วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

Journal of Humanities and Social Sciences Valaya Alongkorn

ISSN 3027-7760 (Online) ISSN 3027-7752 (Print)

ปีที่ 19 ฉบับที่ 2 (เดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2567)

Volume 19 Number 19 (July – December 2024)

อันเนื่องมาจากปกหน้า

พระสาทิสลักษณ์สมเด็จพระราชปิตุจฉา เจ้าฟ้าวไลยอลงกรณ์ กรมหลวงเพชรบุรีราชสรินธร ในขณะเสด็จพระดำเนินไปยังงานวัดเบญจมบพิธดุสิตวนาราม ซึ่งเป็นงานประจำปี ราวปี พ.ศ. 2479 วาดโดยนายเจษฎา พัลวัน ศิษย์เก่าสาขาวิชาทัศนศิลป์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ต้นฉบับเป็นพระฉายาลักษณ์ขาวดำ โดยนายกฤตนันท์ ในจิต เป็นผู้ครอบครอง

วารสาร

มนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์

Journal of Humanities and Social Sciences
Valaya Alongkorn

ปีที่ 19 ฉบับที่ 2 กรกฎาคม-ธันวาคม 2567

วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์
Journal of Humanities and Social Sciences Valaya Alongkorn

ISSN ISSN 3027-7752 (Print) 3027-7760 (Online)

เจ้าของ โดย คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ จังหวัดปทุมธานี

ที่ปรึกษา
รองศาสตราจารย์ ดร.สมบัติ คชสิทธิ์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ภิศักดิ์ กัลยาณมิตร
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ดรุณศักดิ์ ตติยะลาภะ
อาจารย์วิไลลักกษณ์ เรืองสม

บรรณาธิการ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.หทัยรัตน์ อ่วมน้อย

กองบรรณาธิการ
ศาสตราจารย์ ดร.สมภาร พรมทา — จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ศาสตราจารย์ ดร.ดิเรก ปัทมสิริวัฒน์ — สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
ศาสตราจารย์ ดร.สมจิตต์ สุพรรณทัสน์ — มหาวิทยาลัยมหิดล
ศาสตราจารย์ ดร.บุญทัน ดอกไธสง — มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย
ศาสตราจารย์ ดร.จำนงค์ อดิวัฒนสิทธิ์ — มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณ์ราชวิทยาลัย
ศาสตราจารย์ ดร.นราพงษ์ จรัสศรี — จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
รองศาสตราจารย์ ดร.ทองหล่อ วงศ์อินทร์ — มหาวิทยาลัยปทุมธานี
รองศาสตราจารย์อรรถพร ฤทธิเกิด — สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
รองศาสตราจารย์ ดร.ชนะศึก นิชานนท์ — มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
รองศาสตราจารย์ ดร.เจษฎา มิ่งฉาย — มหาวิทยาลัยราชภัฏอุตรดิตถ์
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สัญญา เคณาภูมิ — มหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม

คณะกรรมการจัดทำวารสาร
รองศาสตราจารย์ ดร.ไททัศน์ มาลา
รองศาสตราจารย์ศศินันท์ เศรษฐวัฒน์บดี
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชนินทร สวณภักดี
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กัมลาศ เยาวะนิจ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรศิริ นาควัชระ
ผู้ช่วยศาสตราจารย์เอก ศรีเชลียง
อาจารย์ ดร.ดาวราย ลิ้มสายหั้ว
อาจารย์ ดร.ฤทัยทิพย์ จันทร์สระแก้ว
อาจารย์สุคนธา ฟูสุวรรณ
อาจารย์ศุภวิชญ์ พ่วงสุวรรณ
อาจารย์ศิวนนท์ นิลพาณิชย์
อาจารย์สุพรรณี เรืองสงค์
อาจารย์ฤทัย สำเนียงเสนาะ
อาจารย์ณัฐพล สิทธิพราหมณ์

ผู้ช่วยบรรณาธิการ
อาจารย์ ดร.มนฤดี ช่วงฉ่ำ
นายกฤตนันท์ ในจิต
นางสาวศิริลักษณ์ ประเจียด

สำนักงาน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เลขที่ 1 หมู่ 20 ปณจ.ประตูน้ำพระอินทร์ จังหวัดปทุมธานี 13180
โทร 0 2529 3914 ต่อ 12 E-mail: huso_published@vru.ac.th

พิสูจน์อักษร
ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรศิริ นาควัชระ
อาจารย์ศิวนนท์ นิลพานิชย์
นายกฤตนันท์ ในจิต

จำนวนพิมพ์ 100 เล่ม

พิมพ์ที่ ศูนย์เรียนรู้การการผลิตและจัดการธุรกิจสิ่งพิมพ์ดิจิทัล มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ เลขที่ 1 หมู่ 20 ปณจ. ประตูน้ำพระอินทร์ จังหวัดปทุมธานี 13180
โทร 0 2529 0674

วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้รับการรับรองคุณภาพจาก TCI เป็นวารสารกลุ่มที่ 2

กองบรรณาธิการทรงไว้ซึ่งสิทธิในการพิจารณาและตัดสินการตอบรับตีพิมพ์ลงในวารสาร ทัศนะและความเห็นดังปรากฏในบทความต่าง ๆ ภายในวารสารฉบับนี้ เป็นของผู้เขียนแต่ละท่าน กองบรรณาธิการ ไม่มีส่วนรับผิดชอบใด ๆ ผู้ประสงค์จะนำบทความหรือสิ่งอื่นใดที่ปรากฏในวารสารฉบับนี้ จักต้องได้รับอนุญาตจากกองบรรณาธิการ และผู้เขียนบทความนั้น ๆ

บทบรรณาธิการ

วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ (Journal of Humanities and Social Sciences Valaya Alongkorn) จัดทำขึ้นเพื่อเป็นสื่อกลางในการร่วมเผยแพร่ผลงานบทความวิจัยและบทความวิชาการ ทางด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ อีกทั้งเพื่อส่งเสริมความร่วมมือในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ความรู้และผลงานทางด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ หรือสาขาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงประสบการณ์ในการวิจัยระหว่างสถาบัน โดยการดำเนินงานด้านการจัดทำวารสารรับผิดชอบโดย คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ โดยมีกำหนดการออกเผยแพร่ปีละ 2 ฉบับ (ราย 6 เดือน) กำหนดระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน และกำหนดระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม ในปี 2565 ถือเป็นความสำเร็จของวารสาร ในโอกาสที่ศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย หรือ (TCI) ให้การรับรองคุณภาพอยู่ในกลุ่มวารสารที่ 2 (TCI Journal Classification Tier 2) ทั้งนี้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2565 ถึงวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2567

ในปีที่ 19 ฉบับที่ 2 ประจำเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2567 เป็นช่วงที่วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์ ได้เข้าสู่กระบวนการพิจารณาเพื่อก้าวเข้าสู่ TCI กลุ่มที่ 1 ตลอดทั้งการพัฒนางานในเชิงวิชาการเพื่อให้เกิดองค์ความรู้ใหม่อันจะเป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนผู้สนใจต่อไป จึงได้มีการกำหนดโครงสร้างการบริหารงาน ตลอดทั้งมาตรฐานในการพิจารณากลั่นกรอง และได้มีการประกาศจริยธรรมการตีพิมพ์บทความสำหรับกองบรรณาธิการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และผู้นิพนธ์ เพื่อดำเนินงานภายใต้กรอบและมาตรฐานทางด้านวิชาการในรูปแบบเดียวกัน

ท้ายนี้ขอขอบพระคุณกองบรรณาธิการทุกท่าน ตลอดทั้งผู้ทรงคุณวุฒิ และคณะกรรมการจัดทำวารสารที่ให้การสนับสนุนและปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างดียิ่ง อีกทั้งหวังเป็นอย่างยิ่งว่าผู้อ่านจะได้รับประโยชน์จากวารสารฉบับนี้ และสามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ อีกทั้งสามารถนำไปต่อยอดในเชิงวิชาการ เพื่อก่อให้เกิดความก้าวหน้าทางด้านมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ต่อไป

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.หทัยรัตน์ อ่วมน้อย

บรรณาธิการ

วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์
วไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์
ปีที่ 19 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม-ธันวาคม) 2567

สารบัญ

บทบรรณาธิการ ก

สารบัญ ข - ค

บทความวิชาการ

1. พุทธสมัญญานาม: กลวิธีการตั้งพระนามและอิทธิพลของพระนามในยุคปัจจุบัน 1 - 18
ประกาศิต ประกอบผล

บทความวิจัย

2. แนวทางการพัฒนาหลักสูตรของสถานศึกษานำร่องพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา จังหวัดจันทบุรี : กรณีศึกษาโรงเรียนเครือหวายวิทยาคม 19 - 30
ภาธรณ์ สิรวรรธกุล สิทธิเดช ชมจันทร์ ทวีศิลป์ ในจิต และอิทธิพัทธ์ สุวทันพรกูล4

3. การพัฒนารูปแบบการจัดการเรียนรู้คณิตศาสตร์ ด้วยกระบวนการคิดอย่างสร้างสรรค์ เพื่อส่งเสริมทักษะการแก้โจทย์ปัญหาทางคณิตศาสตร์ เรื่อง ปริมาตรและความจุสำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 31 - 42
กล้าเกื้อ เวียงแก้ว และอ้อมธจิต แป้นศรี

4. การพัฒนารูปแบบการจัดกิจกรรมการเรียนรู้การแสดงบทบาทสมมติ เพื่อพัฒนาทักษะการพูดภาษาอังกฤษ โดยประยุกต์ใช้ทฤษฎี SECI Model สำหรับนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 43 - 54
กรองกาญจน์ เวียงแก้ว และอ้อมธจิต แป้นศรี

5. การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนประสมทางการตลาดแบบใหม่ ที่ส่งผลต่อการตัดสินใจใช้แอปพลิเคชันอ่านหนังสือนิยายอิเล็กทรอนิกส์ 55 - 64
นันท์นภัส กวินภัทร์ช้างอยู่ และวิลาสินี ยนต์วิกัย

6. ปัญหาในการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติป้องกันและปราบปรามการทรมานและการกระทำให้บุคคลสูญหาย พ.ศ. 2565 65 - 76
ณัฏฐา เศวตนันทน์ และสุรีย์ฉาย พลวัน

7. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจอาหารและเครื่องดื่มในประเทศไทย 43 - 54
กัลยารัตน์ ธีระธนชัยกุล1 และภาวิศา การัตน์2

8. อิทธิพลของส่วนประสมทางการตลาด รูปแบบการดำเนินชีวิตและการท่องเที่ยวเชิงอาหารที่ส่งผลต่อการตัดสินใจซื้อของที่ระลึก รูปแบบขนมของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ในกรุงเทพมหานคร 87 - 100
จรรยพร เปรมอุดมกิจ และวิลาสินี ยนต์วิกัย

สารบัญ (ต่อ)

9. แนวทางการพัฒนาการดำเนินงานตามมาตรฐานการส่งเสริมกีฬา ขององค์การบริหารส่วนจังหวัดอ่างทอง 101 - 112
อสมา รัศมีธรรม และกมลวรรณ วรรณธนัง

10. การออกแบบตราสินค้าและบรรจุภัณฑ์เพื่อยกระดับผลิตภัณฑ์กล้วยหอมทอง: กรณีศึกษาพื้นที่ ต.บึงกาสาม อ.หนองเสือ จ.ปทุมธานี 113 - 126
วัฒนา อัจฉริยะโพธา เบญจางค์ อัจฉริยะโพธา สินีนาถ สุขทนารักษ์ จุรีมาศ ดีอำมาตย์ และเยาวภา สังข์อยู่สุข

11. การพัฒนาลวดลายผ้าทอยกดอกแบบมีส่วนร่วมของกลุ่มวิสาหกิจชุมชน TPS ทอผ้า ตำบลท่าชัย อำเภอศรีสัชนาลัย จังหวัดสุโขทัย 127 - 138
พรชัย ปานทุ่ง ปรารถนา ศิริสานต์ และอุษา อินทร์ประสิทธิ์

12. การออกแบบลวดลายเอกลักษณ์มอญตำบลบางขะแยง อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี 139 - 150
มนสิชา อนุกูล อัจฉราวรรณ สุขเกิด อภิชาติ การะเวก และวีระศักดิ์ ศรีลารัตน์

13. การเลือกใช้ภาษาบนป้ายสาธารณะในสถาบันการจัดการปัญญาภิวัฒน์: การศึกษาตามแนวภูมิทัศน์ทางภาษา 151 - 166
วิริยวิศศ์ มงคลยศ พรเพ็ญ เหล็กดีเศษ และภูษิต ศรีมณี

14. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย 167 - 176
ประเสริฐ สิทธิจิรพัฒน์ และกิ่งแก้ว พรอภิรักษสกุล

15. การพัฒนาชุดการเรียนแบบสื่อประสมตามแนวคิด ADDIE Model เพื่อพัฒนาผลสัมฤทธิ์ทางการเรียน ทักษะการปฏิบัติงานและความคิดสร้างสรรค์ วิชาการงานอาชีพ สำหรับนักเรียนชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 177-190
อิสรีย์ แรงครุฑ

หลักเกณฑ์การส่งบทความ

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

FACTORS INFLUENCING BEING AN INNOVATIVE ORGANIZATION IN THE TRANSPORTATION AND LOGISTICS BUSINESS IN THAILAND

ประเสริฐ สิทธิจิรพัฒน์[1] และกิ่งแก้ว พรอภิรักษสกุล[2]
Prasert Sittijirapat [1] and Kingkaew Phonapiruksakul[2]

[1] สาขาวิชาการบริหารและการจัดการสมัยใหม่ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
Modern administration and management major Faculty of Business Administration Sripatum University
E-mail: prasert.si@spu.ac.th
[2] สาขาวิชาการตลาดดิจิทัล คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม
Digital Marketing major Faculty of Business Administration Sripatum University
E-mail: kingkeaw.po@spu.ac.th

Received : June 18, 2024 Revised : December 31, 2024 Accepted : December 31, 2024

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย และเพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผู้วิจัยกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้บริหารระดับหัวหน้าแผนกขึ้นไปที่ปฏิบัติงานกลุ่มธุรกิจขนส่ง และ โลจิสติกส์ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เท่านั้น จำนวน 300 คน ผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูล โดยการรวบรวมแบบสอบถามที่ได้รับทั้งหมด นำมาวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเพื่อการวิจัย สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ มีดังนี้ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และวิเคราะห์สมการถดถอยพหุคูณ สำหรับค่านัยสำคัญทางสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์กำหนดไว้ที่ระดับ 0.05

ผลการวิจัย พบว่า ระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย อยู่ในระดับมาก และปัจจัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

คำสำคัญ

เทคโนโลยีดิจิทัล ธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ องค์กรแห่งนวัตกรรม

ABSTRACT

This research aims to study the level of factors influencing the transformation into an innovative organization within the transportation and logistics businesses in Thailand, as well as to examine the impact of these factors. The sample group for this study consists of department heads and higher-level executives working in transportation and logistics businesses listed on the Stock Exchange of Thailand, with a total of 300 participants. Data collection was conducted using questionnaires, and the data were analyzed using statistical software designed for research purposes. The statistical methods used in this study included frequency, percentage, mean, standard deviation, and multiple regression analysis. The significance level for statistical analysis was set at 0.05.

The research findings revealed that the factors influencing the transformation into an innovative organization within the transportation and logistics businesses in Thailand were at a high level. Among these, the factor of technological and innovation changes influences the transformation into an innovative organization within the transportation and logistics businesses in Thailand.

Keywords

Digital Technology, Transportation and Logistics Business, Innovation Organization

ความเป็นมาและความสำคัญ

Abhari et al. (2023) ได้อธิบายไว้อย่างน่าสนใจว่า การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์มีความสำคัญอย่างยิ่งในยุคที่เทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว นวัตกรรมช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และปรับปรุงบริการให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้ดียิ่งขึ้น แนวทางในการสร้างและสนับสนุนนวัตกรรมในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ (1) การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง โดยการจัดการซัพพลายเชนดิจิทัล ใช้ระบบการจัดการซัพพลายเชน (SCM) ดิจิทัลเพื่อติดตามและบริหารจัดการการเคลื่อนไหวของสินค้าตลอดกระบวนการขนส่ง ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง และการใช้ Internet of Things (IoT) และเซนเซอร์ในการติดตามสินค้าสามารถช่วยตรวจสอบสถานะของการขนส่งและสภาพของสินค้าตลอดเส้นทาง (2) การวิเคราะห์ข้อมูลและ AI การใช้ปัญญาประดิษฐ์ (AI): AI ช่วยในการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อทำนายแนวโน้มและปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การจัดการสินค้าคงคลัง: ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อจัดการสินค้าคงคลังอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการเก็บสต็อกเกินความจำเป็น และเพิ่มความสามารถในการตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้า (3) การปรับปรุงกระบวนการและการดำเนินงานการปรับปรุงห่วงโซ่อุปทาน การประยุกต์ใช้แนวคิด Lean และ Six Sigma เพื่อปรับปรุงกระบวนการขนส่งและโลจิสติกส์ ลดความสูญเปล่าและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ระบบอัตโนมัติ: การใช้หุ่นยนต์และระบบอัตโนมัติในการจัดการคลังสินค้าและกระบวนการขนส่งช่วยลดข้อผิดพลาดและเพิ่มความเร็วในการดำเนินงาน (4) การพัฒนาแพลตฟอร์มและบริการใหม่ แพลตฟอร์มดิจิทัล พัฒนาแพลตฟอร์มดิจิทัลที่สามารถเชื่อมโยงผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับลูกค้าได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และโปร่งใสบริการใหม่ ๆ การนำเสนอบริการที่หลากหลาย เช่น บริการจัดส่งด่วน บริการจัดส่งในวันเดียวกัน หรือบริการจัดส่งถึงหน้าบ้าน (last-mile delivery) เพื่อเพิ่มความพึงพอใจของลูกค้า (5) การสร้าง

วัฒนธรรมองค์กรที่สนับสนุนนวัตกรรมการส่งเสริมการเรียนรู้และพัฒนา จัดอบรมและส่งเสริมการเรียนรู้ในองค์กร เพื่อให้พนักงานมีทักษะและความรู้ที่ทันสมัยการเปิดรับแนวคิดใหม่ ๆ: ส่งเสริมการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นและการทดลองแนวคิดใหม่ ๆ ภายในองค์กร การบริหารความเสี่ยง สร้างกระบวนการบริหารความเสี่ยงที่ยืดหยุ่นเพื่อรองรับความล้มเหลวที่อาจเกิดขึ้นจากการนำนวัตกรรมใหม่ ๆ มาใช้ นอกจากนี้ Tirathanachaiyakun (2017) ได้อธิบายไว้อย่างน่าสนใจว่าเทคโนโลยีดิจิทัลเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ทำให้องค์กรสามารถเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมได้ โดยเฉพาะในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ เทคโนโลยีดิจิทัลช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน ลดต้นทุน และสร้างประสบการณ์ที่ดีให้กับลูกค้า ทั้งนี้การเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมต้องอาศัยการสร้างวัฒนธรรมที่สนับสนุนความคิดสร้างสรรค์ การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ การบริหารจัดการที่ยืดหยุ่น และการมุ่งเน้นการพัฒนาและปรับปรุงผลิตภัณฑ์หรือบริการอย่างต่อเนื่อง องค์กรที่สามารถผสมผสานปัจจัยเหล่านี้ได้อย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถเติบโตและแข่งขันในตลาดที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อย่างยั่งยืน

จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาวิจัย ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ซึ่งผลจากการวิจัยครั้งทำให้องค์กรในกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย หรือกลุ่มธุรกิจอื่น ๆ ที่สนใจ สามารถนำผลการวิจัยไปวิเคราะห์และจัดการวางแผนในการพัฒนาปรับปรุงการบริหารจัดการในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บุคลากรปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลต่อองค์กร และเกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดนโยบายทั้งในระดับ มหภาคและระดับจุลภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติได้มากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

กรอบแนวคิดในการวิจัย

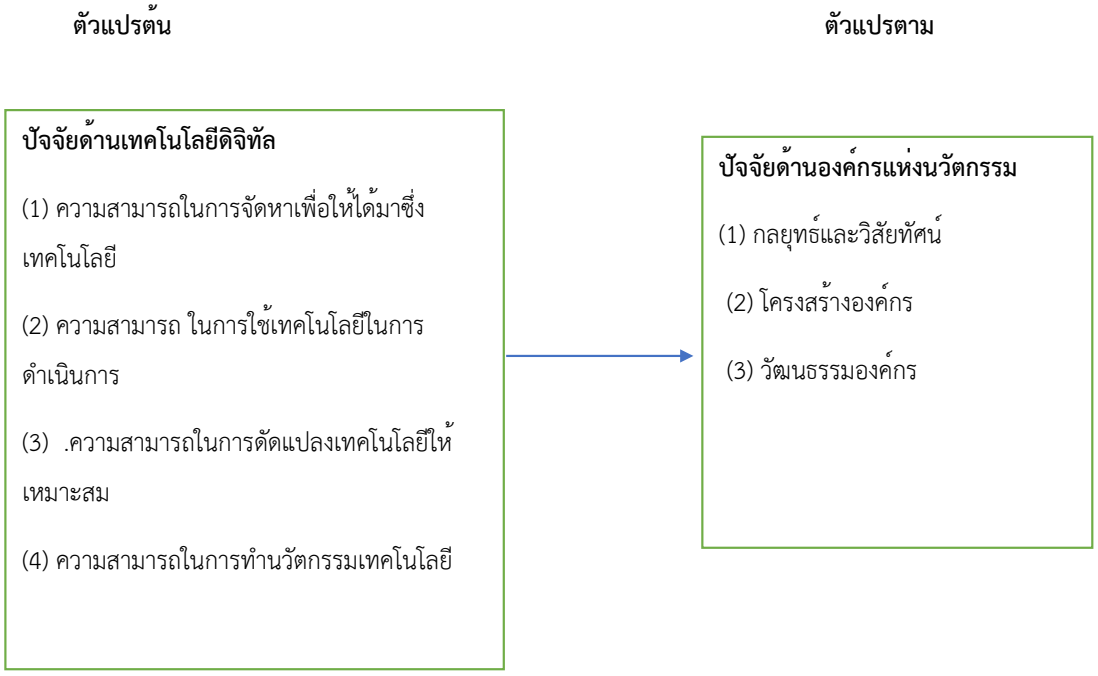
ตัวแปรต้น ได้แก่

ปัจจัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) ผู้วิจัยใช้แนวคิดของ John Loonam (2018) ประกอบด้วย 4 ด้านได้แก่ (1) ความสามารถในการจัดหาเพื่อให้ได้มาซึ่งเทคโนโลยี (Acquisitive Capability) (2) ความสามารถ ในการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินการ (Operative Capability) (3) ความสามารถในการดัดแปลงเทคโนโลยีให้เหมาะสม (Adaptive Capability) และ(4) ความสามารถในการทำนวัตกรรมเทคโนโลยี (Innovative Capability)

ตัวแปรตาม ได้แก่

ปัจจัยด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovative Organization) ผู้วิจัยใช้แนวคิด ของ Becker (1964) ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ (1) กลยุทธ์และวิสัยทัศน์ (Strategy and Vision) (2) โครงสร้างองค์กร (Organizational Structure) และ(3) วัฒนธรรมองค์กร (Organization Culture)

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย” ที่ได้จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องพบว่ามีตัวแปรที่เกี่ยวข้อง สามารถนำมาพัฒนาเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ได้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ครั้งนี้เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งมุ่งเน้นทำการสำรวจสอบถามผู้บริหารระดับหัวหน้าแผนกขึ้นไปที่ปฏิบัติงานกลุ่มธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเท่านั้น โดยใช้เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม

ประชากรและตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ คือ กลุ่มธุรกิจขนส่ง และโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเท่านั้นจำนวน 30 แห่ง (*Stock Exchange of Thailand*, SET 2024)

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยเลือกศึกษาเฉพาะผู้บริหารระดับหัวหน้าแผนกขึ้นไปที่ปฏิบัติงานกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งผู้วิจัยจึงได้กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่มีความเหมาะสม โดยแจกแบบสอบถามแห่งละ 10 คน ตามหลักการ การแบ่งสัดส่วนที่เท่ากัน ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 300 คน ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง

เครื่องมือวิจัย

ผู้วิจัย ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยแบบสอบถาม 1 ฉบับ แบ่งเป็น 3 ส่วนข้อคำถามที่ใช้วัดตัวแปรทุกตัวได้มาจากการทบทวนวรรณกรรมดังนั้นเนื้อหาในแบบสอบถามจะครอบคลุมแนวคิดต่าง ๆ ที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าว เพื่อให้ตรงประเด็นและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ โดยแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับด้านส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology) ส่วนที่ 3 คำถามเกี่ยวกับด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovative Organization) โดยแต่ละข้อคำถามมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้วิธี Likert Scale มี 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยมีหนังสือขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเพื่อทำวิจัย ที่เป็นกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถาม

2. ผู้วิจัยส่งแบบสอบถามพร้อมหนังสือขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามไปยังกลุ่มธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ที่จดทะเบียนอยู่ในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย โดยผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองในบางส่วน และบางส่วนจะใช้การส่งทางไปรษณีย์ให้กับผู้ประสานงานซึ่งปฏิบัติงานอยู่ยังองค์กรธุรกิจ ในกรณีที่ยังไม่ได้รับแบบสอบถามคืน ผู้วิจัยได้ดำเนินการติดตามครั้งที่ 2 และ 3 โดยวิธีการต่างๆ เช่น ส่งแบบสอบถามไปให้ใหม่ โทรศัพท์สอบถาม และติดตามด้วยตนเอง ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ที่สุด

3. ผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับคืนมาจำนวน 300 ฉบับ แล้วนำมาวิเคราะห์ข้อมูลในลำดับต่อไป โดยผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูล ดังต่อไปนี้

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage) ใช้สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือนในปัจจุบัน

2. ค่าเฉลี่ย (Mean) และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation หรือ S.D.) ใช้สำหรับวิเคราะห์ระดับของการเปลี่ยนแปลงทางธุรกิจ และผลการดำเนินงานทางธุรกิจ

3. ใช้การวิเคราะห์หาวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากแบบสอบถามไปวิเคราะห์เพื่อตอบวัตถุประสงค์ที่ 1

1. เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถนำเสนอได้ดังนี้

ตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology)

ปัจจัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology)	ระดับความคิดเห็น		
	$\overline{X}$	S.D.	แปลผล
ด้านความสามารถในการจัดหาเพื่อให้ได้มาซึ่งเทคโนโลยี (Acquisitive Capability)	3.95	0.69	มาก
ด้านความสามารถในการดัดแปลงเทคโนโลยีให้เหมาะสม (Adaptive Capability)	4.21	0.76	มาก

ปัจจัยด้านเทคโนโลยีดิจิทัล (Digital Technology)	ระดับความคิดเห็น		
	$\overline{X}$	S.D.	แปลผล
ด้านความสามารถในการทำนวัตกรรมเทคโนโลยี (Innovative Capability)	4.14	0.76	มาก
ด้านความสามารถในการใช้เทคโนโลยีในการดำเนินการ (Operative Capability)	4.12	0.74	มาก
รวม	**4.11**	**0.67**	**มาก**

ผลการวิจัยจากตารางที่1 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับเทคโนโลยีดิจิทัล พบว่า ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับเทคโนโลยีดิจิทัล อยู่ในระดับมาก ($\overline{X}$ = 4.11, S.D.=0.67)

ปัจจัยด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovative Organization) ประกอบด้วย 3 ด้าน คือ (1) กลยุทธ์และวิสัยทัศน์ (Strategy and Vision) (2) โครงสร้างองค์กร (Organizational Structure) และ(3) วัฒนธรรมองค์กร (Organization Culture) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถนำเสนอได้ดังนี้

ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovative Organization)

ปัจจัยด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovative Organization)	ระดับความคิดเห็น		
	$\overline{X}$	S.D.	แปลผล
กลยุทธ์และวิสัยทัศน์ (Strategy and Vision)	3.96	0.70	มาก
โครงสร้างองค์กร (Organizational Structure)	3.96	0.71	มาก
วัฒนธรรมองค์กร (Organization Culture)	4.02	0.80	มาก
รวม	**3.98**	**0.69**	**มาก**

จากตารางที่ 2 แสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับองค์กรแห่งนวัตกรรม (Innovations Organization) พบว่า ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งนวัตกรรม อยู่ในระดับมาก (= 3.98, S.D.= 0.69)

ผู้วิจัยนำข้อมูลจากแบบสอบถามไปวิเคราะห์เพื่อตอบวัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสามารถนำเสนอได้ดังนี้

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression) เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

Model	ตัวแปรต้น	b	SE_{est}	β	t	p-value(sig.)
	ค่าคงที่ (Constant)	0.859	0.180		*4.775*	*0.000**
	TEC1	*0.168*	*0.058*	0.201	2.488	0.014
1	TEC2	0.245	0.070	0.237	*3.514*	*0.001*
	TEC3	0.264	0.076	0.275	*3.492*	*0.001*
	TEC4	0.189	0.043	0.235	*4.371*	*0.000*

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 * R = 0.752, R^2 = 0.656, Seest = 0.35943, F = 96.234, Sig. of F = 0.000*

TEC1 = การเปลี่ยนแปลงรูปแบบกลยุทธ์

TEC2 = การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงาน

TEC3 = การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรม

TEC4 = การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรม

จากตารางที่ 3 สามารถอธิบายได้ว่า การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยพบว่าโมเดลการวิเคราะห์ถดถอยโมเดลสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ในระดับสูง โดยมีค่า R = 0.752 และ R^2 = 0.656 หมายความว่า 65.6% ของความแปรปรวนในตัวแปรตามสามารถอธิบายได้จากตัวแปรต้นในโมเดล ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน (SEest) เท่ากับ 0.35943 และค่า F เท่ากับ 96.234 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.000$ แสดงว่าโมเดลโดยรวมมีความเหมาะสมเชิงสถิติด้าน TEC1 (การเปลี่ยนแปลงรูปแบบกลยุทธ์) ค่าสัมประสิทธิ์ (b) = 0.168, ค่าเบต้า (β) = 0.201, ค่า t = 2.488, และค่า p = 0.014 บ่งชี้ว่าการเปลี่ยนแปลงกลยุทธ์มีผลเชิงบวกต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ด้าน TEC2 (การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินงาน) ค่าสัมประสิทธิ์ (b) = 0.245, ค่าเบต้า (β) = 0.237, ค่า t = 3.514, และค่า p = 0.001 แสดงให้เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานมีผลกระทบเชิงบวกอย่างมีนัยสำคัญต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ด้าน TEC3 (การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรม)ค่าสัมประสิทธิ์ (b) = 0.264, ค่าเบต้า (β) = 0.275, ค่า t = 3.492, และค่า p = 0.001 ตัวแปรนี้มีผลกระทบเชิงบวกมากที่สุดต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้าน TEC4 (การปรับตัวต่อเทคโนโลยีและนวัตกรรม) ค่าสัมประสิทธิ์ (b) = 0.189, ค่าเบต้า (β) = 0.235, ค่า t = 4.371, และค่า p = 0.000 บ่งชี้ว่าการปรับตัวต่อเทคโนโลยีและนวัตกรรมมีผลกระทบเชิงบวกต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมอย่างมีนัยสำคัญ ดังนั้น ตัวแปรทั้ง 4 (TEC1 ถึง TEC4) มีผลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะ การเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรม (TEC3) มีอิทธิพลมากที่สุดผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่าการเน้นย้ำการเปลี่ยนแปลงด้านกลยุทธ์ การดำเนินงาน และเทคโนโลยีเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการพัฒนานวัตกรรมในธุรกิจนี้

อภิปรายผล

ผลการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ครั้งนี้ มีข้อค้นพบที่ควรนำมาอภิปรายผล ดังนี้ เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย อยู่ในระดับมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ Tirathanachaiyakun (2020) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยเหตุและผลของการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภาคบริการของประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่า เทคโนโลยีดิจิทัลมีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของของธุรกิจวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมภาคบริการของประเทศไทยอยู่ในระดับมาก เช่นกัน สอดคล้องกับงานวิจัย Charoenkiat (2024)ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างนวัตกรรมองค์กร กรณีศึกษา:กรมพัฒนาธุรกิจการค้า ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยด้านวิสัยทัศน์/พันธกิจ/เป้าหมาย ปัจจัยด้านโครงสร้างองค์กร ปัจจัยด้านผู้นำ ปัจจัยด้านการแบ่งปันความรู้ภายในองค์กร ปัจจัยด้านวัฒนธรรมองค์กร ปัจจัยด้านการสนับสนุนภายในองค์กร และปัจจัยด้านนวัตกรรมองค์กร ถัดมาคือ ปัจจัยภายนอกองค์กร จำนวน 2 ปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านผู้ใช้บริการและปัจจัยด้านเทคโนโลยี และจะปัจจัยดังกล่าวจะสนับสนุนนวัตกรรมองค์กรใน 2 ประเด็น ได้แก่การสร้างสรรค์นวัตกรรมบริการ และการปรับปรุงกระบวนการทำงานโดยเมื่อได้ดำเนินการแล้ว พบว่า การสร้างสรรค์นวัตกรรมองค์กร มีปัจจัยที่ส่งผลเพิ่ม ได้แก่ ปัจจัยด้านวิสัยทัศน์ พันธกิจและเป้าหมาย ปัจจัยด้านวัฒนธรรมองค์กร ปัจจัยนวัตกรรมองค์กร ปัจจัยด้านผู้ใช้บริการ และปัจจัยด้านเทคโนโลยี ในขณะที่ปัจจัยที่ส่งผลลด ได้แก่ ปัจจัยด้านโครงสร้างองค์กร และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Teerasakworakul &Trisirichot (2021) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อนวัตกรรมภายในองค์การวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของกิจการให้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยพบว่า ด้านการจัดการองค์การมีความสัมพันธ์ทางตรงต่อนวัตกรรมภายในองค์การ (DE=0.359*) ปัจจัยด้านภาวะผู้นำ มีความสัมพันธ์ทางตรงและทางอ้อมต่อนวัตกรรมภายในองค์การโดยผ่านการจัดการองค์การ(TE=0.141*; DE=0.097*+IE=0.044*) ปัจจัยด้านวิสัยทัศน์และกลยุทธ์องค์การ มีความสัมพันธ์ทางตรงและทางอ้อมต่อนวัตกรรมภายในองค์การโดยผ่านภาวะผู้นำและการจัดการองค์การ (TE=0.396*; DE=0.229*+IE=0.167*) และปัจจัยด้านการจัดการความรู้ มีความสัมพันธ์ทางตรงและทางอ้อมต่อนวัตกรรมภายในองค์การโดยผ่านการจัดการทรัพยากรมนุษย์ การจัดการองค์การ (TE=0.281*; DE=0.101*+IE =0.180*) ($P<0.05$)และรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อนวัตกรรมภายในองค์การวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ของกิจการให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครที่พัฒนาขึ้นต่างมีความตรงเชิงเสมือนและมีความสามารถในการพยากรณ์ได้ดีและยอมรับได้ คิดเป็นร้อยละ 49.6

ผู้วิจัยสรุปผลการวิจัยตามรายข้อวัตถุประสงค์ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่าระดับของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย อยู่ในระดับมาก

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ผลการวิจัยพบว่าปัจจัยด้านการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีและนวัตกรรมมีอิทธิผลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ทำให้ผู้บริหารขององค์กรขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยได้เข้าใจถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ในประเทศไทยมากยิ่งขึ้น

2. สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการพัฒนาปรับปรุงองค์กรให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดนโยบายทั้งในระดับมหภาคและระดับจุลภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของผู้ประกอบการ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลในทางปฏิบัติได้มากยิ่งขึ้น

ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

1. ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล พบว่า ในภาพรวมผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับเทคโนโลยีดิจิทัล อยู่ในระดับมากที่สุด แต่มีรายละเอียดบางประการที่ควรปรับปรุงและพัฒนา เพื่อให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ผู้บริหารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรมีนโยบายในแต่ละด้าน ดังต่อไปนี้

2. ด้านองค์กรแห่งนวัตกรรม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในภาพรวม อยู่ในระดับมาก แต่มีรายละเอียดบางประการที่ควรปรับปรุงและพัฒนาเพื่อให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น ดังนั้น ผู้บริหารหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ควรมีนโยบายในแต่ละด้าน ดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. การวิจัยครั้งต่อไปควรมีการศึกษาถึงปัจจัยอื่นๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจ ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่หลากหลาย

2. การวิจัยครั้งต่อไป อาจใช้เทคนิคการวิจัยอนาคตแบบ EDFR (Ethnographic Delphi Futures Research) เพื่อศึกษาแบบจำลองปัจจัยเหตุและผลของการเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมของธุรกิจอื่น ๆ ที่คาดหวังในอนาคต เพราะเทคนิคการวิจัยแบบ EDFR เป็นการวิจัยที่ใช้ข้อเท็จจริงในอดีตมาแก้ปัญหาในอนาคต เป็นเทคนิคการวิจัยเพื่อการสร้างภาพอนาคตจากฉันทามติของคณะผู้เชี่ยวชาญ เพื่อประเมินสถานภาพในปัจจุบันและบ่งชี้ผลกระทบที่เป็นไปได้ในแต่ละทางเลือก เพื่อเตรียมรับสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและเพื่อวางแผนอนาคตไปในแนวทางที่พึงประสงค์

บรรณานุกรม

Abhari, K., & McGuckin, S. (2023). Limiting factors of open innovation organizations: A case of social product development and research agenda. *Technovation, 11(9), 102-526.*

Ancillai, C., Sabatini, A., Gatti, M., & Perna, A. (2023). Digital technology and business model innovation: A systematic literature review and future research agenda. *Technological Forecasting and Social Change*, 18(8), 122-307.

Becker, G. S. 1964. Human Capital: A Theoretical and Empirical Analysis, with Special Reference to Education. *New York: National Bureau of Economic Research*.

Charoenkiat,V.C. 2024. The Factors Influencing Organizational Innovation Case Study: Department of Business Development. Master of Science
Program in Digital Business Transformation Major in Digital Policy and Management College of Innovation, Thammasat University.

Nuryanto, U., Basrowi, B., & Quraysin, I. (2024). Big data and IoT adoption in shaping organizational citizenship behavior: The role of innovation organizational predictor in the chemical manufacturing industry. *International Journal of Data and Network Science,* 8(1), 225-268.

Tirathanachaiyakun.,K. (2020). Factors, causes and consequences of being an innovative organization of small and medium-sized enterprises in Thailand. *Faculty of Business Administration Sripatum University.*

Teerasakworaku,Ll &Trisirichot,T,. (2021). A Study of Factors Influencing Organizational Innovation in Small and Medium Enterprises (SMEs) in the Service Sector within Bangkok Metropolitan Area. Suan Sunandha Rajabhat University Academic Journal, 7(1),131-147.

Trischler, M. F. G., & Li-Ying, J. (2023). Digital business model innovation: toward construct clarity and future research directions. *Review of Managerial Science*, 17(1), 3-32.

Ul-Durar, S., Awan, U., Varma, A., Memon, S., & Mention, A. L. (2023). Integrating knowledge management and orientation dynamics for organization transition from eco-innovation to circular economy. *Journal of Knowledge Management*, 27(8), 2217-2248.