



การบูรณาการของนโยบายสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม
ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ

The Integration of Government Policies for Small and Medium
Enterprises in the Automotive Industry

อุดมศักดิ์ หมวดฉิมแก้ว

นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

E-mail: udomsak.mua@rmutr.ac.th

วรเดช จันทรศร

อาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

E-mail: vchandarasorn@yahoo.com

ชาญ ธาระवास

อาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

E-mail: dr.charn94@gmail.com

เพ็ญศรี จิรินัง

อาจารย์หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรดุษฎีบัณฑิต มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์

E-mail: pensri.chi@rmutr.ac.th

Udomsak Muadchimkaew

Student, Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Voradej Chandarasorn

Lecturer, Doctor of Public Administration,

Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Charn Tharawas

Lecturer, Doctor of public administration,

Rajamangala University of Technology Rattanakosin

Pensri Chirinang

Lecturer, Doctor of Public Administration,

Rajamangala University of Technology Rattanakosin

รับเข้า: 21 มกราคม 2565 แก้ไข: 2 กุมภาพันธ์ 2565 ตอบรับ: 19 กุมภาพันธ์ 2565

บทคัดย่อ

บทความนี้เป็นการศึกษาปัญหาการเข้าถึงนโยบายการสนับสนุนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (เอสเอ็มอี) ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอว่าทำไมนโยบายการสนับสนุนเอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐจึงไม่ได้ผล และเสนอแนวทางการแก้ไขโดยบูรณาการการนำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติที่เหมาะสมกับเอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย ผลการศึกษาสันนิษฐานว่านโยบายการสนับสนุนเอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐไม่ได้ผล เนื่องจากข้อจำกัดของหน่วยงานของรัฐที่ไม่สามารถนำนโยบายไปปฏิบัติได้ทั่วถึงแก่ผู้ประกอบการ และภาครัฐควรบูรณาการการทำงานร่วมกันโดยดำเนินการให้ครอบคลุมทุกมิติ และไม่ซ้ำซ้อน ส่งผลให้เอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์สามารถเข้าถึงนโยบายของรัฐได้อย่างครบถ้วน สามารถแก้ปัญหาได้ทันต่อความต้องการ ทำให้เกิดการพัฒนาเปลี่ยนแปลงจนประสบความสำเร็จ กลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

คำสำคัญ: นโยบายสนับสนุนเอสเอ็มอีของรัฐ การบูรณาการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ
อุตสาหกรรมยานยนต์

Abstract

This article studied the problem of access to the government-supporting policy for small and medium enterprises (SME) in the automotive industry. The article present why the government supporting policy for SME does not achieve and provide solution guidelines for integrating government policy implementation that is suitable for SME in the automotive industry which is the main industry that is important to Thailand's economic system. The results of the study assumed that the government supporting policy for SME was not achieved because of the limitations of the government agencies that were unable to implement policies universally for entrepreneurs and the government agencies must integrate working together by taking action to cover all dimensions and not redundant. As a result, SME in the automotive industry can access government policies completely and can solve problems promptly. This caused the development to change until it was successful and became important in driving Thailand's economy in the future.

Keywords: government supporting policy for SME, integration of policy implementation, automotive industry

บทนำ

ผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม หรือ SME คือ ผู้ประกอบการกิจการผลิตสินค้าที่มีการจ้างงานไม่เกิน 200 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 500 ล้านบาท และผู้ประกอบการให้บริการให้บริการ กิจการค้าส่ง หรือกิจการค้าปลีกที่มีการจ้างงานไม่เกิน 100 คน หรือมีรายได้ต่อปีไม่เกิน 300 ล้านบาท (กฎกระทรวงกำหนดลักษณะของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2562, 2563: 1) ในปี พ.ศ. 2562 ประเทศไทยมีจำนวน SME ทั้งสิ้น 3,105,096 ราย คิดเป็นร้อยละ 99.5 ของผู้ประกอบการทั้งหมดในประเทศไทย โดยส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการส่วนบุคคลและอื่น ๆ ที่มีจำนวน 2,286,326 ราย คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 73.6 ของจำนวน SME ก่อให้เกิดการจ้างงานรวมทั้งสิ้น 12,060,369 คน คิดเป็นร้อยละ 69.5 ของจำนวนการจ้างงานทั้งหมด แต่การจ้างงานส่วนใหญ่จะอยู่ที่ผู้ประกอบการที่เป็นนิติบุคคลที่มีการจ้างงานถึง 7,017,633 คน ส่งผลให้ SME สร้างมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) สูงถึง 5.96 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.3 ของ GDP ประเทศ (ฝ่ายติดตามและประเมินผลสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) 2564: 14) ซึ่งแสดงให้เห็นว่า SME มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเทศไทย

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมการผลิตหลักของประเทศไทย มีมูลค่าร้อยละ 5.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) โดยในปี พ.ศ. 2563 ประเทศไทยผลิตรถยนต์ได้ 1.4 ล้านคัน เป็นผู้ผลิตรถยนต์อันดับ 1 ของอาเซียน อันดับ 11 ของโลก คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.84 ของทั่วโลกที่ 77.6 ล้านคัน (สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, 2564: 2) เป็นอุตสาหกรรมที่มีโครงสร้างเหมือนพีระมิด แบ่งออกเป็นหลายชั้นตามลำดับการสั่งซื้อ ส่งผลให้มีห่วงโซ่อุตสาหกรรมที่ยาว และมีผู้ประกอบการ และพนักงานที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ ประเทศไทย

ที่มา: สมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย (อ้างถึงใน กิริยา กุลการ, 2562: 28)

จากภาพที่ 1 จะเห็นได้ว่าผู้ผลิตชิ้นส่วนขนาดกลางและขนาดเล็ก (Tier 2&3) ซึ่งเป็น SME มีจำนวนผู้ประกอบการสูงสุดถึง 1,700 บริษัท มีการจ้างงานกว่า 340,000 คน ซึ่งจำนวนนี้ยังไม่รวมถึงกลุ่มอุตสาหกรรมสนับสนุน เช่น ผู้ผลิตและจัดหาวัตถุดิบต้นน้ำ ผู้ผลิตให้บริการด้านเครื่องจักร ผู้ให้บริการด้านการขนส่ง ขาย และบริการหลังการขายซึ่งส่วนใหญ่เป็น SME เช่นกัน ส่งผลให้ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์มีมูลค่าสูงถึง 130,000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.9 ของมูลค่า SME ทั้งหมด (กิริยา กุลการ, 2562) จากการเก็บข้อมูลจาก SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ในเบื้องต้น พบว่าผู้ประกอบการมีความต้องการที่จะได้รับการสนับสนุนจากรัฐทั้งในเรื่องของเงินทุน เรื่องการพัฒนาบุคลากร การพัฒนาระบบบริหารจัดการ การสนับสนุนให้เกิดลูกค้ารายใหม่ หรือเรื่องการลดหย่อนภาษี อุปสรรคที่ผู้ประกอบการพบคือ การขอรับการสนับสนุนแต่ละเรื่องจากรัฐจะต้องติดต่อหน่วยงานราชการในแต่ละหน่วยที่แตกต่างกัน และมีขั้นตอนที่ค่อนข้างจะซับซ้อน มีเงื่อนไขค่อนข้างมาก ทำให้ยากต่อการเข้าถึง ไม่เกิดแรงจูงใจให้ผู้ประกอบการเข้าร่วม

ในขั้นตอนการพิจารณาโครงการก็ใช้เวลานานไม่ทันต่อความต้องการของผู้ประกอบการ แต่ละหน่วยงานก็ต่างฝ่ายต่างทำงาน ไม่มีการประสานงานกันส่งผลให้ผู้ประกอบการเสียประโยชน์ ยกตัวอย่างเช่น ผู้ประกอบการต้องการที่จะลงทุนเครื่องจักรเพื่อขยายกำลังการผลิตไปผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งได้ทำรายละเอียดโครงการผ่านสำนักงานส่งเสริมการลงทุน (BOI) และได้รับอนุมัติให้ได้รับการส่งเสริมการลงทุนแล้ว โดยระยะเวลาในการพิจารณาของ BOI ก็นานระดับหนึ่ง แต่เมื่อนำโครงการไปพิจารณาขอสินเชื่อจากธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ปรากฏว่าธนาคารกลับไม่ได้สนใจรายละเอียดที่ BOI อนุมัติแต่ร้องขอเอกสารโครงการมาพิจารณาใหม่ทั้งหมด ซึ่งทำให้ต้องใช้เวลาในการพิจารณา ทำให้การลงทุนเกิดการล่าช้าออกไป ไม่ทันคู่แข่งที่ตัดสินใจลงทุนโดยใช้สินเชื่อจากทางอื่นที่ไม่ใช่กระบวนการของรัฐ ทำให้ผู้ประกอบการต้องเสียโอกาสที่จะได้ลูกค้าไป หรือการที่รัฐมุ่งสนใจแต่ผู้ประกอบการรายใหม่ที่จะมาลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า จึงลดความสำคัญในการสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์เดิมในการลงทุนต่อยอดธุรกิจ เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการนำนโยบายการสนับสนุนเอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐนั้นไปปฏิบัตินั้นไม่ได้ผล ตามเหตุผลข้างต้น

ปัญหาข้างต้นนี้ได้เกิดกับ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์เท่านั้น แต่เกิดกับ SME ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ ด้วย สังเกตได้จากผลดำเนินงานของหน่วยงานที่ดำเนินการสนับสนุน SME ของรัฐ เช่น ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (ธพว.) มี SME ได้รับสินเชื่อในปี พ.ศ. 2563 เพียง 17,764 ราย คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.5 ของ SME ทั้งหมด (ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.), 2564ก: 81) หรือผลดำเนินงานของกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (กสอ.) ที่ส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการได้ 2,156 ราย (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (กสอ.), 2564: 27) คิดเป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.07 ของ SME ทั้งหมด การที่จำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับการ



สนับสนุนจากรัฐมีสัดส่วนที่น้อยมาก แสดงให้เห็นว่าการนำนโยบายการสนับสนุนเอสเอ็มอีในภาพรวมของ
รัฐไปปฏิบัติไม่ได้ผลเช่นกัน

ผู้เขียนขอตั้งสมมติฐานถึงเหตุที่ทำให้นโยบายการสนับสนุนเอสเอ็มอีในอุตสาหกรรมยานยนต์
ของรัฐไม่ได้ผล น่าจะมาจากการที่ผู้ประกอบการยื่นขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานข้างต้นค่อนข้าง
น้อย ขาดความสนใจในโครงการสนับสนุนของรัฐ หรือไม่ก็หน่วยงานรัฐมีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณ
และอื่น ๆ จึงอนุมัติการสนับสนุนแก่ผู้ประกอบการได้น้อย โดยมีนักวิจัยวิเคราะห์สาเหตุที่ผู้ประกอบการ
ไม่สามารถเข้าถึงนโยบายของรัฐไว้บ้าง เช่น ศรีสุตา จงสิทธิผล และคณะ (2563) ได้วิจัยพบว่า สาเหตุที่
ผู้ประกอบการ SME ไม่สามารถเข้าถึงการส่งเสริมของภาครัฐได้นั้นมาจากการประชาสัมพันธ์ไม่ทั่วถึง
และเป็นผู้ประกอบการที่ขาดคุณสมบัติ เช่น ด้านระบบการบริหารจัดการ การจัดตั้งกิจการที่มีรูปแบบไม่
เป็นทางการ การปฏิบัติไม่ถูกต้องเกี่ยวกับการเสียภาษี ปัญหาการรักษาสภาพสิ่งแวดล้อม หรือการรักษา
ความปลอดภัยที่กำหนดตามกฎหมาย หรือ สุชาติ อำนาจวิภาวี (2559) ที่ได้ศึกษาการส่งเสริมและการ
สนับสนุนของรัฐต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม และพบว่า นโยบายส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลาง
และขนาดย่อมของประเทศไทยประสบปัญหาการดำเนินการที่ไม่สามารถบูรณาการร่วมกันได้อย่างมี
เอกภาพ มีการทำงานซ้ำซ้อนกัน ไม่สามารถกระจายการขับเคลื่อนได้อย่างทั่วถึง ไม่มีการบูรณาการ
ร่วมกัน ขาดศูนย์ให้คำปรึกษา ไม่ทราบข้อมูลเชิงประชากรของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและ
ขนาดย่อม ผู้ประกอบการไม่ยอมเข้าระบบของรัฐ เงินช่วยเหลือไม่เพียงพอและทั่วถึง

หน่วยงานของรัฐเองมีการศึกษาถึงปัญหานี้ เช่น สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและ
ขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (สสว.) ที่วิเคราะห์ว่าการดำเนินนโยบายส่งเสริม SME พบปัญหาในการ
ดำเนินงาน คือ การดำเนินงานขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาและส่งเสริม รวมถึงได้งบประมาณจัดสรร
ที่ไม่เพียงพอ ขาดการบูรณาการฐานข้อมูล SME ระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เป็นฐานข้อมูลกลางส่งผลให้
ไม่มีการส่งต่อเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงาน ซึ่งส่วนใหญ่เน้นการอบรมให้องค์ความรู้แก่ SME จึงไม่ส่งผล
ต่อการพัฒนาธุรกิจ และ SME ต้องการผู้เชี่ยวชาญ/ที่ปรึกษาในการให้คำปรึกษาแนะนำเชิงลึกที่สามารถ
นำไปใช้ได้จริง ขาดการจัดกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้ความรู้ตามระดับศักยภาพและปัญหาที่แท้จริง ทำให้
สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้น้อย และขาดการส่งเสริมการรวมกลุ่ม การสร้างเครือข่าย และการพัฒนา
ความเข้มแข็งในรูปแบบคลัสเตอร์เพื่อให้ SME มีอำนาจในการต่อรองในการแข่งขันยังมีอยู่น้อย (สสว.,
2564: 6)

จากการที่ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์กำลังประสบปัญหาการเข้าถึงนโยบายสนับสนุนจากรัฐ
ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนในประเทศเป็นจำนวนมาก ผู้เขียนจึงต้องการศึกษาข้อมูลเพื่อตอบ
คำถามที่ว่าทำไมนโยบายการสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐจึงไม่ได้ผล และนำเสนอ
แนวทางการแก้ไขโดยการบูรณาการการนำนโยบายของภาครัฐไปปฏิบัติที่มีความเหมาะสมกับ

อุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยในอนาคต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมหลักที่จะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

นโยบายสาธารณะ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ

นโยบายสาธารณะ คือ กิจกรรมที่กระทำโดยรัฐบาลซึ่งครอบคลุมกิจกรรมทั้งหมดของรัฐบาล (Shankansky Ira, 1970) ที่มีผลต่อความเป็นอยู่ของประชาชน (Koenig Louis W., 1986) โดยเลือกจะดำเนินการหรือไม่ดำเนินการเพื่อตอบสนองต่อปัญหาสังคม (Michael E. Kraft and Scott R. Furlong, 2004) ที่ต้องตัดสินใจจะกระทำในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับของสาธารณะ (Charles L. Cochran and Eloise F. Malone, 2005) เป็นการให้คำมั่นสัญญาแก่ประชาชน (Larry N. Gerston, 1997) ดังนั้นจึงต้องดำเนินการให้ครอบคลุมกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งหมดของรัฐบาล ทั้งกิจกรรมที่เป็นกิจวัตรและกิจกรรมที่เกิดขึ้นในบางโอกาส (Dye, Thomas R., 1984) ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการจัดสรรค่านิยมให้แก่สังคม (David Easton, 1953) หรือกำหนดเป็นแนวทางในการตอบสนองต่อปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดการแก้ไขปัญหา (Anderson, James E, 1994) อันเป็นกลไกหลักสำคัญในการดำเนินงานของรัฐบาลและหน่วยงานของรัฐทุกแห่ง ด้วยเหตุที่นโยบายเป็นกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐจัดทำขึ้น หรือแผนงาน หรือโครงการ หรือแนวทางการปฏิบัติที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้น (วรเดช จันทรศร, 2540)

การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ การศึกษาปฏิสัมพันธ์ ความเชื่อมโยง การพึ่งพา ตลอดจนความเป็นอิสระขององค์การและบุคคล (Berman, 1978 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2559) ว่าองค์การที่รับผิดชอบสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหาร ตลอดจนกลไกที่สำคัญทั้งหมดปฏิบัติงานให้บรรลุตามนโยบายที่ระบุไว้หรือไม่ แค่นั้น เพียงใด (Walter Williams, 1971 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2559) โดยให้ความสนใจเกี่ยวกับความสามารถในการผลักดันในการทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมด สามารถบรรลุผลลัพธ์ที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้ (Pressman and Wildavsky, 1973 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2559) มีการเชื่อมโยงระหว่างการกำหนดนโยบาย และการประเมินนโยบาย ที่เป็นช่องว่างที่ไม่ได้รับความสนใจ (Hargrove, 1975 อ้างถึงใน วรเดช จันทรศร, 2559) โดยแบ่งกระบวนการออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนในระดับมหภาค และขั้นตอนในระดับจุลภาค ซึ่งสามารถวัดผลความสำเร็จของนโยบายได้จากเงื่อนไขใน 3 มิติ คือ มิติที่ 1 การมองผลของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ แบ่งออกเป็น ระดับผลผลิต ระดับผลลัพธ์ และระดับผลลัพธ์สุดท้าย มิติที่ 2 ผลของความสำเร็จในการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ที่ต้องไม่เกิดปัญหาหรือเกิดผลกระทบที่ไม่ดีต่อนโยบายหรือโครงการอื่น และมิติที่ 3 ผลรวมของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่ต้องก่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริง (วรเดช จันทรศร, 2559)

การนำนโยบายไปปฏิบัติมีทฤษฎีรองรับอยู่ 2 กลุ่ม ได้แก่ 1. ทฤษฎีนิรนัย และอุปนัยสำหรับการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Deductive and Inductive Theory for Policy Implementation) และ 2. ทฤษฎี

การนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง (Top-down Theories of Implementation) และการนำนโยบายไปปฏิบัติจากล่างขึ้นบน (Bottom-up Theories of Implementation) โดยทฤษฎีนิรนัย คือ การศึกษาปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ โดยการตั้งสมมติฐาน แล้วหาข้อมูลหรือเหตุผลอื่น ๆ มาสนับสนุน เพื่อให้เกิดการยอมรับในสมมติฐาน ซึ่งต้องนำตัวแบบของนักทฤษฎีที่ได้มีการพัฒนาขึ้นมาแล้วมาทำการศึกษาต่อ ส่วนทฤษฎีอุปนัยจะตรงข้ามกับนิรนัย ซึ่งศึกษาจากกรณีศึกษาที่มีนักทฤษฎีได้ทำการพิสูจน์ในเชิงประจักษ์ แล้วได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง โดยการนำผลที่ได้จากการศึกษามารวบรวมเป็นตัวแบบที่พัฒนาขึ้นมาใหม่ แล้วพิสูจน์เชิงประจักษ์อีกครั้งเพื่อแสดงให้เห็นว่าตัวแปรใดมีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (วรเดช จัทรศร, 2559)

การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จต้องประกอบไปด้วย การมีวัตถุประสงค์ของนโยบายที่ชัดเจน แน่นนอน มีทฤษฎีที่เป็นพื้นฐานของนโยบาย เกิดการกระจายอำนาจให้หน่วยงานที่ปฏิบัติ โดยผู้นำหน่วยปฏิบัติต้องมีความสามารถ ได้รับการสนับสนุนจากประชาชน และรองรับความขัดแย้ง เปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคม (Sabatier and Mazmanian, 1980 อ้างถึงใน วรเดช จัทรศร, 2559) ซึ่งสามารถวัดผลความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้จากสภาพแวดล้อมที่กระตุ้นผู้ปฏิบัติงานและกระตุ้นให้เกิดผลิตผล ทรัพยากร กระบวนการแปลงสภาพด้านโครงสร้าง และกระบวนการของรัฐที่แปลงความต้องการเป็นนโยบายสาธารณะ เป้าหมายของนโยบาย สมรรถนะในการตอบสนองสู่กลุ่มเป้าหมาย และผลสะท้อนกลับของนโยบาย (Van Meter and Van Horn, 1975 อ้างถึงใน วรเดช จัทรศร, 2559)

นโยบายสนับสนุน SME ของประเทศไทย

สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (สสว.) เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนการสนับสนุนแก่ SME ในประเทศไทย เป็นผู้จัดทำแผนการส่งเสริม SME ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2560-2564) ซึ่งมุ่งให้ SME ดำรงอยู่ได้และเติบโตอย่างแข็งแกร่ง ภายใต้การแข่งขันทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยมีความรู้ทักษะในการประกอบธุรกิจ มาตรฐานในการผลิตสินค้าและบริการ เกิดการเพิ่มมูลค่า สามารถแข่งขันในตลาดทั้งในและต่างประเทศได้ กลายเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ โดยวางนโยบายให้ดำเนินการภายใต้ 3 ยุทธศาสตร์ คือ ส่งเสริมและพัฒนารายประเด็น เสริมสร้างขีดความสามารถเฉพาะกลุ่ม และพัฒนากลไกเพื่อขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบ ซึ่งมีกลยุทธ์การดำเนินงานที่น่าสนใจดังนี้ (สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม, 2559) โดยในปี พ.ศ. 2563 สสว. ได้มีการดำเนินงานพัฒนา SME ทั้งหมด 255,449 ราย เกิดมูลค่าเศรษฐกิจรวม 11,662.47 ล้านบาท โดยมีรายละเอียดการดำเนินงาน (สสว., 2564: 5) ดังนี้

1. ยกระดับการบูรณาการ SME ของประเทศด้วย BIG Data โดยบูรณาการขับเคลื่อนการส่งเสริม SME เสนอมาตรการช่วยเหลือ SME ที่ได้รับผลกระทบจาก COVID-19 และผลักดันให้ SME

เข้าถึงการจัดซื้อภาครัฐ บูรณาการความร่วมมือระหว่างประเทศ โดยการสร้างเครือข่ายเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถต่อยอดธุรกิจด้านเทคโนโลยี ด้านพัฒนาสินค้าและบริการและด้านการร่วมทุน และการตลาด บูรณาการฐานข้อมูล BIG Data โดยจัดทำฐานข้อมูล SME Big data เพื่อให้มีข้อมูล โครงสร้าง จำนวนการจ้างงาน การส่งออกและนำเข้า การเงิน และการให้คำปรึกษา ส่งผลให้ผู้ประกอบการได้รับการพัฒนา 4,189 ราย

2. พัฒนากลไกการส่งเสริมให้เข้าถึง SME โดยการขึ้นทะเบียนข้อมูลที่ปรึกษา สร้างต้นแบบ ของ SME 4.0 ที่ปรับเปลี่ยนแนวทางเป็น Digital Transformation จัดทำเว็บไซต์ให้ความรู้แก่ SME นำเสนอองค์ความรู้ที่จำเป็นแก่ผู้ประกอบการ และเสนอข้อมูลข่าวสาร กิจกรรมและโครงการของ ภาครัฐ และให้คำปรึกษาผ่านศูนย์ให้บริการ SME ครบวงจรซึ่งมีผู้บริการกว่า 200,000 ราย เกิด มูลค่าทางเศรษฐกิจกว่า 430 ล้านบาท

3. สร้างสังคมผู้ประกอบการให้เติบโตและก้าวสู่สากล โดยการพัฒนามาตรฐานสินค้าและ บริการ ขยายโอกาสทางการตลาด พัฒนาธุรกิจสู่สมัยใหม่ ยกระดับมาตรฐาน เพิ่มประสิทธิภาพและ ผลผลิตทำให้ SME ได้รับการพัฒนา 50,000 ราย เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจกว่า 11,000 ล้านบาท

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (กสอ.) ได้มีการกำหนดนโยบายส่งเสริมและ พัฒนาศักยภาพของ SME โดยกำหนดเป็นพันธกิจในการส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรม SME ให้มีขีดความสามารถที่สูงขึ้น และสร้างเครือข่ายความร่วมมือการส่งเสริม SME ทุกระดับ ดำเนินการโดยใช้ยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถอุตสาหกรรมเป้าหมายตลอดโซ่อุปทานผ่าน 5 กลยุทธ์ ได้แก่ เพิ่มศักยภาพอุตสาหกรรมด้วยนวัตกรรมเทคโนโลยีดิจิทัลและความคิดสร้างสรรค์ สร้างและ พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรภาคอุตสาหกรรม พัฒนาและยกระดับอุตสาหกรรมชุมชน พัฒนา ศักยภาพและการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม และเพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโลจิสติกส์และ โซ่อุปทานภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจะทำให้ SME มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น และต้นทุนด้านจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานลดลง (กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม, 2561) โดยในปี พ.ศ. 2563 ได้มีการดำเนินงานผ่าน โครงการ “ปั้น ปรง เปลี่ยน เอสเอ็มอี ให้ดีพร้อม” ซึ่งประกอบด้วย (กสอ., 2564)

1. การปั้น SME เกษตรอุตสาหกรรม ปั้น SME ให้มีความริเริ่มสร้างสรรค์ และปั้น SME ให้มี ประสิทธิภาพผ่านการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะ ซึ่งทำให้เกิดการส่งเสริมรวม 1,500 ราย

2. การปรง ระบบนิเวศในการสนับสนุน SME ด้วยการบูรณาการกับหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อปรับปรุงมาตรฐานส่งเสริมอุตสาหกรรม โดยใช้เครือข่ายในโครงการพัฒนา ผู้ประกอบการธุรกิจอุตสาหกรรม ช่วยให้ SME ประสบความสำเร็จเพิ่มขึ้น 476 ราย

3. การเปลี่ยนวิธีการทำงานเพื่อพัฒนา SME ในทุกอุตสาหกรรม โดยปรับโครงสร้างภายใน เปลี่ยนการให้บริการของศูนย์ปฏิบัติการอุตสาหกรรม 4.0 ให้สะดวกรวดเร็ว ไม่ซ้ำซ้อน เน้นการให้บริการ ในรูปแบบดิจิทัลเซอร์วิส ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งเสริมอุตสาหกรรมจำนวน 120 ราย

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) ได้ออกมาตรการส่งเสริมการลงทุนสำหรับ SME โดยโครงการที่จะขอเข้ารับการสนับสนุนจะต้องเข้าข่ายประเภทกิจการตามบัญชีท้ายประกาศส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 โดยมีประเภทโครงการที่น่าสนใจซึ่งอยู่ในกลุ่ม A2 ได้แก่ กิจการผลิตเครื่องจักร และ/หรือ อุปกรณ์อัตโนมัติ (Automation) ที่มีการออกแบบทางวิศวกรรม กิจการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ได้แก่ การผลิต Substrate สำหรับ Converter, ผลิต Electronic Fuel Injection System ผลิต Transmission สำหรับรถยนต์ ผลิต Electronic Control Unit (ECU) กิจการผลิตอุปกรณ์สำหรับรถยนต์ Hybrid, Electric Vehicle (EV) และ Plug-in Hybrid Electric Vehicle (PHEV) ได้แก่ แบตเตอรี่ มอเตอร์ ระบบปรับอากาศ และยางล้อสำหรับยานพาหนะ ซึ่งจะได้รับยกเว้นอากรขาเข้าสำหรับเครื่องจักร และได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นสัดส่วนร้อยละ 200 ของเงินลงทุน (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) โดยจะได้รับยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลเป็นเวลา 8 ปี และได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมเพื่อพัฒนาความสามารถทางการแข่งขัน เช่น หากลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี และนวัตกรรม ทั้งที่ดำเนินการเองหรือร่วมวิจัยกับองค์กรก็จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 300 ของมูลค่าการลงทุน หรือหากลงทุนสร้างโรงงานเพิ่มเติมในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษก็จะได้รับการยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคลร้อยละ 200 ของมูลค่าการลงทุน (BOI, 2564ก)

โดย SME จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไข คือ เป็น SME สัญชาติไทยที่ต้องการเพิ่มขีดความสามารถ และเมื่อรวมกิจการทั้งหมดทั้งที่ได้รับการส่งเสริมและไม่ได้รับการส่งเสริมแล้ว ผู้ขอรับการส่งเสริมต้องมีสินทรัพย์ถาวรสุทธิหรือเงินลงทุนไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียนไม่เกิน 200 ล้านบาท มีเงินลงทุนขั้นต่ำของแต่ละโครงการไม่น้อยกว่า 500,000 บาท (ไม่รวมค่าที่ดินและทุนหมุนเวียน) มีอัตราส่วนหนี้สินต่อทุนไม่เกิน 4 ต่อ 1 ต้องมีการลงทุนใหม่ในเครื่องจักรหลักเป็นสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของมูลค่าเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการ และเมื่อรวมกิจการทั้งหมดที่ได้รับการส่งเสริมและไม่ได้รับการส่งเสริมแล้ว ผู้ขอรับการส่งเสริมจะต้องมีรายได้ไม่เกิน 500 ล้านบาท ในช่วง 3 ปี นับแต่เริ่มมีรายได้จากการประกอบกิจการที่ได้รับการส่งเสริม (BOI, 2564ก)

ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย (ธพว.) ได้ออกมาตรการสินเชื่อสำหรับ SME มากมายหลากหลายสินเชื่อ ไม่ว่าจะเป็นสินเชื่อรายเล็ก Extra Cash สินเชื่อสนับสนุน SME รายย่อย สินเชื่อ SME มีสุข สินเชื่อ SME ยืมได้ แต่สินเชื่อที่มีความเหมาะสมกับผู้ประกอบธุรกิจการผลิตในอุตสาหกรรมยานยนต์มากที่สุด ณ ตอนนี้อยู่ที่ สินเชื่อ SME D เดิมทุน ที่มุ่งให้ SME ลงทุนขยายปรับปรุงกิจการ รวมทั้งปรับเปลี่ยนธุรกิจ หรือเงินทุนหมุนเวียน มีวงเงินสินเชื่อที่ 5,000 ล้านบาท โดยผู้ขอสินเชื่อต้องเป็นบุคคลธรรมดาเมื่อรวมระยะเวลาแล้วไม่เกิน 70 ปี หรือเป็นนิติบุคคลที่มีจำนวนหุ้นซึ่งมีบุคคลสัญชาติไทยเป็น SME ตามนิยาม สสว. ไม่เป็น NPL ณ วันยื่นคำขอกู้ มีรายละเอียดสินเชื่อวงเงินสูงสุดไม่เกิน 15 ล้านบาทต่อราย มีอัตราดอกเบี้ยเริ่มต้น 4%



ต่อปี เป็นเงินกู้ยืมแบบมีระยะเวลา (Term Loan) สูงสุดไม่เกิน 10 ปี หรือเงินให้กู้ยืมระยะสั้น (P/N) โดยต้องขอกู้ภายใน 30 มิถุนายน 2565 โดยต้องมีที่ตั้งของกิจการเป็นหลักประกัน โดยต้องผ่อนชำระเงินต้นพร้อมดอกเบี้ยเป็นรายเดือน เดือนละเท่า ๆ กัน จนครบอายุสัญญา (ธพว., 2564ข)

สรุปได้ว่าประเทศไทยได้กำหนดนโยบายเพื่อสนับสนุน SME ตามหลักการของนโยบายสาธารณะ โดยการสร้างกิจกรรมเพื่อสนับสนุนประชาชนในกลุ่มใหญ่ ซึ่งก็คือแรงงานใน SME โดยมีการดำเนินการที่ครอบคลุมในหลายมิติ ซึ่งสอดคล้องกับ สุชาติ อำนางวิภาวี (2563) ที่เห็นว่าประเทศไทยกำหนดนโยบายที่สำคัญที่ส่งเสริม SME ใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการพัฒนานวัตกรรม ด้านการส่งเสริมด้านการตลาด และด้านการส่งเสริมด้านการลงทุน และหากผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม สามารถเข้าถึงนโยบายต่าง ๆ ของรัฐได้อย่างครบถ้วน ก็ย่อมเป็นการบริหารความเสี่ยงที่ประสບอยู่ในปัจจุบัน หรืออาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการพัฒนา ปรับปรุงเปลี่ยนแปลง กลายเป็นผู้ประกอบการที่ประสบความสำเร็จได้ในอนาคต แต่การนำนโยบายไปปฏิบัติของรัฐนั้นเป็นไปในรูปแบบทฤษฎีการนำนโยบายไปปฏิบัติจากบนลงล่าง (Top-down Theories of Implementation) คือ รัฐเป็นคนคิดและกระจายสู่ผู้ปฏิบัติ แต่เมื่อผู้ปฏิบัติมีหลายหน่วยงาน ก็ทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นไม่ประสบผลสำเร็จ สังเกตได้จากผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ที่มีจำนวนผู้ประกอบการเข้าถึงนโยบายได้ค่อนข้างน้อยนั่นเอง

แนวทางการปรับปรุงเพื่อให้ผู้ประกอบการ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์เข้าถึงนโยบายการสนับสนุนของรัฐ

SME ควรปรับปรุงการจัดการภายในองค์กร ปรับปรุงด้านระบบบัญชีและการเงิน ควรใช้สินเชื่อจากสถาบันการเงินเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือในอนาคต โดยต้องรักษาวินัยทางการเงิน ไม่นำเงินไปใช้ผิดวัตถุประสงค์ของการดำเนินธุรกิจ (สุรศักดิ์ อำนวยประวิทย์, 2559) ควรสร้างความแตกต่างทางการตลาด ดูแลด้านต้นทุน การให้ความรู้การทำงานให้กับพนักงาน และการจัดการความสัมพันธ์กับลูกค้า ซึ่งจะส่งผลให้มีศักยภาพองค์กรดีมีประสิทธิภาพ มีความโดดเด่นและมีเอกลักษณ์ที่ลอกเลียนแบบได้ยาก (รุ่งอรุณ กระแสสินธุ์ และคณะ, 2559) เช่นเดียวกับ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ควรเพิ่มพูนความรู้และศักยภาพพื้นฐานที่สำคัญของการผู้ประกอบการ ซึ่งส่งผลต่อการขับเคลื่อนเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขัน รวมถึงการมีความคิดสร้างสรรค์ การกล้าเผชิญความเสี่ยงและการเป็นผู้ที่มีความสามารถในการใช้ทรัพยากรที่สำคัญ (สุชาติ ปรัชญานนท์, 2556) ควรวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีในด้านต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้กับรถยนต์ไฟฟ้า มีความต้องการร่วมมือกับสถาบันการศึกษาในการฝึกอบรมและพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถเฉพาะทางให้กับอุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า (พิรภาพ จอมทอง และคณะ, 2561) ซึ่งสอดคล้องกับ ภัทรเวช ธาราเวชรักษ์ และคณะ (2559) ที่เห็นว่าผู้ประกอบการควรพัฒนาความสามารถเห็นโอกาส โดยทำ



ความเข้าใจ เรียนรู้ถึงนวัตกรรมและการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีของรถยนต์พลังงานไฟฟ้า ความสามารถเลือกโอกาส โดยเลือกโอกาสในอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่โดยเลือกกลุ่มยานยนต์ที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล และความสามารถปรับตัว โดยให้ความสำคัญกับทรัพยากรมนุษย์ซึ่งต้องเตรียมแรงงานทักษะฝีมือเพื่อรองรับอุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต เพิ่มผลผลิต และยกระดับความสามารถในการบริหาร ซึ่งจะช่วยเตรียมความพร้อมในการปรับตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต

รัฐควรพัฒนาปรับปรุงนโยบายในการให้การสนับสนุนและส่งเสริมธุรกิจ SME ในด้านความต่อเนื่องของการพัฒนา รวมทั้งจัดความซ้ำซ้อนของกิจกรรม/โครงการของหน่วยงานสนับสนุน มุ่งเน้นการให้การสนับสนุนตรงเป้าหมาย ปัญหาและความต้องการของ SME แต่ละกลุ่ม (ศรีสุตา จงสิทธิผล และคณะ, 2563) และควรปรับเปลี่ยนขั้นตอนการวิเคราะห์สินเชื่อให้รวดเร็ว และร่วมมือกันเพื่อสนับสนุนเงินทุนให้กับ SME ได้ง่ายขึ้น และควรจัดอบรมหลักสูตรทางด้านการเงินและบัญชีให้แก่ SME เพื่อให้ผู้ประกอบการมีความรู้ในระบบการเงินและบัญชีที่ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้ SME เข้าถึงแหล่งเงินทุนได้มากขึ้น และเพิ่มโอกาสให้สินเชื่อแก่ SME รายใหม่ ๆ ที่ยังไม่เคยได้รับสินเชื่อ (สุรศักดิ์ อำนวยประวิทย์, 2559) ซึ่งผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทยที่ส่วนใหญ่เป็น SME มีจุดอ่อนในเรื่องของการขาดแคลนแรงงานฝีมือที่มีความเชี่ยวชาญ ซึ่งมีความต้องการอย่างเร่งด่วน ไม่มีการส่งเสริมตราสินค้าอย่างต่อเนื่องทำให้ไม่เป็นที่รู้จักในอุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์ และไม่มียงบประมาณในการขยายกำลังการผลิตไปยังตลาดใหม่ ส่วนอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจคือ การเข้ามาของบริษัทต่างชาติที่มีเทคโนโลยีทันสมัยซึ่งรัฐให้ความสนใจที่จะสนับสนุน ทำให้ไม่สามารถพัฒนาผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ขนาดย่อมได้อย่างเต็มที่ ซึ่งรัฐควรกำหนดนโยบายที่สร้างความเชื่อมั่นระหว่างลูกค้าประจำกับบริษัทผู้ผลิต กำหนดนโยบายในการเร่งรัดสนับสนุนให้เสริมตราสินค้าเพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือ เกิดการรวมตัวเป็นคลัสเตอร์เพื่อผลักดันการพัฒนาผลิตภัณฑ์ชิ้นส่วนยานยนต์ของ SME ประเทศไทย (ภัทรเวช ธาราเวชรักษ์ และคณะ, 2559) มีมาตรการลดหย่อนภาษีหรือส่งเสริมการตลาด (พิรภาพ จอมทอง และคณะ, 2561)

จากข้อมูลปัญหาของ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ผู้วิจัยเคยได้ศึกษา จะเห็นได้ว่ามีปัญหาค่อนข้างหลากหลาย ซึ่งทุกปัญหาล้วนแก้ไขได้ด้วยการสนับสนุนจากรัฐ แต่เมื่อกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ประสบผลสำเร็จ ผู้ประกอบการก็ยังคงต้องเผชิญปัญหาตามข้อมูลข้างต้น การจะนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จได้นั้นจำเป็นต้องอาศัยการบูรณาการร่วมกันของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติ โดยวรเดช จันทรศร (2559: 262) ได้ศึกษากรณีศึกษาของ Pressman and Wildavsky (1984) ได้ข้อสรุปปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ คือการหลีกเลี่ยงความซับซ้อน (complexity) ซึ่งจะต้องอาศัยความร่วมมือหรือประสานงานกับองค์กรต่าง ๆ ให้น้อยลง เพื่อให้เกิดการนำนโยบายไปปฏิบัติบนรากฐานของวิธีบรรลุนโยบายที่ธรรมดา (simple)

และนำกลยุทธ์เสมือนกลไกของตลาด (market-like strategies) มาช่วยขจัดความยุ่งยากในการบริหารนโยบาย แต่หากจำเป็นต้องเผชิญกับความซับซ้อนยากหลีกเลี่ยงไม่ได้ ก็ควรหาทางประสานงานหรือแก้ไขปัญหที่เกิดจากการเชื่อมโยงให้มากที่สุด ซึ่งต้องวิเคราะห์โครงสร้างของการนำไปปฏิบัติ (implementation structure) ที่แสดงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในส่วนต่าง ๆ ของกระบวนการนโยบายสาธารณะ อันส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่จะหาทางปรับเปลี่ยนวิธีในการบรรลุนโยบายให้ยืดหยุ่นเป็นไปตามสภาวะการณ์ ซึ่งทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติมีโอกาสประสบความสำเร็จเพิ่มสูงขึ้น

ผลการศึกษา

จากการศึกษาเบื้องต้น พบว่า ภาครัฐมีการกำหนดนโยบายที่เฉพาะเจาะจงไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์ค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่ดำเนินนโยบายในรูปแบบที่เป็นกลางพัฒนาอุตสาหกรรมที่หลากหลาย ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยอาจจะยังไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้แก่ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ได้อย่างแท้จริง โดยสาเหตุที่ทำให้นโยบายการสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐไม่ได้ผล น่าจะมาจากการที่รัฐมีข้อจำกัดในเรื่องของงบประมาณ และบุคลากรส่งผลให้นโยบายไปปฏิบัติอย่างไม่ทั่วถึง ซึ่งเป็นข้อสรุปจากข้อมูลขั้นต้นที่ผู้เขียนได้ศึกษาจากข้อมูลของรัฐ จากตัวแทน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ รวมถึงแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยในอดีต ซึ่งผู้วิจัยจะทำการวิจัยเชิงลึกจาก SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งหมดเพื่อยืนยันผลการศึกษาว่าทำไมนโยบายการสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ของรัฐจึงไม่ได้ผลต่อไป

รัฐสามารถแก้ไขปัญหา นโยบายการสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ไม่ได้ผล โดยบูรณาการการนำนโยบายของรัฐไปปฏิบัติ โดยการลดความซ้ำซ้อนของการทำงานแต่ละหน่วยงานลง ดำเนินงานร่วมกันแก้ไขปัญหา ประสานงานในการทำงานร่วมกันด้วยการบูรณาการองค์ความรู้และทรัพยากรเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งจะทำได้สามารถดำเนินนโยบายที่เฉพาะเจาะจงไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์ได้ SME ก็สามารถเข้าถึงนโยบายสนับสนุนของรัฐได้โดยง่าย ทำให้เกิดความยืดหยุ่นในการดำเนินงาน ส่งผลให้ผู้รับนโยบายได้รับประโยชน์สูงสุด ซึ่งสอดคล้องกับหลักการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติของ วรเดช จันทรร (2559: 469) ที่ได้อภิปรายไว้ว่านโยบายควรมีความสอดคล้องกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมายเพื่อให้ได้รับการสนับสนุนและผลักดันไปสู่ความสำเร็จ และจำเป็นต้องสอดคล้องกับนโยบายส่วนกลางและนโยบายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วยจึงจะได้รับการสนับสนุนอย่างต่อเนื่องและจริงจัง ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงนโยบายรัฐได้อย่างครบถ้วน ทัวถึง สามารถแก้ปัญหาได้ทันต่อความต้องการ ทำให้เกิดการพัฒนาเปลี่ยนแปลงจนประสบความสำเร็จ กลายเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศไทยต่อไปในอนาคต

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

ปัญหาของ SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์นั้นเป็นปัญหาใหญ่ และส่งผลเป็นวงกว้างต่อประชาชน ในปัจจุบันรัฐอาจจะกำลังมองข้ามปัญหานี้อยู่ สังเกตได้จากนโยบายของรัฐในปัจจุบันที่กำลังมุ่งส่งเสริมไปที่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมแห่งอนาคต สนับสนุนให้เกิดการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าในประเทศ หรือนำเข้ายานยนต์ไฟฟ้ามาจำหน่ายภายในประเทศ เพื่อเร่งให้ประชาชนได้ใช้ยานยนต์ไฟฟ้าภายในประเทศโดยเร็ว ซึ่งผู้ผลิตส่วนใหญ่จะเป็นผู้ประกอบการรายใหม่ที่เพิ่งเข้ามาดำเนินธุรกิจในประเทศ หรือก่อตั้งขึ้นมาใหม่เพื่อดำเนินธุรกิจ ส่งผลให้หน่วยงานรัฐที่ดำเนินนโยบายจะลดความสำคัญในการให้การสนับสนุน SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์รายเดิมที่มีจำนวนมาก ซึ่ง SME เหล่านี้เป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอดีต และมีแรงงานอยู่ระบบเป็นจำนวนมาก ดังนั้นนอกจากที่รัฐจะต้องบูรณาการนำนโยบายปัจจุบันไปปฏิบัติให้ประสบผลสำเร็จแล้ว รัฐควรจะต้องปรับปรุงกระบวนการออกนโยบายให้มีความเหมาะสมตามบริบทของสังคม เศรษฐกิจ และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยคำนึงถึงประโยชน์ของประชาชนในประเทศเป็นที่ตั้ง เช่น กรณีของนโยบายสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้า หากรัฐคำนึงถึงผู้ประกอบการรายเดิม ก็ควรกำหนดให้ผู้ประกอบการยานยนต์ไฟฟ้ารายใหม่ต้องส่งซื้อวัตถุดิบหรือชิ้นส่วนจากผู้ผลิตรายเดิมในประเทศที่เป็น SME ที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ เป็นต้น การที่สะท้อนปัญหาและเสนอแนวทางการปรับปรุงแก้ไขรัฐได้นั้นจำเป็นต้องอาศัยการวิจัยเชิงลึกจาก SME ในอุตสาหกรรมยานยนต์ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึกมาสนับสนุน และสามารถพัฒนาต่อยอดงานวิจัย ซึ่งสามารถนำองค์ความรู้จากบทความฉบับนี้ไปต่อยอดเพื่อทำการวิจัยเชิงลึกและพัฒนางานวิจัยต่อไปได้

เอกสารอ้างอิง

กฎกระทรวงกำหนดลักษณะของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2562. (2563, 7 มกราคม).

ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 137 ตอนที่ 1 ก, หน้า 1-3.

กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. (2561). **แผนยุทธศาสตร์กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม**

พ.ศ.2562-2564. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก https://www.dip.go.th/uploadcontent/abhimuk/strategy_DIP_62_64.pdf

_____. (2564). **รายงานประจำปี พ.ศ. 2563**. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.dip.go.th/uploadcontent/Ploypilin/Annual%20STI-63-Web.pdf>

กิริยา กุลกลการ. (2562). **ผลกระทบของการเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ไฟฟ้าต่อแรงงานในอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์**. รายงานการวิจัย. กรุงเทพฯ: มูลนิธิฟรีดริค เอแบร์ท.



- ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย. (2564ก). รายงานประจำปี พ.ศ. 2563 ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.smebank.co.th/about/annual-report>
- ธนาคารพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแห่งประเทศไทย. (2564ข). สินเชื่อ SME D เดิมทุน. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.smebank.co.th/loans/>
- ฝ่ายติดตามและประเมินผล สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2564). รายงานผลการดำเนินงานของสำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม พ.ศ. 2563. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก https://www.sme.go.th/upload/mod_download/download-20210611112536.pdf
- พิรภาพ จอมทอง และคณะ. (2561). การศึกษาความพร้อมของผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทยต่อการผลิตยานยนต์ไฟฟ้า: กรณีผู้ผลิตชิ้นส่วนระบบช่วงล่าง. วารสารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 26(8): 1446-1457.
- ภัทรเวช ธาราเวชรักษ์ และคณะ. (2559). การวิเคราะห์สภาวะการแข่งขันของผู้ประกอบการชิ้นส่วนยานยนต์ไทยภายใต้ข้อตกลงเขตการค้าเสรีอาเซียน. วารสารวิศวกรรม มหาวิทยาลัยนเรศวร, 12(1): 73-82.
- รุ่งอรุณ กระแสร์สินธุ์ และคณะ. (2559). ผลการดำเนินงานของธุรกิจและสมรรถนะของผู้ประกอบการกับขอบข่ายการแข่งขัน และศักยภาพองค์กร. วารสารเกษมบัณฑิต, 17(1): 1-21.
- วรเดช จันทรศร. (2559). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. กรุงเทพฯ: มูลนิธิตากสินเพื่อพัฒนาการศึกษา.
- ศรีสุดา จงสิทธิผล และคณะ. (2563). การประเมินนโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมธุรกิจ SME ของประเทศไทย ศึกษาเปรียบเทียบแบ่งตามรายภูมิภาคและรายประเภท. วารสารวิชาการศรีปทุม ชลบุรี, 17(1): 31-42.
- สถาบันยานยนต์. (2563). ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์สมัยใหม่ของประเทศไทย. ค้นเมื่อ 10 กุมภาพันธ์ 2565, จาก http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/research/2812563848231.pdf
- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. (2564). สารจากนายกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. วารสารสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, 14(1): 2.
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2564ข). ภาพการส่งเสริมการลงทุน 2563. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก <https://www.boi.go.th/upload/content/investmentpromotion2020.pdf>

- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2564ก). คู่มือการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 2564. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก https://www.boi.go.th/upload/content/BOI_A_Guide_Web_Th.pdf
- สำนักงานส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. (2559). แผนการส่งเสริม SME ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2560-2564). ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก [https://www.sme.go.th/upload/mod_download/แผนการส่งเสริม%20SME%20ฉบับที่%204%20\(พ.ศ.%202560-2564\).pdf](https://www.sme.go.th/upload/mod_download/แผนการส่งเสริม%20SME%20ฉบับที่%204%20(พ.ศ.%202560-2564).pdf)
- สุชาติ ปรัชญานนท์. (2556). การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย. วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยกรุงเทพมหานคร, 2(1), 102-110.
- สุชาติ อำนาจจิภาวี. (2559). การส่งเสริมและการสนับสนุนของรัฐต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม. การศึกษาอิสระ รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี. รัตนโกสินทร์.
- สุชาติ อำนาจจิภาวี. (2563). นโยบายของภาครัฐในการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมให้เกิดความยั่งยืน. วารสารนวัตกรรมการบริหารและการจัดการ, 8(3): 56-66.
- สุรศักดิ์ อำนวยประวิทย์. (2559). กลยุทธ์การเข้าถึงแหล่งเงินทุนของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการคณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, 11(1): 186-199.
- เสาวณี จันทะพงษ์ และ ชฎาธาร โอษฐ์. (2563). พลิกวิกฤตยานยนต์ไทยด้วยการยกระดับทักษะแรงงาน. ค้นเมื่อวันที่ 10 กรกฎาคม 2564, จาก https://www.bot.or.th/Thai/ResearchAndPublications/DocLib_/Article_15Sep2020.pdf
- Anderson James E. (1994). **Public Policy – Making: Introduction**. 2nd ed. New York: Houghton Mifflin Company.
- Charles L. Cochran and Eloise F. Malone. (2005). **Public Policy: Perspectives and Choices**. 3rd ed. Boulder: Lynne Rienner Publisher.
- David Easton. (1953). **The Political System: An Inquiry into the State of Political Science**. New York: Knopf.
- Dye Thomas R. (1984). **Understanding Public Policy**. 5th ed. New Jersey: Prentice-Hall.
- Koenig Louis W. (1986). **An Introduction to Public Policy**. New Jersey: Prentice-Hall.
- Larry N. Gerston. (1997). **Public Policy Making Process and Principle**. M.E. Sharpe.



Michael E. Kraft and Scott R. Furlong. (2004). **Public Policy Politics, Analysis, and Alternatives**. 4th ed. California: SAGE Publication.

Sharkansky Ira. (1970). **The Political Scientist and Policy Analysis: An Introduction**. in Policy Analysis in Political Science, ed. Chicago: Markham Publishing Company.