

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

Factors affecting the potential development entrepreneurs of
trucking companies in Bangkok metropolitan region

ศราวุธ ทองศิริ¹, สำเนียง มณีฉาย² และ ไพรพร แสงจันทร์³

Sarawut Thongsiri¹, Samnieng Maneechai², and Priaporn Saengchan³

หลักสูตรการศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการบริหารการพัฒนาม มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

Master of Arts Program (Development Administration), Suan Sunandha Rajabhat University

E-mail: thxngsirirawuth@gmail.com

Received: November 08, 2025

Revised: December 30, 2025

Accepted: December 31, 2025

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ เปรียบเทียบระดับการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล และศึกษาปัจจัยด้านการบริหารองค์กรที่มีอิทธิพลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การวิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 260 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา การทดสอบค่าที การวิเคราะห์ความแปรปรวน และการวิเคราะห์ถดถอยพหุ

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีระดับการพัฒนาศักยภาพแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ในขณะที่ปัจจัยด้านเพศ อายุ และรายได้ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และปัจจัยด้านการบริหารองค์กร ได้แก่ โครงสร้างองค์กร ระบบงาน รูปแบบการบริหาร การบริหารทรัพยากรมนุษย์ และค่านิยมร่วม มีอิทธิพลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ผลการวิจัยครั้งนี้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางเชิงนโยบายและเชิงกลยุทธ์ในการพัฒนาองค์กรสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก รวมถึงธุรกิจอื่น ๆ ที่อยู่ในห่วงโซ่อุปทานเดียวกัน เพื่อเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันและรองรับการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในบริบททางธุรกิจปัจจุบัน

คำสำคัญ: ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก; การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ; การบริหารองค์กร

Abstract

This study aimed to: (1) compare the level of entrepreneurial potential development among entrepreneurs in trucking logistics companies operating in Bangkok and its metropolitan area, classified by personal factors; and (2) investigate organizational management factors influencing the development of entrepreneurial potential among trucking logistics company entrepreneurs in Bangkok and its metropolitan area. A questionnaire was employed as the research instrument for data collection. The sample consisted of 260 entrepreneurs from trucking logistics companies located in Bangkok and its metropolitan area. Data were analyzed using descriptive statistics, t-test, analysis of variance (ANOVA), and multiple regression analysis.

The results indicated that: (1) entrepreneurs with different levels of educational attainment exhibited statistically significant differences in entrepreneurial potential development at the 0.05 level, whereas no statistically significant differences were observed with respect to gender, age, and income; and (2) organizational management factors, including organizational structure, organizational systems, management style, human resources, and shared values, exerted a statistically significant influence on the development of entrepreneurial potential among trucking logistics company entrepreneurs in Bangkok and its metropolitan area.

The study's conclusions provide empirical and practical implications for the development of policies and organizational development strategies aimed at enhancing organizational competitiveness and entrepreneurial potential in response to rapid environmental changes in the contemporary business environment for entrepreneurs and organizational leaders in the trucking logistics sector as well as companies in the same supply chain.

Keywords: Trucking Logistics Entrepreneurs; Entrepreneurial Potential Development; Organizational Management

บทนำ

ธุรกิจการขนส่งทางบกและธุรกิจรับส่งพัสดุ มีการเติบโตสูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด (มีจำนวนธุรกิจเปิดใหม่รวม 3,666 ราย เติบโตร้อยละ 34.68 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า) โดยเมื่อดูในประเภทธุรกิจย่อย พบว่า จำนวนมากกว่าครึ่งหนึ่ง (สัดส่วนร้อยละ 51.2) เป็น “ธุรกิจการขนส่งและขนถ่ายสินค้า” เติบโตร้อยละ 26.4 รองลงมา คือ “ธุรกิจการขนส่งสินค้าอื่นๆ ทางถนน” ซึ่งรวมการขนส่งพัสดุ การขนย้ายเฟอร์นิเจอร์ การขนส่งสินค้าแห้ง (สัดส่วนร้อยละ 13.9) เติบโตร้อยละ 25.8 และอีกธุรกิจที่มีการเติบโตสูง คือ “ธุรกิจรับส่งเอกสาร/สิ่งของ” ที่มีการเติบโตสูงถึงร้อยละ 201.1 โดยคาดว่าจะมีปัจจัยจากพฤติกรรมมารักษาระยะห่างในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ซึ่งลดการเคลื่อนที่ของบุคคล และผลักดันให้เกิดการเคลื่อนที่ของสินค้าทั้งห่วงโซ่เพิ่มขึ้น ส่งผลได้จาก

การเพิ่มขึ้นของธุรกิจในหมวดการขนส่งทางบก ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างธุรกิจกับธุรกิจ (Business-to-Business: B2B) และธุรกิจประเภทไปรษณีย์และการรับส่งพัสดุภัณฑ์ ที่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างผู้ค้ากับผู้บริโภค (Business-to-Customer: B2C) รวมถึงธุรกิจขนส่งสินค้าขั้นสุดท้าย (Last-Mile Delivery) ที่มีสัดส่วนและ การเติบโตอย่างมีนัยสำคัญ (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, 2565)

สถานการณ์ธุรกิจโลจิสติกส์ไทยในปี 2565 โดยในปีที่ผ่านมา ธุรกิจโลจิสติกส์มีการฟื้นตัวดี มีจำนวนกิจการเปิดใหม่ในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 34.1 ขณะที่อัตราการปิดกิจการลดลงร้อยละ 5.7 และมูลค่าการค้าระหว่างประเทศแยกตามประเภทการขนส่ง มีการเติบโตทุกประเภท ตามการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก และ พบว่า ณ สิ้นปี 2565 มีจำนวนธุรกิจโลจิสติกส์ในประเทศไทย ที่จดทะเบียนกับกรมพัฒนาธุรกิจการค้า 36,733 ราย โดยเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดกิจการใหม่จำนวน 4,411 ราย เติบโตร้อยละ 34.1 เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า และมีมูลค่าการลงทุนจากต่างประเทศในธุรกิจโลจิสติกส์ 48,743.73 ล้านบาท หรือร้อยละ 10.2 ของการลงทุน ในกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ทั้งหมด โดยกลุ่มธุรกิจที่มีจำนวนการเปิดกิจการมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ (1) การอำนวยความสะดวกของท่าเรือ (2) การขนส่งทางระบบท่อลำเลียง และ (3) ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร มีสัดส่วน ร้อยละ 14.2 11.7 และ 11.4 ของจำนวนธุรกิจโลจิสติกส์ที่เปิดใหม่ทั้งหมดตามลำดับ (สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า, 2565)

โลจิสติกส์เป็นระบบการจัดการที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้า ข้อมูล และทรัพยากรจากจุดต้นทางไปยังจุดบริโภคตามความต้องการของลูกค้า โดยครอบคลุมกิจกรรมด้านการขนส่ง การจัดการข้อมูล การบริหารวัสดุคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ และการบรรจุหีบห่อ โลจิสติกส์ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของห่วงโซ่อุปทานที่ช่วยเพิ่มมูลค่าด้านเวลาและสถานที่ให้แก่สินค้า ทั้งนี้กระบวนการโลจิสติกส์ประกอบด้วยกิจกรรมการขนส่งในหลายขั้นตอน ตั้งแต่โลจิสติกส์ฝั่งขาเข้า (Inbound Logistics) ซึ่งนำปัจจัยการผลิตเข้าสู่กระบวนการผลิต ไปจนถึงโลจิสติกส์ฝั่งขาออก (Outbound Logistics) ที่ทำหน้าที่กระจายสินค้าไปยังตลาดและผู้บริโภค (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560) ในปัจจุบัน ภาคธุรกิจต้องเผชิญกับสถานะการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น อันเป็นผลจากการเปิดเสรีทางการค้าและการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ส่งผลให้ผู้ประกอบการจำเป็นต้องยกระดับขีดความสามารถในการดำเนินธุรกิจอย่างต่อเนื่อง (วรพจน์ มีถม และคณะ, 2560) การขนส่งสินค้าจึงนับเป็นกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะการขนส่งภายในประเทศซึ่งยังคงพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากมีความสะดวก รวดเร็ว และสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้หลากหลายมากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น (ค่านายอภิปรัชญาสกุล, 2560) การขนส่งสินค้าทำหน้าที่เป็นกลไกสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างผู้ผลิตและผู้บริโภค หากสามารถจัดส่งสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ จะช่วยกระตุ้นการอุปโภคบริโภคและส่งเสริมการหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจ ส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจโดยรวม (ณพัชร ประทุมพงษ์และคณะ, 2562) ประกอบกับบริบทการแข่งขันในระดับภูมิภาคอาเซียนที่ทวีความเข้มข้นขึ้น จากการเปิดเสรีด้านการค้าการลงทุน และการขนส่ง ทำให้กิจกรรมการขนส่งของประเทศไทยมีความสำคัญและมีมูลค่าสูงในกระบวนการโลจิสติกส์ (นิमित ศิริवार, 2554) ธุรกิจขนส่งสินค้าทางบกมีหลากหลายรูปแบบ เช่น การขนส่งสินค้าแช่เย็นหรือแช่แข็ง การขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและก๊าซ การขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และการขนส่งสินค้าทั่วไป โดยเฉพาะธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกที่มีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากการ

ขยายตัวของภาคการผลิต การส่งออก การค้าชายแดน และการเติบโตของธุรกิจพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ ขณะเดียวกันภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่ง เช่น การลงทุนในท่าเรือและศูนย์กระจายสินค้า (ธนาคารกรุงศรีอยุธยา, 2565)

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกยังต้องเผชิญกับความท้าทายจากต้นทุนการดำเนินงานที่สูง ปัญหาการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ และการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรง ซึ่งส่งผลกระทบต่อทั้งประสิทธิภาพการดำเนินงานและห่วงโซ่อุปทานโดยรวม ดังนั้น ผู้ประกอบการจำเป็นต้องปรับปรุงการบริหารจัดการองค์กรอย่างเป็นระบบ โดยการนำแบบจำลอง McKinsey 7S มาใช้เป็นเครื่องมือในการประเมินและพัฒนาองค์กร ทั้งในด้านกลยุทธ์ โครงสร้าง ระบบ รูปแบบการบริหาร บุคลากร ทักษะ และค่านิยมร่วม เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันและความยั่งยืนขององค์กร (Peters & Waterman 1980)

จากบริบทดังกล่าว ผู้วิจัยจึงเห็นความสำคัญของการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อนำผลการศึกษาไปใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายและกลยุทธ์ในการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพสูงขึ้น และสามารถรองรับการแข่งขันในสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วในปัจจุบัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อเปรียบเทียบการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล
2. เพื่อศึกษาปัจจัยการบริหารองค์กรที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

สมมติฐานของการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่แตกต่างกันมีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่แตกต่างกัน
2. ปัจจัยการบริหารองค์กร ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านโครงสร้างขององค์กร ด้านระบบ ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านบุคลากร ด้านทักษะความสามารถ และด้านค่านิยมร่วม ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 736 คน (สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย, 2565)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 260 ตัวอย่าง คำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโรยามาเน (Yamane, 1970)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือแบบสอบถาม ประกอบด้วย 5 ส่วนดังนี้

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน เป็นแบบสอบถามแบบเลือกตอบ

ส่วนที่ 2 ปัจจัยการบริหารองค์กรได้แก่ 1) ด้านกลยุทธ์ 2) ด้านโครงสร้างขององค์กร 3) ด้านระบบ 4) ด้านรูปแบบการบริหาร 5) ด้านบุคลากร 6) ด้านทักษะความสามารถ 7) ด้านค่านิยมร่วม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (rating scale) 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดย

ส่วนที่ 3 การพัฒนาศักยภาพ ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ 1) ด้านความเกี่ยวข้องกันระหว่างพนักงาน 2) ด้านทีมงานบริหารตนเอง 3) ด้านเทคโนโลยีแบบประสมประสาน 4) ด้านการเรียนรู้ขององค์กร 5) ด้านบริหารคุณภาพโดยรวม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (rating scale) 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยขอหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ถึง ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อขอความอนุเคราะห์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ประกอบการ

2. ผู้วิจัยดำเนินการรวบรวมข้อมูลด้วยผ่านระบบออนไลน์ ได้แบบสอบถามคืนมาร้อยละ 90 ของแบบสอบถามที่แจกไปทั้งสิ้น 300 คน ได้คืนมาทั้งหมด 270 ชุด โดยผู้วิจัยรับแบบสอบถามคืนหลังจากผู้ตอบแบบสอบถามกรอกข้อมูลเรียบร้อยแล้ว

3. นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาตรวจสอบความสมบูรณ์เพื่อการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล

สำหรับในการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยได้กำหนดแบ่งรูปแบบของการวิเคราะห์ข้อมูล เป็น 2 รูปแบบ ดังนี้ การวิเคราะห์สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics Analysis) เป็นสถิติพื้นฐาน ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วยค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) เพื่ออธิบาย ข้อมูลของแบบสอบถามในส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงาน

การวิเคราะห์สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics Analysis) เป็นสถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างผลการเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าบริษัทอานคอนเทนเนอร์ จำกัด กับปัจจัยส่วนบุคคล โดยใช้ T-test, One way ANOVA, การวิเคราะห์ถดถอยพหุคูณ

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ที่ได้ตั้งรายละเอียดต่อไปนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามด้านปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 173 คน คิดเป็นร้อยละ 66.54 ขณะที่เพศชายมีจำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 33.46 เมื่อพิจารณาตามช่วงอายุ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อายุไม่เกิน 30 ปี จำนวน 117 คน คิดเป็นร้อยละ 45.00 รองลงมาคือช่วงอายุ 31–40 ปี จำนวน 96 คน คิดเป็นร้อยละ 36.96 ช่วงอายุ 41–50 ปี จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 13.08 และช่วงอายุ 51 ปีขึ้นไป จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 5.00 ตามลำดับด้านระดับการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 115 คน คิดเป็นร้อยละ 44.23 รองลงมาคือระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 38.08 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 17.69 ตามลำดับ สำหรับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนไม่เกิน 100,000 บาท จำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 56.92 รองลงมาคือมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 100,001–150,000 บาท จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 34.23 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนระหว่าง 150,001–200,000 บาท จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 5.39 และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 200,001 บาทขึ้นไป จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 3.46 ตามลำดับ

2. สมมติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ที่แตกต่างกันมีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 1 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกตามเพศ

การพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการ	เพศ	Mean	S.D.	t	df	Sig.
ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน	ชาย	4.03	0.39	0.315	175	0.753
	หญิง	4.05	0.40			
ด้านทีมงานบริหารตนเอง	ชาย	4.06	0.53	1.106	189	0.270
	หญิง	3.98	0.59			
ด้านเทคโนโลยีแบบผสมผสาน	ชาย	4.01	0.51	0.548	174	0.585
	หญิง	4.05	0.52			
ด้านการเรียนรู้ขององค์กร	ชาย	4.00	0.46	0.194	165	0.846
	หญิง	4.01	0.44			
ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม	ชาย	4.00	0.51	0.485	174	0.629
	หญิง	4.03	0.51			
ภาพรวม	ชาย	4.02	0.35	0.235	170	0.815
	หญิง	4.03	0.34			

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีเพศต่างกัน มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 2 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกตามอายุ

การพัฒนาศักยภาพของ ผู้ประกอบการ	ค่าความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน	Between Group	0.746	3	0.249	1.593	0.191
	Within Group	39.971	256	0.156		
	Total	40.718	259			
ด้านทีมงานบริหารตนเอง	Between Group	0.355	3	0.118	0.356	0.785
	Within Group	85.086	256	0.332		
	Total	85.441	259			
ด้านเทคโนโลยีแบบประสม ประสาน	Between Group	0.723	3	0.118	0.905	0.439
	Within Group	68.098	256	0.332		
	Total	68.820	259			
ด้านการเรียนรู้ขององค์กร	Between Group	0.913	3	0.241	1.548	0.203
	Within Group	50.319	256	0.266		
	Total	51.232	259			
ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม	Between Group	2.036	3	0.304	2.561	0.040*
	Within Group	65.296	256	0.197		
	Total	67.332	259			
ภาพรวม	Between Group	0.680	3	0.679	1.934	0.124
	Within Group	30.008	256	0.255		
	Total	30.689	259			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 2 ผู้ประกอบการที่มีอายุต่างกัน มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่าด้านการบริหารคุณภาพโดยรวมมีความแตกต่าง จึงทำการเปรียบเทียบรายคู่ ด้วยวิธีการ LSD ดังนี้

ตารางที่ 3 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม จำแนกตามอายุ

อายุ	$\bar{x}$	ไม่เกิน 30 ปี	31 – 40 ปี	41 – 50 ปี	51 ปีขึ้นไป
		4.07	3.91	4.15	4.09
ไม่เกิน 30 ปี	4.07	-	-0.16*	0.08	-0.02
31 – 40 ปี	3.91	-	-	-0.23*	-0.18
41 – 50 ปี	4.15	-	-	-	0.05
51 ปีขึ้นไป	4.09	-	-	-	-

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ประกอบการที่อายุไม่เกิน 30 ปี มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม น้อยกว่าผู้ประกอบการที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี และผู้ประกอบการที่มีอายุระหว่าง 31 – 40 ปี มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม น้อยกว่ากับผู้ประกอบการที่มีอายุระหว่าง 41 – 50 ปี

ตารางที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกตามระดับการศึกษา

การพัฒนาศักยภาพของ ผู้ประกอบการ	ค่าความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน	Between Group	0.836	2	0.418	2.695	0.069
	Within Group	39.881	257	0.155		
	Total	40.718	259			
ด้านทีมงานบริหารตนเอง	Between Group	0.913	2	0.456	1.387	0.252
	Within Group	84.528	257	0.329		
	Total	85.441	259			
ด้านเทคโนโลยีแบบประสมประสาน	Between Group	1.173	2	0.586	2.228	0.110
	Within Group	67.647	257	0.263		
	Total	68.820	259			
ด้านการเรียนรู้ขององค์กร	Between Group	0.603	2	0.301	1.529	0.219
	Within Group	50.630	257	0.197		
	Total	51.232	259			
ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม	Between Group	0.470	2	0.235	0.903	0.407
	Within Group	66.862	257	0.260		

การพัฒนาศักยภาพของ ผู้ประกอบการ	ค่าความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
	Total	67.332	259			
ภาพรวม	Between Group	0.708	2	0.354		0.043*
	Within Group	29.981	257	0.117		
	Total	30.689	259			

* ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4 ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ บริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในภาพรวมแตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน ด้านทีมงานบริหารตนเอง ด้านเทคโนโลยีแบบประสมประสาน ด้านการเรียนรู้ขององค์กร และด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม ไม่แตกต่างกัน จึงทำการเปรียบเทียบรายคู่ ในภาพรวม ด้วยวิธีการ LSD ดังนี้

ตารางที่ 5 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในภาพรวม จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{x}$	ต่ำกว่าปริญญาตรี	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
		4.03	4.03	3.92
ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.03	-	0.00	0.15*
ปริญญาตรี	4.03	-	-	0.11
สูงกว่าปริญญาตรี	3.92	-	-	-

จากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ประกอบการที่จบการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในภาพรวมมากกว่าผู้ประกอบการที่จบการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี

ตารางที่ 6 การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำแนกตามรายได้

การพัฒนาศักยภาพของ ผู้ประกอบการ	ค่าความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน	Between Group	0.331	3	0.110	0.699	0.554
	Within Group	40.387	256	0.158		
	Total	40.718	259			
ด้านทีมงานบริหารตนเอง	Between Group	0.166	3	0.055	0.166	0.919

การพัฒนาศักยภาพของ ผู้ประกอบการ	ค่าความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
	Within Group	85.275	256	0.333		
	Total	85.441	259			
ด้านเทคโนโลยีแบบประสม ประสาน	Between Group	1.234	3	0.411	1.558	0.200
	Within Group	67.586	256	0.264		
	Total	68.820	259			
ด้านการเรียนรู้ขององค์กร	Between Group	0.143	3			
	Within Group	51.089	256	0.048	0.239	0.869
	Total	51.232	259	0.200		
ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม	Between Group	0.385	3			
	Within Group	66.947	256	0.128	0.491	0.689
	Total	67.332	259			
ภาพรวม	Between Group	0.149	3	0.050	0.415	0.742
	Within Group	30.540	256	0.119		
	Total	30.689	259			

จากตารางที่ 6 ผู้ประกอบการที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ
บริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในภาพรวมไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 ปัจจัยการบริหารองค์กร ได้แก่ ด้านกลยุทธ์ ด้านโครงสร้างขององค์กร ด้านระบบ
ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านบุคลากร ด้านทักษะความสามารถ และด้านค่านิยมร่วม ส่งผลต่อการพัฒนา
ศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 7 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนปัจจัยการบริหารองค์กรที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพ
ผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
Regression	23.331	7	3.333	114.164	0.000
Residual	7.357	252	0.029		
Total	30.689	259			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 7 พบว่า มีตัวแปรอิสระอย่างน้อย 1 ตัวแปร สามารถอธิบายตัวแปรการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ตารางที่ 8 ปัจจัยการบริหารองค์กรที่ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ปัจจัย	Unstandardized (b)	SE	Standardized (β)	t	Sig.
ค่าคงที่ (Constant)	1.336	0.106		12.635	0.000
ด้านกลยุทธ์	0.022	0.029	0.034	0.763	0.446
ด้านโครงสร้างขององค์กร	0.245	0.028	0.418	8.869*	0.000
ด้านระบบ	0.093	0.040	0.143	2.300*	0.022
ด้านรูปแบบการบริหาร	0.088	0.031	0.134	2.787*	0.006
ด้านบุคลากร	0.086	0.029	0.137	2.955*	0.003
ด้านทักษะความสามารถ	0.014	0.036	0.026	0.400	0.689
ด้านค่านิยมร่วม	0.146	0.028	0.238	5.138*	0.000
R = 0.872		Adjusted R ² = 0.754			
R ² = 0.760		SE = 0.171			

* นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 8 พบว่า ด้านโครงสร้างขององค์กรด้านระบบด้านระบบ ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านบุคลากรด้านบุคลากรและด้านค่านิยมร่วม ส่งผลต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยด้านโครงสร้างขององค์กรด้านระบบด้านระบบ ด้านรูปแบบการบริหาร ด้านบุคลากรด้านบุคลากรและด้านค่านิยมร่วม สามารถทำนายการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้ร้อยละ 75.40

อภิปรายผล

1. ผลการเปรียบเทียบตามปัจจัยส่วนบุคคล ผลการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีระดับการพัฒนาศักยภาพที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ขณะที่ปัจจัยด้านเพศ อายุ และรายได้ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีความรู้ ความเข้าใจ และมุมมองเชิงกลยุทธ์ในการดำเนินธุรกิจขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่มีการแข่งขันสูง จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาศักยภาพของตนเองและองค์กร เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนธุรกิจให้บรรลุเป้าหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของวิภาร บัญ มาเลิศ (2561) ที่ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพสูง กรณีศึกษาบริษัท เบทาโกร

เกษตรอุตสาหกรรม จำกัด ซึ่งพบว่า ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลต่อการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพสูงแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ

2. ผลของปัจจัยการบริหารองค์กรต่อการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการ ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยด้านการบริหารองค์กร ได้แก่ โครงสร้างองค์กร ระบบงาน รูปแบบการบริหาร บุคลากร และค่านิยมร่วม มีอิทธิพลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสามารถร่วมกันอธิบายหรือทำนายการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการได้ร้อยละ 75.40 ผลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยด้านการบริหารองค์กรอย่างเป็นระบบ โดยเฉพาะด้านกลยุทธ์ รูปแบบการบริหาร และทักษะความสามารถของบุคลากร ซึ่งล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญในการยกระดับองค์กรให้มีศักยภาพสูง ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของปิ่นทारीย์ พองแพร่ (2559) ที่ศึกษาการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพการทำงานสูง กรณีศึกษานาครายูโอปี ซึ่งพบว่า ปัจจัยด้านค่านิยมร่วม กลยุทธ์และยุทธศาสตร์ ทักษะความสามารถ ระบบ และโครงสร้างองค์กร มีความสัมพันธ์กับการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพการทำงานสูงของพนักงานอย่างมีนัยสำคัญ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ด้านกลยุทธ์ ผู้บริหารควรมีการกำหนดเป้าหมายขององค์กรอย่างเป็นอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและให้พนักงานสามารถนำไปปฏิบัติได้มากยิ่งขึ้น
2. ด้านโครงสร้าง ผู้บริหารควรมีการจัดตำแหน่งงานและแผนงานให้สอดคล้องกับองค์กรในภาพรวมอย่างชัดเจน
3. ด้านระบบ ผู้บริหารควรมีการวิเคราะห์ปัจจัยนำเข้า กระบวนการผลลัพธ์ ผลกระทบอย่างเป็นระบบภายในองค์กรที่ชัดเจน
4. ด้านรูปแบบ ผู้บริหารควรมีการทบทวนการดำเนินและผลดำเนินงานในทุกด้านเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง
5. ด้านบุคลากร ผู้บริหารควรจัดให้มีเครื่องมือสื่อสาร และมีการสื่อสาร เชื่อมโยงกันทุกแผนภายในองค์กร
6. ด้านทักษะความสามารถ ผู้บริหารควรแสดงศักยภาพในการรักษาตำแหน่งของผู้นำธุรกิจอุตสาหกรรมเกษตรและอาหารที่ครบวงจรของประเทศไทย
7. ด้านค่านิยมร่วม ผู้บริหารควรมีการให้รางวัลแก่พนักงานที่ปฏิบัติงานตามค่านิยมขององค์กรเพื่อเป็นขวัญกำลังใจแก่พนักงาน
8. ด้านความเกี่ยวข้องของพนักงาน ผู้บริหารควรเปิดโอกาสให้พนักงานร่วมกันหาวิธีการปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดคุณภาพมากยิ่งขึ้น
9. ด้านทีมงานบริหารตนเอง ผู้บริหารควรส่งเสริมให้พนักงานทำงานร่วมกันเป็นทีมมากยิ่งขึ้น
10. ด้านเทคโนโลยีแบบประสมประสาน ผู้บริหารควรมีการส่งเสริมและจัดสรรงบประมาณในการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้กับทรัพยากรที่มีอยู่ในองค์กรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

11. ด้านการเรียนรู้ขององค์กร ผู้บริหารควรมีการจัดประชุมแจ้งสถานการณ์การเปลี่ยนแปลง การแข่งขันในธุรกิจแก่พนักงานเพื่อให้พนักงานเกิดการเรียนรู้ในการพัฒนาตนเอง และปรับตัวภายใต้ยุคของการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

12. ด้านการบริหารคุณภาพโดยรวม ผู้บริหารควรมุ่งเน้นรักษาคุณภาพของสินค้าเพื่อให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจสูงสุด

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

ในการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการเปรียบเทียบกับคู่แข่งที่มีลักษณะการดำเนินธุรกิจคล้ายคลึงเพื่อให้เห็นถึงความแตกต่างของการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพสูงมากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

จิตรธร ผิวทองงาม. (2564). ปัจจัยที่มีผลต่อการเพิ่มศักยภาพของบุคลากรสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดินเกี่ยวกับความรู้ทางด้านบัญชีเพื่อก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน [วิทยานิพนธ์บัณฑิตมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยศรีปทุม].

ณพัชร ประทุมพงษ์, สุวิสา พัฒนเกียรติ, และ พัฒนา สุขประเสริฐ. (2562). การศึกษาระบบการจัดการระบบโลจิสติกส์การส่งออกกล้วยไม้. *Journal of Agricultural Extension and Communication*, 9(2), 38–46.

ธนาคารกรุงศรีอยุธยา. (2565). รายงานประจำปี 2565. ธนาคารกรุงศรีอยุธยา. <https://www.krungsri.com>

นิมิต ศิรवार. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก เส้นทางรถขนส่งภาคกลางและภาคตะวันออก [วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา].

ปิ่นทारीย์ พองแพร่. (2564). การพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพการทำงานสูง: กรณีศึกษาธนาคารยูโอบี [วิทยานิพนธ์บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาการจัดการธุรกิจโลก, มหาวิทยาลัยบูรพา].

วรพจน์ มีถม, วงวุธ มหามิตร, มณฑิรา โหนดแฮม และ กนกกาญจน์ ขวัญนวล. (2560). การศึกษาการให้ความสำคัญของโลจิสติกส์ในด้านต่าง ๆ ของหลักสูตรโลจิสติกส์ในประเทศไทย. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.

วิพาร บุญมาเลิศ. (2561). ปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาองค์กรให้มีศักยภาพสูง: กรณีศึกษาบริษัท เบทาโกรเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด. *วารสารบริหารธุรกิจ*, 31(1), 10–25

สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย (2565). ข้อมูลผู้ประกอบการบริษัทขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกในกรุงเทพมหานคร. สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). *แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560–2564)*. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. (2565). รายงานประจำปี 2565. สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์การค้า. <https://www.tpsa.go.th/other-annual-report>

Peters, T. J., & Waterman, R. H., Jr. (1980). *In search of excellence: Lessons from America's best-run companies*. Harper & Row.

Yamane, T. (1970). *Statistics: An introductory analysis* (2nd ed.). Harper & Row.