



วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร

MUT Journal of Business Administration

ปีที่ 16 ฉบับที่ 2 (กรกฎาคม – ธันวาคม 2562)

Volume 16 Number 2 (July – December 2019)

รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มด้านผลผลิตต่อการบรรลุผลสำเร็จของสายการบินในกลุ่ม CLMVT

A Model of Value Added Creation in Productivity to The Achievement of The CLMVT Airlines

Received: September 28, 2019

Revised: November 25, 2019

Accepted: November 25, 2019

ศรินดาพัช อัครวณดินทร์ Sarindapat Ausawanabodin^{1,*}, เมธา เกตุแก้ว Meta Ketkaew²
เนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์ Natesiri Ruangariyapuk³

¹ นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการการบิน สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

² ปร.ด., อาจารย์, มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

³ บธ.ด., อาจารย์, มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต กรุงเทพมหานคร ประเทศไทย

¹ Graduate students Master of Arts Program in Aviation Management, Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University, Bangkok, Thailand

² Ph.D., Lecturer, Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University, Bangkok, Thailand

³ DBA., Lecturer, Aviation Personnel Development Institute, Kasem Bundit University, Bangkok, Thailand

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัยเพื่อศึกษา 1) ข้อมูลด้านทุนทางปัญญา ทุนขององค์กร และการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจสายการบินในกลุ่ม CLMVT 2) รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุน อัจฉริยะ และ เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างบุคลากรด้านการบิน ณ ท่าอากาศยานกลุ่มอนุภาค ลุ่มน้ำโขง จำนวนทั้งสิ้น 415 คน การวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ได้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยใช้ค่าสถิติอื่นได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าความเบ้ ค่า

* E-mail address: kinareenong@gmail.com

ความโต่ง และเทคนิคการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model Analysis: SEM) ผลการวิจัยพบว่า รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะที่พัฒนาขึ้นมีความกลมกลืนกับข้อมูล เชิงประจักษ์ ตลอดจนมีความสามารถในการพยากรณ์ได้ระดับดี และเป็นที่ยอมรับ คิดเป็นร้อยละ 49.0 ซึ่งผ่านเกณฑ์ ร้อยละ 40 ขึ้นไป ลักษณะความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ทุนทางปัญญา และทุนขององค์กร ต่างมีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT อีกทั้งทุนทางปัญญายังมีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT

คำสำคัญ: ทุนทางปัญญา, ทุนองค์กร, การบรรลุผลสำเร็จ, สายการบินในกลุ่ม CLMVT

ABSTRACT

This research aimed 1) information of intellectual capital, organizational capital and achieving success of airline business in the CLMVT group 2) a causal model of factors affecting creating value added from products with existing resources excellently by using VAIC –Value Added Intelligent Coefficient. The researcher collected data from 415 aviation personnel samples at Great Mekong Sub-region Airport. The statistics used for analysis were frequency distribution, percentage, mean, standard deviation, skewness, kurtosis and structural equation model analysis: SEM. The research found that the causal model of factors affecting creative value added from products with existing resources excellently by using VAIC –Value Added Intelligent developed fit the empirical evidences and it can forecast at a good level and acceptable at 49 percent which passed the criterion of 40%. Causal relationship at a significance level of 0.05 found that both intellectual capital and organizational capital have a causal relationship between creating value added from products with existing resources excellently by using VAIC –Value Added Intelligent of Single ASEAN Airline along the Mekong River Border (CLMVT). In addition, intellectual capital has a causal relationship between organizational capitals of single ASEAN airlines along the Mekong River (CLMVT).

Keywords: Intellectual capital, Organizational capital, Accomplishment CLMVT Airline

บทนำ

กลุ่มประเทศในแถบลุ่มน้ำโขงของอาเซียนมีศักยภาพการเติบโตทางเศรษฐกิจสูงและมีการเจริญเติบโตพัฒนาไปได้อย่างรวดเร็ว อันมี ประเทศกัมพูชา (Cambodia) ลาว (Laos) สหภาพเมียนมาร์ (Myanmar) และเวียดนาม (Vietnam) ทั้ง 4 ประเทศ สาเหตุที่กลุ่มประเทศ CLMV มีเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตได้อย่างรวดเร็ว เพราะเนื่องจากประเทศกัมพูชา สปป.ลาว สหภาพเมียนมาร์ และเวียดนาม มีสถานะในหลายด้านหลายมุมที่สามารถส่งผลทางด้านเศรษฐกิจให้มีความเป็นไปได้ในทิศทางเดียวกันที่พร้อมพัฒนาและเติบโตเพิ่มสูงขึ้น และในหลายด้านหลายมุมที่สำคัญของทั้ง 4 ประเทศที่มีความเหมือนกัน ตัวอย่างเช่น เรื่องความเหมือนคล้ายทางด้านสภาพภูมิศาสตร์ และความเป็นอยู่โดยรวมของประชากรในภูมิภาค ความเหมือนคล้ายทางด้านสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งเป็นจุดเด่นของแต่ละประเทศ ทั้ง 4 ประเทศ อีกทั้งยังมีความพร้อมทางด้านทรัพยากรภายในประเทศที่ถือว่ายังมีความอุดมสมบูรณ์สูงมากและมีจำนวนปริมาณมากพอที่จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการเติบโตทางเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่องยาวนาน และที่สำคัญอย่างยิ่งคือ จำนวนประชากรของทั้ง 4 ประเทศ มีจำนวนมากนำมาซึ่งทำให้เกิดการบริโภคสินค้าและบริการ

การพัฒนายุทธศาสตร์การสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการค้าในภูมิภาค (Connectivity) เป็นหนึ่งในแนวทางเปิดประตูการค้า“ผ่านคน” ด้วยการสร้างสัมพันธ์จากกลุ่มย่อย ผ่านโปรแกรมการเชิญผู้บริหารระดับสูงทั้งภาครัฐและเอกชน รวมถึงนักธุรกิจชั้นนำ จาก CLMVT คือ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม และไทย มาแลกเปลี่ยนมุมมอง ร่วมกันออกแบบกลยุทธ์ใหม่ ๆ เพื่อผลักสร้างความสัมพันธ์ใกล้ชิด ไปสู่การสร้างเครือข่ายความสัมพันธ์ระดับใหญ่ขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาคในอนาคต (กรุงเทพฯธุรกิจ, 2562) ภาคธุรกิจการเงินในกลุ่มประเทศ CLMVT ยังมีช่องทางอีกมากที่จะนำเสนอการให้บริการทางการเงินในรูปแบบใหม่ ๆ ออกมาตอบสนองความต้องการของลูกค้าผู้ใช้บริการที่นับวันจะมีความต้องการการใช้บริการทางการเงินที่มีความทันสมัยและสะดวกสบายมากขึ้น โดยภาคธุรกิจการเงินของไทยควรนำรูปแบบความสำเร็จของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำมาใช้เป็นแนวทาง ซึ่งมีนโยบายสำคัญ 5 ปัจจัย ที่จะช่วยเชื่อมโยงภาคการเงินในกลุ่มประเทศ CLMVT ให้เติบโตได้อย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

1. การส่งเสริมให้มีการเปิดเสรีของภาคการเงินในประเทศให้มีความหลากหลาย และต้องมีการบูรณาการระหว่างกันในระดับภูมิภาคด้วย เพื่อลดแรงกดดันต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้น ซึ่งจะช่วยให้ตอบสนองนักธุรกิจให้สามารถเข้าถึงบริการทางการเงินระหว่างกันในกลุ่มประเทศภาคีได้

2. ไทยควรมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน ซึ่งถือเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะเรื่องเครดิตบูโรที่จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง กับระบบการเงิน และ ATM Pool ช่วยเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกันนวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัย หลายประเทศสามารถร่วมมือระหว่างกันได้ผ่านระบบ e-Payment ที่จะช่วยเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน และ CLMVT

3. ยกระดับมาตรฐานของกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการเชื่อมโยง อันจะเป็นตัวช่วยสำคัญที่ทำให้เกิดระบบที่เป็นประโยชน์ในทิศทางเดียว

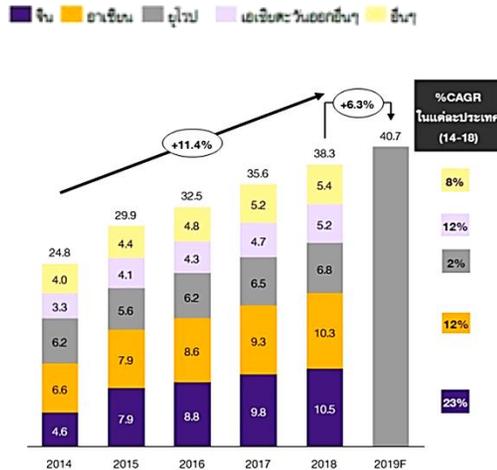
4. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ต้องเพิ่มขีดความสามารถ และทักษะต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของภูมิภาค และนวัตกรรมใหม่

5. การยกระดับบริการด้านการเงินเฉพาะด้าน เช่น การออกพันธบัตรระดมทุนในรูปของเงินบาท เพื่อไปดำเนินโครงการสาธารณูปโภคใน สปป.ลาว เป็นต้น พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีการตั้งสำนักงานใหญ่ของบริษัทข้ามชาติ (ไทยรัฐออนไลน์, 2559)

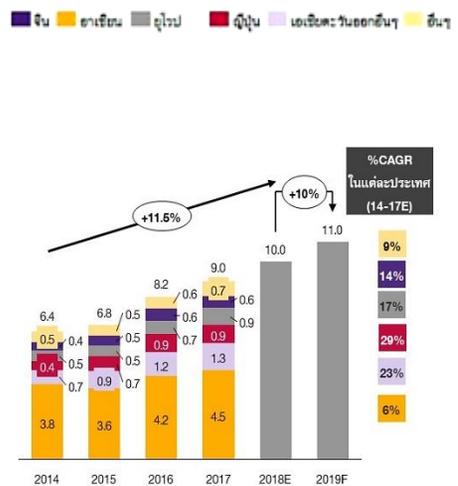
ธุรกิจการบินในไทยนับว่าได้ทวีความสำคัญอย่างน่าจับตามอง สะท้อนได้จากปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางมายังสนามบินในสังกัดของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) และกรมท่าอากาศยานรวม 31 แห่งทั่วประเทศในช่วงปี 2555-2558 ที่ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 15.2 ต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับความเคลื่อนไหวของผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินในไทยที่มุ่งเพิ่มขนาดฝูงบิน และขยายเส้นทางการบิน ซึ่งการเติบโตดังกล่าวเป็นไปในทิศทางที่สอดคล้องกันกับการเติบโตของธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่มีความคึกคักเป็นอย่างมาก ทั้งนี้ บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ได้มีการพยากรณ์ว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า (ปี 2578) จะมีผู้โดยสารที่มีจุดหมายปลายทางมายังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กว่า 2,360 ล้านคน หรือเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 6.0 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าของการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางทั่วโลกที่เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 4.8 ต่อปี ซึ่งจะส่งผลให้ขนาดตลาดธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เติบโตขึ้นจากเดิม (ศูนย์วิจัยกสิกร, 2559)

การเติบโตในธุรกิจการบินของไทยโดยส่วนใหญ่เป็นผลจากการขยายตัวของตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศมากกว่าเส้นทางบินในประเทศ ในเวทีการประชุมท่องเที่ยวอาเซียน ASEAN TOURISM Forum 2019 : ATF 2019 ได้เปิดเผยข้อมูลว่า อาเซียนเป็นภูมิภาคสำคัญ ที่มีแนวโน้มการเติบโตของนักท่องเที่ยวต่างชาติเฉลี่ย มากกว่า 10% และอาเซียนสามารถสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเข้าประเทศคิดเป็นสัดส่วน 12.4% ต่อจีดีพี และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 15% ต่อจีดีพีในปี 2568 สำหรับในเวทีเอทีเอฟ 2562 ไทยได้เน้นเรื่องการส่งเสริมการท่องเที่ยวอย่างมีความรับผิดชอบ การส่งเสริม 55 เมืองรอง การหารือกับลาว กัมพูชา และเวียดนาม สร้างกิจกรรม และระบบ Self-Drive ในกลุ่ม CLVT ซึ่งไทยได้นำเสนอว่า เรามีนโยบายเรื่อง Re-entry Visa ซึ่งถ้านักท่องเที่ยวต่างชาติได้วีซ่าเข้าไทยก็สามารถเข้า-ออกประเทศเพื่อนบ้านได้หลายครั้ง โดยไม่ต้องขอวีซ่าใหม่ (BLT Bangkok, 2019)

ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้าสู่ไทย
หน่วย: ล้านคน



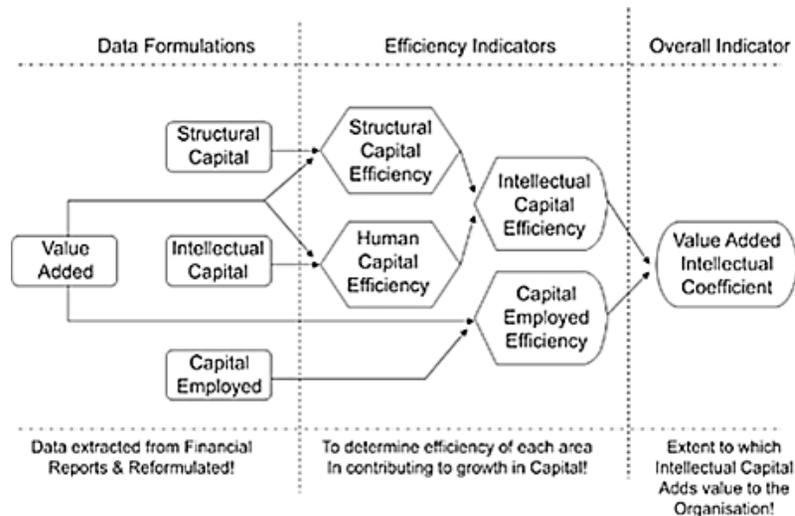
ปริมาณชาวไทยเดินทางออกไปต่างประเทศ
หน่วย: ล้านคน



รูปที่ 1: ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติทางทางเข้าสู่ไทย และปริมาณนักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปต่างประเทศ
ที่มา: การวิเคราะห์โดย EIC จากข้อมูลของกระทรวงการท่องเที่ยว และกีฬา (MOTS)

จึงก่อให้เกิดคำถามว่า ไทยมีความพร้อมเพียงพอที่จะรองรับโอกาสจากการเติบโตของธุรกิจการบินในภูมิภาคมากน้อยเพียงใด สำหรับในระยะข้างหน้า คาดว่า แนวโน้มของธุรกิจการบินในไทยน่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่องจากการขยายเส้นทางการบินที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงไปยังเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยเหตุนี้ การที่ประเทศไทยจะเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอาเซียน ผู้วิจัยได้นำเอาหลักแนวคิดของทฤษฎี 4 M อันประกอบไปด้วย คน เงิน วัตถุดิบ และการจัดการ ที่มีการพัฒนาจนเป็นแนวทฤษฎีของ VAIC –Value Added Intelligent Coefficient ในปัจจุบัน คือการใช้เครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ ใช้วัดมูลค่าของทุนทางปัญญามาใช้ในการวิเคราะห์ และค้นหาแนวทาง และความเป็นไปได้ในการเป็นไปได้อย่างการจัดตั้งสายการบินร่วมอาเซียน

Public (2016) ได้มีการนำการทฤษฎีว่าด้วยโมเดลของ VAIC หรือ –Value Added Intelligent Coefficient มาใช้ในการวิจัย อันเป็นเครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ โดยใช้วัดมูลค่าของทุนทางปัญญาแล้วได้พัฒนาโมเดลดังกล่าวในปี 2012 โดยต่อมาได้ทำการพัฒนาวิจัยโมเดลในรูปแบบ VAIC TM มาใช้เป็นเครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ โดยยึดการวัดมูลค่าของทุนทางปัญญาแบบหลักการคำนวณคณิตศาสตร์ (Value Added Intelligent Capacity)



รูปที่ 2: Overview of the VAIC Model

ที่มา: https://www.researchgate.net/figure/Overview-of-the-VAIC-model_fig1_269883375

นิยามศัพท์

1. แนวเขตลุ่มน้ำโขง หมายถึง ความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มน้ำโขง เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน 5 ประเทศ CLMVT ประกอบด้วย กัมพูชา, ลาว, พม่า, เวียดนาม และไทย
2. CLMV คือประเทศ กัมพูชา ลาว พม่า เวียดนาม เป็นประเทศในกลุ่ม ASEAN ที่มีแนวโน้มเศรษฐกิจโตต่อเนื่องและยังมีแร่ธาตุทรัพยากรอุดมสมบูรณ์
3. CLMVT ซึ่งประกอบด้วย กัมพูชา, ลาว, พม่า, เวียดนาม และไทย เป็นภูมิภาคที่เต็มไปด้วยโอกาสทางการค้า และยังมีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง
4. บุคลากรการบิน หมายถึง ผู้ปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยาน ได้แก่ ผู้บริหาร ผู้บังคับบัญชา ผู้ใต้บังคับบัญชา ผู้ให้บริการภาคพื้น ผู้ให้บริการบนสายการบิน กัปตัน นักบิน ฯลฯ
5. VAIC (Value Added Intelligent Capital) หรือที่เรียกสั้น ๆ ว่า VAIC หมายถึง รูปแบบที่ใช้ในการวิเคราะห์การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ
6. Human Capital หมายถึง ทักษะ ความรู้ และอื่น ๆ ที่บุคลากรที่ถูกจ้างงานนำมาใช้
7. Intellectual capital (IC) หมายถึง ทุนที่มีอยู่ คือ ทุนด้านปัญญา โครงสร้าง และความสัมพันธ์ รวมไปถึง ความจงรักภักดีต่อตราสินค้า
8. Value added intellectual coefficient (VAIC) หมายถึง การใช้เครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. เพื่อสำรวจข้อมูลทุนด้านปัญญา ทุนด้านองค์กร และการบรรลุผลสำเร็จของสายการบินในกลุ่ม CLMVT ของบุคลากรการบิน ณ ท่าอากาศยาน 7 แห่ง แนวเขตลุ่มน้ำโขงติดตะเข็บประเทศ CLMVT
2. เพื่อสำรวจรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (Value Added Intelligent Capital Model) ในมุมมองความคิดเห็นของบุคลากรการบิน ณ ท่าอากาศยาน 7 แห่งตามแนวเขตลุ่มน้ำโขงติดตะเข็บประเทศ CLMVT

สมมติฐานการวิจัย

ผู้วิจัยได้ตั้งข้อสมมติฐานตามรูปแบบในการหาค่าปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันของตัวแปรเหตุทั้ง 2 ตัวแปร ที่มีผลกระทบต่อผลการบรรลุผลสำเร็จของสายการบินในกลุ่ม CLMVT ได้ดังนี้

1. ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT
2. ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT
3. ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีการกำหนดขอบเขตเนื้อหาที่ศึกษา, ประชากร และระยะเวลา ดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มีขอบเขตทางด้านเนื้อหา คือ รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศ ด้วยมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (Value Added Intelligent Capital Model) (Pulic, 2004) โดยมีตัวแปรที่ศึกษาดังนี้

ตัวแปรต้น คือ ทุนด้านปัญญา ประกอบไปด้วย ทุนด้านบุคลากร และทุนด้านความสัมพันธ์

ตัวแปรส่งผ่าน (ตัวแปรคั่นกลาง) คือ ทุนขององค์กร

ตัวแปรตาม คือ การบรรลุผลสำเร็จทางการ

ขอบเขตด้านประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

การวิจัยนี้ได้ใช้ประชากร คือ บุคลากรการบิน ณ ท่าอากาศยานไทย 7 แห่งตามแนวตะเข็บลุ่มน้ำโขง

ขอบเขตด้านระยะเวลา

มีระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล ตั้งแต่เดือนมีนาคม – เมษายน 2562

ขอบเขตด้านพื้นที่

ท่าอากาศยานไทย 7 แห่งตามแนวตะเข็บลุ่มน้ำโขง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานน่าน ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานน่านชาติดูตรงธานี ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานน่านชาติอุบลราชธานี

ปัญหาของการวิจัย

การจัดตั้งสายการบินใหม่ด้วยความร่วมมือของประเทศในกลุ่ม CLMVT ด้วยวิธีการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลิตภัณฑ์ที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (VAIC Model) ซึ่งมีการใช้ และพัฒนามาแล้วในต่างประเทศหลาย ๆ ประเทศในอุตสาหกรรมด้านอื่น ๆ เมื่อนำมาใช้กับอุตสาหกรรมธุรกิจการบินจะทำให้เกิดรูปแบบความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินร่วม CLMVT ได้หรือไม่ และจะมีลักษณะเป็นอย่างไร

คำถามของการวิจัย

คำถามต่อบุคลากรการบินในเรื่องของกองทุนด้านปัญญาโดยใช้ VAIC Model เป็นต้นแบบการศึกษาในธุรกิจอุตสาหกรรมการบินในกลุ่ม CLMVT

1. มีความคิดเห็นอย่างไรต่อ ด้านบุคลากรในองค์กรด้านอุตสาหกรรมภายในกลุ่มเดียวกัน (ผู้วิจัยได้นำ M ตัวแรกในด้านทฤษฎี 4 M แต่เป็นทุนด้านบุคลากรในทฤษฎีของ VAIC)
2. มีความคิดเห็นอย่างไรต่อ ด้านองค์กรของท่าน (ผู้วิจัยได้นำ 2 M ในทฤษฎี 4 M มาใช้ได้แก่ด้านการเงิน และด้านเทคโนโลยี แต่เป็นด้านความสัมพันธ์ขององค์กรในทฤษฎี VAIC)
3. มีความคิดเห็นอย่างไรต่อ ด้านความสัมพันธ์ภายในกลุ่ม (ผู้วิจัยได้นำ M ในทฤษฎี 4 M มาใช้ได้แก่ด้านการบริหารจัดการภายในองค์กร แต่เป็นทุนขององค์กรในทฤษฎี VAIC)
4. ตัวแปรหรือองค์ประกอบของตัวแปรใดที่มีผลกระทบต่อ ทุนด้านปัญญาของกลุ่ม CLMVT อันเป็นความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อ การจัดตั้งสายการบินร่วมอาเซียนในธุรกิจ (Value

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ผลที่ได้จากการศึกษา มีประโยชน์ต่อผู้ศึกษาเพื่อนำเสนอต่อผู้ร่วมทุนในการหาแนวทางเปิดสายการบินร่วม CLMVT

2. ผู้ประกอบการธุรกิจในอุตสาหกรรมสายการบินในกลุ่มประเทศ CLMVT นำผลที่ได้ศึกษาพิจารณาประกอบการตัดสินใจในการร่วมมือลงทุนเปิดสายการบินร่วม CLMVT

3. นักศึกษา อาจารย์ นักวิจัย และผู้สนใจ ได้เข้าถึงข้อมูลผลการวิจัยเพื่อประโยชน์ในการนำไปใช้ศึกษาต่อยอดงานวิจัย หรือนำรูปแบบ (Model) ไปใช้สร้างรูปแบบใหม่ในอุตสาหกรรมอื่น ๆ

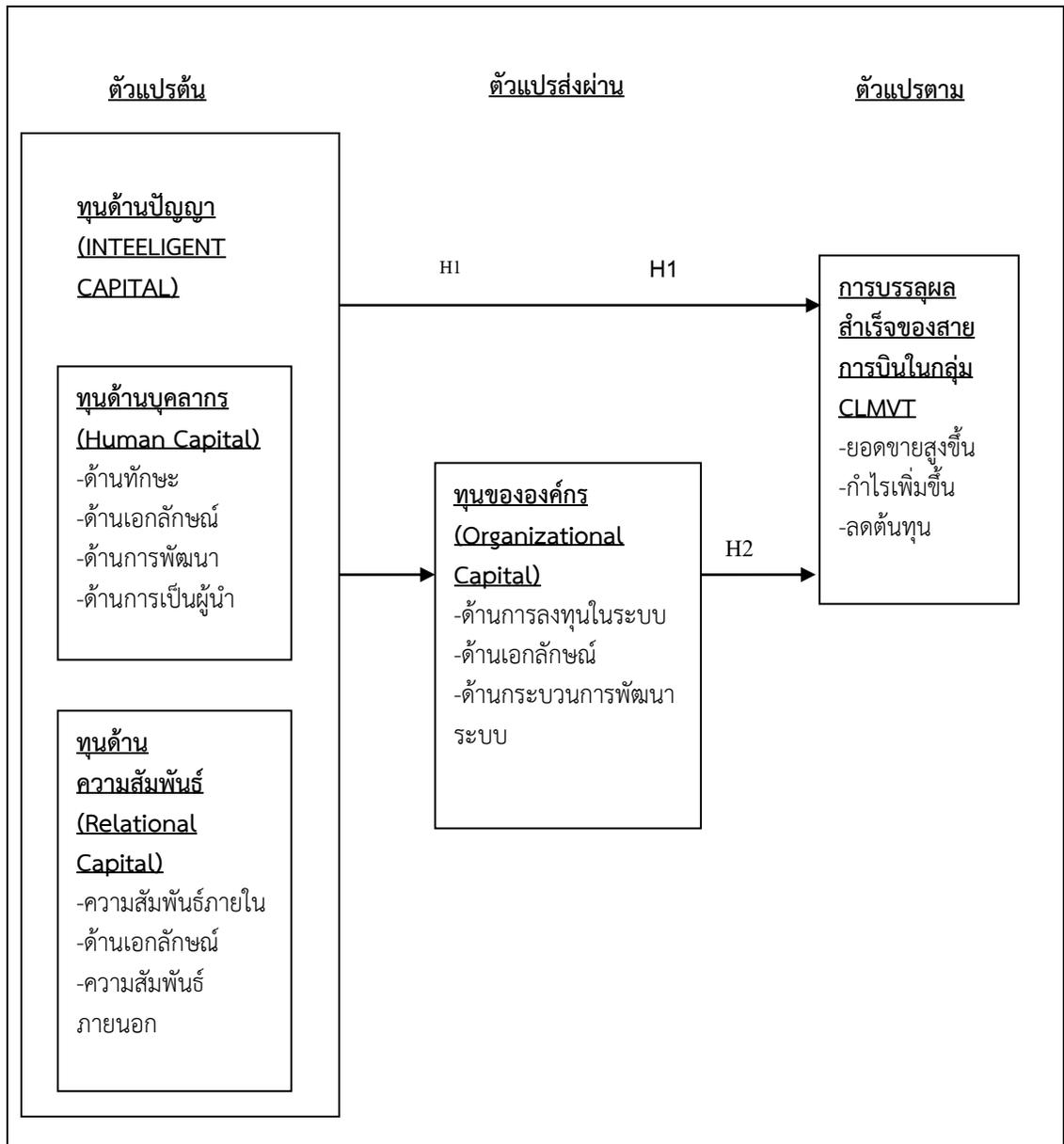
การทบทวนวรรณกรรม

ผู้ศึกษานำหลักแนวคิด ทฤษฎีมาประยุกต์ใช้อันประกอบไปด้วย แนวคิด และทฤษฎีของ Pulic (2004) โดย VAIC –Value Added Intelligent Coefficient คือการใช้เครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ ใช้วัดมูลค่าของทุนทางปัญญา และได้พัฒนามาสู่ การพัฒนาวิจัยโมเดลในรูปแบบ VAIC TM - การใช้เครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ ใช้วัดมูลค่าของทุนทางปัญญา แบบหลักการคำนวณคณิตศาสตร์ (Value Added Intelligent Capacity) โดย มูลค่าเพิ่ม จะเท่ากับ ผลลัพธ์ที่ออกมาหักกับสิ่งที่นำเข้าไป ($VA = OUT-IN$) โดยมีการทำงานวิจัยในเรื่องดังกล่าวออกมาโดยใช้ โมเดล หรือรูปแบบของเครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ VAIC (Asare, Alhassan, Asamoah, and Ntow-Gyamfi, 2017; Nadeem, Gan, and Nguyen, 2017; Nawaz, 2017; Shawtari, Saiti, Mohamad, and Rashid, 2017) โดยตั้งตั้งแต่ปี 1999-2017 ยังไม่มีการนำรูปแบบโมเดลดังกล่าวมาใช้วัดผลในธุรกิจการบินเลย มีแต่ใช้วัดผลจากกำไร (Kanchana and RajaMohan, 2017; Shawtari *et al.*, 2017)

Asare, Alhassan, Asamoah, and Ntow-Gyamfi. (2017) "Intellectual capital and profitability in an emerging insurance market" พบว่าทุนทางด้านปัญญา มีผลทำให้การประวันวินาศภัย มีประสิทธิภาพสูงเมื่อเปรียบเทียบกับ บริษัทประกันชีวิต ผลของการวิจัยยังพบว่าความสามารถในการทำกำไรของบริษัทประกันในกานา มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับทุนทางด้านปัญญาของบริษัทประกัน ในขณะที่ Nadeem, Gan, and Nguyen, (2017) "Does intellectual capital efficiency improve firm performance in BRICS economies? A dynamic panel estimation" พบว่าความสามารถแบบไดนามิกไม่ส่งผลโดยตรงทุนทรัพยากรมนุษย์ และทุนเชิงสัมพันธ์ต่อการปฏิบัติงาน แต่ให้ความสำคัญที่การวิจัยเชิงทดลอง (R&D) และความสามารถทางการตลาด ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของบริษัทในเชิงประจักษ์ และก่อให้เกิดความสนใจต่อผู้จัดการ และผู้ปฏิบัติงาน และใน ปี 2014 โดย Esmaeil Balouei, Mehran Ghasemian. "The Relationship Between Intellectual Capital And Organization Intelligence In Knowledge-Based Organizations" กลับได้ผลลัพธ์ในด้านการพัฒนาประสิทธิภาพต่อองค์กร ทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย และมีความสามารถในการสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขัน ในขณะที่ Abdul Ghafoor Awan and Kashif Saeed. (2015) "Relationship between Intellectual Capital and Organizational Performance: A case Study of Public Sector Universities in Southern Punjab-Pakistan" กลับพบว่าทุนทางปัญญา และผลการดำเนินการขององค์กรมีความสัมพันธ์กันน้อยอย่างมีนัยสำคัญในระดับมาก และมากที่สุดที่ทุนทางมนุษย์ รองลงมาคือ ผลการครินดาพัช อัครฉัตรดิษฐ์, เมธา เกตุแก้ว และ เนตรศิริ เรืองอริยภักดิ์

ดำเนินงาน และทุนโครงสร้าง และยังพบว่าทุนทางปัญญามีอิทธิพลต่อการปฏิบัติงาน จากข้อมูลดังกล่าวนี้ผู้วิจัยจึงได้นำมาเป็นแนวทางในการทำวิจัยเรื่อง “รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มด้านผลผลิตต่อการบรรลุผลสำเร็จของสายการบินในกลุ่ม CLMVT”

กรอบแนวคิดของการวิจัย



รูปที่ 3: กรอบแนวคิดการวิจัย

ที่มา: Pulic (2004), Asare, Alhassan, Asamoah, and Ntow-Gyamfi. (2017). Nadeem, Gan, and Nguyen, 2017, Nadeem, Gan, and Nguyen, 2017

ระเบียบวิธีการวิจัย

ประชากร และกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ บุคลากรด้านการบิน ณ ท่าอากาศยานกลุ่มอนุภาคกลุ่มน้ำโขง ซึ่งติดแนวตะเข็บประเทศบางประเทศในกลุ่ม CLMV ซึ่งจะประกอบด้วย 7 ท่าอากาศยาน คือ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานน่าน ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานนานาชาติอุตรธานี ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี

แผนขั้นตอนการสุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือบุคลากรการบินของท่าอากาศยาน 7 แห่งกลุ่มอนุภาคกลุ่มน้ำโขงติดแนวตะเข็บประเทศในกลุ่ม CLMV แนวทางการกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่มีความเหมาะสมกับการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรม AMOS และใช้เทคนิคการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) ซึ่ง Hair et al (1995) และ Comrey & Lee (1992) ให้แนวทางไว้ว่า จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่สามารถเป็นตัวแทนที่เหมาะสมคือ 200-300 ตัวอย่าง และ Schumacker; & Lomax (1996) กล่าวถึงการคำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ 10-20 เท่าของตัวแปรสังเกตได้ สำหรับงานศึกษาค้นคว้าอิสระครั้งนี้มีตัวแปรสังเกตได้ 13 ตัวแปร เท่ากับ $13 \times 25 = 325$ ตัวแปร แต่เนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ต้องการเก็บจากบุคลากรการบินในท่าอากาศยาน 7 แห่งซึ่งไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน เนื่องจากมีทั้งบุคลากรประจำของท่าอากาศยาน บุคลากรของสายการบินต่าง ๆ และรวมไปถึงบุคลากร Outsource เพื่อให้เกิดการกระจายตัวของข้อมูล และเกิดความคลาดเคลื่อนน้อยที่สุด ผู้ศึกษาจึงใช้สูตรไม่ทราบจำนวนประชากรของ Cochran (1977) เพื่อคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้ค่าความเชื่อมั่นที่ 95 % ความคลาดเคลื่อนที่ 5% สูตรคำนวณ

$$n = \frac{Z^2}{4e^2}$$

โดยที่

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

Z = ระดับความเชื่อมั่นกำหนดที่ 95%

e = ค่าความผิดพลาดที่ยอมรับได้โดยกำหนดที่ $\pm 5\%$

สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสูตรดังกล่าวได้ดังนี้

$$n = \frac{1.96^2}{4 (0.05)^2}$$

$$n = 384.16 \text{ หรือ } 385$$

จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้คือ 385 ตัวอย่าง และสำรองแบบสอบถามเพิ่ม 30 ชุดเป็น 415 ชุด การเก็บข้อมูลใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) โดยเลือกเฉพาะบุคคลากรของท่าอากาศยานในกลุ่มอนุภาคกลุ่มน้ำโขงติดแนวชายแดนกลุ่มประเทศ CLMV 7 แห่ง โดยการสุ่มตัวอย่างแต่ละสนามบินดำเนินการเก็บแบบสะดวก (Convenience) เป็น Non-probability ใช้แบบสอบถามตามกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดจึงทำให้สามารถเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างบุคลากรการบินในสนามบิน 7 แห่ง กลุ่มน้ำโขงติดแนวตะเข็บประเทศในกลุ่ม CLMVT ได้ครอบคลุม และครบถ้วน โดยแสดงรายละเอียดของการกระจายแบบสอบถามตามการแบ่งกลุ่มดังนี้

ตารางที่ 1: จำนวนกลุ่มตัวอย่างบุคลากรการบิน ณ ท่าอากาศยานไทย 7 แห่งแนวตะเข็บกลุ่มน้ำโขง

ข้อที่	สถานที่	n (คน)	สำรอง (คน)	จำนวน (คน)
1.	ท่าอากาศยานนานาชาติแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	65	5	70
2.	ท่าอากาศยานน่าน	32	4	36
3.	ท่าอากาศยานเลย	54	4	58
4.	ท่าอากาศยานอุดรธานี	75	5	80
5.	ท่าอากาศยานนครพนม	50	4	54
6.	ท่าอากาศยานสกลนคร	49	4	53
7.	ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี	60	4	64
	รวม	385	30	415

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

โครงสร้างแบบสอบถามในงานวิจัย แบ่งออกเป็น 4 ส่วน รวมทั้งสิ้น 50 ข้อคำถาม ผ่านการตรวจสอบความตรงของข้อคำถามโดยผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน ข้อคำถามในแบบสอบถามทุกข้อมีค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างเนื้อหาในข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อยู่ระหว่าง 0.60-1.00 ผ่านเกณฑ์ตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไปโดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ให้คะแนน +1 หมายถึง แน่ใจว่าข้อคำถามสอดคล้องกับประเด็นที่วิจัย

ให้คะแนน 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าข้อคำถามสอดคล้องกับประเด็นที่วิจัย

ให้คะแนน -1 หมายถึง แน่ใจว่าข้อคำถามไม่สอดคล้องกับประเด็นที่วิจัย

ปรับแก้ไขแบบสอบถามตามข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญ (สุวิมล ติรกาพันธ์, 2550: 44-46) จากนั้นนำแบบสอบถามไปทดสอบกับกลุ่มตัวอย่างที่มีความคล้ายคลึง จำนวน 30 ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่นตั้งแต่ 0.70 ขึ้นไป (Cronbach, 2003: 204) จึงมีความเหมาะสม ที่จะนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลจริง

การตรวจสอบเครื่องมือวิจัย

1. ผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่านประเมินความเที่ยงตรงของข้อคำถามด้วยเทคนิค พบว่าแบบสอบถามทุกข้อมีค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างเนื้อหาในข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้อยู่ระหว่าง 0.60-1.00 ผ่านเกณฑ์ตั้งแต่ 0.50

2. นำแบบสอบถามไปทดสอบกับกลุ่มตัวอย่างที่มีความคล้ายคลึง จำนวน 30 ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่นตั้งแต่ 0.70 ขึ้นไป (Cronbach, 2003: 204) จึงมีความเหมาะสมที่จะนำไปใช้ในการเก็บข้อมูลจริง

ผลการวิจัย

รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ
สัญลักษณ์ของตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์โมเดล

IC	หมายถึง	ทุนทางปัญญา
HC	หมายถึง	ทุนบุคลากร
HC1	หมายถึง	ด้านลักษณะทั่วไปขององค์กร
HC2	หมายถึง	ด้านความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะที่โดดเด่นในองค์กร
HC3	หมายถึง	ด้านสมรรถนะในการพัฒนาองค์กร
HC4	หมายถึง	ด้านความเป็นผู้นำขององค์กร
RC	หมายถึง	ทุนความสัมพันธ์ขององค์กร
RC1	หมายถึง	ด้านความสัมพันธ์ขององค์กร
RC2	หมายถึง	ด้านความสัมพันธ์ที่เป็นเอกลักษณ์อันโดดเด่นขององค์กร
RC3	หมายถึง	ด้านความสัมพันธ์ระหว่าง องค์กรภายนอก และลูกค้า
OC	หมายถึง	ทุนขององค์กร
OC1	หมายถึง	ด้านการลงทุนในระบบ
OC2	หมายถึง	ด้านฐานข้อมูล ลิขสิทธิ์ ใบอนุญาต คู่มือขององค์กรที่เป็นเอกลักษณ์อันโดดเด่น
OC3	หมายถึง	ด้านความสัมพันธ์ในกระบวนการขององค์กร
VAIC	หมายถึง	การบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจ (การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ)
VAIC1	หมายถึง	ยอดขายสูงขึ้น
VAIC2	หมายถึง	กำไรที่มากขึ้น
VAIC3	หมายถึง	การลดต้นทุนได้เพิ่มขึ้น
e	หมายถึง	ตัวแปรบกพร่อง (error) ของแต่ละตัวแปร

การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ใช้ในการวิเคราะห์การบรรลุผลสำเร็จขององค์กรหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (VAIC) ประกอบด้วย ทุนบุคลากร (HC) ทุนความสัมพันธ์ขององค์กร (RC) ทุนขององค์กร (OC) มี

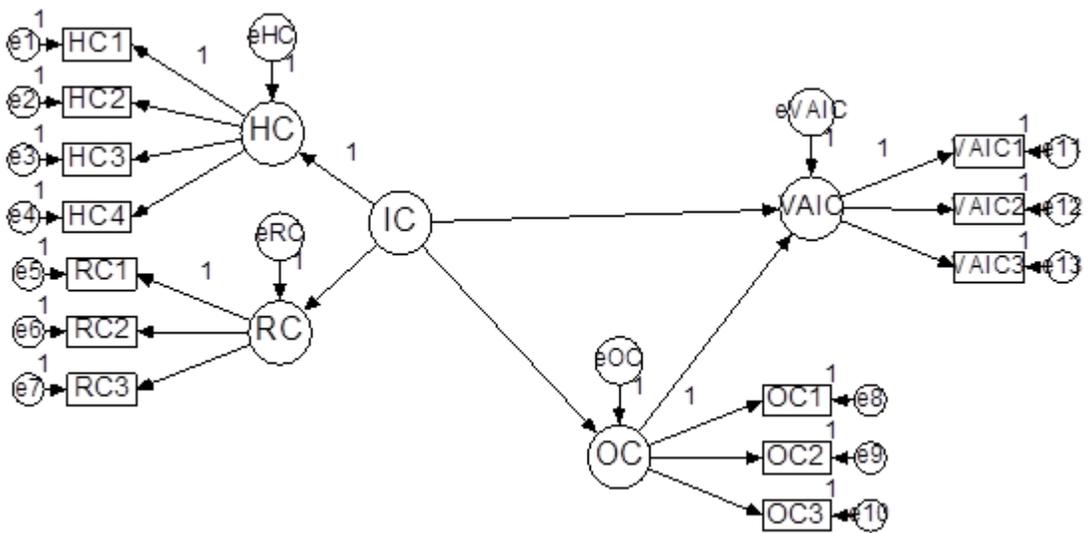
ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอยู่ระหว่าง 0.306* ถึง 0.626* ที่นัยสำคัญทางสถิติ 0.05 จะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่จะนำไปใช้ในการวิเคราะห์การบรรลุผลสำเร็จขององค์กรหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (VAIC) มีความสัมพันธ์ไม่เกิน 0.80 (ค่าสัมบูรณ์) ทำให้ไม่เกิดสภาวะ Multicollinearity จึงมีความเหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model Analysis: SEM) ด้วย ซึ่งสภาวะ Multicollinearity หรือปรากฏการณ์ที่ตัวแปรมีความสัมพันธ์กันทางบวกสูง อันมีผลให้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ใช้ในการประมาณขนาดความแม่นยำ ซึ่งจะเกิดขึ้นในสัมพันธภาพทางบวกสูงเท่านั้น ส่วนในกรณีที่ความสัมพันธ์ทางลบสูง จะยิ่งทำให้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ใช้ในการประมาณมีความแม่นยำมากขึ้น ซึ่งหากเกิดสภาวะดังกล่าว หนทางแก้ไขจำเป็นที่จะต้องตัดตัวแปรอิสระตัวใด ตัวหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กันสูงออกจากกรวิเคราะห์ (สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2551) ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2: การทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

	HC				RC			OC			VAIC		
ตัวแปร	HC1	HC2	HC3	HC4	RC1	RC2	RC3	OC1	OC2	OC3	VAIC1	VAIC2	VAIC3
ค่าสหสัมพันธ์เพียร์สัน โมเมนต์ โครส โมเมนต์ (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) (r)													
HC1	1.000												
HC2	0.468*	1.000											
HC3	0.500*	0.358*	1.000										
HC4	0.418*	0.362*	0.318*	1.000									
RC1	0.553*	0.391*	0.420*	0.431*	1.000								
RC2	0.487*	0.375*	0.306*	0.395*	0.533*	1.000							
RC3	0.510*	0.392*	0.329*	0.329*	0.456*	0.477*	1.000						
OC1	0.488*	0.309*	0.336*	0.317*	0.487*	0.365*	0.425*	1.000					
OC2	0.427*	0.313*	0.338*	0.310*	0.406*	0.373*	0.408*	0.487*	1.000				
OC3	0.626*	0.413*	0.409*	0.349*	0.538*	0.485*	0.471*	0.502*	0.515*	1.000			
VAIC1	0.381*	0.248*	0.236*	0.252*	0.240*	0.316*	0.225*	0.301*	0.284*	0.369*	1.000		
VAIC2	0.443*	0.252*	0.261*	0.267*	0.323*	0.388*	0.331*	0.325*	0.369*	0.362*	0.462*	1.000	
VAIC3	0.438*	0.350*	0.342*	0.297*	0.326*	0.356*	0.349*	0.306*	0.394*	0.447*	0.515*	0.586*	1.000

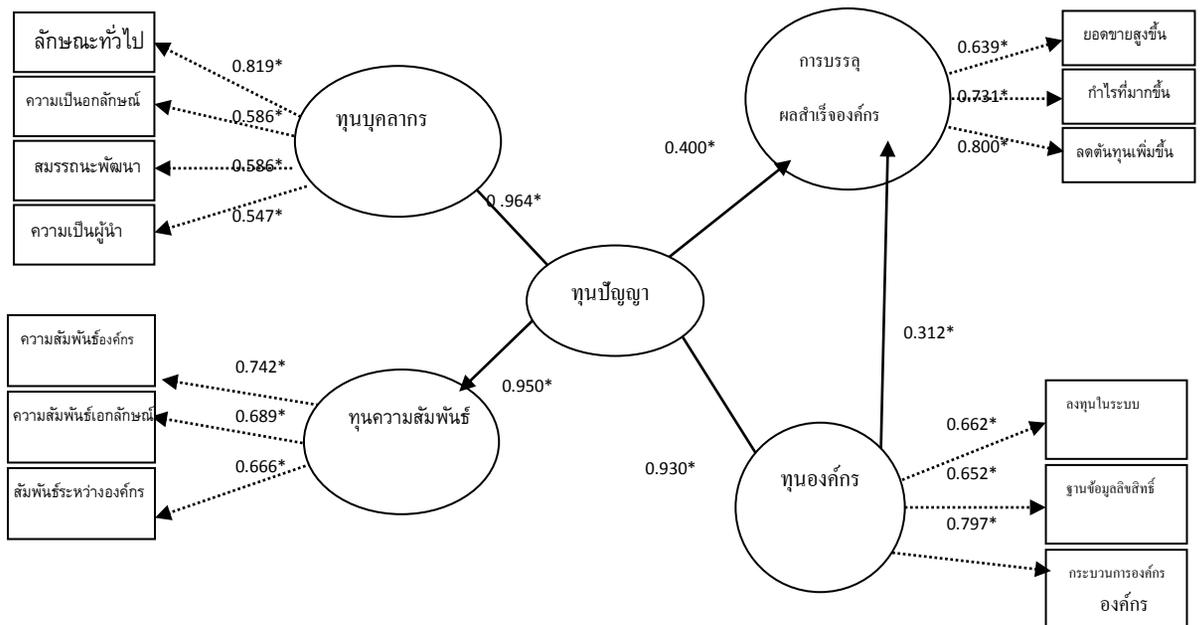
*P<0.05

ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model Analysis: SEM) จากกรอบแนวคิดในการวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป AMOS version 16.0 ได้ดังรูปที่ 4



รูปที่ 4: รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะจากกรอบแนวคิดในการวิจัย

ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะด้วยการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model Analysis: SEM) จากกรอบแนวคิดในการวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป AMOS version 16.0 ได้ดังรูปที่ 5



$\chi^2 = 93.941$, $df = 60$, $GFI = 0.968$, $RMR = 0.005$, $RMSEA = 0.037$

* $P < 0.05$

รูปที่ 5: ผลการวิเคราะห์รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ จากกรอบแนวคิดในการวิจัย

จากรูปที่ 5 พบว่ารูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะที่พัฒนาขึ้นมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ เนื่องจากความกลมกลืนของโมเดลในภาพรวม (Overall Model Fit Measure) พบว่า สัดส่วนค่าสถิติไคสแควร์/ค่าชั้นแห่งความเป็นอิสระ (χ^2/df) มีค่าเท่ากับ 1.566 ซึ่งผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้คือน้อยกว่า 3 เมื่อพิจารณาดัชนีกลุ่มที่กำหนดไว้ที่ระดับมากกว่าหรือเท่ากับ 0.90 พบว่า ดัชนีทุกตัวได้แก่ $GFI = 0.968$, $AGFI = 0.951$, $CFI = 0.983$, $TLI = 0.978$ ผ่านเกณฑ์ ดัชนี $PGFI = 0.756$ ผ่านเกณฑ์ 0.50 ขึ้นไป ส่วนดัชนีที่กำหนดไว้ที่ระดับน้อยกว่า 0.05 พบว่า ดัชนี $RMR = 0.005$ และ $RMSEA = 0.037$ ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน จึงสรุปได้ว่า รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากร ที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะที่พัฒนาขึ้นมีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิง

สรุปได้ว่า รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะในแต่ละองค์ประกอบ ประกอบด้วย ทุนทางปัญญา (IC) ทุนบุคลากร (HC) ทุนความสัมพันธ์ขององค์กร (RC) ทุนขององค์กร (OC) การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (การบรรลุผล

สำเร็จของธุรกิจ) (VAIC) ต่างมีความเที่ยงตรง (Validity) ทั้งนี้เนื่องจากค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) มีค่าตั้งแต่ 0.30 ขึ้นไป (ค่าสัมบูรณ์) และมีนัยสำคัญทางสถิติ (Kline, 1994) ดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3: ผลการวิเคราะห์ความเที่ยงตรงของรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ

ตัวแปรแฝง	ตัวแปรสังเกตได้	น้ำหนักปัจจัย (Factor Loading: λ)			t	R ²
		b	S.E.	Beta		
IC	HC	1.000		0.964		0.930
	RC	0.707	0.050	0.950	14.079*	0.903
HC	HC1	1.000		0.819		0.670
	HC2	0.667	0.056	0.586	11.876*	0.343
	HC3	0.774	0.065	0.586	11.881*	0.343
	HC4	0.847	0.077	0.547	11.005*	0.300
RC	RC1	1.000		0.742		0.551
	RC2	1.015	0.078	0.689	13.079*	0.475
	RC3	1.095	0.087	0.666	12.639*	0.443
OC	OC1	1.000		0.662		0.438
	OC2	0.955	0.084	0.652	11.347*	0.424
	OC3	1.305	0.099	0.797	13.248*	0.635
VAIC	VAIC1	1.000		0.639		0.409
	VAIC2	1.182	0.104	0.731	11.353*	0.535
	VAIC3	1.259	0.107	0.800	11.768*	0.640

หมายเหตุ: กำหนดค่าพารามิเตอร์=1ในตำแหน่ง HC, HC1, RC1, OC1, VAIC1 จึงไม่มีค่า S.E และ t*P<0.05

สรุปได้ว่า“ธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT จะบรรลุผลสำเร็จขององค์กรได้ด้วยดีจากการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ ย่อมขึ้นอยู่กับกรณีทุนทางปัญญา และทุนขององค์กรที่ดี อีกทั้งการมีทุนทางปัญญายังส่งผลดีต่อทุนขององค์กรด้วย” ประสิทธิภาพในการพยากรณ์ พบว่า รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่ม ทุนอัจฉริยะมีความเที่ยงตรง (Validity) (Joreskog and Sorbom, 1993) เนื่องจากมีค่าสหสัมพันธ์พหุคูณกำลังสอง (R²) เท่ากับ 0.490 หรือคิดเป็นร้อยละ 49.0 (0.490x100) ซึ่งมีค่าตั้งแต่ร้อยละ 40 ขึ้นไป ย่อมถือได้ว่ารูปแบบที่พัฒนาขึ้นมีความสามารถในการพยากรณ์ได้ดีและยอมรับได้ (Sarlis and Strenkhorst, 1984) ดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4: ผลการวิเคราะห์อิทธิพลเชิงสาเหตุภายในรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ

ตัวแปรผล	อิทธิพล	ตัวแปรเหตุ	
		IC	OC
OC	DE	0.930*	
	IE	-	
	TE	0.930*	
	R ²	0.864	
VAIC	DE	0.400*	0.312*
	IE	0.290*	-
	TE	0.690*	0.312*
	R ²	0.490	

DE หมายถึง อิทธิพลทางตรง (Direct Effect)

IE หมายถึง อิทธิพลทางอ้อม (Indirect Effect)

TE หมายถึง อิทธิพลรวม (Total Effect)

การวิจัยครั้งนี้ได้ตั้งสมมติฐานการวิจัยดังนี้

H1: ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์ทางตรงและทางอ้อมต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT โดยผ่านทุนขององค์กร ($P < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ทางบวก ให้ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient = 0.690^* ; $TE = 0.690^*$ ($DE = 0.400^* + IE = 0.290^*$)) นั่นคือ ธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ที่มีทุนทางปัญญามาก แนวโน้มที่จะมีการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะมากด้วย

สรุปได้ว่า ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

H2: ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์ทางตรงต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ($P < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ทางบวก ให้ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient = 0.930^* ;

DE = 0.930*) นั่นคือ ธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ที่มีทุนทางปัญญามาก แนวโน้มที่จะมีทุนขององค์กรมากด้วย

สรุปได้ว่า ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

H3: ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 พบว่า ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์ทางตรงต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ($P < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ทางบวก ให้ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient = 0.312*; DE = 0.312*) นั่นคือ ธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ที่มีทุนขององค์กรมาก แนวโน้มที่จะมีการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะมากด้วย

สรุปได้ว่า ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT จึงยอมรับสมมติฐานที่ตั้งไว้

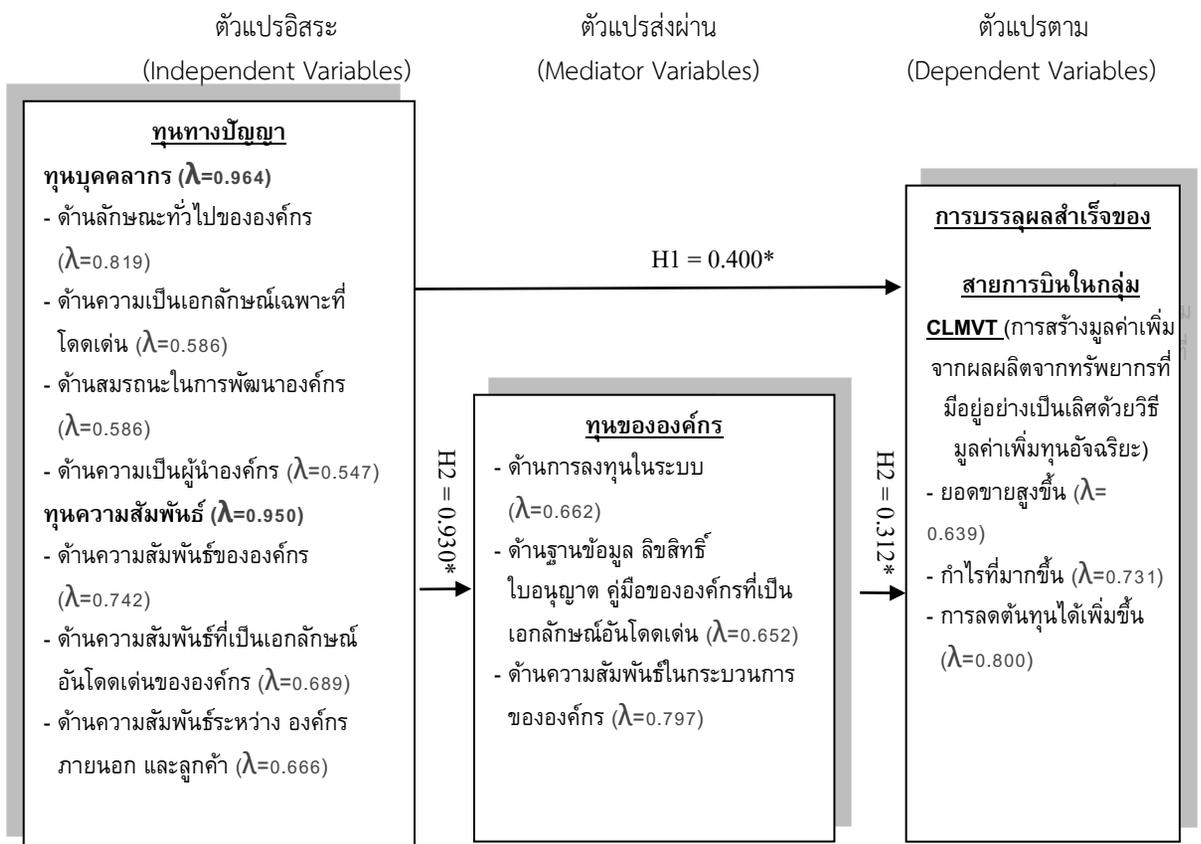
ตารางที่ 5: สรุปผลการทดสอบสมมติฐานในการวิจัย

สมมติฐานในการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน	
	อิทธิพล	ยอมรับ/ปฏิเสธ
H1: ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT	DE = 0.400* IE = 0.290*	ยอมรับ
H2: ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT	DE = 0.930*	ยอมรับ
H3: ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT	DE = 0.312*	ยอมรับ

* $P < 0.05$

รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ที่พัฒนาขึ้นด้วยเทคนิคการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model Analysis: SEM) มีความกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ เนื่องจากสัดส่วนค่าสถิติไคสแควร์/ค่าชั้นแห่งความเป็นอิสระ (χ^2/df) มีค่าเท่ากับ 1.566 ซึ่งผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้คือน้อยกว่า 3

ดัชนีทุกตัวได้แก่ GFI, AGFI, CFI, TLI ผ่านเกณฑ์มากกว่าหรือเท่ากับ 0.90 และดัชนี PGFI ผ่านเกณฑ์ 0.50 ขึ้นไป ส่วนดัชนีที่กำหนดไว้ที่ระดับน้อยกว่า 0.05 พบว่า ดัชนี RMR, RMSEA ผ่านเกณฑ์ที่กำหนดไว้เช่นเดียวกัน อีกทั้งในแต่ละองค์ประกอบของรูปแบบมีความเที่ยงตรง (Validity) เนื่องจากค่าน้ำหนักปัจจัย (Factor Loading) อยู่ระหว่าง 0.547 ถึง 0.964 ซึ่งมีค่าตั้งแต่ 0.30 ขึ้นไป (ค่าสัมบูรณ์) และมีนัยสำคัญทางสถิติ (Kline, 1994) ตลอดจนรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมีความสามารถในการพยากรณ์ได้ระดับดีและเป็นที่ยอมรับด้วย ทั้งนี้เนื่องจากมีค่าสหสัมพันธ์พหุคูณกำลังสอง (R^2) เท่ากับ 0.490 หรือคิดเป็นร้อยละ 49.0 (0.490×100) ซึ่งมีค่าตั้งแต่ร้อยละ 40 ขึ้นไป (Sarlis and Strenkhorst, 1984) โดยสามารถนำเสนอรูปแบบที่พัฒนาขึ้นอย่างเหมาะสมได้ ดังรูปที่ 6



$\chi^2 = 93.941$, $df = 60$, $GFI = 0.968$, $RMR = 0.005$, $RMSEA = 0.037$

* $P < 0.05$

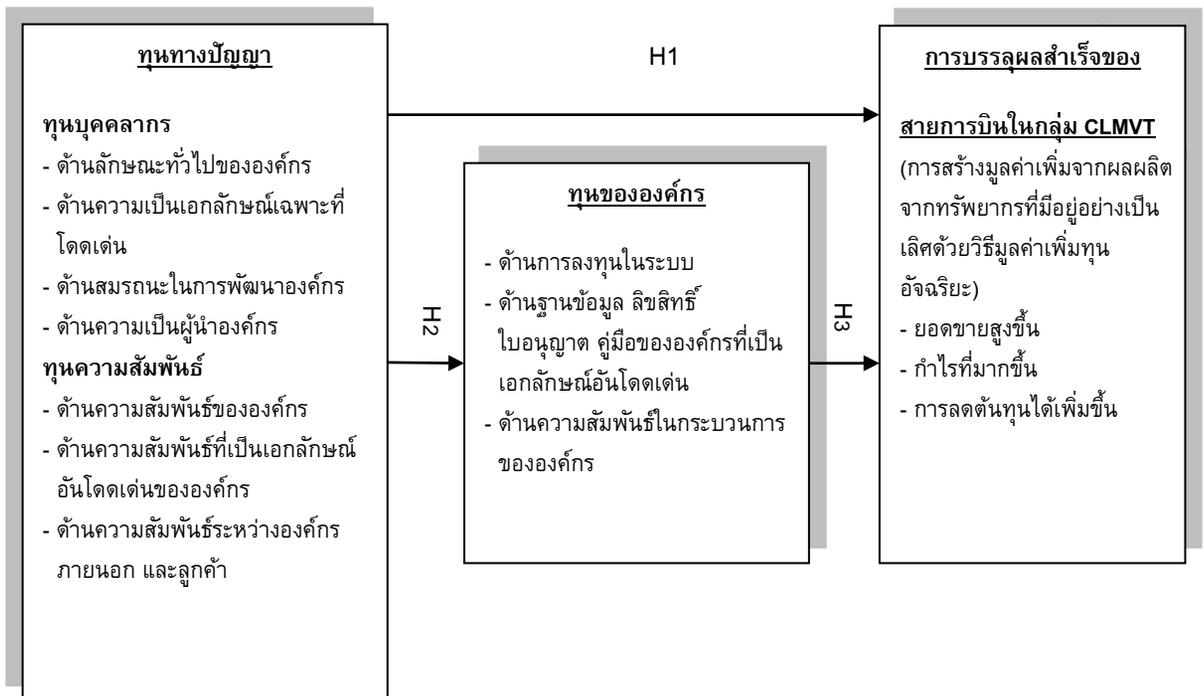
รูปที่ 6: รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตกลุ่มน้ำโขง CLMVT ที่พัฒนาขึ้นอย่างเหมาะสม

อภิปราย และสรุปผลการวิจัย

ผลการพัฒนารูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตกลุ่มน้ำโขง CLMVT โดยนำเสนอรูปแบบที่พัฒนาขึ้นอย่างเหมาะสม มีรายละเอียดดังนี้ โดยนำเสนอรูปแบบที่พัฒนาขึ้นยังคงเป็นเช่นเดิมในรูปกรอบแนวคิดการวิจัย แสดงในรูปที่ 7

ตัวแปรอิสระ
ตัวแปรตาม (Independent Variables)
(Dependent Variables)

ตัวแปรส่งผ่าน
(Mediator Variables)



รูปที่ 7: รูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุของปัจจัยที่ส่งผลต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะที่พัฒนาขึ้นอย่างเหมาะสม

การศึกษาเรื่อง ความเป็นไปได้ของการจัดตั้งสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตกลุ่มน้ำโขง CLMVT ในมุมมองของบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย ผู้วิจัยได้นำประเด็นสำคัญ ๆ มาใช้ในการอภิปรายผลดังนี้

1. จากการสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการในธุรกิจสายการบินในกลุ่มอนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขงติดแนวชายแดนกลุ่มประเทศ CLMV ที่มีต่อทุนทางปัญญาโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยเฉพาะ

ด้านความสัมพันธ์ที่เป็นเอกลักษณ์อันโดดเด่นขององค์กรที่ธุรกิจให้ความสำคัญมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ ด้านลักษณะทั่วไปขององค์กร ด้านสมรรถนะในการพัฒนาองค์กร และด้านความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรภายนอก และลูกค้า เพราะความต้องการของการจัดตั้งสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT มีความจำเป็นต้องมีการส่งเสริมให้มีการเปิดเสรีของภาคการเงินในประเทศให้มีความหลากหลาย และต้องมีการบูรณาการระหว่างกันในระดับภูมิภาค การมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน และยกระดับมาตรฐานของกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการเชื่อมโยง อันจะเป็นตัวช่วยสำคัญที่ทำให้เกิดระบบที่เป็นประโยชน์ในทิศทางเดียว รวมทั้งการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ต้องเพิ่มขีดความสามารถ และทักษะต่าง ๆ เพื่อรองรับการเติบโตของภูมิภาค และนวัตกรรมใหม่ จนสามารถยกระดับบริการด้านการเงินเฉพาะด้านได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Ling (2013) เชื่อว่า ทุนด้านทรัพยากรมนุษย์ก่อให้เกิดความสำเร็จด้านองค์กร และมีความจำเป็นที่จะทำให้เกิดการตลาดแบบสมัยใหม่ การลงทุนในด้านทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรจะนำมาซึ่งผลกำไรของธุรกิจ

2. จากการสำรวจข้อมูลทุนขององค์กร ของธุรกิจสายการบินในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงติดแนวชายแดนกลุ่มประเทศ CLMV พบว่า ธุรกิจได้ให้ความสำคัญทางด้านข้อมูลทุนขององค์กรอยู่ในระดับมาก เพราะว่าธุรกิจได้ให้ความสำคัญต่อฐานข้อมูล ลิขสิทธิ์ ใบอนุญาต คู่มือขององค์กรที่เป็นเอกลักษณ์อันโดดเด่น รองลงมาคือด้านความสัมพันธ์ในกระบวนการขององค์กร เพราะการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน นวัตกรรม และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ให้มีการพัฒนาได้ง่ายขึ้น ซึ่งหลายประเทศสามารถร่วมมือระหว่างกันได้ผ่านระบบ e-Payment ที่จะช่วยเชื่อมโยงกลุ่มประเทศอาเซียน และ CLMVT โดยประโยชน์ที่เกิดขึ้นคือ จะช่วยลดค่าใช้จ่าย และช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ SMEs ในธุรกิจ E-Commerce อันสอดคล้องกับงานวิจัยของ ทุนด้านองค์กรทำให้เกิดการปรับปรุงและพัฒนาจนนำไปสู่ องค์กรที่มีความสามารถด้านใหม่ ๆ ทดแทนสิ่งเก่า (Judge, 2011; Klamer *et al.*, 2008; Soparnot, 2011 และ Judge and Douglas ในปี 2009 พบว่า ด้านทุนขององค์กรยังมีความสัมพันธ์เชิงประจักษ์อย่างมีนัยสำคัญที่เป็นบวกกับการพัฒนาองค์กร

3. จากการศึกษากการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่าง เป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินในกลุ่มอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขงติดแนวชายแดนกลุ่มประเทศ CLMV พบว่าการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจในระดับมากที่สุดเกี่ยวกับธุรกิจของท่านมีแนวโน้มที่จะลดต้นทุนได้เพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา รองลงมาได้แก่ ธุรกิจมีแนวโน้มของเพิ่มเที่ยวบินให้บริการที่มากขึ้นเพื่อยอดขายสูงขึ้นโดยเฉลี่ยตลอดระยะเวลา 3 ปีที่ผ่านมา เพราะธุรกิจมีความจำเป็นต้องใช้แนวคิด ของ Quality function deployment (QFD) ซึ่งเป็นเทคนิคที่ใช้ในการแปลงความต้องการของลูกค้าไปสู่ความต้องการในการพัฒนาและยังเป็นสิ่งที่สนับสนุนการติดต่อสื่อสารระหว่าง 3 ส่วนงาน อันได้แก่ วิศวกรรม การผลิต และการตลาด QFD จะเน้นสำหรับการใช้อธิบายและระบุถึงโอกาสในการพัฒนาผลิตภัณฑ์ หรือการสร้าง ความแตกต่างให้กับผลิตภัณฑ์มากกว่าที่จะใช้ในการแก้ปัญหา ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Walker and Ruekert ในปี 1987 ได้อธิบายว่า การบรรลุผลสำเร็จขององค์กร และธุรกิจมักจะไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือมุ่งเน้นในด้านของการมีประสิทธิภาพ, ประสิทธิภาพ และการปรับปรุงกระบวนการใหม่ ๆ โดยในส่วนของประสิทธิภาพจะใช้กระบวนการของกลยุทธ์ในเชิงปฏิบัติการเพื่อให้บรรลุตาม

เป้าหมายที่ตั้งในการแข่งขันกับคู่แข่งทางการตลาด และสิ่งที่ได้รับคือ การเพิ่มสูงขึ้นของยอดขาย และ ส่วนแบ่งทางการตลาดที่ทำให้กำไรเติบโตขึ้น

4. จากการวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่าง ทูทางปัญญาที่มีต่อการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจ, ทูทางปัญญาที่มีต่อทุนขององค์กร และทุนขององค์กรที่มีต่อการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจหรือการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุน อัจฉริยะของธุรกิจสายการบินในกลุ่มอนุภาคกลุ่มแม่น้ำโขงติดแนวชายแดนกลุ่มประเทศ CLMV พบว่ามีความมีความสัมพันธ์ทางบวก ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของรูปแบบของเครื่องมือเพื่อวัดประสิทธิภาพของการสร้างมูลค่าของกิจการจากทรัพยากรที่มีอยู่ของ VAIC (Asare, Alhassan, Asamoah, and Ntow-Gyamfi, 2017; Nadeem, Gan, and Nguyen, 2017; Nawaz, 2017; Shawtari, Saiti, Mohamad, and Rashid, 2017)

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาครั้งนี้ได้นำเสนอข้อเสนอแนะเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นแนวทางในการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะในธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ดังนี้

ผลการศึกษาพบว่า ทูทางปัญญาในทุกด้านทั้ง ข้อมูลทุนบุคลากร ทุนความสัมพันธ์ขององค์กร ต่างมีความสัมพันธ์ทั้งทางตรง และทางอ้อมต่อการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจ โดยทุนขององค์กร จะมีความสัมพันธ์ทั้งทางตรงต่อการบรรลุผลสำเร็จของธุรกิจ ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ($p\text{-value} < 0.05$) โดยมีความสัมพันธ์ทางบวกให้ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง ($TE = 0.690^*$; $DE = 0.400^* + IE = 0.290^*$) 2) ทูทางปัญญา มีความสัมพันธ์ทางตรงต่อทุนขององค์กรของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ($P < 0.05$) ($DE = 0.930^*$) และ 3) ทุนขององค์กร มีความสัมพันธ์ทางตรงต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ($P < 0.05$) ($DE = 0.312^*$) นั่นคือ ถ้าธุรกิจมีการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจนี้ทางที่ตีขึ้นจะส่งผลให้ธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT บรรลุผลสำเร็จทางธุรกิจขึ้นด้วย รวมทั้งกรอบแนวคิดการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจ มีความสัมพันธ์เชิงสาเหตุต่อการบรรลุผลสำเร็จทางธุรกิจ ที่เป็นเช่นนี้เนื่องจากให้ค่าสหสัมพันธ์พหุคูณกำลังสอง (R^2) เท่ากับ 49% ซึ่งมีค่าตั้งแต่ร้อยละ 40 ขึ้นไป ดังนั้นแนวทางในการปรับตัวเพื่อการแข่งขันกับตลาดโลกของไทยก็คือ การสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธี มูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะ (Value Added Intelligent Capital) จึงเป็นการนำปัจจัยด้านทุนทางปัญญา ทุนขององค์กร และการบรรลุผล

สำเร็จที่มีการผสมผสานกันเพื่อก่อให้เกิดการสร้างรูปแบบที่จะเป็นเทคนิคเพื่อค้นหาความเป็นไปได้ในการสร้างโอกาสทางการตลาดแล้วเพิ่มผลกำไร และยอดขายให้แก่สายการบินในกลุ่ม CLMVT โดยตรง

2. ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาต่อยอดด้านแนวคิดของ Narver and Slater ในปี 1990 ที่ได้ทำการพัฒนารูปแบบโมเดลขึ้นมาจากงานวิจัยของ Kohli and Jaworski ได้เรียกการปรับทิศทางด้านการตลาดที่ประกอบไปด้วยความสามารถในการเรียนรู้ (intelligent generation) ใหว่พริบในการส่งต่อ และการเรียนรู้ (intelligent dissemination) และการตอบสนองต่อแนวคิด และการเรียนรู้ (responsiveness) โดยมีจุดประสงค์ที่มุ่งเน้นในการวิเคราะห์ความสามารถทางด้านนวัตกรรมการจัดการขององค์กรเป็นหลัก โดยอ้างว่าจะนำไปสู่การตอบสนองต่อลูกค้า และความได้เปรียบด้านการแข่งขันทางการตลาดที่มีต่อคู่แข่ง และแนวคิด/ทฤษฎีดังกล่าว ผู้วิจัยจำนวนหนึ่งก็ได้มีการนำเอา การปรับทิศทางด้านการเรียนรู้ (learning orientation) เข้ามาเป็นส่วนผสมเพื่อสร้างผลการวิจัย และหาข้อสรุปทางด้านการบริหารผลสำเร็จทางด้านธุรกิจ/องค์กรอีกด้วย อย่างไรก็ตามผู้วิจัยจึงหวังว่างานวิจัยในเรื่องดังกล่าวนี้ในอนาคตจะมีการนำเอานวัตกรรมที่มีลักษณะไม่สามารถจับต้องได้ หรือนวัตกรรมทางการจัดการ มาทำการวิจัยเพิ่มเติมจากงานวิจัยนี้

การศึกษานี้จัดทำขึ้นเพื่อหาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินร่วม CLMVT โดยใช้รูปแบบการสร้างมูลค่าเพิ่มด้านผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศ (VAIC) ประกอบด้วย ทุนปัญญา ทุนองค์กร และการบรรลุผลสำเร็จ มาเป็นแนวในการสร้างกรอบแนวคิดการวิจัย จากนั้นจึงได้จัดทำแบบสอบถาม แล้วนำไปจัดเก็บข้อมูลกับบุคลากรการบิน ณ ท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ตามแนวตะเข็บลุ่มน้ำโขงที่เชื่อมติดกับประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่ม CLMV ซึ่งธุรกิจด้านอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น กลุ่มธุรกิจใภภาคอุตสาหกรรมการผลิต หรือ กลุ่มธุรกิจทางการบริการ ก็อาจจะมีผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ และรูปแบบโมเดลในกรอบแนวคิดที่แตกต่างกันออกไป เนื่องจากงานวิจัยนี้ตามสมมติฐานที่ 1 ทุนทางปัญญา มีความสัมพันธ์ทางตรง และทางอ้อมต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT และสมมติฐานที่ 2 ทุนขององค์กรมีความสัมพันธ์ทางตรงต่อการสร้างมูลค่าเพิ่มจากผลผลิตจากทรัพยากรที่มีอยู่อย่างเป็นเลิศด้วยวิธีมูลค่าเพิ่มทุนอัจฉริยะของธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง อีกทั้งงานวิจัยนี้ยังมีได้ทำการทดสอบงานวิจัยนี้ในลักษณะงานวิจัยเชิงทดลอง (experimental research) เพื่อหาว่า สูตรแนวคิด และทฤษฎีดังกล่าวเป็นไปตามรูปแบบ หรือกรอบแนวคิดที่ได้กำหนดไว้ในกลุ่มธุรกิจสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ซึ่งจะมีประโยชน์อย่างมากต่อการนำไปพัฒนาการจัดตั้งสายการบินร่วมอาเซียนตามแนวเขตลุ่มน้ำโขง CLMVT ในอนาคต

รายการอ้างอิง

- กรุงเทพธุรกิจ. 2562. **C-L-M-V-T สัมพันธ์เพื่อน สู่อสังหาริมทรัพย์**. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/785272>
- ไทยรัฐออนไลน์. 2559. **รพท.ชู 5 ปัจจัยเชื่อมโยงภาคการเงิน CLMVT และใช้โมเดลโลว์คอสต์แอร์ไลน์**. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/content/640862>
- สุวิมล ติรกาพันธ์. 2550. **ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์: แนวทางปฏิบัติ**. โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพมหานคร. 44-46.
- ศูนย์วิจัยกสิกร. 2559. **การเติบโตของธุรกิจการบินในไทย...โอกาสบนความท้าทายในการเป็นศูนย์กลางทางการบินครบวงจรของภูมิภาคอาเซียน (กระแสทรรศน์ ฉบับที่ 2780)** [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <https://kasikomresearch.com/th/analysis/k-econ/business/Pages/35734.aspx>
- Asare, Alhassan, Asamoah, and Ntow-Gyamfi. 2017. Intellectual capital and profitability in an emerging insurance market. **Journal of Economic and Administrative Sciences**. 2017. Vol. 33. Issue 1. 2-19.
- Arbuckle, J. J. 1995. **AMOS user's guide**. Chicago: Small Waters Corporation. 529.
- BLT Bangkok. 2019. **Revealing statistics of foreign tourists. The most tourism in Thailand In ASEAN**. [online] Available at <https://www.bltbangkok.com/article/info/3/1324>
- Bollen, K. A. 1989. **Structure equations with latent variables**. New York: John Wiley & Sons. 257-258.
- Brown, M. W. and Cudeek.R. 1993. **Alliterative ways of assessing model fit, in testing Structural equation model**. New Jersey: Sage Publication. 270.
- Byrne, Barbara M. 2001. **Structural equation modeling with AMOS: basic concepts, applications, and programming**. Hahwah, New Jersey: Lawrence Erlbaum Associates. 89.
- Cochran, W. G. 1977. **Sampling Techniques**. 3rd ed. New York: John Wiley & Sons. 1-2.
- Comrey, A., and Lee, H. 1992. **A firstcourse in factor analysis**. Hillsdale, NJ: Erlbaum.
- Cronbach, L. J. 2003. **Essential of Psychology Testing**. New York: HarperCollins Publishers. 204.
- Ghafoor Awan and Kashif Saeed. 2015. Relationship between Intellectual Capital and Organizational Performance: A case Study of Public Sector Universities in Southern Punjab-Pakistan. **Journal of Resources Development and Management**. ISSN 2422-8397. Vol. 9.

- Hair, J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., and Black, W. C. 2010. **Multivariate Data Analysis**. 7th ed. Upper Saddle River. New Jersey: Prentice Hall.
- Hoogland, J. J., and Boomsma, A. 1998. **Robustness studies in covariance structure modeling**: An overview and a meta-analysis. *Sociological Methods & Research*. Vol. 26. 329–367.
- Hu and Bentler. 1999. **Cutoff criteria for fit indexes in covariance structure analysis**: Conventional criteria versus new alternatives. *Structural Equation Modeling*. Vol. 6. No. 1. 1-55.
- Jasmina Ognjanović. 2017. **Relations of Intellectual Capital Components in Hotel Companies**. University of Kragujevac. Faculty of Hotel Management and Tourism in Vrnjačka Banja. *Indstrija*. Vol. 45. No. 2. 181.
- Joreskog. K. G. and Sorbom. D. 1993. *Lisrel 8: Structural Equation Modeling with the Simplis command language*. Chicago: Software International. 26.
- Judge, W. Q. 2011. **Building organizational capacity for change: The strategic leader's New mandate**. New York: Business Expert Press. *Simplis command language*. Chicago: Software International. 26.
- Judge, W. Q., and Douglas, T. 2009. Organizational change capacity: The systematic Development of a scale. **Journal of Organizational Change Management**. 22. 635–649.
- Kelloway, E. Kevin. 1998. **Using LISREL for structural equation modeling**. New Jersey: Sage Publication. 45.
- Klarner, P., Probst, G., and Soparnot, R. 2008. Organizational change capacity in public services: The case of the World Health Organization. **Journal of Change Management**. Vol. 8. 57–72.
- Kline, P. 1994. **An easy guide to factor analysis**. London & New York: Routledge. 84.
- Kotler, P. and Keller, K. 2006. **Marketing and Management**. New Jersey: Pearson Prentice Hall. 50-51.
- Kohli, A. K., Jaworski, B. J. and Kumar, A. 1993. MARKOR: A measure of market orientation. **Journal of Market Research**. Vol. 30. No. 4. 467-477.
- Ling, Y. H. 2013. The influence of intellectual capital on organization Performance-knowledge management as moderator. **Asia Pacific Journal of Management**. Vol. 30. No. 3. 937-964. [online] Available at <http://dx.doi.org/10.1007/s10490-011-9257-5>

- Nadeem, Gan, and Nguyen, 2017. **The importance of intellectual Capital for firm performance: evidence from Australia.** Australian Accounting Review 28 Z3X. 334-395.
- Narver, J. C., and Slater, S. F. 1990. **The effects of a market orientation on business Profitability.** Journal of Marketing. Vol. 54. No. 4. 20-35.
- Nawaz. 2017. **Conventional vs. Islamic banks in dual-banking systems: business model, outlay stratagems and economic performance.** Published 2017 DOI:10.1504/ijbge.2017.090215
- Pulic, A. 2004. **An Accounting Tool for IC Management,** [online] Available at <http://www.vaicon.net>
- Saris. W. E. and Strenkhorst. L. H. 1984. **Causal modeling non experimental research : An Introduction to the lisrel approach.** Dissertation Abstract International. Vol. 47. No. 7. 2261-A.
- Schumacker, R.E. and Lomax, R.G. 1996. **A beginner's guide to structural equation Modeling.** Mahwah. NJ: Lawrence Earlbaum.
- Shawtari, Saiti, Mohamad, and Rashid. 2017. **Organizational Capacity as Potential Moderator in Enhancing Corporate Performance: A Proposed Framework.** Asia Pacific Journal of Advanced Business and Social Studies ISBN (eBook): 97809943655 | ISSN: 2205-6033. Vol. 3. Issue. 1.
- Silván, Marika. 1999. **A model of adaptation to a distributed learning environment.** Pro Gradu Thesis in Education. Department of Education. University of Jyväskylä. 42.
- Soparnot, R. 2011. The concept of organizational change capacity. **Journal of Organizational Change Management.** 24. 640–661.
- Walker Jr., O.C. and Ruekert, R. 1987. Marketing's Role in the Implementation of Business Strategies: A Critical Review and Conceptual Framework. **Journal of Marketing.** 51. 15-34.
- Zeithaml, V. A. 1988. Consumer perceptions of price, quality, and value: A means-end model and synthesis of evidence. **Journal of Marketing.** Vol. 52. No. 3. 2-22.

รายการอ้างอิงจากภาษาไทยเป็นภาษาอังกฤษ (Translated Thai References)

- Bangkok Business. 2019. **C-L-M-V-T Friend Relations to trade relations.** [online] Available at <https://www.bangkokbiznews.com/news/detail/785272> (In Thai)

- Kasikorn Research Center 2016. **Growth of aviation business in Thailand...Opportunities on challenges in being an integrated aviation hub of ASEAN** (Current issue No. 2780) [online] Available at <https://kasikornresearch.com/en/analysis/k-econ/business/Pages/35734.aspx> (In Thai)
- Kanchana and RajaMohan, 2017; Shawtari et al., 2017. **Corporate governance mechanisms and unmanaged earnings: Empirical evidence from Malaysian government linked companies - Scientific Figure on Research Gate**. [online] Available at https://www.researchgate.net/figure/Independent-variables-measurement_tbl1_283025516 (In Thai)
- Suwimon Tirakanan. 2007. **Research Methods in Social Sciences: Guidelines**. Printing House Chulalongkorn University. Bangkok. Nor. 44-46. (In Thai)
- Thai Rath Online. 2016. **The Bank of Thailand holds 5 factors linking the financial sector. CLMVT suggests using the model Low Cost Airlines**. [online] Available at <https://www.thairath.co.th/content/640862> (In Thai)