	9	0	1.3
ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา	0	1	12	22	11	0	1.1
คำแนะนำช่วยการผลิต	1	5	9	20	11	0	1.2
การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่หรือกระบวนการผลิต	0	4	9	18	15	0	1.0

ผู้ประกอบยานยนต์แก้ไขข้อขัดแย้งด้านต้นทุนด้วยการเชิญผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มาร่วมการประชุมปรึกษาถึงต้นทุนที่แท้จริงในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และกระบวนการผลิตของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อหาแนวทางในการทำวิศวกรรมคุณค่าหรือใช้การเจรจาต่อรองราคา ในกรณีที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นบริษัทร่วมทุน ผู้ประกอบยานยนต์บางรายจะมอบเครื่องจักรที่จำเป็นต่อการผลิตชิ้นส่วนที่ทางผู้ประกอบยานยนต์ไม่ใช้แล้วให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยืมไปใช้ เพื่อเป็นลดต้นทุนการผลิต มีการสนับสนุนให้ทำกิจกรรมการลดต้นทุนด้วยการจัดระบบการประเมินผลการทำงานกิจกรรมการลดต้นทุน ซึ่งผลจากการประเมินนี้จะมีผลต่อการประเมินการดำเนินงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วย และมีการให้รางวัลสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ทำกิจกรรมการลดต้นทุนได้ผลโดดเด่น ซึ่งเปรียบเสมือนใบรับรองชื่อเสียงอย่างหนึ่งสำหรับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หากราคาชิ้นส่วนนั้นแพงมากหรือไม่สามารถลดลงอยู่ในระดับที่ผู้ประกอบยานยนต์พอใจ ผู้ประกอบยานยนต์อาจแก้ปัญหาด้วยการมีผู้ป้อนชิ้นส่วนยานยนต์หลายรายเพื่อสร้างทางเลือกด้านราคาชิ้นส่วน

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับคุณภาพของชิ้นส่วนยานยนต์นั้น ผู้ประกอบยานยนต์จะทำการตรวจชิ้นส่วนการเข้าสายการประกอบ หากพบข้อผิดพลาดในชิ้นส่วนยานยนต์ก็จะแจ้งให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทำการแก้ไขก่อน รวมทั้งมีการเชิญผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มาชี้แจงปัญหาที่เกิดขึ้น กำหนดระยะเวลาในการแก้ไข และมีตัวแทนจากผู้ประกอบยานยนต์มาตรวจติดตามประเมินผล พร้อมกันนั้น ก็จะหักแต้มด้านคุณภาพของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการประเมินผลการดำเนินงานและจะคืนแต้มให้เมื่อผู้ผลิตชิ้นส่วนสามารถแก้ไขปัญหาคุณภาพชิ้นส่วนที่ต่ำลงได้สำเร็จ ในกรณีที่ชิ้นส่วนมีคุณภาพต่ำลงผิดปกติ ผู้ประกอบยานยนต์จะไป Audit ผู้ผลิตชิ้นส่วน ตรวจสอบกระบวนการตรวจเช็ควัสดุทั้งขาเข้า ระหว่างการผลิต และเมื่อเสร็จเป็นชิ้นส่วนยานยนต์แล้วว่ามีคุณภาพตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้หรือไม่ และให้คำแนะนำต่างๆเพื่อช่วยปรับปรุงคุณภาพ

วิธีที่ผู้ประกอบยานยนต์ใช้ในการแก้ปัญหาที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนส่งสินค้ามาช้า คือ การออกไปสั่งของล่วงหน้า และการให้คะแนนประเมินการจัดส่ง ส่วนวิธีที่ใช้แก้ปัญหาความขาดความร่วมมือของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และการไม่ใส่ใจกับคำแนะนำที่ผู้ประกอบยานยนต์ให้ นั้น ผู้ประกอบยานยนต์ทำโดยกรกิจกรรมระหว่างผู้ประกอบ

ยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ จัดการประชุมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อชี้แจงเกี่ยวกับแนวทางการดำเนินงานของบริษัทให้ผู้บริหารระดับสูงและกลางของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทราบเพื่อสร้างสัมพันธภาพที่ดีระหว่างกัน ในกรณีเร่งด่วนหรือรุนแรงก็จะแจ้งผู้บริหารระดับสูงของผู้ผลิตชิ้นส่วนทราบและคอยติดตามผล

ส่วนข้อขัดแย้งเกี่ยวกับการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่หรือกระบวนการผลิตนั้นมักเกิดจากการที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่พร้อมที่จะปรับปรุงการผลิต ดังนั้นผู้ประกอบการยานยนต์จะส่งทีมงานเข้าไปร่วมการทดลองผลิตชิ้นส่วนของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ หรือส่งช่างเทคนิคและวิศวกรเข้าไปแก้ไข ให้คำแนะนำเป็นครั้งคราว และมีการจัดอบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการปรับปรุงกระบวนการผลิตแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

2.5.2. เปรียบเทียบข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้นในผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนทั่วไปจะมีความขัดแย้งในทุกด้าน ยกเว้นในเรื่องราคาน้อยกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์รายอื่น ผู้ผลิตชิ้นส่วนที่เป็นบริษัทร่วมทุนต้องปรับปรุงตนเองในด้านการจัดส่ง ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา การให้ความใส่ใจกับคำแนะนำช่วยการผลิตที่ผู้ประกอบการยานยนต์ให้ และการพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่ ส่วนผู้ผลิตชิ้นส่วนที่มีความใกล้ชิดกับผู้ประกอบการยานยนต์เป็นพิเศษต้องปรับปรุงด้านคุณภาพ ราคาชิ้นส่วน และการจัดส่ง (ตารางที่ 5.30)

ตารางที่ 5.30 ข้อขัดแย้งระหว่างบริษัทของผู้ประกอบการยานยนต์กับผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทต่างๆ

ข้อขัดแย้ง	บริษัท ร่วมทุน	บริษัท พิเศษ	บริษัท ทั่วไป	คะแนน เฉลี่ย
ราคา	2.3	2.4	2.4	2.4
ปัญหาการจัดส่ง	2.3	2.4	2.0	2.2
คุณภาพ	2.2	2.4	2.1	2.2
ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา	2.2	2.0	2.1	2.1
คำแนะนำช่วยการผลิต	1.5	1.2	1.3	1.3
การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่หรือกระบวนการผลิต	2.2	2.0	1.9	2.0

2.6. ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก

เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักแล้ว พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ (60.9 เปอร์เซ็นต์) ไม่ได้เป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนยานยนต์ประเภทหนึ่งเพียงรายเดียวของผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก ผู้ป้อนชิ้นส่วนยานยนต์ 46 เปอร์เซ็นต์มีแนวโน้มที่จะขึ้นราคาคืนชิ้นส่วนยานยนต์ และ ผู้ผลิตชิ้นส่วนเกือบทุกรายได้รับข้อมูลป้อนกลับเกี่ยวกับผลการประเมินการดำเนินการของผู้ผลิตชิ้นส่วนจากผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก (ตารางที่ 5.31)

ตารางที่ 5.31 รายละเอียดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก

หัวข้อ	ใช่ (%)	ไม่ใช่ (%)	ไม่ตอบ (%)
ผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นผู้ป้อนชิ้นส่วนประเภทหนึ่งเพียงรายเดียว	34.8	60.9	2.3
แนวโน้มราคาคืนส่วนที่เสนอให้คือแพงขึ้น	45.7	50.0	4.3
ผู้ประกอบยานยนต์ให้ข้อมูลป้อนกลับผลการประเมินการทำงานของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	91.3	6.5	2.2

มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวนน้อยมากที่มีบทบาทอย่างมากในการปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้ในปัจจุบันและการร่วมออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนที่จะใช้ในรถยนต์รุ่นใหม่ มีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ผลิตชิ้นส่วนทั้งหมดเท่านั้นที่มีส่วนร่วมบ้างในการปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้ในรถรุ่นปัจจุบัน (ตารางที่ 5.32)

ตารางที่ 5.32 บทบาทของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการออกแบบ ปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนร่วมกับผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลัก

หัวข้อ	มีบทบาทมาก	มีบทบาทบ้าง	ไม่มีบทบาท	ไม่ตอบ
	(%)	(%)	(%)	(%)
การปรับปรุงและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้รถรุ่นปัจจุบัน	13.0	52.2	32.6	2.2
การออกแบบและพัฒนาชิ้นส่วนที่จะใช้ในรถรุ่นใหม่	4.3	41.3	52.2	2.2

ผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักให้ความสำคัญกับการตรวจสอบและควบคุมคุณภาพมากที่สุด รองลงมาคือการผลิตและการออกแบบผลิตภัณฑ์ ดังจะเห็นได้จากการที่ผู้ประกอบยานยนต์มาเยี่ยมบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนในขั้นตอนดังกล่าวบ่อยครั้งมาก (ตารางที่ 5.33)

ตารางที่ 5.33 ความถี่ที่ผู้ประกอบการมาเยี่ยมผู้ผลิตชิ้นส่วนในขั้นตอนทำงานต่าง ๆ ต่อปี

ขั้นตอนการทำงาน	มา > 3 ครั้ง (%)	มา 1-3 ครั้ง (%)	ไม่มาเลย (%)	ไม่ตอบ (%)
การออกแบบผลิตภัณฑ์	21.7	15.2	60.9	2.2
การออกแบบกระบวนการผลิต	13.0	37.0	47.8	2.2
การคัดเลือกผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	2.2	37.0	58.7	2.1
การผลิต	34.8	52.2	8.7	4.3
การตรวจสอบและควบคุมคุณภาพ	47.8	45.7	4.3	2.2

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทำสัญญาซื้อขายชิ้นส่วนกับผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักโดยเฉลี่ยนาน 5 ปี โดยผู้ประกอบการจะกำหนดเปอร์เซ็นต์การปฏิเสธรุ่นโดยเฉลี่ยไว้ที่ 1.8 เปอร์เซ็นต์ และในระหว่างที่มีการติดต่อซื้อขายกัน ผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักจะมาเยี่ยมโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 3 ครั้ง/ปี (ตารางที่ 5.34)

ตารางที่ 5.34 รายละเอียดอื่นๆ

เรื่อง	
ระยะเวลาสัญญาการป้อนชิ้นส่วนให้ผู้ประกอบการ	5 ปี
เปอร์เซ็นต์การปฏิเสธรุ่น	1.8 %
ผู้เชี่ยวชาญจากผู้ประกอบการที่เป็นลูกค้าหลักมาให้คำแนะนำที่โรงงานผู้ประกอบการ	3 ครั้ง/ปี

3. ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

3.1. เกณฑ์ที่ใช้ประกอบการประเมินผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนยานยนต์

ตารางที่ 5.35 แสดงเกณฑ์ที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใช้ในการประเมินผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย จากตารางพบว่าความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย (reliability) มีความสำคัญอย่างมากต่อการเป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (คะแนนเฉลี่ยความสำคัญเท่ากับ 3.3) รองลงมาได้แก่ ความรู้ความสามารถในการของบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่ก่อให้เกิดความมั่นใจในบริการ (assurance) และความเต็มใจและความรวดเร็วในการตอบสนองต่อคำร้องของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (responsiveness) โดยเกณฑ์ทั้งสองประการนี้มีความสำคัญเท่าเทียมกัน คือ มีคะแนนเฉลี่ยความสำคัญเท่ากับ 2.9 และเกณฑ์ที่มีความสำคัญน้อยที่สุดคือ สมรรถนะของบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย (tangible) และ การให้ความเอาใจใส่ดูแลอย่างใกล้ชิด (empathy) ซึ่งมีคะแนนเฉลี่ยความสำคัญเท่ากับ 2.7 และ 2.6 ตามลำดับ

ตารางที่ 5.35 เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

เกณฑ์ที่ใช้ในการประเมินผู้ผลิต วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	ระดับความสำคัญของเกณฑ์ดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อยที่ สุด		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(1)		
1. ความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ของผู้ผลิต วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย (reliability)	26	8	8	2	0	2	3.3
2. ความรู้ความสามารถของบริษัทผู้ผลิต วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่ก่อให้เกิดความ มั่นใจในบริการ (assurance)	13	17	12	3	0	1	2.9
3. ความเต็มใจและความรวดเร็วในการ ตอบสนองต่อคำร้องของผู้ผลิตชิ้นส่วน ยานยนต์ (responsiveness)	13	19	9	4	0	1	2.9
4. สมรรถนะของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย/ วัตถุดิบ (tangible)	4	25	14	2	0	1	2.7
5. การให้ความเอาใจใส่ดูแลอย่างใกล้ชิด (empathy)	6	19	18	1	1	1	2.6

3.2. การแลกเปลี่ยนข่าวสาร

ตารางที่ 5.36 แสดงความถี่ของการให้ข่าวสารด้านต่างๆ โดยผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นผู้ให้ข้อมูลข่าวสาร ด้านดังกล่าวแก่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะให้ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ มากที่สุดคือประมาณเดือนละครั้ง (คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.9) รองลงมาคือแผนการผลิต ผลการประเมินการดำเนินงานของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย ข้อมูลทางวิศวกรรม เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่ และแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต ตามลำดับ

ตารางที่ 5.37 แสดงความถี่ของการแลกเปลี่ยนข่าวสารที่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเป็นผู้ให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ข้อมูลในตารางดังกล่าวแสดงให้เห็นว่า ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจะให้ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ มากที่สุด รองลงมาคือแผนการผลิต ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยขาดการให้ข้อมูลเกี่ยวกับเทคนิคการผลิตและ ข้อเสนอแนะ กิจกรรมการตลาดต้นทุน และผลการประเมินการดำเนินงาน แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ส่วนข้อมูลเกี่ยวกับแนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาสที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคตนั้น ผู้ผลิตวัตถุดิบจะให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ปีละครั้งเท่านั้น

ตารางที่ 5.36 ความถี่ของการแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆจากผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์
ไปผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	ทุก สัปดาห์ (4)	เดือนละ ครั้ง (3)	2-3 เดือน ครั้ง (2)	ปีละ ครั้ง (1)	ไม่มีเลย (0)	ไม่ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	10	26	6	2	1	1	2.9
ข้อมูลทางวิศวกรรม	3	8	18	11	3	3	1.9
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	1	8	12	16	8	1	1.5
ผลการประเมินการดำเนินงาน	1	16	15	8	5	1	2.0
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	0	3	13	19	10	1	1.2
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	0	6	12	19	5	4	1.5
แผนการผลิต	6	26	7	2	4	1	2.6
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาส ที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	0	3	8	18	14	3	1.0

ตารางที่ 5.37 ความถี่ของการแลกเปลี่ยนข่าวสารต่างๆจากผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยไป
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์

ข่าวสารที่แลกเปลี่ยน	ทุก สัปดาห์ (4)	เดือน ละครั้ง (3)	2-3 เดือน ครั้ง (2)	ปีละ ครั้ง (1)	ไม่มี เลย (0)	ไม่ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ข้อมูลทางการตลาดและยอดสั่งซื้อ	9	17	6	2	8	4	2.4
ข้อมูลทางวิศวกรรม	4	5	13	9	9	6	1.7
เทคนิคการผลิตและข้อเสนอแนะ	0	8	10	12	12	4	1.3
ผลการประเมินการดำเนินงาน	0	10	8	9	15	4	1.3
ข้อมูลเกี่ยวกับกิจกรรมการลดต้นทุน	0	1	12	10	19	4	0.9
ข้อมูลเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ใหม่	1	5	8	13	12	7	1.2
แผนการผลิต	5	10	10	5	12	4	1.8
แนวโน้มของเทคโนโลยีและโอกาส ที่จะใช้เทคโนโลยีดังกล่าวในอนาคต	1	2	6	13	17	7	0.9

เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลขาไป (ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เป็นผู้ให้แก่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย) และข้อมูล
ขากลับ (ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเป็นผู้ให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์) จะเห็นได้ว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะเป็น
ฝ่ายให้ข้อมูลต่างๆแก่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยมากกว่าที่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจะให้แก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยาน
ยนต์

ตารางที่ 5.38 ความมีประสิทธิภาพของวิธีที่ใช้แลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยน ข่าวสาร	ความมีประสิทธิภาพ					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี เลย		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
โทรศัพท์	26	17	3	0	0	0	3.5
โทรสาร	24	18	3	0	0	1	3.5
E-mail	1	5	7	5	11	17	1.3
พนักงานส่งเอกสาร	3	4	14	11	5	9	1.7
Kanban Card	5	4	6	4	12	15	1.5
การประชุม	10	14	13	3	2	4	2.6
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	3	5	9	6	10	13	1.5

ตารางที่ 5.39 ความถี่ในการแลกเปลี่ยนข่าวสารด้วยวิธีการต่างๆระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

วิธีการที่ใช้แลกเปลี่ยนข่าวสาร	ความถี่ในการใช้วิธีดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	บ่อยที่สุด	บ่อย	ใช้น้อย	น้อย ครั้ง	ไม่ใช้ เลย		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
โทรศัพท์	36	10	0	0	0	0	3.8
โทรสาร	23	21	1	0	1	0	3.4
E-mail	1	1	7	8	29	0	0.6
พนักงานส่งเอกสาร	1	4	16	12	13	0	1.3
Kanban Card	5	4	5	4	27	1	1.0
การประชุม	4	12	16	9	5	0	2.0
กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์	1	2	8	11	21	3	0.9

วิธีที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มองว่ามีประสิทธิภาพมากที่สุดในการติดต่อกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย คือ การใช้โทรสาร และโทรศัพท์ รองลงมาคือการ (ตารางที่ 5.38) ส่วนวิธีที่ใช้น้อยที่สุดในการติดต่อสื่อสารระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย (ตารางที่ 5.39) คือ การโทรศัพท์ และโทรสาร รองลงมาคือการประชุม ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไม่ค่อยได้ใช้พนักงานส่งเอกสาร และ กิจกรรมเชื่อมสัมพันธ์ในการติดต่อสื่อสาร

มากนัก ส่วนการใช้ E-mail นั้นยังไม่แพร่หลายในหมู่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ สังเกตได้จากข้อมูลที่เกาะกลุ่มกันในบริเวณใช้บ้าง จนถึง ไม่ใช้เลย

3.3. ความร่วมมือทางเทคนิค

ในส่วนนี้จะกล่าวถึงความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ใน 3 ด้าน ได้แก่ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกระบวนการผลิต และ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกิจกรรมการเพิ่มผลผลิต

ตารางที่ 5.40 แสดงให้เห็นว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยขาดความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆอย่างมาก ไม่ว่าจะเป็นด้านผลิตภัณฑ์ กระบวนการผลิต และ กิจกรรมการเพิ่มผลผลิต โดยความร่วมมือทางเทคนิคที่เห็นได้ชัดที่สุดคือความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ รองลงมาคือ ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกระบวนการผลิต มีความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกิจกรรมการเพิ่มผลผลิตต่าง ๆ น้อยมาก ควรที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะได้ปรับปรุงความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆร่วมกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยต่อไป

นอกจากการร่วมมือกันในการปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์ การปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิตแล้ว ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะเป็นผู้ให้คำแนะนำทางเทคนิคด้านต่างๆแก่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย เช่น หากพิจารณาความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับกระบวนการผลิต ก็พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะให้คำแนะนำผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในด้านวิธีการผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย และเทคโนโลยีการผลิต มากกว่าที่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจะให้คำแนะนำในด้านวิธีการผลิตชิ้นส่วน หรือเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วน หรือ ถ้าพิจารณาความร่วมมือเกี่ยวกับเทคนิคการเพิ่มผลผลิต ก็พบว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะให้คำแนะนำเกี่ยวกับการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติมากกว่าที่ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยแนะนำผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ แต่ในส่วนของเทคนิคการซ่อมบำรุงและเทคนิคการรักษาความปลอดภัยนั้น มีการให้และรับคำแนะนำในปริมาณที่น้อยมากพอๆกัน

ตารางที่ 5.40 ความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	มีความร่วมมือในด้านดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มาก เป็น พิเศษ	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
I. ความร่วมมือทางเทคนิคเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์							
1. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยร่วมกันปรับปรุงและพัฒนาผลิตภัณฑ์	2	11	15	12	6	0	1.8
2. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อรับคำแนะนำด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	0	2	7	14	23	0	0.7
3. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อให้คำแนะนำด้านการออกแบบ เปลี่ยนแปลงและปรับปรุงผลิตภัณฑ์	0	6	7	11	22	0	0.9
II ความร่วมมือเกี่ยวกับกระบวนการผลิต							
4. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยร่วมกันปรับปรุงและพัฒนากระบวนการผลิต	1	7	12	12	14	0	1.3
5. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อรับคำแนะนำด้านวิธีการผลิตชิ้นส่วน	0	1	4	17	24	0	0.6
6. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อให้คำปรึกษาด้านวิธีการการผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	0	3	9	13	21	0	0.9
7. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อรับคำแนะนำด้านเทคโนโลยีการผลิตชิ้นส่วน	0	1	4	15	26	0	0.6
8. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อให้คำปรึกษาด้านเทคโนโลยีการผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	0	2	8	13	23	0	0.8

ตารางที่ 5.40 ความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย (ต่อ)

ลักษณะความร่วมมือทางเทคนิค	มีความร่วมมือในด้านดังกล่าว					ไม่ ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
	มากเป็น พิเศษ	มาก	ปาน กลาง	น้อย	ไม่มี		
	(4)	(3)	(2)	(1)	(0)		
III. ความร่วมมือทางเทคนิคด้านการเพิ่มผลผลิต							
9. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>รับ</u> คำแนะนำด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	0	2	3	12	29	0	0.5
10. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>ให้</u> คำปรึกษาด้านเทคนิคการควบคุมคุณภาพเชิงสถิติ	0	2	9	10	25	0	0.7
11. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>รับ</u> คำแนะนำด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	0	1	3	10	32	0	0.4
12. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>ให้</u> คำปรึกษาด้านเทคนิคการซ่อมบำรุง	0	2	2	13	29	0	0.5
13. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>รับ</u> คำแนะนำด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0	0	5	9	32	0	0.4
14. ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่งทีมงานเข้าไปประจำโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเพื่อ <u>ให้</u> คำปรึกษาด้านเทคนิคการรักษาความปลอดภัย	0	1	2	13	30	0	0.4

ตารางที่ 5.41 การออกแบบผลิตภัณฑ์มาตรฐานสำหรับผลิตเป็นชิ้นส่วนยานยนต์

การออกแบบผลิตภัณฑ์มาตรฐาน	ใช่ (%)	ไม่ใช่ (%)	ไม่ตอบ
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เลือกใช้ใช้วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเท่าที่มีอยู่ในท้องตลาดในการผลิตตามที่ผู้ประกอบการยานยนต์กำหนด	67.4	32.6	0.0
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กำหนดข้อกำหนด (Specification) วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่ต้องการเอง แล้วเลือกซื้อวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเท่าที่มีในท้องตลาดหรือให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่มีคุณลักษณะตามข้อกำหนดนั้น	69.6	30.4	0.0
ผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยร่วมกันวิจัยและพัฒนาวัตถุดิบที่ใช้	28.3	71.7	0.0
ผู้ผลิตวัตถุดิบวิจัยและพัฒนาวัตถุดิบเอง	41.3	58.7	0.0

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่จะเลือกใช้ใช้วัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยตามที่บริษัทผู้ประกอบการยานยนต์กำหนด หรือ กำหนดข้อกำหนด (Specification) ขึ้นมาเองแล้วเลือกซื้อจากผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจากเท่าที่มีอยู่ในท้องตลาด (68 เปอร์เซ็นต์ และ 70 เปอร์เซ็นต์ ตามลำดับ) หรือให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยตามข้อกำหนดนั้น มีผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยประมาณ 41 เปอร์เซ็นต์ที่ทำการวิจัยและพัฒนาวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเอง ในส่วนของการร่วมกันวิจัยและพัฒนาวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่จะใช้ในการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้น พบว่ามีผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์เพียง 28 เปอร์เซ็นต์เท่านั้นที่ทำเช่นนั้น (ตารางที่ 5.41)

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะจัดประชุมหารือกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยประมาณ 4 เดือนครั้ง และไปเยี่ยมผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย หรือให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยมาเยี่ยมโรงงานของตนโดยเฉลี่ยทุก 4 เดือนเช่นกัน (ตารางที่ 5.42)

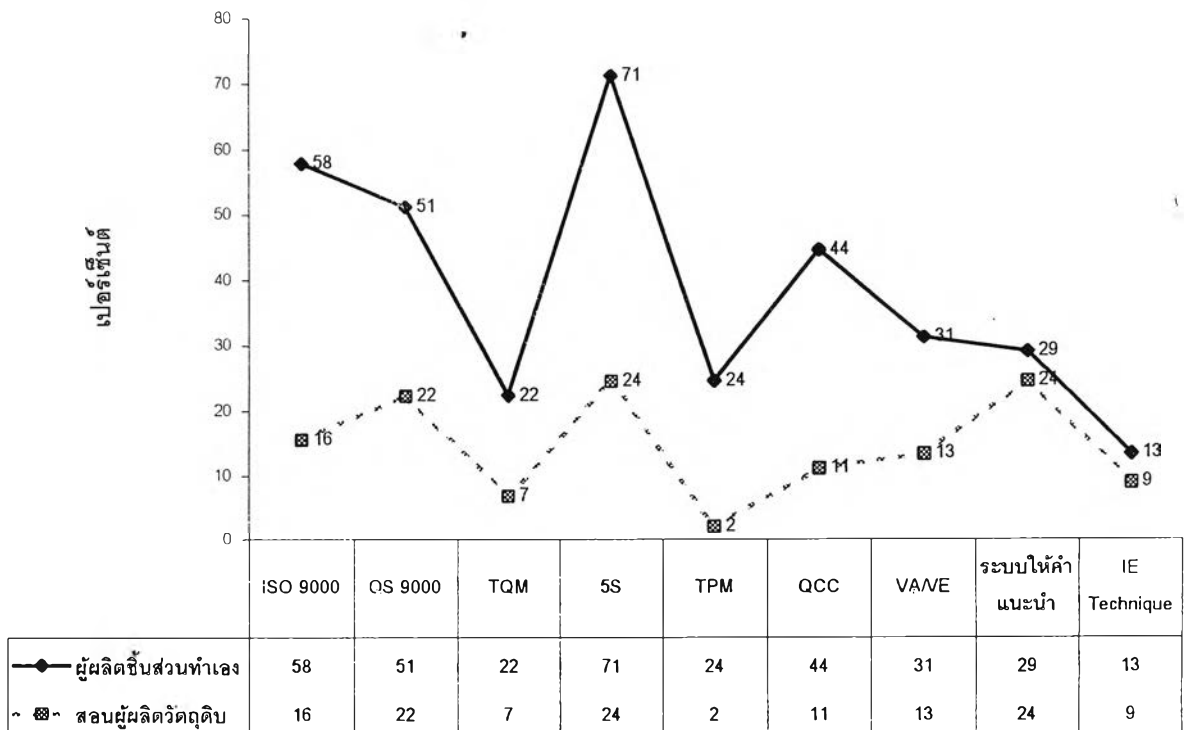
ตารางที่ 5.42 ความถี่ในการทำกิจกรรมระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

กิจกรรม	เดือน/ครั้ง
ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จัดประชุมหารือกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	4
ตัวแทนจากบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไปเยี่ยมโรงงานผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	4
ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยส่งทีมงานมาเยี่ยมชมโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์	4

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ส่วนใหญ่ (69.6 %) ไม่มีการทำกิจกรรมการลงทุนในบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย และผู้ผลิตชิ้นส่วนจำนวน 84.8 เปอร์เซ็นต์ก็ไม่ได้เป็นสมาชิกชมรมที่ผู้ผลิตวัตถุดิบจัดตั้งขึ้นเพื่อให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ใช้เป็นที่แลกเปลี่ยนความรู้ทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ด้วยกัน โดยผู้ตอบแบบสอบถาม 1 รายตอบว่า ไม่ทราบว่ามีชมรมดังกล่าวขึ้นหรือไม่ (ตารางที่ 5.43)

ตารางที่ 5.43 ความร่วมมือทางเทคนิคด้านการเพิ่มผลผลิตอื่นๆ

หัวข้อ	ใช่ (%)	ไม่ใช่ (%)	ไม่ทราบ (%)
ผู้ผลิตชิ้นส่วนทำกิจกรรมการลดต้นทุนในบริษัทผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	30.4	69.6	0.0
ผู้ผลิตชิ้นส่วนเป็นสมาชิกชมรมที่ผู้ผลิตวัตถุดิบจัดตั้งขึ้น	13.0	84.8	2.2



รูปที่ 5.2 ระบบคุณภาพมาตรฐาน และ กิจกรรมการเพิ่มผลผลิตที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ปฏิบัติ และที่มีการถ่ายทอดให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

รูปที่ 5.2 แสดงการทำระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9000 , QS 9000 และ กิจกรรมการเพิ่มผลผลิต/ลดต้นทุนที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ปฏิบัติเองและที่มีการถ่ายทอดให้กับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย พบว่ามีผู้ผลิตชิ้นส่วนอยู่จำนวนหนึ่งที่ไม่ว่าจะมีการปฏิบัติกิจกรรมใดก็ตาม ก็จะสอนหรือส่งเสริมให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยปฏิบัติด้วย แต่ผู้ผลิตชิ้นส่วนกลุ่มนี้มีจำนวนน้อยมาก ตัวเลขในตารางคือ เปอร์เซ็นต์ของจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่ปฏิบัติเช่นนั้นเปรียบเทียบกับจำนวนผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมด

กิจกรรมที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการปฏิบัติมากที่สุดคือ 5ส รองลงมาคือ การทำระบบคุณภาพมาตรฐาน ISO 9000 , QS 9000 และ QCC ตามลำดับ ส่วนกิจกรรมที่มีการถ่ายทอดให้กับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยหรือส่งเสริมให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยปฏิบัติมากที่สุด ได้แก่ 5ส และ ระบบให้คำแนะนำ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แทบจะไม่มีใครถ่ายทอดความรู้เรื่องการบำรุงรักษาทีวีผล (Total Productive Management) เลย

3.4. ความไว้วางใจ

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความไว้วางใจในตัวผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยหลักมากกว่าที่เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยรองค่อนข้างมาก ในส่วนของความไว้วางใจในผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยหลักนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ครึ่งหนึ่งมีการแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงานร่วมกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย ผู้ผลิตชิ้นส่วน 61 เปอร์เซ็นต์คิดว่าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเต็มใจช่วยเหลือตนเองดี แต่ก็คิดว่าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยยังให้คำแนะนำต่างๆน้อยเกินไป ประมาณครึ่งหนึ่งของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดที่เต็มใจแบ่งผลกำไรให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายที่กำหนด และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จำนวน 30 เปอร์เซ็นต์เต็มใจซื้อวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยในราคาแพงขึ้นถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำปรึกษาในด้านต่างๆแก่ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ (ตารางที่ 5.44)

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงานร่วมกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนรองน้อยกว่าผู้ป้อนวัตถุดิบรายหลักมาก คือ มีเพียง 33 เปอร์เซ็นต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ทั้งหมดเท่านั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 59 เปอร์เซ็นต์มองว่าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยเต็มใจช่วยเหลือตนเองดี และ 17 เปอร์เซ็นต์ของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์คิดว่าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนให้คำแนะนำเพียงพอ มี 50 เปอร์เซ็นต์ที่จะแบ่งผลกำไรให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายที่ผู้ผลิตชิ้นส่วนกำหนด และ 29 เปอร์เซ็นต์ยอมจ่ายค่าวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนแพงขึ้นถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยส่งผู้เชี่ยวชาญมาให้คำแนะนำในด้านต่างๆ

ตารางที่ 5.44 ความไว้วางใจระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

หัวข้อ	ผู้ป้อนหลัก (%)	ผู้ป้อนรอง (%)
การแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงาน	50.0	32.6
ความเต็มใจช่วยเหลือของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	60.9	59.3
ความเพียงพอในการให้คำแนะนำของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย	22.2	17.1
แบ่งผลกำไรให้ผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนลดต้นทุนได้ตามเป้าหมาย	48.8	50.0
จ่ายค่าวัตถุดิบที่แพงขึ้นถ้าผู้ผลิตวัตถุดิบให้คำปรึกษาในด้านต่างๆ	29.5	29.3

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบความไว้วางใจระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์กับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนหลักและผู้ป้อนรองด้วย Paired Sample t-test พบว่า ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์จะแบ่งปันเทคโนโลยี แผนการผลิต และแผนการดำเนินงานกับผู้ป้อนหลักมากกว่าผู้ป้อนรองด้วยความเชื่อมั่นมากกว่า 90 เปอร์เซ็นต์ แต่ในหัวข้อต่างๆแล้วไม่พบว่ามีแตกต่างกันระหว่างผู้ป้อนหลักและผู้ป้อนรอง

3.5. ข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้น

ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยมีการขัดแย้งในด้านต่างๆระหว่างอยู่ในชั้นปานกลาง (ค่าเฉลี่ยประมาณ 2) โดยข้อขัดแย้งที่เกิดขึ้นบ่อยที่สุด คือ ข้อขัดแย้งด้านต้นทุน รองลงมาคือ ปัญหาการจัดส่ง คุณภาพของวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย และ ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา (ตารางที่ 5.45)

ตารางที่ 5.45 ข้อขัดแย้งระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ข้อขัดแย้ง	บ่อย มาก (4)	บ่อย (3)	มีบ้าง (2)	น้อย ครั้ง (1)	ไม่มี (0)	ไม่ตอบ	คะแนน เฉลี่ย
ต้นทุน	4	14	18	8	2	0	2.2
ปัญหาการจัดส่ง	3	6	23	12	2	0	1.9
คุณภาพ	3	7	18	16	2	0	1.8
ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา	3	5	19	17	2	0	1.8
คำแนะนำช่วยการผลิต	1	3	12	24	6	0	1.3
การพัฒนาผลิตภัณฑ์ใหม่หรือ กระบวนการผลิต	1	9	9	20	5	2	1.6

4. สรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบสอบถาม

เนื้อหาในบทที่ 5 นี้เป็นผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามที่ได้รับตอบกลับมาจากผู้ประกอบการยานยนต์ 7 รายและผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ 46 ราย ซึ่งในการวิเคราะห์นั้นได้ทำการวิเคราะห์แยกเป็น 2 กรณี คือ หนึ่ง ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และ สอง ภาพรวมความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อย

ในการวิเคราะห์ส่วนที่หนึ่ง หรือ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์นั้นสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการยานยนต์พอใจกับความพร้อมในการผลิต ความน่าเชื่อถือ และการให้บริการของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน และคิดว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ควรให้ความเอาใจใส่ดูแลลูกค้าและผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยของตนเองมากกว่าที่เป็นอยู่ ผู้ประกอบการยานยนต์มีบทบาทมากกว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในการให้ข้อมูลข่าวสารและความรู้ทางเทคนิคต่างๆ อย่างไรก็ตาม ทั้งผู้ประกอบการยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังต้องปรับปรุงอีกมากในด้านความร่วมมือทางเทคนิคในประเด็นต่างๆไม่ว่าจะเป็นด้านการพัฒนาผลิตภัณฑ์ การพัฒนากระบวนการผลิต และการเพิ่มผลผลิต ผู้ที่มีบทบาทมากที่สุดในการรับคำแนะนำจากผู้ประกอบการยานยนต์คือผู้บริหารระดับกลางของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงานกับผู้

ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักมากกว่าลูกค้ารอง รวมทั้งพอใจกับการให้ความช่วยเหลือต่างๆของผู้ประกอบยานยนต์ที่เป็นลูกค้าหลักมากกว่าที่เป็นลูกค้ารองด้วย

ส่วนการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยนั้นสรุปได้ว่า ในจำนวนเกณฑ์ประกอบการพิจารณาผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่มีอยู่ด้วยกันหลายประการนั้น ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ให้ความสำคัญกับความน่าเชื่อถือไว้วางใจได้ของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยมากที่สุด ในส่วนของการแลกเปลี่ยนข่าวสารนั้น ผู้ที่มีบทบาทมากกว่าในการให้ข่าวสารต่างๆคือผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์แล้ว พบว่าการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีความถี่น้อยกว่าการแลกเปลี่ยนข่าวสารระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ประกอบยานยนต์ นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาเรื่องความร่วมมือทางเทคนิคระหว่างผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยแล้ว พบว่าทั้งผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์และผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยจำเป็นต้องปรับปรุงความร่วมมือทางเทคนิคในด้านต่างๆอย่างเร่งด่วน ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์มีการแบ่งปันเทคโนโลยีและแผนงานต่างๆกับผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนหลักมากกว่าผู้ป้อนรอง นอกจากนี้ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ยังพอใจกับการให้ความช่วยเหลือต่างๆของผู้ผลิตวัตถุดิบ/ชิ้นส่วนย่อยที่เป็นผู้ป้อนหลักมากกว่าผู้ป้อนรองอีกด้วย

เพื่อเป็นการเสริมรายละเอียดและยืนยันผลจากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม จึงได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมด้วยการสัมภาษณ์และเยี่ยมชมโรงงานผู้ประกอบยานยนต์และโรงงานผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์บางราย ซึ่งรายละเอียดเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบยานยนต์และผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ที่เป็นโรงงานกรณีศึกษานั้นจะกล่าวถึงในบทที่ 6 ต่อไป