

นโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม  
ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ

Government Supporting Policies for Small and Medium Enterprises  
in Automobile Industry

อุดมศักดิ์ หมวดฉิมแก้ว<sup>1</sup> วรเดช จันทรศร<sup>2</sup> เพ็ญศรี ฉิรินัง<sup>3</sup> และชาญ ธาระवास<sup>4</sup>

Udomsak Muadchimkaew<sup>1</sup> Voradej Chandarasorn<sup>2</sup> Pensri Chirinang<sup>3</sup> and Charn Tharawas<sup>4</sup>

<sup>1</sup> นักศึกษาปริญญาเอก หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

<sup>2, 3, 4</sup> อาจารย์ประจำหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต วิทยาลัยนวัตกรรมการจัดการ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

<sup>1</sup> Doctor of Public Administration Program, College of Innovation Management,  
Rajamangala University of Technology Rattanakosin

<sup>2, 3, 4</sup> Lecturer of the Doctor of Public Administration Program, College of Innovation Management,  
Rajamangala University of Technology Rattanakosin

E-mail: [udomsak.mua@rmutr.ac.th](mailto:udomsak.mua@rmutr.ac.th), [vchandarasorn@yahoo.com](mailto:vchandarasorn@yahoo.com), [pensri.chi@rmutr.ac.th](mailto:pensri.chi@rmutr.ac.th), [dr.charn94@gmail.com](mailto:dr.charn94@gmail.com)

Received: Dec 9, 2023; Revised: Dec 27, 2023; Accepted: Jan 3, 2024

### บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 4 ประการ 1) เพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงาน 2) เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงาน และ 3) เพื่อวิเคราะห์นโยบายภาครัฐ และ 4) เพื่อเสนอรูปแบบการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติที่สนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอุตสาหกรรมยานยนต์ การวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบผสมผสาน การวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 160 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพ ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 15 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ และเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ดำเนินนโยบาย เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์แก่นสาระ

ผลการวิจัย 1) ด้านผลการดำเนินงาน พบว่าผู้ประกอบการกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐมีผลการดำเนินงานในระดับดี แต่กลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐมีผลการดำเนินงานในระดับพอใช้ 2) ด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงาน พบว่าประกอบด้วย ความพร้อมของผู้ประกอบการ และสมรรถนะของผู้ประกอบการ 3) ด้านนโยบายภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการ พบว่า ประกอบด้วยนโยบายสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ นโยบายส่งเสริมการลงทุน และนโยบายส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ และ 4) ด้านรูปแบบการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติ พบว่า ประกอบด้วย (ก) รัฐควรกำหนดนโยบายให้มีความสอดคล้องกับปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงาน และ (ข) รัฐควรนำนโยบายไปปฏิบัติโดยเชื่อมโยงข้อมูลกันเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ประกอบการ

**คำสำคัญ:** นโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของรัฐ

ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอุตสาหกรรมยานยนต์ ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ดีขึ้น

### Abstract

This research had four objectives: 1) to analyze performance results, 2) to analyze factors affecting performance results, and 3) to analyze government policy, and 4) to propose a policy formulation and policy implementation model that support small and medium enterprises in automobile industry. This research was mixed methods research. Quantitative research had sample group consisted of automotive parts entrepreneurs

160 people. Quantitative data were collected by questionnaires. Statistics for data analysis included frequency, percentage, mean, and standard deviation and Structural Equation Modeling analysis. Qualitative research had 15 key informants including automotive parts entrepreneurs and government people who implement policies. Qualitative data were collected by in-depth interviews and analyzed data by content analysis method.

Research results 1) Performance results, it found that entrepreneurs in the group that received state supporting had a good performance, but those that did not receive state supporting had a fair performance. 2) Factor affecting performance result, it found that entrepreneurs should have readiness and competencies. 3) Government supporting policies, it found that government should drive soft loan policies, investment promotion policies and potential development policies. 4) Policy formulation and implementation model, it found that (a) the government should set policies to be consistent with factors affecting performance result and (b) the government should implement policies by integrate information for the highest benefit of entrepreneurs.

**Keywords:** Government Supporting Small and Medium Enterprises Policies,

Small and Medium Enterprises in Automobile Industry, Good Entrepreneur Performance Result

## บทนำ

ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ ผู้ประกอบการ SME คือ ผู้ประกอบการกิจการผลิตสินค้าที่มีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 500 ล้านบาท หรือ ผู้ประกอบกิจการให้บริการกิจการค้าส่ง หรือกิจการค้าปลีกที่มีการจ้างงานไม่เกิน 100 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 300 ล้านบาท (สำนักนายกรัฐมนตรื, 2563) เป็นกลุ่มธุรกิจที่มีความหลากหลายมาก ทั้งในด้านขนาด คือ ตั้งแต่ขนาดเล็กแบบร้านค้าเจ้าของคนเดียว ผู้ให้บริการ ผู้ส่งออก ไปจนถึงผู้ผลิตชิ้นส่วนให้กับบริษัทขนาดใหญ่ และด้านระดับการเติบโตของธุรกิจ รูปแบบการจัดตั้งกิจการ ตลอดจนระดับความรู้ของเจ้าของธุรกิจ ในปี 2565 ประเทศไทยมีจำนวนผู้ประกอบการ SME ทั้งสิ้น 3.2 ล้านราย คิดเป็นร้อยละ 99.5 ของผู้ประกอบการทั้งหมดในประเทศไทย เป็นผู้ประกอบการที่จดทะเบียนอยู่ในรูปแบบนิติบุคคล 0.8 ล้านราย คิดเป็นร้อยละ 26 ของจำนวนผู้ประกอบการ SME เกิดการจ้างงาน 12.8 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 71 ของจำนวนการจ้างงานทั้งหมด โดยการจ้างงานส่วนใหญ่จะอยู่ที่ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลที่มีการจ้างงาน 7.9 ล้านคน ส่งผลให้ผู้ประกอบการ SME สร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สูงถึง 6.1 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.2 ของ GDP ประเทศ (ฝ่ายวิเคราะห์สถานการณ์และเตือนภัยทางเศรษฐกิจ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2566)

ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ เป็นหนึ่งผู้ประกอบการ SME ที่มีความสำคัญต่อประเทศไทย โดยประเทศไทยเป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 1 ของอาเซียน อันดับ 5 ของเอเชีย อันดับ 12 ของโลก ส่งผลให้อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมมีมูลค่าถึงร้อยละ 5.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยก่อนหน้าปี 2563 มียอดกำลังการผลิตกว่า 2 ล้านคันต่อปีเป็นการผลิตเพื่อการส่งออกถึงร้อยละ 53 มีบุคลากรทำงานในห่วงโซ่การผลิตและจัดจำหน่ายถึง 0.9 ล้านคน ซึ่งส่วนใหญ่จะกระจายอยู่ในกลุ่มผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็กที่มีมากกว่า 1,700 บริษัท มีมูลค่าอยู่ที่ประมาณ 130,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.9 ของ SME ทั้งหมด โดยปัจจุบันได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี จากระถยนต์เครื่องสันดาปไปเป็นรถยนต์ไฟฟ้าที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้จำนวนชิ้นส่วนยานยนต์จะลดลง อุปกรณ์ระบบส่งกำลัง และเครื่องยนต์จะหายไป กระทั่งต่อชิ้นส่วน 49 รายการจาก 160 รายการ (ลดลงร้อยละ 30) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ผลิตชิ้นส่วนในประเทศไทยถึง 816 แห่ง โดยผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมสนับสนุนจำนวน 183 รายอาจจะต้องล้มเลิกกิจการ ซึ่งเป็นสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 40 เมื่อเทียบกับจำนวนผู้ประกอบการในระบบ และที่สำคัญคือผู้ประกอบการที่จะได้รับผลกระทบส่วนใหญ่ คือ ผู้ประกอบการ SME ที่มีการจ้างแรงงานมากที่สุด (กิริยา กุลกลการ, 2562) ประกอบกับปัญหาเดิมของผู้ประกอบการ SME ชิ้นส่วนยานยนต์ในไทย

ที่มีผลิตภาพแรงงานต่ำ มีทุนสำรองน้อย รวมทั้งมีความเสี่ยงต่อการถูกทดแทนด้วยเทคโนโลยี โดยแรงงานกลุ่มผู้ถึงระดับมัธยมศึกษาที่ทำงานในสายงานการผลิตได้รับผลกระทบมากที่สุด โดยเฉพาะในตำแหน่งงานประกอบ ตรวจสอบคุณภาพ และงานเทคนิค และภาวะตลาดที่ซบเซาทำให้ภาคการผลิตยานยนต์ไม่ต้องการรับบัณฑิตจบใหม่ แรงงานที่ไม่มีทักษะและประสบการณ์จึงเข้าสู่อุตสาหกรรมได้ค่อนข้างยาก ซึ่งทำให้เกิดปัญหาความว่างงานที่เพิ่มสูงขึ้น (เสาวณี จันทะพงษ์ และ ชฎาธาร โอบอชิต, 2563)

รัฐได้ดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME มาอย่างต่อเนื่องผ่านหลายหน่วยงาน ประกอบด้วยกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (กสอ.) กระทรวงอุตสาหกรรม มีภารกิจ ส่งเสริม สนับสนุน พัฒนาอุตสาหกรรม SME วิสาหกิจชุมชน ผู้ประกอบการ และผู้ให้บริการธุรกิจอุตสาหกรรม ให้มีสมรรถนะและขีดความสามารถในการประกอบการ ที่มีความเป็นเลิศและยั่งยืนสู่สากล โดยดำเนินนโยบายผ่านโครงการต่างๆ โดยมีโครงการที่น่าสนใจ เช่น โครงการส่งเสริมการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ โครงการพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ โครงการยกระดับธุรกิจ SMEs ด้วยการประยุกต์ใช้โมเดลเศรษฐกิจ BCG โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการอุตสาหกรรมสู่การแข่งขันเศรษฐกิจวิถีใหม่ เป็นต้น (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2564)

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) ทำหน้าที่จัดทำแผนการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งปัจจุบันเป็นฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2566-2570) ที่ต้องการสร้างการเติบโตให้ครอบคลุม และแบบมุ่งเป้า และพัฒนาสภาพแวดล้อมให้สนับสนุนการเติบโตของธุรกิจ ซึ่งดำเนินนโยบายโดยสนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุน สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม มีศูนย์กลางในการให้ความรู้และบริการ สร้างความพร้อมของบุคลากรและแรงงาน ปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจ และพัฒนาระบบข้อมูลเพื่อสนับสนุนการกำหนดนโยบาย โดยในปี 2565 ผู้ประกอบการ SME ของประเทศไทยมีการเข้าถึงข้อมูลองค์ความรู้ของ สสว. 853,963 ราย และมีผู้ประกอบการที่ยื่นเข้ารับการสนับสนุนตามยุทธศาสตร์และได้รับการพัฒนาศักยภาพ 19,307 ราย (ฝ่ายวิเคราะห์สถานการณ์และเตือนภัยทางเศรษฐกิจ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2566)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME โดยออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนสำหรับผู้ประกอบการ SME โดยโครงการที่จะขอเข้ารับการสนับสนุนจะต้องเข้าข่ายประเภทกิจการตามบัญชีท้ายประกาศส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 เช่น กิจการผลิตเครื่องจักร หรือ อุปกรณ์อัตโนมัติ (Automation) ที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม กิจการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ Electric Vehicle (EV) กิจการผลิตแบตเตอรี่ มอเตอร์ ระบบปรับอากาศ เป็นต้น โดยผู้ประกอบการ SME จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไข คือ เป็น SME ไทย ที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถ โดยมีบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของทุนจดทะเบียน มีสินทรัพย์ถาวรสุทธิหรือเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่เกิน 200 ล้านบาท ลงทุนขั้นต่ำของแต่ละโครงการไม่น้อยกว่า 500,000 บาท โดยมีสิทธิและประโยชน์จากการรับการส่งเสริมการลงทุน คือ ได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลสำหรับประเภทกิจการในกลุ่ม A1 และ A2 เป็นสัดส่วน ร้อยละ 200 ของเงินลงทุน โดยระยะเวลาการรับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี โดยในปี 2565 มีผู้ประกอบการ SME ได้รับการส่งเสริมการลงทุนตามมาตรการส่งเสริม SME จำนวน 59 โครงการ จากจำนวนโครงการที่ BOI อนุมัติทั้งหมดในปีที่อนุมัติ 2,119 โครงการ (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2565)

ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (SME BANK) ทำหน้าที่สนับสนุนสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำให้แก่ผู้ประกอบการ SME ซึ่งเปลี่ยนแปลงไปตามสถานการณ์เศรษฐกิจในแต่ละปี เช่นปี 2563 ที่เกิดวิกฤติ COVID19 ได้ดำเนินนโยบายสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ตามนโยบายของธนาคารแห่งประเทศไทย ที่ให้ปล่อยสินเชื่อในอัตราดอกเบี้ยไม่เกิน 2% ต่อปี นานเป็นเวลา 2 ปี ไม่ต้องชำระดอกเบี้ย 6 เดือนแรกไม่มีค่าธรรมเนียมทุกประเภทโดยรัฐบาลจะค้ำประกันสินเชื่อให้ 70% ที่วงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท โดยมุ่งเน้นไปที่ผู้ประกอบการ SME ซึ่งปัจจุบันยังคงอยู่ในข้อสินเชื่อฟื้นฟู และปัจจุบันก็ได้มีนโยบายสินเชื่อใหม่ๆ ออกอีกมากมาย เช่น สินเชื่อ SME D พร้อม ที่มีวัตถุประสงค์ให้ผู้ประกอบการ SME ทั่วไปลงทุน ขยาย ปรับปรุง ปรับเปลี่ยนธุรกิจ มีวงเงินสูงสุดไม่เกิน 50 ล้านบาท อัตราดอกเบี้ย MLR-2.25% ก็ยืมได้นานสุด 15 ปี ปลดชำระเงินต้นนานสุด 18 เดือน โดยต้อง

ขอสินเชื่อภายใน 30 ธันวาคม 2566 โดยธนาคารให้บริการสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการ SME ในปี 2565 อยู่ที่ 12,746 ราย เป็นวงเงิน 68,808 ล้านบาท และมียอดลูกหนี้รวมทั้งหมดอยู่ที่ 80,389 ราย เป็นสินเชื่อสะสมรวม 109,297 ล้านบาท เป็นสินเชื่อด้วยคุณภาพ (NPL) อยู่ที่ 10,624 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.7 (ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม แห่งประเทศไทย, 2566)

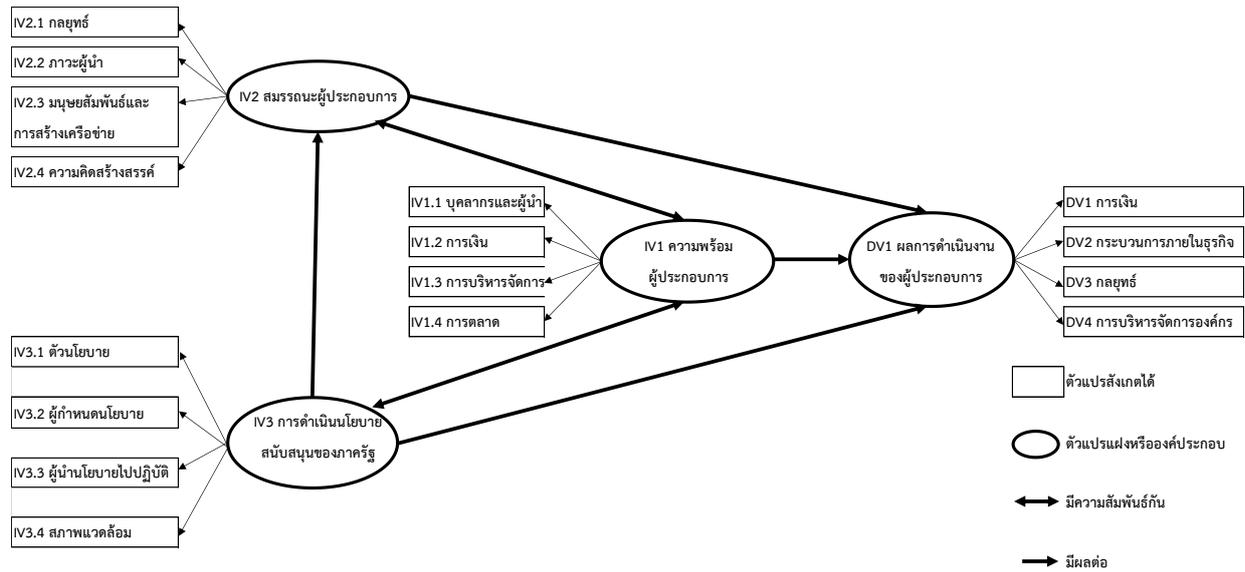
จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าประเทศไทยมีการดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME เป็นจำนวนมาก แต่การดำเนินนโยบายยังไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากผู้ประกอบการยังเข้าถึงนโยบายของรัฐได้น้อย และนโยบายยังไม่มีการเฉพาะเจาะจงมาถึงผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ที่เป็นอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และกำลังประสบปัญหาอย่างหนักนั้น ผู้วิจัยจึงให้ความสนใจที่จะศึกษานโยบายของรัฐในการสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยมุ่งเน้นการวิจัยในพื้นที่ จ.สมุทรปราการ ซึ่งมีกำลังผลิตรถยนต์มากที่สุดของประเทศ เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งของผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของประเทศประกอบด้วย Brand TOYOTA ISUZU NISSAN HINO และมีอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะและอุปกรณ์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์โลหะ/โลหะขั้นพื้นฐาน เป็นอุตสาหกรรมหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของจังหวัด โดยมีโรงงานที่จดทะเบียนทั้งสิ้นจำนวน 6,898 โรงงาน มีเงินทุนจดทะเบียนสูงถึง 683,670 ล้านบาท มีคนงานจำนวน 466,498 คน เป็นโรงงานของผู้ประกอบการ SME จำนวน 6,786 โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 98 ของผู้ประกอบการทั้งหมด (สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ, 2566) โดยผลจากการศึกษาจะช่วยให้ทราบถึงปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในพื้นที่ และสามารถเสนอรูปแบบการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายไปปฏิบัติต่อภาครัฐ เพื่อนำไปปรับปรุงการกำหนดและดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งจะเป็นการพัฒนาผู้ประกอบการให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยต่อไป

## วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ ที่ได้รับการสนับสนุน และไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ
2. เพื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ ที่ได้รับการสนับสนุน และไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ
3. เพื่อวิเคราะห์นโยบายภาครัฐที่สนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ
4. เพื่อเสนอรูปแบบการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์

## กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทางผู้วิจัยได้สรุปออกมาเป็นกรอบแนวคิดประกอบด้วยตัวแปรตาม 1 ตัวแปร คือ ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ ประกอบด้วยตัวชี้วัดด้านการเงิน ตัวด้านกระบวนการภายในธุรกิจ ด้านกลยุทธ์ และด้านความสามารถบริหารจัดการองค์กร และตัวแปรอิสระจำนวน 3 ตัวแปร ได้แก่ 1. ความพร้อมของผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถสังเกตได้จากตัวแปรสังเกตได้อันประกอบไปด้วย ความพร้อมด้านบุคลากรและผู้นำองค์กร ความพร้อมด้านการเงิน ความพร้อมด้านการบริหารจัดการ และความพร้อมด้านการตลาด 2. สมรรถนะผู้ประกอบการ คือความสามารถและคุณลักษณะของผู้ประกอบการ ซึ่งสามารถสังเกตได้จากตัวแปรสังเกตได้อันประกอบไปด้วย สมรรถนะด้านกลยุทธ์ สมรรถนะด้านภาวะผู้นำ สมรรถนะด้านมนุษยสัมพันธ์และการสร้างเครือข่าย และสมรรถนะด้านความคิดสร้างสรรค์ 3. การดำเนินนโยบายสนับสนุนของภาครัฐ ซึ่งสามารถสังเกตได้จากตัวแปรสังเกตได้อันประกอบไปด้วย ตัวนโยบาย ผู้กำหนดนโยบาย ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ และสภาพแวดล้อมและทรัพยากร ซึ่งสามารถจัดทำเป็นตามกรอบแนวคิดตามภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดของการวิจัย

### วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการศึกษาแบบผสมผสาน โดยมีประชากรในการวิจัยคือผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์จังหวัดสมุทรปราการ ที่ขึ้นทะเบียนโรงงานกับกรมโรงงานอุตสาหกรรมจำนวน 6,686 โรงงาน ประกอบด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพกำหนดผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 15 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ และเจ้าหน้าที่ภาครัฐที่ดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์แก่นสาระ ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณ กำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 160 คน ได้แก่ ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. แบบสัมภาษณ์-เชิงลึก จำนวน 3 ชุด แยกตามกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญย่อย ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพกำหนดกรอบคำถามสำหรับการสัมภาษณ์ให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การวิจัย ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงาน และการดำเนินงานสนับสนุนของรัฐ ตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน พบว่ามีความเที่ยงตรงของเนื้อหา

2. แบบสอบถาม จำนวน 8 ตอน 110 ข้อ ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณ ประกอบด้วยแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อระดับความสำคัญของปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อผลดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ลักษณะของแบบสอบถามแสดงความเห็นเกี่ยวกับระดับความสำคัญของปัจจัยลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ ในการคัดเลือกข้อคำถามใช้การวิเคราะห์ข้อคำถามตามทฤษฎีการสนองตอบข้อคำถาม หาค่าความเชื่อมั่น และความสอดคล้องภายในเพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้างของเครื่องมือวัดที่สร้างขึ้นใหม่ ผลการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของแบบสอบถามโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน พบว่ามีค่าดัชนีความสอดคล้องของความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ (IOC) มีความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนรวมทั้งฉบับอยู่ที่ 0.98 และมีค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับโดยวิธีของ Cronbach อยู่ที่ 0.99 ซึ่งสูงกว่าเกณฑ์ แสดงให้เห็นว่าเครื่องมือมีความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง

## การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามจะถูกนำไปวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เป็นหลัก ด้วยโดยใช้โปรแกรม Microsoft Excel ในการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา ซึ่งสถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ การแจกแจงความถี่ของกลุ่มตัวอย่าง ผลของระดับปัจจัยที่มีผลต่อผลดำเนินงานผู้ประกอบการ SME โดยการหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SmartPLS2 ที่เป็นโปรแกรมที่ให้ฟรีลิขสิทธิ์ในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (SEM) โดยใช้ความแปรปรวนเป็นฐานในการวิเคราะห์ เพื่อให้มีค่าความคาดเคลื่อนน้อยที่สุด และทำการวิเคราะห์ค่าสถิติการวัดหนึ่งส่วน ประกอบด้วยโมเดลการวัด (Measurement Model หรือ Outer Model) และโมเดลโครงสร้าง (Structural Model) โดยโมเดลการวัดมี 2 ชนิดได้แก่ ชนิดรวมตัว (Formative) และชนิดสะท้อน (Reflective) โดยค่าสถิติที่ใช้ในการประเมินคุณภาพของโมเดลการวัดชนิดสะท้อน ประกอบด้วย ความคงเส้นคงวาหรือความเที่ยงภายใน (Internal Consistency) ความเที่ยงของตัวบ่งชี้ (Indicator Reliability) และความตรงเชิงจำแนก (Discriminant Validity) ส่วนสถิติที่ใช้ในการประเมินคุณภาพของโมเดลการวัดชนิดรวมตัว ประกอบด้วย ความตรงเชิงคู่เข้า การตรวจสอบสภาวะร่วมเส้นตรง (Collinearity) การตรวจสอบการมีนัยสำคัญ (Significance) และความเกี่ยวข้องกัน (Relevance)

## ผลการวิจัย

### ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

1. ภาครัฐมีหน่วยงานที่ดำเนินงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME หลายหน่วยงาน แต่ละหน่วยงานดำเนินงานตามขอบเขตความรับผิดชอบของตนเองที่แตกต่างกันไป โดย สสว. จะทำหน้าที่เป็นผู้กำหนดยุทธศาสตร์การส่งเสริมผู้ประกอบการ SME ให้แก่ประเทศภายใต้ข้อแผนส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม เพื่อให้หน่วยงานอื่น ๆ ภายในประเทศดำเนินงานพัฒนา SME ตามกรอบยุทธศาสตร์ ส่วน SME Bank เปรียบเสมือนนายทุน ทำหน้าที่สนับสนุนสินเชื่อแก่ผู้ประกอบการ SME กสอ. ทำหน้าที่เปรียบเสมือนที่ปรึกษาด้านเทคนิค คอยให้คำแนะนำด้านเทคนิคแก่ผู้ประกอบการเพื่อให้สามารถต่อยอดธุรกิจ และแก้ไขปัญหาที่พบ ส่วน BOI ทำหน้าที่ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการลงทุนเพื่อให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมจ. ทำหน้าที่สนับสนุนการดำเนินนโยบายจากส่วนกลางเพื่อกระจายการช่วยเหลือให้ครอบคลุมผู้ประกอบการในพื้นที่ โดยปัจจุบัน SME ยังเข้าถึงการสนับสนุนของรัฐในสัดส่วนที่น้อยมาก

2. ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME พบว่าปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานรัฐในการดำเนินงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคของหน่วยงานรัฐได้ดังนี้ 1) ไม่สามารถประชาสัมพันธ์ให้ SME เข้าถึงการดำเนินงานของรัฐได้อย่างทั่วถึง 2) มีงบประมาณสนับสนุนที่ไม่เพียงพอ 3) มีปัญหาการประสานงานด้านข้อมูลของแต่ละหน่วยงาน 4) มีจำนวนบุคลากรที่ไม่เพียงพอ และ 5) มีฐานข้อมูล SME ที่ไม่ครอบคลุมทั้งหมด

3. ภาครัฐในปัจจุบันยังไม่มี การดำเนินงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ที่เจาะจงไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์ หรือ ชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องจากเป็นข้อจำกัดของการดำเนินนโยบายที่ต้องกำหนดนโยบายในภาพกว้างเพื่อให้ครอบคลุมจำนวน SME ที่มีจำนวนมากและหลากหลายไม่สามารถดำเนินงานโดยเฉพาะไปที่อุตสาหกรรมใด อุตสาหกรรมหนึ่งได้

4. การดำเนินงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ของแต่ละหน่วยงานของรัฐในปัจจุบันมีความเหมาะสมตรงต่อความต้องการของ SME แต่ยังไม่ครอบคลุมความต้องการทั้งหมด โดยภาครัฐควรพัฒนาการดำเนินงานเพิ่มเติมดังนี้ 1) เร่งประชาสัมพันธ์ให้ SME สามารถเข้าถึงการดำเนินงานให้มากขึ้น 2) ปรับปรุงนโยบายให้มีความต่อเนื่องในเรื่องของระยะเวลาและงบประมาณ 3) เพิ่มการทำงานเชิงรุกเพื่อรับทราบถึงปัญหาและความต้องการของ SME 4) ปรับเปลี่ยนรูปแบบนโยบายให้มีความยืดหยุ่น เหมาะสมกับบริบทของ SME 5) ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานให้เป็น One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ และ 6) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเกิดการรวมกลุ่มและพัฒนาความรู้ด้านเทคโนโลยีเพื่อให้สามารถแข่งขันในระยะยาวได้

## ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

### ผลการวิเคราะห์ประชากรที่ศึกษา

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 51 เป็นเพศหญิง มีอายุอยู่ในช่วง 51-60 ปี มากที่สุดร้อยละ 35 มีช่วงอายุงานเฉลี่ย 6-10 ปี ในสัดส่วนสูงสุดร้อยละ 30 เป็นผู้มีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุดที่ร้อยละ 37 โดยร้อยละ 75 ของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นกรรมการผู้จัดการหรือเจ้าของกิจการ และร้อยละ 79 ของกิจการของผู้ตอบแบบสอบถามดำเนินกิจการในรูปแบบบริษัทจำกัด กิจการของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 41 มีทุนจดทะเบียน 1-5 ล้านบาท กิจการส่วนใหญ่ร้อยละ 32 ดำเนินกิจการมาแล้ว 5-10 ปี มีสัดส่วนกิจการขนาดเล็กที่จำนวนพนักงาน 1-25 คน มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39 กิจการส่วนใหญ่ร้อยละ 42 มีสินทรัพย์ถาวรมูลค่า 1-25 ล้านบาท รองลงมาร้อยละ 21 คือมีสินทรัพย์ถาวรมูลค่า 26-50 ล้านบาท กิจการของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่จะเป็นกิจการที่ผลิตอุปกรณ์ประกอบของกระบวนการผลิตรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ และส่วนประกอบรถยนต์ (ร้อยละ 34) โดยมี Brand รถยนต์ที่ผู้ประกอบการจัดจำหน่ายให้มากที่สุด คือ TOYOTA (ร้อยละ 19) โดยร้อยละ 37 ของกิจการของผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยส่งขายต่างประเทศ และมีร้อยละ 34 ที่ส่งขายต่างประเทศในสัดส่วน 1-20 % ของยอดขายรวม โดยร้อยละ 70 ของกิจการของผู้ตอบแบบสอบถามเคยได้รับการช่วยเหลือจากรัฐ โดยร้อยละ 32 ของกิจการที่ได้รับการช่วยเหลือจากรัฐ ได้รับการช่วยเหลือจากโครงการเข้าถึงแหล่งเงินทุนของ SME ในอัตราดอกเบี้ยต่ำ อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 2 ใน 2 ปีแรก (Soft Loan) รองลงมาเป็นโครงการส่งเสริมการลงทุนภายในประเทศ โดย BOI ในสัดส่วนร้อยละ 21

### ผลการวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ

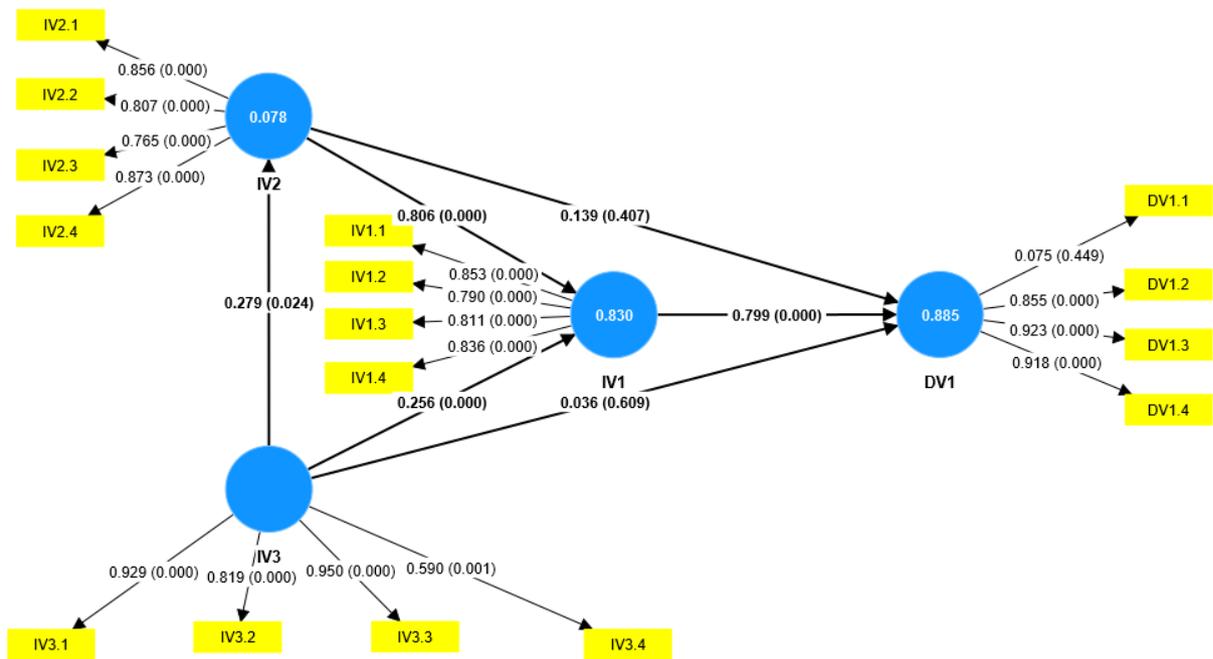
ผลการดำเนินงานโดยรวมของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ อยู่ในเกณฑ์ “ดี” มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ที่ 3.57 คะแนน โดยผลการดำเนินงานด้านกระบวนการภายในมีคะแนนเฉลี่ยสูงสุดที่ 3.87 คะแนน (S.D.=0.73) รองลงมาเป็นผลการดำเนินงานด้านกลยุทธ์ และผลดำเนินงานด้านการจัดการองค์กร โดยมีคะแนนเฉลี่ย 3.86 และ 3.73 คะแนน ตามลำดับ โดยผลการดำเนินงานด้านการเงินมีคะแนนเฉลี่ยต่ำสุดที่ 2.82 คะแนน (S.D.=0.72) โดยสาเหตุที่ผลการดำเนินงานด้านกระบวนการภายในธุรกิจของผู้ประกอบการ SME อยู่ในเกณฑ์ “ดี” มาจากการมีคะแนนด้านคุณภาพเฉลี่ยสูงสุดที่ 3.94 คะแนน เนื่องมาจากการกำหนดมาตรฐานคุณภาพในทุกกระบวนการผลิต มีความตระหนักถึงคุณภาพ วิเคราะห์สาเหตุ และปรับปรุงแก้ไข เมื่อสินค้าไม่ได้คุณภาพ และลูกค้ามีความพึงพอใจด้านคุณภาพของสินค้าที่ได้รับ

ส่วนเหตุที่ผลการดำเนินงานด้านการเงินมีคะแนนเฉลี่ยต่ำมาจากกิจการส่วนใหญ่มีคะแนนชี้วัดทางการเงินที่ต่ำ โดยพบว่า ร้อยละ 35 จะมีผลตอบแทนจากการดำเนินงานต่อรายได้รวม (Gross Profit) ที่ 1-5% ร้อยละ 44 ของกิจการมีอัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น (Return on Equity : ROE) อยู่ที่ 1-5% และร้อยละ 47 มีอัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม (Return on Asset : ROA) อยู่ที่ 1-5% ร้อยละ 35 มีการลดต้นทุน (Cost Reduction) อยู่ที่ 1-10% เมื่อเทียบกับเงินลงทุน และร้อยละ 19 ดำเนินกิจการโดยไม่ใช้เงินลงทุนจากสถาบันการเงินในการลงทุน

เมื่อแบ่งข้อมูลกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มผู้ประกอบการที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ และกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐแล้วนำมาเปรียบเทียบกัน พบว่าผู้ประกอบการ SME ที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐจะมีผลการดำเนินงานโดยรวมต่ำกว่าผู้ประกอบการ SME ที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ โดยกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมีคะแนนเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “ดี” (Mean = 3.74, SD = 1.00) ขณะที่กลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมีคะแนนเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในเกณฑ์ “พอใช้” (Mean = 3.32, SD = 1.07) โดยผลการดำเนินงานย่อยแต่ละหัวก็จะมีความแตกต่างกว่ากลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐทั้งหมด

**ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์. สมุทรปราการ**

จากการตรวจสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ตามกรอบแนวคิดงานวิจัยพบว่าปัจจัยสำคัญที่ส่งผลโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME (DV1) คือ ความพร้อมของผู้ประกอบการ (IV1) ซึ่งส่งผลโดยตรงสูงถึงร้อยละ 79.9 อย่างมีนัยสำคัญ ส่วนสมรรถนะของผู้ประกอบการ (IV2) และนโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ของรัฐ (IV3) ส่งผลต่อผลการดำเนินงานร้อยละ 13.9 และ 3.6 ตามลำดับแต่ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ โดยสมรรถนะของผู้ประกอบการ (IV2) เป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลโดยตรงต่อความพร้อมของผู้ประกอบการ (IV1) ที่ร้อยละ 80.6 อย่างมีนัยสำคัญ และนโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ของรัฐ (IV3) ส่งผลอย่างมีนัยสำคัญต่อสมรรถนะของผู้ประกอบการ (IV2) และความพร้อมของผู้ประกอบการ (IV1) ที่ร้อยละ 27.9 และ 25.6 ตามลำดับดังภาพที่ 2 ซึ่งนำมาวิเคราะห์ค่าสถิติสำหรับประเมินคุณภาพของโมเดลการวัด พบว่า สมรรถนะของผู้ประกอบการ (IV2) มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาสูงสุดที่ 0.896 และผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาต่ำสุดที่ 0.743 แต่มีความเที่ยงคอมโพสิตสูงสุดที่ 0.928 โดยความพร้อมผู้ประกอบการ (IV1) มีความเที่ยงคอมโพสิตต่ำสุดที่ 0.894 ซึ่งทุกปัจจัยมีค่าความเที่ยงภายในมากกว่า 0.70 แสดงให้เห็นว่าผลการวิจัยนี้มีความเที่ยงในระดับ “สูง” และวิเคราะห์ค่าความสามารถในการสกัดความแปรปรวนโดยเฉลี่ย (AVE) พบว่าตัวแปรทั้ง 4 ตัวมีความตรงเชิงคู่เข้าโดยมีค่า AVE เกินกว่า 0.50 (DV1=0.608, IV1=0.677, IV2=0.683, IV3=0.696) แสดงว่าไม่มีความซ้ำซ้อนของตัวแปรภายนอก



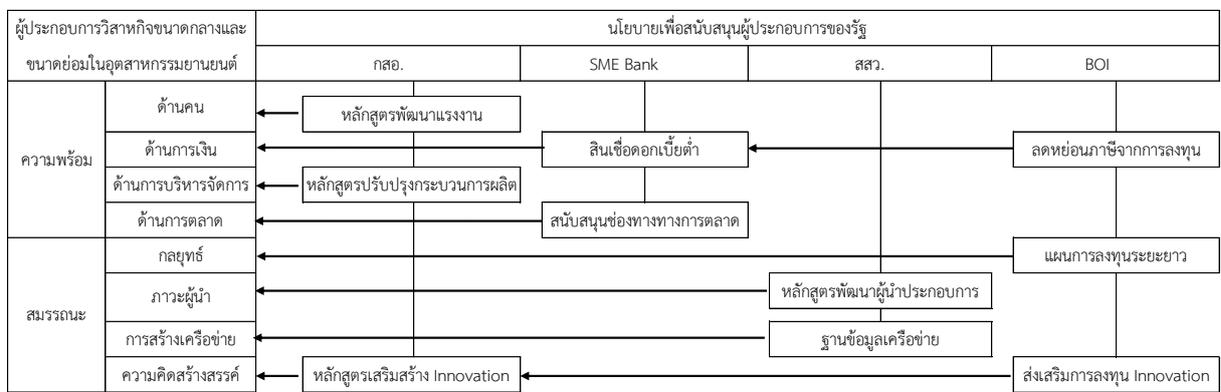
**ภาพที่ 2 ปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ**

วิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์ R<sup>2</sup> พบว่า ตัวแปรผลลัพธ์ที่มีตัวแปรสาเหตุช่วยกันอธิบายความผันแปรได้ดีมี 2 ตัวแปร คือ DV1 ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME (R<sup>2</sup> = 0.885) และ IV1 ความพร้อมของผู้ประกอบการ (R<sup>2</sup> = 0.830) ซึ่งสอดคล้องกับค่าความตรงของคุณสมบัติรวม Q<sup>2</sup> ที่พบว่าตัวแปรสาเหตุที่มีอิทธิพลปานกลางต่อการพยากรณ์ค่าตัวชี้วัดของตัวแปรผลลัพธ์ (0.15 < Q<sup>2</sup> < 0.35) มีจำนวน 2 ตัว ได้แก่ ผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME (DV1) และ ความพร้อมของผู้ประกอบการ (IV1) โดยมีค่า Q<sup>2</sup> เท่ากับ 0.163 และ 0.164 ตามลำดับ

เมื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ กลุ่มที่ได้รับการสนับสนุน และไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ พบว่า ผลการดำเนินงานของกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐมากกว่าปัจจัยหลักคือความพร้อมของผู้ประกอบการร้อยละ 83.7 ที่ได้รับอิทธิพลมาจากสมรรถนะของผู้ประกอบการร้อยละ 92 ในขณะที่นโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของรัฐไม่ส่งผลต่อผลดำเนินงาน แต่ส่งผลทางอ้อมผ่านสมรรถนะของผู้ประกอบการที่ร้อยละ 50.9 ส่วนผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐมาจาก 3 ปัจจัย คือ ความพร้อมของผู้ประกอบการ, สมรรถนะของผู้ประกอบการ และนโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของรัฐ โดยมีค่าน้ำหนักร้อยละ 66.1, 26 และ 13.2 ตามลำดับ โดยการเตรียมความพร้อมของผู้ประกอบการกลุ่มนี้ยังต้องอาศัยนโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของรัฐร้อยละ 36.8

**ผลการวิเคราะห์รูปแบบการกำหนดนโยบายและการนำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์**

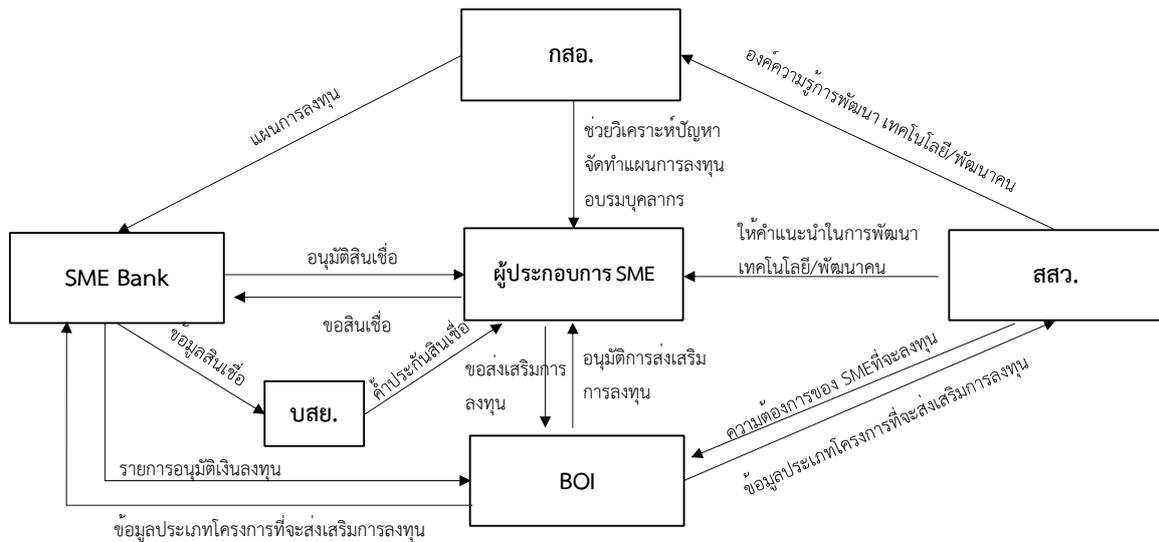
จากผลการศึกษาวิจัยพบว่า รูปแบบการกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ควรสอดคล้องกับความต้องการของผู้ประกอบการ ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 2 ปัจจัยที่จะทำให้ผู้ประกอบการประสบความสำเร็จในด้านผลการดำเนินงาน คือ ความพร้อม และสมรรถนะ ดังภาพที่ 3



**ภาพที่ 3 รูปแบบการกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์**

จากรูปแบบที่ค้นพบแสดงให้เห็นว่า 1) กสอ. ควรกำหนดนโยบายที่สนับสนุนการพัฒนาความพร้อมด้านคนและด้านการจัดการ และพัฒนาสมรรถนะด้านความคิดสร้างสรรค์ แก่ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยการจัดอบรมหลักสูตรรายด้านให้แก่พนักงานในแต่ละสถานประกอบการ 2) SME Bank ควรกำหนดนโยบายที่มุ่งเน้นไปที่ดอกเบี้ยต่ำเพื่อช่วยเหลือให้ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์มีความพร้อมด้านการเงินในการลงทุนเพื่อประกอบกิจการ หรือขยายกิจการรองรับโอกาสทางธุรกิจ และสนับสนุนองค์ความรู้ด้านการตลาดแก่ผู้ประกอบการเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถขยายตลาดสร้างรายได้ที่เติบโตมากขึ้นเชื่อที่ให้อนุมัติไปได้ 3) สสว. ควรกำหนดนโยบายในภาพกว้างและมุ่งพัฒนาเจ้าของกิจการ SME ให้มีทักษะการบริหารกิจการมีภาวะผู้นำ เน้นการจัดทำฐานข้อมูลแบ่งปันฐานข้อมูลให้แก่ผู้ประกอบการเพื่อให้เกิดการสร้างเครือข่ายซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์มีสมรรถนะด้านภาวะผู้นำ และสมรรถนะด้านการสร้างเครือข่าย และ 4) BOI ควรกำหนดนโยบายมุ่งสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์มีการวางแผนการลงทุนระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว ซึ่งจะช่วยเสริมสมรรถนะด้านกลยุทธ์ ควรมุ่งสนับสนุนให้ลงทุนในการผลิตภัณฑ์ และกระบวนการใหม่ๆ ซึ่งเป็นการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการใช้ความคิดสร้างสรรค์ในการดำเนินธุรกิจ เมื่อดำเนินการกำหนดนโยบายเรียบร้อยแล้วก็ควรมีการนำไปปฏิบัติ

รูปแบบการนำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งกันของแต่ละหน่วยงานของรัฐเพื่อประโยชน์สูงสุดของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดย สสว. จะเป็นผู้รวบรวมปัญหาและความต้องการจาก SME และข้อมูลที่ BOI จะส่งเสริม ส่งต่อไปยัง กสอ. เพื่อเป็นที่ปรึกษาให้แก่ผู้ประกอบการ ช่วยวิเคราะห์สภาพปัญหาในปัจจุบันและรูปแบบการปรับปรุง จัดอบรมให้แก่บุคลากร รวมถึงช่วยจัดทำแผนการลงทุนด้านเทคโนโลยีเพื่อแก้ไขปัญหา และส่งต่อข้อมูลดังกล่าวไปยังหน่วยงานที่จะอนุมัติสินเชื่อ ซึ่งก็คือ SME Bank เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือในการอนุมัติสินเชื่อ และสามารถกำหนดอัตราดอกเบี้ยในอัตราที่ต่ำลงได้ เนื่องจากการลงทุนมีความน่าเชื่อถือสามารถคืนทุนภายในระยะเวลาที่กำหนดได้จริง และหากพิจารณาแล้วผู้ประกอบการมีหลักค้ำประกันไม่เพียงพอที่ส่งต่อข้อมูลให้บริษัทประกันสินเชื่อผู้ประกอบการขนาดย่อม (บสย.) เพื่ออนุมัติการค้ำประกันให้แก่ผู้ประกอบการ ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการได้รับการอนุมัติสินเชื่ออย่างรวดเร็วและครบถ้วน เมื่อธนาคารอนุมัติสินเชื่อก็ส่งต่อข้อมูลไปยัง BOI ซึ่งจะทำหน้าที่อนุมัติโครงการที่ขอการส่งเสริมการลงทุน ส่งผลให้ผู้ประกอบการ SME ได้ประโยชน์สูงสุดจากการลงทุนเนื่องมาจากจะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล ดังภาพที่ 4



ภาพที่ 4 รูปแบบการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์

## สรุปและอภิปรายผล

### สรุปผลการวิจัย

1. ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ ส่วนใหญ่มีทุนจดทะเบียน 1-5 ล้านบาท ดำเนินกิจการมาแล้ว 5-10 ปี มีพนักงาน 1-25 คน มีสินทรัพย์ถาวรมูลค่า 1-25 ล้านบาท ส่วนใหญ่ผลิตอุปกรณ์ประกอบกระบวนการผลิตรถยนต์ อะไหล่รถยนต์ และส่วนประกอบรถยนต์ ผลิตชิ้นส่วนให้กับรถยนต์ Brand TOYOTA มากที่สุด ร้อยละ 70 เป็นผู้ประกอบการที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ ซึ่งมีผลการดำเนินงานสูงกว่ากลุ่มผู้ที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐอย่างมีนัยสำคัญ โดยปัจจัยหลักมาจากการมีผลการดำเนินงานด้านการเงินที่แตกต่างกัน เนื่องจากกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐ มีผลตอบแทนจากกำไรการดำเนินงานต่อรายได้รวม อัตราผลตอบแทนจากส่วนของผู้ถือหุ้น อัตราผลตอบแทนจากสินทรัพย์รวม การลดต้นทุน ที่ต่ำกว่ากลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ และส่วนใหญ่ไม่ใช้เงินลงทุนจากสถาบันการเงินในการลงทุน
2. ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อผลประกอบการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ กลุ่มที่ได้รับการสนับสนุน และไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ เหมือนกัน คือ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ประกอบการ โดยความพร้อมด้านบุคลากรและผู้นำเป็นปัจจัยหลักของความพร้อมของกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ ส่วนความพร้อมด้าน

การตลาดเป็นปัจจัยหลักของความพร้อมของกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ และปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลโดยตรงต่อปัจจัยด้านความพร้อม คือปัจจัยด้านสมรรถนะ ส่วนปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มอย่างแตกต่างกัน คือ นโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการ SME จากภาครัฐ ที่ส่งผลโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ แต่ไม่ส่งผลโดยตรงต่อผลการดำเนินงานของกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ โดยส่งผลทางอ้อมผ่านทาง การสร้างสมรรถนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ และผ่านทางความพร้อมของผู้ประกอบการกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ

3. การดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ของภาครัฐ พบปัญหาว่ารัฐไม่มีฐานข้อมูล SME ที่ครอบคลุมผู้ประกอบการทุกราย และมีงบประมาณในการดำเนินนโยบายที่จำกัดเนื่องจากกระจายไปใช้ในหลายหน่วยงาน มีบุคลากรที่ดำเนินนโยบายที่ไม่เพียงพอและไม่มีการประสานข้อมูลซึ่งกันและกัน ทำให้ไม่สามารถประชาสัมพันธ์นโยบายได้อย่างทั่วถึง ส่งผลให้ไม่สามารถดำเนินนโยบายสนับสนุนโดยเฉพาะเจาะจงไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลเชิงพื้นที่ที่ จ.สมุทรปราการ ที่มีผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ สามารถเข้าถึงนโยบายรัฐได้เพียงร้อยละ 70 โดยโครงการที่ผู้ประกอบการเข้าถึง ก็คือ โครงการแหล่งเงินทุนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ นโยบายส่งเสริมการลงทุน และนโยบายส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ ซึ่งเป็นโครงการทั่วไป ที่ผู้ประกอบการ SME สามารถเข้าถึงได้ไม่จำเป็นต้องอยู่ในอุตสาหกรรมยานยนต์

4. รูปแบบการกำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การกำหนดนโยบายให้สอดคล้องกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ โดย กสอ. ควรกำหนดนโยบายที่คำนึงถึงความพร้อมด้านคน ด้านการบริหารจัดการ และสมรรถนะด้านความคิดสร้างสรรค์, SME Bank ควรกำหนดนโยบายที่คำนึงถึง ความพร้อมด้านการเงิน และด้านการตลาด ส่วน สสว. ควรกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึงสมรรถนะด้านภาวะผู้นำ และการสร้างเครือข่าย และสุดท้ายคือ BOI ควรกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึงความพร้อมด้านการเงิน สมรรถนะด้านกลยุทธ์ และด้านความคิดสร้างสรรค์ ส่วนรูปแบบการนำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติเพื่อสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ คือ การกำหนดให้หน่วยงานรัฐดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกัน ถ่ายโอนข้อมูลซึ่งกันและกัน เพื่อเกิดประโยชน์สูงสุดแก่ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์

## อภิปรายผลผลการวิจัย

ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ กลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ มีผลการดำเนินงานโดยรวมในระดับดีที่สูงกว่ากลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปภพพล เดิมธีรกิจ (2555) ที่พบว่าปัจจัยด้านนโยบายส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของ SME ในระดับค่อนข้างมาก โดยมีองค์ประกอบปัจจัยเชิงสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงาน ได้แก่ ด้านภาวะผู้ประกอบการ ด้านการเงิน และด้านการผลิต ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์ของผู้วิจัยที่พบว่าปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่มเหมือนกัน คือ ปัจจัยด้านความพร้อมของผู้ประกอบการ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนาพงศ์ ลิ้มสุทธิวันภูมิ (2558) ที่ค้นพบว่าตัวแปรความพร้อมของ SME มีอิทธิพลทางตรงสูงสุด และมีอิทธิพลโดยรวมสูงสุดต่อความได้เปรียบทางการแข่งขัน โดยความพร้อมด้านบุคลากรและผู้นำส่งผลต่อความพร้อมผู้ประกอบการกลุ่มที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐสูงสุด ส่วนความพร้อมด้านการตลาดส่งผลต่อผู้ประกอบการกลุ่มที่ไม่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐสูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของศิริกุล ชัยโรจน์วงศ์ (2560) ที่สรุปว่าปัจจัยที่ส่งเสริมและสนับสนุน SME ภาคการผลิตด้านการตลาด ส่งผลต่อการเติบโตสูงของ SME ภาคการผลิต ส่วนปัจจัยด้านสมรรถนะของผู้ประกอบการที่ส่งผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการทั้ง 2 กลุ่ม สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิทยา สุนทรประเวศ (2562) ที่พบว่าปัจจัยสมรรถนะขององค์กรส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ของการนำนโยบายการปฏิรูปภาคเกษตรด้วย SME มากที่สุด

การดำเนินนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ของรัฐ ยังไม่มีความทั่วถึงแก่ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ จ.สมุทรปราการ แต่ผู้ประกอบการต้องการได้รับการช่วยเหลือจากโครงการสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ (Soft Loan) และสินเชื่อจาก SME Bank ซึ่งเป็นโครงการของรัฐนั้นสอดคล้องกับ พิทยา สุนทรประเวศ (2562) ที่สรุปว่า นโยบายของรัฐบาลเป็นมิติองค์ประกอบสำคัญของตัวแบบการนำนโยบายการปฏิรูปภาคเกษตรด้วย SME เกษตรอุตสาหกรรมไปปฏิบัติ และศิริกุล

ชัยโรจน์วงศ์ (2560) ที่พบว่า การบริหารจัดการนโยบายของภาครัฐเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเติบโตสูงของ SME ภาคการผลิต ซึ่งรูปแบบการกำหนดนโยบาย คือ การกำหนดให้หน่วยงานสนับสนุนผู้ประกอบการ SME ดำเนินนโยบายสนับสนุนปัจจัยด้านความพร้อม และสมรรถนะของผู้ประกอบการ โดยจะต้องกระจายนโยบายการสนับสนุนให้ครอบคลุมทุกมิติโดยไม่ทับซ้อนกัน และรูปแบบการนำนโยบายภาครัฐไปปฏิบัติ คือการกำหนดให้หน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องดำเนินงานให้มีความสอดคล้องกัน และส่งต่อข้อมูลซึ่งกันและกัน ซึ่งสอดคล้องกับ สุชาติ อานาจิภาวี (2559) ที่พบว่าประเทศไทยไม่สามารถบูรณาการดำเนินนโยบายร่วมกันได้อย่างมีเอกภาพ มีการทำงานซ้ำซ้อนกัน ไม่สามารถกระจายการขับเคลื่อนได้อย่างทั่วถึง ไม่มีการบูรณาการร่วมกัน ขาดศูนย์ให้คำปรึกษา ไม่ทราบข้อมูลเชิงประชากรของผู้ประกอบการ SME ผู้ประกอบการไม่ยอมเข้าระบบของรัฐ เงินช่วยเหลือไม่เพียงพอ และทั่วถึง และมาลัย สีสวัสดิ์ลาสัย (2560) ที่สรุปว่า ภาครัฐควรมีนโยบายในการบูรณาการสอดรับกัน มีแผนการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ผลักดันให้เกิดกลไก เครื่องมือ สิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเป็นระบบ

## ข้อเสนอแนะ

รัฐควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์เร่งพัฒนาตนเองให้มีความพร้อมทั้ง 4 ด้าน คือ บุคคล การเงิน การบริหารจัดการ และการตลาด โดยสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเพิ่มทักษะให้พนักงานสามารถทำงานทดแทนกันได้ เพิ่มการขอสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงินของรัฐ มีการบริหารจัดการในการออกสินค้าใหม่ และเพิ่มกลุ่มลูกค้าที่หลากหลาย ธุรกิจ รวมถึงเร่งพัฒนาสมรรถนะทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ภาวะผู้นำ มนุษยสัมพันธ์และการสร้างเครือข่าย และความคิดริเริ่มสร้างสรรค์โดยสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงเทคโนโลยีการผลิตให้ทันสมัย เปิดโอกาสให้พนักงานร่วมกันกำหนดเป้าหมายของกิจการ มีการกำหนดโครงสร้างหน้าที่การทำงานให้พนักงานร่วมกันทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และเพิ่มทักษะแก่พนักงานในการคิดค้นวิธีการแก้ปัญหาใหม่ ๆ เพื่อนำมาพัฒนาผลิตภัณฑ์ หรือกระบวนการรูปแบบใหม่ และผลการวิจัยของงานวิจัยฉบับนี้สามารถนำไปต่อยอดงานวิจัยได้โดยการนำรูปแบบที่ผู้วิจัยค้นพบไปทดลองกับผู้ประกอบการกลุ่มต้นแบบเพื่อติดตามผลการดำเนินงานว่าหากรัฐมีการดำเนินงานที่สอดคล้องกันแล้วจะสามารถพัฒนาผลการดำเนินงานของผู้ประกอบการ SME ได้มากน้อยเพียงใด เพื่อขยายผลการวิจัยต่อไปเป็นรูปแบบการพัฒนาระดับธุรกิจ และระดับประเทศต่อไป

## เอกสารอ้างอิง

- กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2564). *โครงการประจำปีงบประมาณ 2564*. สืบค้น 1 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.dip.go.th/>
- กิริยา กุลกลการ. (2562). *ผลกระทบของการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าต่อแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์*. กรุงเทพฯ: มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท (FES).
- ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย. (2566). *รายงานประจำปี 2565 ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย*. สืบค้น 1 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.smebank.co.th>
- ธราพงศ์ ลิ้มสุทธิวันภูมิ (2558). *บทบาทของภาครัฐก่อให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในอุตสาหกรรมโรงแรมสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน*. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขารัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ปภพพล เต็มธีรกิจ. (2555). *ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม: กรณีศึกษาอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์*. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์, วิทยาลัยบัณฑิตศึกษาด้านการจัดการ, มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- พิทยา สุนทรประเวศ. (2562). *นโยบายการปฏิรูปภาคเกษตรด้วย SME เกษตรอุตสาหกรรม*. ดุษฎีนิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์, มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

ฝ่ายวิเคราะห์สถานการณ์และเตือนภัยทางเศรษฐกิจ สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2566). รายงาน  
สถานการณ์ MSME ปี 2566. สืบค้น 1 ธันวาคม 2566, จาก <https://www.sme.go.th>

มาลัย ลีสังสิทธิ์ลาลัย. (2560). ยุทธศาสตร์ในการขับเคลื่อนการวิจัยพัฒนาและนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมผู้ประกอบการวิสาหกิจ  
ขนาดกลางและขนาดย่อมในประเทศไทย. คุษุณินพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสาธารณะ,  
มหาวิทยาลัยบูรพา.

ศิริกุล ชัยโรจน์วงศ์. (2560). แนวทางนโยบายในการส่งเสริมและพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภาคการผลิต  
ที่มีการเติบโตสูงในประเทศไทย. คุษุณินพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการสาธารณะ, มหาวิทยาลัยบูรพา.

สุชาติ อำนาจวิภาวี. (2559). การส่งเสริมและการสนับสนุนของรัฐต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. การศึกษาอิสระ  
รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชชมงคลรัตนโกสินทร์.

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2565). คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 2566. สืบค้น 1 ธันวาคม 2566,  
จาก <https://www.boi.go.th>.

สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสมุทรปราการ. (2566). รายงานผลการดำเนินงานประจำปี 2565. สืบค้น 1 ธันวาคม 2566,  
จาก <http://www.industry.go.th>.

สำนักนายกรัฐมนตรี. (2563). กฎกระทรวง กำหนดลักษณะของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2562.

กรุงเทพฯ: ราชกิจจานุเบกษา.

เสาวณี จันทะพงษ์ และ ชฎาธาร โฆษีศรี. (2563). พลิกวิกฤตยานยนต์ไทยด้วยการยกระดับทักษะแรงงาน.

กรุงเทพฯ: ธนาคารแห่งประเทศไทย.

**RCIM**  
GRADUATE SCHOOL

# หลักสูตร

## ทางเลือกใหม่ **สู่ความสำเร็จ**

### ปริญญาโท

- บริหารธุรกิจ (M.B.A.)
- รัฐประศาสนศาสตร์ (M.P.A.)
- นวัตกรรมกรรมการบริหารการศึกษา (M.Ed.)

เรียนจบภายใน  
1ปีครึ่ง - 2ปี

ติดต่อสอบถามเพิ่มเติมได้ที่ ☎ 092-442-8000 | 🌐 @Rcim.rmutr | 🌐 www.rcim.in.th