

Chapter

4

อิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ด้อยโอนความสัมพันธ์ ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก สู่ผลการดำเนินงาน ของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย

Influences of Moderators in Human Capital Transfer of Relationship between Proactiveness Entrepreneurial and Performance in Thai Bus Body Industry

สุมาลี รามณี*
ธัญนันท์ บุญอยู่**



* ผศ.ดร., อาจารย์ประจำหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
เอเชียอาคเนย์

** ดร., อาจารย์ประจำหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
เอเชียอาคเนย์

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาระดับการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ทุณมนุษย์ และผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมรถโดยสารไทย และ 2) ศึกษาอิทธิพลตัวแปรกำกับกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสาร จำนวน 100 ตัวอย่าง สถิติที่ใช้ในการวิจัยเป็นการวิเคราะห์ตัวแบบสมการโครงสร้างด้วย PLS Graph 3.0 ซึ่งผลการศึกษา พบว่า 1) ปัจจัยการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ปัจจัยทุนมนุษย์ และปัจจัยผลการดำเนินงานขององค์กร มีค่าเฉลี่ยรวมอยู่ในระดับมาก และ 2) อิทธิพลของตัวแปรกำกับกับทุนมนุษย์ไม่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาถ่ายโอนเชื่อมความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย

คำสำคัญ: การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก/ ทุนมนุษย์/ ผลการดำเนินงานขององค์กร

Abstract

The objective of this research were to: 1) study the level of proactiveness entrepreneurial, human capital and performance in Thai bus body industry. The researcher examines 2) influences of moderators in human capital transfer of relationship between proactiveness entrepreneurial and performance in Thai bus body industry. The research samples included 100 operators of the bus body industry. The data analysis was used throughout the research by structuring equation modeling PLS graph 3.0 program.

The research results revealed that 1) proactiveness entrepreneurial, human capita, and performance showed overall means at a high level. 2) the influences of moderators in human capital transfer exhibited no correlation between proactiveness entrepreneurial and performance of the Thai bus body industry.

Keywords: proactiveness entrepreneurial/ human capital/ performance

บทนำ

ในยุคแห่งการแข่งขันความก้าวหน้าของเทคโนโลยีการสื่อสาร ด้านสารสนเทศ ย่อมส่งผลให้เกิดการแข่งขันกันมากขึ้น ความสามารถในการผลิต ระยะเวลาการผลิตทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของผู้บริโภคทั้งในแง่บวก และแง่ลบ ความได้เปรียบทางการแข่งขันจึงถือเป็นเป้าหมายสูงสุดของผู้ประกอบการ ที่ต้องบริหารจัดการงานท่ามกลางความผันแปรต่าง ๆ สร้างหนทางหรือวิธีการในการที่จะอยู่รอดให้กับธุรกิจ หากผู้ประกอบการหยุดนิ่ง หรือขาดการพัฒนา ก็ย่อมส่งผลให้องค์การธุรกิจสูญเสียโอกาสทางการตลาดให้กับคู่แข่งทั้งตลาด ในประเทศและตลาดต่างประเทศ

จากเวทีการแข่งขันที่มีการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่แปรเปลี่ยนไป ส่งผลให้หลายอุตสาหกรรมเกิดภาวะวิกฤตการณ์ถดถอยอย่างรุนแรง โดยเฉพาะอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยที่ตกอยู่ในภาวะการณ์ที่ซบเซา อันเนื่องมาจากสถานการณ์ความวุ่นวายทางการเมือง และภาวะการณ์แข่งขันที่รุนแรงของคู่แข่งรายใหม่ทั้งในและต่างประเทศ ส่งผลให้ผลประกอบการของอุตสาหกรรมอยู่ในระดับที่ไม่ดีเท่าที่ควร โดยในปี 2552-2556 มียอดปริมาณการผลิต 2,458 คัน ยอดปริมาณการจำหน่าย 2,102 คัน (สถาบันยานยนต์, 2557) ซึ่งเมื่อเทียบกับปริมาณการผลิตรถโดยสารที่ใหญ่ที่สุดของโลก

คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณการผลิตมากถึง 100,000 คันต่อปี (ยุทธศักดิ์ คณาสวัสดิ์, 2552, หน้า 1) แสดงให้เห็นว่า สัดส่วนปริมาณการผลิตและปริมาณการจำหน่ายรถโดยสารของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยมีสัดส่วนที่น้อยกว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนมาก ดังนั้นอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยจำเป็นต้องมีการปรับตัวเปลี่ยนแปลงเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดให้คงอยู่ได้ พร้อมทั้งหาแนวทางในการเพิ่มศักยภาพการผลิตรถโดยสารให้เข้าสู่มาตรฐานสากลและเชื่อมโยงธุรกิจในระดับนานาชาติ เพื่อพัฒนาองค์การให้สามารถดำรงอยู่ได้อย่างยั่งยืนและมีผลการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น

การที่อุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยจะมีผลการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้นได้นั้นต้องอาศัยการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ การปรับโครงสร้างองค์การที่ถือเป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการต้องให้ความสำคัญ โดยผู้ประกอบการต้องเป็นผู้มีคุณลักษณะเชิงรุกที่สามารถแสวงหาโอกาสและสร้างตลาดให้ได้มาซึ่งความได้เปรียบในการแข่งขันที่ยั่งยืน และสามารถตอบสนองความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลาของสภาพแวดล้อมทางธุรกิจในอนาคต ตลอดจนหาแนวทางใหม่ที่เหนือกว่าคู่แข่งในด้านต่าง ๆ ให้เกิดเป็นกระบวนการที่สอดคล้องกับเป้าหมายและความต้องการในอนาคต (Lumpkin & Dess, 1996, p. 142) ที่เป็นกระบวนการส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพด้านผลการดำเนินงานขององค์การได้ (Awang & et al., 2009; Hosseini & Eskandari, 2013; Urban & Sefalafala, 2015, p. 260) แต่อย่างไรก็ตาม การที่ผลการดำเนินงานจะดีขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยทุนมนุษย์ที่เป็นองค์ประกอบเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่แฝงอยู่ในตัวบุคคลมาสร้างสรรค์ให้เกิดเป็นกระบวนการคิดรูปแบบใหม่ที่แสดงให้เห็นถึงผลกระทบเชิงบวกที่จะนำไปสู่การสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันที่ทำให้ผลการดำเนินงานมีอัตราการเติบโตที่สูงขึ้น (Unger & et al., 2009)

ดังนั้น จากความเป็นมาและความสำคัญของของปัญหาข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา “อิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย” โดยจะศึกษาประเด็นที่ว่า มีปัจจัยใดบ้างหรือไม่ทำหน้าที่อยู่ในฐานะตัวแปรกำกับที่เข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสาเหตุกับตัวแปรผลลัพธ์ ที่อาจทำให้เส้นทางความสัมพันธ์ของสัมประสิทธิ์ความถดถอยเพิ่มขึ้นหรือลดระดับความสัมพันธ์ลง หรืออาจเปลี่ยนทิศทางความสัมพันธ์ของสัมประสิทธิ์ความถดถอยจากทิศทางบวกเป็นทิศทางลบได้ (มนตรี พิริยะกุล, 2558, หน้า 88) ซึ่งจากปัญหาข้างต้นผู้วิจัยมีคำถามการวิจัยดังนี้

คำถามการวิจัย



อิทธิพลของทุนมนุษย์ทำหน้าที่เป็นตัวแปรกำกับในการถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยหรือไม่

วัตถุประสงค์ของการวิจัย



1. เพื่อศึกษาระดับการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ทุนมนุษย์ และผลการดำเนินงานขององค์การของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย
2. เพื่อศึกษาอิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย

การทบทวนวรรณกรรม



การวิจัยครั้งนี้ดำเนินการศึกษาตามแนวคิดของทฤษฎีฐานทรัพยากร (Resource-based view) ซึ่งเป็นทฤษฎีที่ให้ความสำคัญกับทรัพยากร (Resources) และความสามารถในการจัดการกับทรัพยากร (Capabilities) ภายในองค์กร มีพื้นฐานมาจากแนวคิดที่เรียกว่า Endogenous Growth หรือ การเติบโตขององค์กรนั้น จะต้องมาจากการจัดการเชิงกลยุทธ์ด้านทรัพยากร ภายในที่กระจายอยู่ทั่วทั้งองค์กร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขัน (ปฐพร ตวิษาประกิต, 2559) โดยผู้ประกอบการต้องอาศัยทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ และความชำนาญที่แฝงอยู่ในตัวมาใช้สร้างความสัมพันธ์ เพื่อมองหาโอกาสทางธุรกิจที่เกิดขึ้นจากการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดเป็นความสามารถเชิงพลวัตที่ตอบสนองความต้องการของทุกฝ่ายได้อย่างรวดเร็ว (Eisenhardt & Martin, 2000; Teece & et al., 1997) และสามารถผลักดันให้เกิดการดำเนินการ บริหารได้จริง และนำทรัพยากรอื่นที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อองค์กร สูงสุด ตลอดจนรักษาไว้ซึ่งแหล่งของความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืน

จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้ทำการสรุปไว้ดังนี้

1. การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก (Entrepreneurial Proactiveness)

ถือเป็นพฤติกรรมเฉพาะของผู้ประกอบการที่มีความสำคัญกับองค์กร และเป็นคุณลักษณะที่สร้างสรรค์และนำพาให้องค์กรเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือแสวงหาโอกาสที่สามารถตอบสนองความต้องการของตลาด (Lumpkin & Dess, 2001; Hosseini & Eskandari, 2013, p. 204) ตลอดจนนำเสนอผลิตภัณฑ์หรือกระบวนการที่สามารถสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างยั่งยืนแก่องค์กรได้

นอกจากนี้ การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกจะพยายามคิดริเริ่มและประยุกต์ใช้ข้อได้เปรียบที่มีอยู่ในการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจและตอบสนองต่อความท้าทายในการแข่งขัน เพื่อให้้องค์กรเกิดการเปลี่ยนแปลง

ที่เป็นการขับเคลื่อนในเชิงรุกในแง่ของผลิตภัณฑ์ที่สามารถชนะคู่แข่งอื่น ๆ (Musa, Hashim & Sam, 2016, p. 174) และสามารถสร้างผลการดำเนินงานขององค์กรให้เกิดผลิตภาพที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ซึ่งจากการศึกษาวิจัยของ Awang & et al. (2009) และ Hosseini & Eskandari (2013) พบว่าการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกมีผลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการที่มีคุณลักษณะเชิงรุกจะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานขององค์กรได้ (Urban & Sefalafala, 2015, p. 260) ดังนั้น จากการศึกษาวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ผู้วิจัยจึงนำมาตั้งสมมติฐานได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 1 (H1) การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กร

2. ทูมนมนุษย์ (Human capital) ถือเป็นความรู้ ความสามารถ ทักษะ ประสบการณ์และความชำนาญที่ผู้ประกอบการสั่งสมมา และสามารถนำสิ่งเหล่านี้มารวมเข้าด้วยกันจนกลายเป็นการได้มาซึ่งความรู้ที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพที่ทำให้องค์กรเกิดเป็นคุณค่าการเรียนรู้ ซึ่งส่งผลให้เกิดความสามารถในการสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันที่เหนือกว่าคู่แข่ง (Teixeira, 2002)

การบริหารทุนมนุษย์เป็นแนวคิดใหม่ของการบริหารบุคคลที่รวบรวมกลไกสำคัญขององค์กรที่นำมาประยุกต์ใช้ให้เกิดเป็นความสามารถที่สอดคล้องกับกลยุทธ์ต่าง ๆ ขององค์กร และปรับปรุงผลการดำเนินงานทั้งในปัจจุบันและอนาคตให้เกิดประสิทธิผลต่อองค์กรอย่างต่อเนื่อง โดยประสิทธิผลนั้น จะวัดได้จากความได้เปรียบในการแข่งขันหรือความสามารถในการทำกำไร ซึ่งทุนมนุษย์กลายเป็นรูปแบบการเรียนรู้ที่หลากหลายสร้างมูลค่าเพิ่ม โดยผู้ประกอบการทำหน้าที่จัดการกับทรัพยากรและความสามารถขององค์กรให้สามารถบูรณาการความรู้ต่าง ๆ มาใช้ให้เกิดเป็นผลการดำเนินงานแก่องค์กร เพื่อให้องค์กรอยู่รอดและเติบโตต่อไปได้อย่างยั่งยืน ซึ่งจาก

การศึกษาวิจัยของ Unger & et al. (2009) พบว่า ทุนมนุษยจะเป็นตัวแปรกำกับที่มีอิทธิพลต่อผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กร

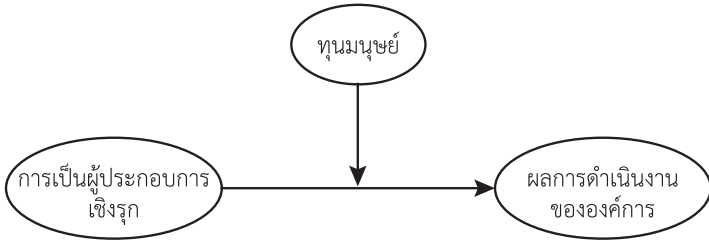
ดังนั้น จากการศึกษาวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับทุนมนุษย ผู้วิจัยจึงนำมาตั้งสมมติฐานได้ดังนี้

สมมติฐานที่ 2 (H2) ทุนมนุษยเป็นตัวแปรกำกับที่เปลี่ยนแปลงอิทธิพลของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกกับผลการดำเนินงานขององค์กร

3. ผลการดำเนินงานขององค์กร (Firm performance) ถือเป็นโครงสร้างหนึ่งในการจัดการกลยุทธ์ที่จัดสรร ผสมผสานทรัพยากรและความชำนาญอย่างเหมาะสมให้เกิดเป็นผลลัพธ์จากความสามารถในการบริหารและกระบวนการจัดการผลการดำเนินงานด้านผลิตภาพและความสามารถในการทำกำไรในช่วงระยะเวลาหนึ่ง โดยผลที่ได้จะเกิดจากกระบวนการผลิตและการบริหารที่ครอบคลุม ทั้งปริมาณและคุณภาพที่สามารถประเมินและเปรียบเทียบกับเป้าหมายหรือจุดมุ่งหมายตามมาตรฐานของผลการดำเนินงานในอดีตหรือเปรียบเทียบกับองค์กรอื่น ๆ เพื่อให้้องค์กรรับรู้ถึงความสำเร็จขององค์กรตามเป้าหมายต่าง ๆ ที่ตั้งไว้ (Ondategui-Parra & et al., 2004)

การวัดผลการดำเนินงานจะชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างขององค์กรภายใต้ตัวชี้วัดที่หลากหลาย เช่น การศึกษาวิจัยของ Tangen (2005) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างผลิตภาพในการดำเนินงานขององค์กร โดยอาศัยผลกำไรและปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับต้นทุน ไม่ว่าจะเป็นคุณภาพ ความรวดเร็วในการส่งมอบและความยืดหยุ่น เป็นต้น แต่ในขณะที่ Mohammadi & et al. (2014) ได้ศึกษาผลการดำเนินงานทั้งในด้านผลิตภาพขององค์กรที่มุ่งเน้นกระบวนการนำปัจจัยเข้าและปัจจัยออกไปสู่ประสิทธิภาพขององค์กรที่ทำให้เกิดผลกำไร ซึ่งเป็นระดับรายได้ขององค์กรที่มีมากกว่าค่าใช้จ่ายขององค์กร และส่วนแบ่งทางการตลาดที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันขึ้นระหว่างองค์กร

ดังนั้น จากการทบทวนแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับ อิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็น ผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสาร ไทย ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการสรุปและสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ ดังแสดง ในภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ โดยใช้แบบสอบถาม ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยที่มีขอบเขตและรายละเอียดในการดำเนินการวิจัยดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย ที่จดทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 127 แห่ง (กรมโรงงานอุตสาหกรรม, 2557)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย จำนวน 100 แห่ง โดยใช้การกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างตามแนวคิดของ มนตรี พิริยะกุล (2553) ซึ่งได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$\text{ถ้า } \frac{\text{จำนวนตัวแปรสมการมาตรฐาน}}{\text{จำนวนตัวแปรแฝง}} \leq 2 \text{ กำหนดให้ขนาดตัวอย่าง } (n) \geq 200$$

$$\text{ถ้า } \frac{\text{จำนวนตัวแปรสมการมาตรฐาน}}{\text{จำนวนตัวแปรแฝง}} > 3 \text{ กำหนดให้ขนาดตัวอย่าง } (n) \leq 100$$

$$\text{ในที่นี้ } \frac{\text{จำนวนตัวแปรสมการมาตรฐาน}}{\text{จำนวนตัวแปรแฝง}} = \frac{19}{3} = 6.33$$

ดังนั้น จากการคำนวณพบว่า ขนาดตัวอย่าง $(n) = 100$ ตัวอย่าง

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย เป็นแบบสอบถาม ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยลักษณะคำถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (check list)

ส่วนที่ 2-5 เป็นแบบสอบถามในการประเมินการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ทุนมนุษย์ และผลการดำเนินงานขององค์กร โดยลักษณะของข้อคำถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแบบของ Likert (Likert' Scale)

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามจำนวน 100 ฉบับกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อตัวถึงรถโดยสาร ซึ่งมีการตอบกลับครบทุกฉบับ หลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาตรวจสอบความสมบูรณ์และนำมาวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

4. การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามแล้วนำมาลงข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปและตัวแบบโครงสร้าง เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติที่ประกอบด้วย

สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าเฉลี่ย (Mean)

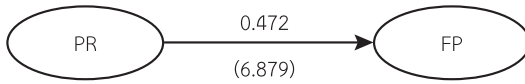
สถิติการวิเคราะห์ตัวแบบสมการโครงสร้าง (SEM) โดยใช้โปรแกรม PLS
Graph 3.0

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย ส่วนใหญ่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยมีความคิดเห็นในภาพรวมทั้งหมด มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก โดยปัจจัยการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก มีค่าเฉลี่ยรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 3.71 รองลงมาคือ ปัจจัยผลการดำเนินงานขององค์กร มีค่าเฉลี่ยรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 3.69 และสุดท้ายปัจจัยทุนมนุษย์ มีค่าเฉลี่ยรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 3.66

ผลการวิเคราะห์ตัวแบบสมการโครงสร้างอิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กรนั้น ผู้วิจัยจะทำการศึกษาเปรียบเทียบความสัมพันธ์ของสัมประสิทธิ์ความถดถอยของอิทธิพลตัวแปรกำกับที่เข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรสาเหตุกับตัวแปรผลลัพธ์ที่อาจทำให้เส้นทางความสัมพันธ์เพิ่มหรือลดระดับความสัมพันธ์ หรืออาจเปลี่ยนทิศทางความสัมพันธ์จากทิศทางบวกเป็นทิศทางลบได้ (มนตรี พิริยะกุล, 2558, หน้า 88) โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเปรียบเทียบผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้างออกเป็น 2 ขั้นตอน คือ

ขั้นที่ 1 การทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกที่มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กร ดังภาพที่ 2

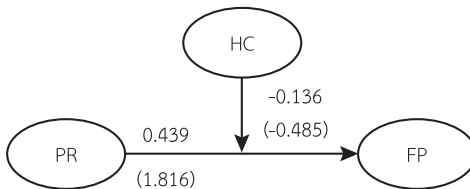


ภาพที่ 2 เส้นทางความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้าง

ที่มา: จากการทดสอบโมเดลอิทธิพลเชิงโครงสร้างตามสมมติฐานการวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสถิติ PLS

จากภาพที่ 2 แสดงให้เห็นว่า เส้นทางความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก (PR) มีอิทธิพลทางตรงต่อผลการดำเนินงานขององค์กร (FP) โดยมีค่าเท่ากับ 0.472 ซึ่งสูงกว่า 0.20 ที่เป็นเกณฑ์ขั้นสูงของเส้นทางความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้าง (Chin, 2001)

ขั้นที่ 2 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้างอิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กร ดังภาพที่ 3



ภาพที่ 3 เส้นทางความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการโครงสร้างอิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กร

ที่มา: จากการทดสอบโมเดลอิทธิพลเชิงโครงสร้างตามสมมติฐานการวิจัยด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปสถิติ PLS

จากภาพที่ 3 แสดงให้เห็นว่า เส้นทางความสัมพันธ์ของตัวแบบสมการ โครงสร้างอิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ (HC) ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก (PR) สู่ผลการดำเนินงานขององค์กร (FP) พบว่า เมื่ออิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่เข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการและผลการดำเนินงานขององค์กร ทำให้เส้นทางความสัมพันธ์ของสัมประสิทธิ์ความถดถอยของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก ที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อผลการดำเนินงานขององค์กร มีค่าเท่ากับ 0.439 ซึ่งผลทดสอบตามเกณฑ์การตัดสินใจ พบว่า ความสัมพันธ์ของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานขององค์กรมีค่าในระดับที่ลดลง

จึงทำให้ผู้วิจัยสรุปผลการทดสอบได้ว่า อิทธิพลตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ ไม่มีผลต่อการเข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก สู่ผลการดำเนินงานขององค์กร (ค่าอิทธิพลของเส้นทางความสัมพันธ์ของทุนมนุษย์เท่ากับ -0.136)

เมื่ออิทธิพลของตัวแปรกำกับทุนมนุษย์ที่เข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กร ทำให้ค่าเส้นทางความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์กรที่เดิมมีค่าเท่ากับ 0.472 มีค่าลดลงเท่ากับ 0.439 ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของอิทธิพลตัวแปรกำกับ เมื่อเข้ามาถ่ายโอนความสัมพันธ์จะทำให้เส้นทางความสัมพันธ์ของสัมประสิทธิ์ความถดถอยมีค่าเพิ่มขึ้น ดังนั้นอาจสันนิษฐานได้ว่า อิทธิพลของตัวแปรกำกับที่เป็นทุนมนุษย์ไม่ได้อยู่ในฐานะตัวแปรกำกับที่จะเข้ามาเพิ่มความสัมพันธ์ แต่อาจจะเป็นตัวแปรแฝงที่เข้ามามีอิทธิพลทางอ้อมต่ออิทธิพลของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกและผลการดำเนินงานขององค์กร

สรุปผลการวิเคราะห์ตัวแบบสมการโครงสร้างของอิทธิพลตัวแปรกำกับ
 ทุมนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการ
 ดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย สามารถสรุปผลการ
 ทดสอบได้ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

	สมมติฐานการวิจัย (Hypothesis)	สัมประสิทธิ์เส้นทาง (Coef.)	ค่า t-test	ผลลัพธ์
H1	การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุก มีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงาน ขององค์กร	0.439	1.816*	สนับสนุน
H2	ทุมนมนุษย์เป็นตัวแปรกำกับ ที่เปลี่ยนแปลงอิทธิพลของการ เป็นผู้ประกอบการเชิงรุกกับ ผลการดำเนินงานขององค์กร	-0.136	-0.485	ไม่สนับสนุน

หมายเหตุ: * หมายถึง p-value \leq 0.10 หรือ ค่า t \geq 1.65

** หมายถึง p-value \leq 0.05 หรือ ค่า t \geq 1.96

*** หมายถึง p-value \leq 0.01 หรือ ค่า t \geq 2.58

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นว่า ค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทางความถดถอย
 ของปัจจัยการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกมีผลต่อผลการดำเนินงานขององค์กร
 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทาง (Coef.) เท่ากับ 0.439 (t เท่ากับ 1.816) และ
 ปัจจัยทุมนมนุษย์มีค่าสัมประสิทธิ์ของเส้นทาง (Coef.) เท่ากับ -0.136 (t เท่ากับ
 -0.485) ซึ่งปัจจัยของตัวแปรกำกับทุมนมนุษย์ไม่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาถ่ายโอน

เปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์การ

อภิปรายผลและข้อเสนอแนะการวิจัย

การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกถือเป็นปัจจัยสาเหตุที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์กับผลการดำเนินงานขององค์การ ตลอดจนสามารถนำไปให้ธุรกิจประสบความสำเร็จ โดยการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกจะเป็นโครงสร้างคุณลักษณะที่สามารถปรับเปลี่ยนทางความคิด (Idea) ให้เป็นการกระทำ (Action) ตามวัฏจักรการบริหารธุรกิจสมัยใหม่ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยของ Awang & et al. (2009) และ Hosseini & Eskandari, (2013) ที่พบว่า การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกมีผลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานขององค์การ โดยข้อค้นพบนี้ถือเป็นลักษณะที่น่าสนใจที่ทำให้ทราบว่า การที่ผู้ประกอบการมีคุณลักษณะเชิงรุกถือเป็นกลยุทธ์ทางคุณลักษณะที่สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานขององค์การ (Urban & Sefalafala, 2015, p. 260) โดยอาศัยประสบการณ์ที่เป็นคุณลักษณะเฉพาะร่วมกัน ริเริ่มสร้างสรรค์ และก่อให้เกิดโอกาสทางการตลาดที่เหนือกว่าคู่แข่งที่หลากหลายที่จะช่วยส่งเสริมให้ผลการดำเนินงานขององค์การดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตามแม้ว่า การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกจะเป็นปัจจัยสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผลการดำเนินงานขององค์การมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่อาจจำเป็นต้องอาศัยปัจจัยอื่น ๆ เข้ามากระตุ้นความสัมพันธ์เพื่อให้ปัจจัยการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกและผลการดำเนินงานมีทิศทางที่ดีขึ้น แต่จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับทุนมนุษย์ที่เป็นตัวแปรกำกับที่เข้ามากระตุ้นเชื่อมโยงความสัมพันธ์การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกกับผลการดำเนินงานขององค์การกลับทำให้ทิศทางความสัมพันธ์มีค่าที่ลดลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ทุนมนุษย์ไม่มีอิทธิพลต่อการเข้ามาถ่ายโอนเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์การ จึงไม่สอดคล้อง

กับการศึกษาของ Unger & et al. (2009) พบว่า ทุมนมนุษย์จะเป็นตัวแปรกำกับที่มีอิทธิพลต่อผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์การ ซึ่งอาจเกิดจากบริบทของประชากรที่ใช้ในการศึกษา วัฒนธรรมองค์การ หรืออื่น ๆ ที่แตกต่างกัน จึงทำให้ผลการวิจัยที่ศึกษานี้ไม่สอดคล้องกันได้

ดังนั้นจากผลการศึกษาวิจัยผู้วิจัยจึงแบ่งประเด็นข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยเป็น 2 ประเด็น คือ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษาอิทธิพลตัวแปรกำกับกับทุมนมนุษย์ที่ถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานของอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทย พบว่า การเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกถือเป็นคุณลักษณะที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมต่อตัวถังรถโดยสารไทยต้องสร้างสรรคองค์ความรู้ ทักษะประสบการณ์ที่แฝงอยู่ในตัวมาบูรณาการเพื่อพัฒนาผลิตภัณฑ์ให้เหนือกว่าคู่แข่ง พร้อมทั้งมองการณ์ไกลเพื่อแสวงหาโอกาสและความต้องการของลูกค้าให้สามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างชัดเจนมากขึ้น

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

ควรมีการนำเทคนิคการวิจัยเชิงคุณภาพมาประยุกต์ใช้ในการศึกษาหาปัจจัยที่เป็นสิ่งกระตุ้นที่ทำให้การถ่ายโอนความสัมพันธ์ระหว่างอิทธิพลของการเป็นผู้ประกอบการเชิงรุกสู่ผลการดำเนินงานขององค์การเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น เพื่อให้ผลการดำเนินงานขององค์การมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลแก่องค์การต่อไป



รายการอ้างอิง

- กรมโรงงานอุตสาหกรรม. (2557). ข้อมูลโรงงานแยกตามพื้นที่. วันที่ค้นข้อมูล 20 มิถุนายน 2558, เข้าถึงได้จาก [http:// www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=data1search](http://www.diw.go.th/hawk/content.php?mode=data1search)
- กระทรวงอุตสาหกรรม, สถาบันยานยนต์. (2557). ฐานการผลิตของไทยเพื่อการพาณิชย์ วันที่ค้นข้อมูล 20 มิถุนายน 2558, เข้าถึงได้จาก http://www.thaiauto.or.th/2012/backoffice/file_upload/news/24925571501531.pdf
- ปฐพร ตวีษาประภิต. (2559). ทฤษฎีฐานความรู้ขององค์กร. วันที่ค้นข้อมูล 10 พฤศจิกายน 2559, เข้าถึงได้จาก <https://www.gotoknow.org/posts/600507>
- มนตรี พิริยะกุล. (2553). ตัวแบบเส้นทางกำลังสองน้อยที่สุดบางส่วน. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- มนตรี พิริยะกุล. (2558). ตัวแปรกำกับและตัวแปรคั่นกลางในแบบสมการโครงสร้าง. วารสารวิชาการเทคโนโลยีอุตสาหกรรม, 11(3), 83-96.
- มนตรี พิริยะกุล. (2558). ตัวแปรคั่นกลางและการทดสอบอิทธิพลทางอ้อม. วารสารการจัดการและการพัฒนา, 2(1), 11-31.
- ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์. (2552). โครงการรถเมล์ 4,000 คัน กับความท้าทายของอุตสาหกรรมผลิตรถบัสของไทย. วันที่ค้นข้อมูล 2 สิงหาคม 2557, เข้าถึงได้จาก <http://www.manager.co.th/Daily/ViewNews.aspx?NewsID=9520000066988>

- Awang, A., Khalid, S. A., Yusof, A. A., Kassim, K. M., Ismail, M., Zain, R. S. & et al. (2009). Entrepreneurial orientation and performance relations of Malaysian Bumiputera SMEs: The impact of some perceived environmental factors. *International Journal of Business and Management*, 4(9), 84-96.
- Chin, W. W. (2001). *PLS graph user's guide version 3.0*. Retrieved April 8, 2015, from <http://www.Pubinfo.vcu.edu/carma/documents>.
- Eisenhardt, K. M. & Martin, J. A. (2000). Dynamic capabilities: What are they? *Strategic Management Journal*, 21, 1105-1121.
- Hosseini, M. & Eskandari, F. (2013). Investigating entrepreneurial orientation and firm performance in the Iranian agricultural context. *Journal of Agricultural Science and Technology*, 15, 203-214.
- Lumpkin, G. T. & Dess, G. G. (1996). Clarifying the entrepreneurial orientation construct and linking it to performance. *Academy of Management Review*, 21(1), 135-172.
- Lumpkin, G. T. & Dess, G. G. (2001). Linking two dimensions of entrepreneurial orientation to firm performance: The moderating role of environment and industry life cycle. *Journal of Business Venturing*, 16(5), 429-451.

- Mohammadi, R., Sherafati, M. & Ismail, M. N. B. (2014). Factors affecting intellectual capital and its role in financial performance of organization. *Indian Journal Science Research*, 5(1), 314-320.
- Musa, R., Hashim, N. & Sam, T. L. (2016). Entrepreneurial orientation and business performance: The moderator role of government assistance programs in Malaysian nascent venture: A proposed framework. *Journal of Global Business and Social Entrepreneurship*, 2(3), 169-179.
- Ondategui-Parra, S., Bhagwat, J. G., Gill, I. E., Nathanson, E., Seltzer, S. & Ros, P. R. (2004). Essential practice performance measurement. *Journal of the American College of Radiology*, 1(8), 559-566.
- Tangen, S. (2005). Professional practice demystifying productivity and performance. *International Journal of Productivity and Performance Management*, 54(1), 34-46.
- Teece, D. J., Pisano, G. & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509-533.
- Teixeira, A. (2002) On the link between human capital and firm performance: A theoretical and empirical survey. *FEP Working Paper*, 121, 1-38.

Unger, J. M., Rauch, A., Frese, M. & Rosenbusch, N. (2009). Human capital and entrepreneurial success: A meta-analytical review. *Journal of Business Venturing*, 26, 341-258.

Urban, B. & Sefalafala, M. R. (2015). The influence of entrepreneurial intensity and capabilities on internationalization and firm performance. *South African Journal of Economic and Management Sciences*, 18(2), 260-276.

