

แบบจำลองความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย

THE COMPETITIVE ADVANTAGE MODEL OF TRANSPORTATION AND LOGISTICS BUSINESS

จันทร์เพ็ญ วรรณารักษ์* วิชิต อุอั้น** กัลยารัตน์ ธีระธนชัยกุล***

Junphen Wannarak, Vichit Uon, kanyarat teerathanachaiyakun

บทคัดย่อ

บทความนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาปัจจัยเหตุของความได้เปรียบในการแข่งขัน และผลการดำเนินงานทางธุรกิจ (2) เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเหตุความได้เปรียบในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานทางธุรกิจ (3) เพื่อสร้างแบบจำลองความได้เปรียบในการแข่งขัน ของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่าง คือ ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกกับสมาคมขนส่งโลจิสติกส์ไทย จำนวน 220 แห่ง ได้มาโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage-Sampling) ผู้ให้ข้อมูล คือ ผู้ประกอบการแต่ละ 2 คน รวมผู้ให้ข้อมูล จำนวน 440 คน เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามระหว่างเดือนสิงหาคม 2560 และได้รับแบบสอบถามกลับคืนจำนวน 396 ฉบับ คิดเป็นอัตราการตอบกลับคืน (Response Rate) ร้อยละ 90 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ผลการวิจัย พบว่า (1) ปัจจัยเหตุ ประกอบด้วย ระบบการทำงาน ทุนมนุษย์ เครือข่ายทางธุรกิจ ความสามารถทางเทคโนโลยี และองค์กรแห่งนวัตกรรม (2) ปัจจัยเหตุ ทั้ง 5 มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน และมีอิทธิพลทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานทางธุรกิจ และ (3) แบบจำลอง ADVL Model สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยพิจารณาจากค่าดัชนีความกลมกลืนทั้ง 6 ดัชนีที่ผ่านเกณฑ์การยอมรับ คือค่าดัชนี $\chi^2/df = 0.94$, CFI = 1.00, GFI = 0.98, AGFI = 0.95, RMSEA = 0.000 และ SRMR = 0.0098 และแบบจำลอง ADVL Model ประกอบด้วย 7 องค์ประกอบหลัก และ 19 องค์ประกอบย่อย ดังนี้ (1) ระบบการทำงาน มี 4 องค์ประกอบ (2) ทุน

* Sripatum University.

** Sripatum University.

*** Sripatum University.

มนุษย์ มี 3 องค์ประกอบ (3) เครือข่ายทางธุรกิจ มี 3 องค์ประกอบ (4) ความสามารถทางเทคโนโลยี มี 3 องค์ประกอบ (5) องค์กรแห่งนวัตกรรม มี 2 องค์ประกอบ (6) ความได้เปรียบในการแข่งขัน มี 2 องค์ประกอบ และ (7) ผลการดำเนินงานทางธุรกิจ มี 2 องค์ประกอบ

คำสำคัญ: แบบจำลองความได้เปรียบในการแข่งขัน, ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ADVL model.

ABSTRACT

This research aims: (1) to study the factors that influence competitive advantage, business performance. (2) To study the influence of competitive advantage on business performance. (3) To model the competitive advantage model of transport business and logistics in Thailand. The sample of this research is drawn from 200 institutes. The sources of data are 2 executives of each Institute. The total number of people who provided data is 440. Using a multi-stage random sampling method, data was collected by a questionnaire during the period of August 2017. In total 396 questionnaires were returned, representing a response rate of 90%. The data was analyzed using technical analysis, structural equation model. The results of the research showed that: (1) Factors affecting consist of working system, human capital, business networking, technology capability and innovative organization. (2) All of five factors has a direct positive influence on the competitive advantage and indirect positive influence on business performance. (3) ADVL model simulations are consistent with empirical data based on a harmonized index of 6 indexes of accepted criteria. The index is: $\chi^2/df = 0.94$, CFI = 1.00, GFI = 0.98, AGFI = 0.95, RMSEA = 0.000 และ SRMR = 0.0098. The ADVL model which includes seven core elements and 19 sub-elements as follows: (1) Working system has four components. (2) There are two components: in-human capital. (3) Business networking has three components. (4) Technology capability has three components. (5) Innovative organization has two components. (6) Competitive advantage has two components. Finally (7) Business performance has two components.

Keywords: Competitive Advantage Model, Transport Business and Logistics, ADVL Model.

1. บทนำ

กระแสโลกาภิวัตน์ศตวรรษที่ 21 ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมหาศาลทางเทคโนโลยี และทางเศรษฐกิจ องค์กรต่าง ๆ เริ่มตระหนักและตื่นตัวกับสิ่งที่เผชิญอยู่ ต่างสรรหาวิธีที่การที่จะดำรงอยู่ ท่ามกลางการแข่งขันและการเปลี่ยนแปลงที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงพยายามสร้างจุดเด่น และ สร้างข้อได้เปรียบทางการแข่งขันจากวิวัฒนาการทางเทคโนโลยี (Marquardt, M. J., 2005) หรืออาจกล่าวได้ว่า เทคโนโลยีสามารถรับมือ กับการเปลี่ยนแปลงและการแข่งขันทางธุรกิจได้ หากแต่ประโยชน์เหล่านั้นจะสามารถเกิดได้อย่างต่อเนื่องหรือไม่ หรือเป็นเพียงแค่ช่วงระยะเวลาหนึ่ง ดังนั้นเพื่อความเจริญเติบโต อย่างต่อเนื่อง (Sustainable Growth) และการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development) จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับสิ่งที่สามารถสร้างข้อได้เปรียบเชิงการแข่งขันด้วยตัวเองได้

เมื่อประเทศไทยก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 นั้น ธุรกิจอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยจึงต้องมีความพร้อมเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะผู้ประกอบการไทยที่มีความพร้อมระดับสูง ได้ควมร่วมมือกิจการกับบริษัทต่างชาติ เพื่อนำระบบโลจิสติกส์การกระจายสินค้า และ บุคลากรเดิมที่มีความรู้ของบริษัทต่างชาติ มาเพิ่มประสิทธิภาพให้บริษัทของตนแข็งแกร่งมากขึ้นเพราะภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน บริการโลจิสติกส์ได้เปิดเสรีให้ต่างชาติถือหุ้นได้ถึงร้อยละ 70 ส่งผลทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จากต่างประเทศเข้ามาแข่งขันมากขึ้น (Kriangsak Charoenwongsak, 2016) ขณะที่ บริษัทขนาดกลางและบริษัทขนาดเล็ก ซึ่งมีความพร้อมน้อยกว่าบริษัทขนาดใหญ่ จึงต้องมุ่งแสวงหากลยุทธ์ต่าง ๆ เพื่อนำมา ใช้ในการดำเนินธุรกิจของตนเองเพื่อให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันเช่นกัน (Krekklā Sonthimas, 2014) ดังนั้นบริษัทต่าง ๆ ที่ดำเนินธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์หลายบริษัท จึงมีการนำเทคโนโลยี มาใช้ในการทำงานมากขึ้น มีการสร้างเครือข่ายทางธุรกิจมากขึ้น และสิ่งสำคัญคือ มีการพัฒนาบุคลากรของตนเองเพื่อเพิ่มความได้เปรียบในการแข่งขันมากขึ้นด้วยเช่นกัน “การขนส่งและโลจิสติกส์” ได้สร้างปรากฏการณ์และมีบทบาทต่อธุรกิจอย่างมากมาย ในฐานะที่การขนส่งและโลจิสติกส์ช่วยสนับสนุน และ สร้างคุณค่า (Value Creation) ให้กับบริษัท และช่วยในการปรับปรุงความสามารถในการสร้างผลกำไร (Profitability)

ดังนั้นหากองค์กรมีการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ จะทำให้กระบวนการในการค้นหา สร้าง รวบรวม จัดเก็บ เผยแพร่ แบ่งปัน และใช้ความรู้ ได้อย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง เพื่อช่วยให้ องค์กรสามารถทำให้บุคลากรได้ใช้ความรู้ที่ต้องการได้ทันเวลาและความต้องการ เพื่อเพิ่มผลผลิตและเพิ่มโอกาสในการแข่งขันขององค์กร และสามารถนำความรู้ที่มีมาต่อยอดไปสู่การสร้างนวัตกรรม

องค์กรใหม่ ๆ (Senge, P. M.,2013) อย่างต่อเนื่อง ก็จะส่งผลให้องค์กรสามารถสร้างและรักษาความได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กร ซึ่งมีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานขององค์กร ได้อย่างยั่งยืน

2.วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยเหตุ ความได้เปรียบในการแข่งขัน และผลการดำเนินงานทางธุรกิจ ของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย

2.2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเหตุ ของความได้เปรียบในการแข่งขัน ต่อผลการดำเนินงานทางธุรกิจ ของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย

2.3 เพื่อสร้างแบบจำลองความได้เปรียบในการแข่งขัน ของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย

3.วิธีการดำเนินการวิจัย

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่เป็นสมาชิกกับสมาคมขนส่งโลจิสติกส์ไทย จำนวน 520 แห่ง (Department of Industrial Promotion,2017) ผู้วิจัยใช้วิธีการกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามกฎแห่งความชัดเจน (Rule of Thump) ขนาดของตัวอย่างที่เหมาะสมในงานที่มีการวิเคราะห์องค์ประกอบ การวิเคราะห์เส้นทาง และโมเดลสมการโครงสร้าง การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนด 20 เท่าของตัวแปรสังเกต จำนวน 22 ตัวแปร ดังนั้นขนาดตัวอย่างที่มีความเหมาะสมและเพียงพอจึงควรมีกกลุ่มตัวอย่างจำนวน 440 แห่ง

3.2 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และ ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสร้างและพัฒนาแบบจำลอง ความได้เปรียบ ในการแข่งขัน และผลการดำเนินงานทางธุรกิจ ของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย โดยกำหนดขั้นตอนและวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ขั้นตอนคือ 1) การเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารต่างๆ เอกสารการประชุม รายงานการวิเคราะห์ บทความวิจัย วิทยานิพนธ์ และสิ่งพิมพ์ต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ 2) การเก็บรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่การเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์กลุ่มย่อย และการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย นายกสมาคมขนส่งและโลจิสติกส์ไทย

ผู้เชี่ยวชาญด้านการวัดและประเมินผล เป็นต้น ในส่วนของข้อมูลเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยการแจกแบบสอบถามทางไปรษณีย์ (Mail Survey) ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับคืน ครบทั้งจำนวน 440 ฉบับ จากการตรวจสอบพบว่า มีแบบสอบถามจำนวน 396 ฉบับ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 90 ของแบบสอบถามทั้ง 440 ฉบับ ที่มีความสมบูรณ์สามารถนำไปวิเคราะห์ข้อมูลได้ ซึ่งมีความเหมาะสม (Anderson and Gerbing, 1988)

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การดำเนินงานวิจัยครั้งนี้เป็นการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันยันทฤษฎี Confirmatory Factor Analysis (CFA) โดยแบบสอบถามเป็นแบบประเมินค่า (Rating scale) 1 ถึง 5 จากระดับน้อยสุดไประดับมากที่สุด วิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติคือการวิเคราะห์สมการโครงสร้าง Structural Equation Modeling (SEM)

4. สรุปผลการศึกษา

4.1 ผลการวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา

ปัจจัยเหตุ ประกอบด้วย ระบบการทำงาน มีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D.= 0.67) ทุนมนุษย์ มีค่าเฉลี่ย 3.42 (S.D.= 0.70) เครือข่ายทางธุรกิจ มีค่าเฉลี่ย 3.46 (S.D.= 0.69) ความสามารถทางเทคโนโลยี มีค่าเฉลี่ย 3.45 (S.D.= 0.73) และองค์กรแห่งนวัตกรรม มีค่าเฉลี่ย 3.49 (S.D.= 0.66) ปัจจัยเหตุ ทั้ง 5 มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน และมีอิทธิพลทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานทางธุรกิจ และแบบจำลอง ADVL Model ประกอบด้วย 7 องค์ประกอบหลัก และ 19 องค์ประกอบย่อย ดังนี้

(1) ระบบการทำงาน มี 4 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ระบบบริหารจัดการวางแผนควบคุม (sysn1) ระบบการวางแผนควบคุมคุณภาพข้อมูล (sysn2) ระบบบริหารจัดการ ควบคุมคุณภาพ (sysn3) ระบบฐานข้อมูล การวางแผน (sysn4)

(2) ทุนมนุษย์ มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ทุนทางปัญญาและอารมณ์ (capn1) ทุนทางสังคมและอารมณ์ (capn2) ทุนทางอารมณ์และปัญญา (capn3)

(3) เครือข่ายทางธุรกิจ มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ พันธมิตร ทางธุรกิจร่วมค้า (netn1) คู่ค้าพันธมิตรร่วมค้า (netn2) กิจกรรมร่วมคู่ค้า (netn3)

(4) ความสามารถทางเทคโนโลยี มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ การจัดหาตัดแปลงและทำในการดำเนินการ (tecn1) การใช้เทคโนโลยีที่จัดหามาใช้ในดำเนินการ (tecn2) การทำนวัตกรรมและตัดแปลงเทคโนโลยี ให้เหมาะสม (tecn3) (5) องค์กรแห่งนวัตกรรม มี 2 องค์ประกอบย่อย ได้แก่

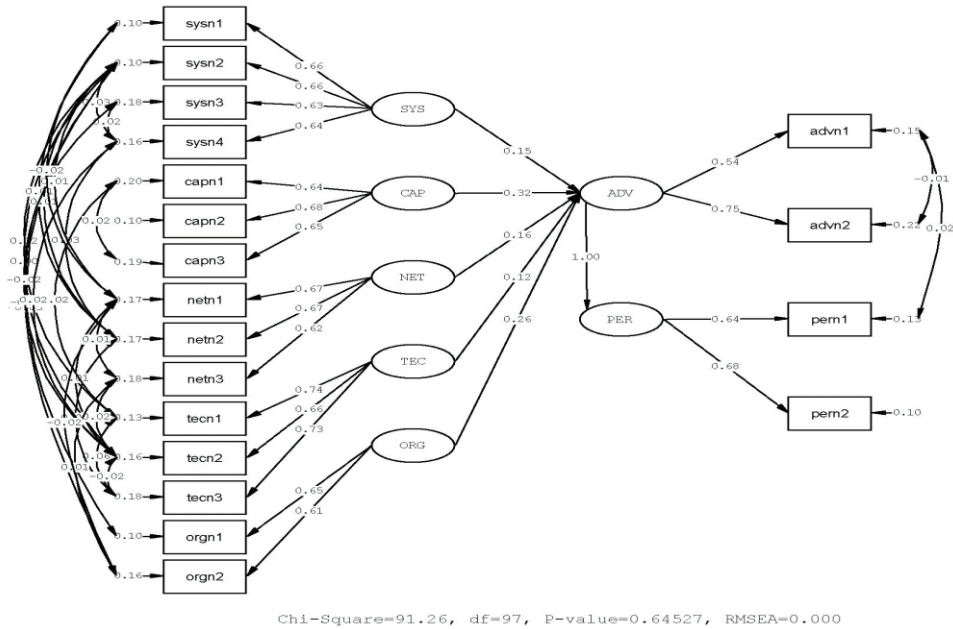
กลยุทธ์และวิสัยทัศน์โครงสร้างวัฒนธรรมองค์กร (orgn1) โครงสร้างวัฒนธรรมขององค์กร (orgn2) (6) ความได้เปรียบในการแข่งขัน มี 2 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ความได้เปรียบในด้านต้นทุนความแตกต่างที่รวดเร็ว (advn1) ความได้เปรียบในการตอบสนองที่รวดเร็ว ด้านต้นทุน (advn2) และ (7) ผลการดำเนินงานทางธุรกิจ มี 2 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ผลการดำเนินงานไม่ใช้การเงิน (pern2) ผลการดำเนินงานด้านการเงิน (pern1)

4.2 ค่าดัชนีชี้วัด

จากผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับที่ 2 ตรวจสอบความตรงเชิงโครงสร้างของแบบจำลอง ADVL Model ด้วยโปรแกรม LISREL V:8.72 พบว่า แบบจำลอง ADVL Model สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยพิจารณาจากค่าดัชนีความกลมกลืนทั้ง 6 ดัชนีที่ผ่านเกณฑ์การยอมรับ ซึ่งพิจารณาได้จากค่าดัชนี $\chi^2/df = 0.94$, CFI = 1.00, GFI = 0.98, AGFI = 0.95, RMSEA = 0.000 และ SRMR = 0.0098 ดังตารางที่ 1 และภาพประกอบที่ 1

ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ค่าดัชนีความสอดคล้องกลมกลืน

ค่าดัชนี	เกณฑ์	ค่าดัชนีที่วัดได้	ผลการพิจารณา
χ^2/df (91.26/97)	< 2.00	0.94	ผ่านเกณฑ์
CFI	≥ 0.95	1.00	ผ่านเกณฑ์
GFI	≥ 0.95	0.98	ผ่านเกณฑ์
AGFI	≥ 0.90	0.95	ผ่านเกณฑ์
RMSEA	< 0.05	0.000	ผ่านเกณฑ์
SRMR	< 0.05	0.0098	ผ่านเกณฑ์



ภาพประกอบที่ 1 ADVL Model (Advantage Logistics Model)

5. อภิปรายผลการวิจัย

ผู้วิจัยอภิปรายผลจากข้อค้นพบของการวิจัยดังนี้

5.1 ระบบการทำงาน (SYS) มี 4 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ระบบบริหารจัดการ วางแผนควบคุม (sysn1) ระบบการวางแผนควบคุมคุณภาพข้อมูล (sysn2) ระบบบริหารจัดการควบคุมคุณภาพ (sysn3) ระบบฐานข้อมูลการวางแผน (sysn4) มีอิทธิพลทางตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 0.15 สอดคล้องกับ Benghozi and Chamaret (2010), Alter & Sarkar. (2011). และ Gittel, J. H., Seidner, R., & Wimbush, J.(2010). ที่กล่าวสรุปไว้ว่า ระบบการทำงานไว้ว่า ระบบการทำงานที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถปรับปรุง เสริมสร้าง ความสัมพันธ์ระหว่างพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ที่แตกต่างกันเป็นแนวทาง ที่คาดว่าจะเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่งในการทำงานที่โดดเด่นด้วยการพึ่งพาซึ่งกันและกัน ที่อาจทำให้องค์กร มีความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืน

5.2 ทูมนมนุษย์ (CAP) มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ทูมทางปัญญาและอารมณ์ (capn1) ทูมทางสังคมและอารมณ์ (capn2) ทูมทางอารมณ์และปัญญา (capn3) มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพล

ทางตรงเท่ากับ 0.32 สอดคล้องกับ Marvel, Davis & Sproul.(2016). และ Mahoney, J. T. (2015). ที่สรุปไว้ว่า ทุนมนุษย์เป็นสินทรัพย์ชนิดหนึ่ง และเป็นสินทรัพย์ที่ไม่มีตัวตน (Intangible) ตามปกติแล้วไม่สามารถวัดเทียบค่าทางธุรกิจ แต่ก็สามารถแปรสภาพให้กลายเป็นสินทรัพย์ที่สามารถวัดเทียบคุณค่า ออกมาได้ สามารถวัดได้ และก็สามารถจัดการได้ การจัดการในทุนมนุษย์ คือ การลงทุนในตัวบุคคล เพิ่มศักยภาพบุคคลเพื่อไปเพิ่มคุณค่าผลผลิตในรูปของการสร้าง คุณค่าและการฝึกอบรม เป็นการลงทุน ทรัพย์สินที่สำคัญที่สุด

5.3 เครือข่ายทางธุรกิจ มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ พันธมิตรทางธุรกิจร่วมค้า (netn1) คู่ค้าพันธมิตรร่วมค้า (netn2) กิจกรรมร่วมคู่ค้า (netn3) มีอิทธิพลทางตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 0.16 สอดคล้องกับ Lin, D. (2012) Schoonjans, S. (2013). และ Degerstedt, L. (2015) ที่กล่าวสรุปไว้ว่า การร่วมมือ ความสัมพันธ์และการแลกเปลี่ยนในรูปแบบต่างๆระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเองความร่วมมือหรือ ความเป็นกลุ่มก้อนที่เกิดขึ้นจะทำให้เกิดเป็นพลังของกลุ่มและพลังนี้จะช่วยให้ธุรกิจบรรลุเป้าหมายได้

5.4 ความสามารถทางเทคโนโลยี มี 3 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ การจัดหาตัดแปลง และทำในการดำเนินการ (tecn1) การใช้เทคโนโลยีที่จัดหา และใช้ดำเนินการ (tecn2) การทำนวัตกรรมและตัดแปลงเทคโนโลยีให้เหมาะสม (tecn3) มีอิทธิพลทางตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 0.12 สอดคล้องกับ Sharif, M.N.(1995). Mithas, S., Tafti, A., and Mitchell, W. (2013). และ Arun R.(2015). ที่กล่าวสรุปไว้ว่า ความสามารถทางเทคโนโลยีเป็นการดำเนิน กิจกรรมทางด้านเทคโนโลยีที่ก่อให้เกิดสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ ชนิดใหม่ กระบวนการผลิตใหม่โดยรวมถึงการใช้เทคโนโลยี ที่ก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างมากในคุณลักษณะสำคัญของผลิตภัณฑ์และกระบวนการผลิตของผู้ผลิตสินค้าและบริการ มาใช้ให้เกิดประโยชน์ ในทางปฏิบัติและอุตสาหกรรม

5.5 องค์กรแห่งนวัตกรรม มี 2 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ กลยุทธ์และวิสัยทัศน์โครงสร้างวัฒนธรรมองค์กร (orgn1) โครงสร้างวัฒนธรรมขององค์กร (orgn2) มีอิทธิพลทางตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 0.26 สอดคล้องกับ กิริติ ยศยิ่งยง. (2552). Lockwood, T., & Walton, T. (2013). และ Jonathan, O. A., Seun, A. A., & James, O. O. (2016). ที่กล่าวสรุปไว้ว่า การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม คือ ความสามารถในการนวัตกรรมใหม่ เพื่อการอยู่รอดและการพัฒนาอย่างยั่งยืนของ

องค์กร เพื่อสร้างตำแหน่งความได้เปรียบท่ามกลางสภาพแวดล้อมในการแข่งขันทางธุรกิจรูปแบบใหม่ๆ และสร้างความได้เปรียบในเชิงแข่งขันให้กับองค์กรได้

5.6 ความได้เปรียบในการแข่งขัน มี 2 องค์ประกอบย่อย ได้แก่ ความได้เปรียบในด้านต้นทุนความแตกต่างที่รวดเร็ว (advn1) ความได้เปรียบในการตอบสนองที่รวดเร็วด้านต้นทุน (advn2) มีอิทธิพลทางตรงต่อผลการดำเนินงานทางธุรกิจ (PER) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 1.00 สอดคล้องกับ Porter, M. E. (1990). Liu, Y., & Liang, L. (2015). และ Schilke, O. (2014). ที่กล่าวสรุปไว้ว่า กลยุทธ์การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันองค์ประกอบสำคัญ คือ ความได้เปรียบในด้านต้นทุน (Cost Leadership) ความได้เปรียบในการสร้างความแตกต่าง (Differentiation) และความได้เปรียบในการตอบสนองที่รวดเร็ว (Quick Response) คือปัจจัยของ ความเปรียบในการแข่งขันทางการค้าที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานขององค์กร นอกจากนี้ ผลการดำเนินงานทางธุรกิจ (PER) ยังได้รับอิทธิพลทางอ้อมจาก ระบบการทำงาน (SYS) ทุนมนุษย์ (CAP) เครือข่ายทางธุรกิจ (NET) ความสามารถทางเทคโนโลยี (TEC) องค์กรแห่งนวัตกรรม (ORG) โดยมีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.15, 0.33, 0.16, 0.12 และ 0.26 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และความได้เปรียบในการแข่งขัน (ADV) ได้รับอิทธิพลทางตรงจาก ระบบการทำงาน (SYS) ทุนมนุษย์ (CAP) เครือข่ายทางธุรกิจ (NET) ความสามารถทางเทคโนโลยี (TEC) องค์กรแห่งนวัตกรรม (ORG) โดยมีขนาดอิทธิพลทางตรงเท่ากับ 0.15, 0.32, 0.16, 0.12 และ 0.26 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าอิทธิพลที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

6. สรุปผลการวิจัย

ความได้เปรียบในการแข่งขันที่มีอิทธิพลและทำให้ผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยเพิ่มขึ้น ตาม ADVL MODEL ประกอบด้วย 2 องค์ประกอบคือ ความได้เปรียบด้านต้นทุน และความได้เปรียบด้านความรวดเร็ว ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการสร้างความได้เปรียบดังกล่าว ได้แก่ 1) ระบบการทำงาน ซึ่งประกอบด้วย ระบบการบริหารจัดการวางแผนควบคุม ระบบการวางแผนควบคุมคุณภาพข้อมูล ระบบบริหารจัดการคุณภาพ และระบบการวางแผนฐานข้อมูล 2) ทุนมนุษย์ ประกอบด้วย ทุนทางปัญญา ทุนทางสังคม และทุนทางอารมณ์ 3) เครือข่ายทางธุรกิจ ประกอบด้วย พันธมิตรร่วมค้า กิจกรรมร่วมค้า และ พันธมิตรคู่ค้า 4) ความสามารถทางเทคโนโลยี ประกอบด้วย การจัดหาและดัดแปลงเทคโนโลยีเพื่อการดำเนินงานนวัตกรรมและการดัดแปลงเทคโนโลยี และการใช้เทคโนโลยีเพื่อการดำเนินการ 5) องค์กรแห่ง

นวัตกรรม ประกอบด้วย กลยุทธ์ และวิสัยทัศน์ ของการสร้างวัฒนธรรมองค์กร และ โครงสร้าง วัฒนธรรมองค์กร

7. ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาและวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะเพื่อเป็นประโยชน์สำหรับการนำ ผลการวิจัยไปใช้ ดังนี้

7.1 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

ผลการดำเนินงานทางธุรกิจของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยซึ่งส่วนใหญ่หรือ ร้อยละ 80 จะเป็นธุรกิจที่มีทุนจดทะเบียนน้อยกว่า 5 ล้านบาท ทั้งผลการดำเนินงานทางการเงิน และผลการดำเนินงานที่ไม่ใช่การเงินสามารถเพิ่มขึ้นได้ด้วยปัจจัยหลักๆ 5 ปัจจัยได้แก่

1) ระบบการทำงานควร เปลี่ยนการทำงานโดยระบบครอบครัว ให้เป็นระบบที่มีการ บริหารจัดการและวางแผนควบคุมคุณภาพ บริหารจัดการบนฐานข้อมูลที่มีการวางแผนเป็นอย่างดี

2) ทุนมนุษย์ ผู้ประกอบการควรใส่ใจพัฒนาขีดความสามารถของคนในองค์กรอย่าง ต่อเนื่องจนเกิดเป็นความเชี่ยวชาญเฉพาะสะสมไว้ และนำมาใช้ในการแก้ปัญหาพร้อมกันซึ่งเป็นทุนใน สังคมที่ต้องใช้เวลาพอสมควร นอกจากนี้ ควรมีนโยบายการบริหารจัดการ EQ ซึ่งจะช่วยให้ พนักงานมีความยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานหลายๆ อย่างในเวลาเดียวกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) เครือข่ายทางธุรกิจ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ควรให้ความร่วมมือกัน แลกเปลี่ยนเรียนรู้กับผู้ประกอบการอื่น ทั้งด้านการผลิตสินค้าและบริการ รวมทั้งสร้างความสัมพันธ์ ที่ดีกับลูกค้า

4) ความสามารถทางเทคโนโลยี ความสามารถในการเสาะหา และจัดหาเทคโนโลยี เครื่องจักร อุปกรณ์ที่ทันสมัยมาใช้ในการดำเนินการ มีความสามารถในการดัดแปลงให้เหมาะสมกับ รูปแบบการปฏิบัติงาน รวมถึงก่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ จะสามารถสร้างความได้เปรียบในการ แข่งขันได้

5) องค์กรแห่งนวัตกรรม ผู้ประกอบการควรมีการสำรวจสภาพแวดล้อมทางธุรกิจทั้ง ภายในภายนอกเพื่อนำมากำหนดเป็นวิสัยทัศน์ และกลยุทธ์ร่วมกันของทุกฝ่าย กำหนดโครงสร้าง องค์กรให้มีความยืดหยุ่น และมีวัฒนธรรมองค์กรที่สอดคล้องกับความต้องการพื้นฐานของบุคลากร เป็นที่ยอมรับและถือปฏิบัติสืบต่อไป

7.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม (Questionnaire) กับผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกกับสมาคมขนส่งโลจิสติกส์ไทย เท่านั้น ดังนั้น ผู้ที่จะนำผลการวิจัยไปประยุกต์ใช้จะต้องคำนึงถึงข้อจำกัดดังกล่าวนี้ด้วย อย่างไรก็ตามการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยดำเนินการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ จากแหล่งข้อมูล ทุติยภูมิ (Secondary Sources) จากวรรณกรรมต่างประเทศ เป็นส่วนใหญ่ เพื่อให้ได้รับความรู้พื้นฐานในการวิจัย และสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาและกำหนดเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยเพื่อนำมาใช้ศึกษาแบบจำลองความได้เปรียบในการแข่งขันของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ในประเทศไทย ดังนั้นการนำกรอบแนวคิดการวิจัย (Conceptual Framework) ไปประยุกต์ใช้ จะต้องคำนึงถึง ข้อจำกัดดังกล่าวนี้ด้วย

References

- Anderson, J.C. And Gerbing D.W. (1988): Structural Equation Modeling In Practice: A Review and Recommended Two - Step Approach. *Psychological Bulletin*, 103, 411-423.
- Alter & Sarkar. (2011).Metamodel for Service Analysis and Design Based on an Operational View of Service and Service Systems. *Service Science*, 4(3), 218-235.
- Arun R. (2015). Fit and Misfit of Plural Sourcing Strategies and IT-Enabled Process Integration
- Benghozi and Chamaret (2010) *The Future of Resource-Based Theory Revitalization Or Decline?. Journal of Management*, 37(5), 1299-1315.
- Degerstedt, L. (2015). Social Competitive Intelligence-Socio-Technical Themes and Values for The Networking Organization. *Journal of Intelligence Studies in Business*, 5(3).
- Gittell, J. H., Seidner, R., & Wimbush, J. (2010). A Relational Model of How High-Performance Work Systems Work. *Organization Science*, 21(2), 490-506.

- Jonathan, O. A., Seun, A. A., & James, O. O. (2016). Managerial Capability and The Innovative Prowess Of Entrepreneurial Firms In Nigeria. *World Journal of Research And Review (WJRR)* Volume-2, Issue-3, March 2016 Pages 18-21.
- Kirati Yodyingyong. (2009). Innovation Organization : Concept and Process. Bangkok, Chulalongkorn University.
- Krekla Sonthimas. (2014). *The Role of Logistics and The Development of Special Economic Zones*. Lecture of Thai Logistics Federation On December, 6, 2014.
- Lin, D. (2012). Improving Business Incubator Service Performance in China: The Role of Networking Resources and Capabilities. *The Service Industries Journal* Vol. 32, No. 13, October 2012, 2091–2114.
- Liu, Y., & Liang, L. (2015). Evaluating and Developing Resource-based Operations Strategy for Competitive Advantage: an Exploratory Study of Finnish High-Tech Manufacturing Industries. *International Journal of Production Research*, 53(4), 1019-1037.
- Lockwood, T., & Walton, T. (2013). *Corporate Creativity: Developing an Innovative Organization*. Skyhorse Publishing, Inc..
- Marvel, Davis & Sproul. (2016). Human Capital and Search-Based Discovery: A Study Of High-Tech Entrepreneurship. *Entrepreneurship Theory and Practice*, 37(2), 403–419.
- Mahoney, J. T. (2015). Advancing The Human Capital Perspective On Value Creation by Joining Capabilities and Governance Approaches. *Academy of Management Perspectives*, 29 (3), 296–308.
- Marquardt, M. J. (2005) *Building The Learning Organization: Mastering The 5 Elements for Corporate Learning* Black Publishing. A Division of CPP, Inc California. U.S.A.
- Mithas, S., Tafti, A., and Mitchell, W. (2013). *How a Firm's Competitive Environment and Digital Strategic Posture Influence Digital Business Strategy*. *MIS Quarterly* (37:2), pp. 511-536.
- Porter, M. E. (1990). *The Competitive Advantage of Nations*, New York: Free Press.

- Schilke, O. (2014). On The Contingent Value of Dynamic Capabilities For Competitive Advantage: The Nonlinear Moderating Effect of Environmental Dynamism. *Strategic Management Journal Strat. Mgmt. J.*, 35: 179–203.
- Schoonjans, S. (2013). *Modal Particles: Problems in Defining a Category. Discourse Markers and Modal Particles: Categorization and Description*, 234, 2.
- Senge, P. M. (2013). *The Leader's New Work: Building Learning Organizations*. Image. pp. 7-23.
- Sharif, M.N. (1995). *The Evolution of Technology Management Studies: Techno-Economics To Techno-Metrics*. Asian Institute of Technology, Bangkok, Pp.32 – 35.