

สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จังหวัดระยอง

ศักรินทร์ วรวัฒน์ประิณญา¹ และ ลักขมี งามมีศรี²

บทคัดย่อ

การวิจัยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสิทธิภาพในการทำงาน และประเภทของรถบรรทุก 2) เปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้การศึกษาคือ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน หรือพนักงานระดับบริหาร จำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 2 ตอน สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของตัวแปรเป็นรายกลุ่ม กรณีพบความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายกลุ่มเป็นรายคู่อีกครั้ง โดยใช้ Scheffe Analysis

ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงาน 5 – 10 ปี ประเภทของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นประจำคือ รถ 6 ล้อ สำหรับสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการโดยภาพรวมอยู่ระดับมาก ($\bar{X} = 3.54$) ด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ด้านทักษะ และด้านความรู้ อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.60, 3.58$ และ 3.45) ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประสิทธิภาพในการทำงาน พบว่าสมรรถนะด้านความรู้ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก โดยภาพรวมและรายด้านมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเซฟเฟ พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ด้านความรู้ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ด้านทักษะ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ และด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่

คำสำคัญ: สมรรถนะ; พนักงานขับรถบรรทุก; ความรู้; ทักษะ; คุณลักษณะส่วนบุคคล

¹ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ
1518 ถนนประชาชาฎการ สาย 1 แขวงวงศ์สว่าง เขตบางซื่อ กรุงเทพมหานคร 10800, ประเทศไทย
อีเมล: sakrapee.w@fba.kmutnb.ac.th

² คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครสวรรค์

Desirable Competencies of a Truck Driver as Perceived by Road Transport Operators in Rayong Province

Sakrapee Worawattanaparinya¹ and Laksamee Ngammeesri²

Abstract

This research aimed 1) to study desirable competencies of a truck driver as perceived by road transport operators, classified by working experiences and types of possessed trucks, and 2) to compare desirable competencies of a truck driver as perceived by road transport operators. The research sample were comprising of 400 of the owner or chief executive of road transport operators. The data was analyzed by statistics, comprised of frequency, percentage, mean, standard deviation, and Analysis of Variance (ANOVA). In cases, differences were found at a statistically significant level, the methods of Scheffé Analysis were applied.

The research found that 1) the most of respondents had 5-10 years working experiences and the most possessed trucks were 6 wheel vehicles. The overall of desirable competencies was in high level ($\bar{X} = 3.54$). For attribute, skills, and knowledge are also in high level ($\bar{X} = 3.60, 3.58, \text{ and } 3.45$, respectively). 2) The comparison of desirable competencies, classified by working experiences, found that there was difference in knowledge aspect at a statistically significant level of 0.05. By classified the types of possessed trucks, the comparison of desirable competencies was found the differences in both overall and within aspects at a statistically significant level of 0.05. After test the differences in pair by Scheffé Analysis, the result showed that there were differences for 2 pairs in overall at a statistically significant level of 0.05. Knowledge aspect was found the differences for 2 pairs at a statistically significant level of 0.05. For skills aspect was also found the differences for 2 pairs at a statistically significant level of 0.05. Similarly, attribute aspect was found differences for 2 pairs at a statistically significant level of 0.05.

Keywords: Competencies; Truck driver; Knowledge; Skills; Attribute

¹ Faculty of Business Administration, King Mongkut's University of Technology North Bangkok
1518 1Road Pracharat Rd. wongsawang, Bang Sue District, Bangkok 10800, Thailand
E-mail: sakrapee.w@fba.kmutnb.ac.th

² Faculty of Management Science, Nakhon Sawan Rajabhat University

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ถนน เปรียบเสมือนปัจจัยสำคัญในการดำเนินชีวิตและประกอบอาชีพของคนไทย กิจกรรมตั้งแต่การสัญจรในชีวิตประจำวันไปจนถึงระบบโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ ล้วนแล้วแต่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนน ซึ่งนับวันจะมีสัดส่วนการใช้ถนนเพื่อการขนส่งสินค้าสูงกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นอย่างมีนัยสำคัญ (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560 ก.) โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้พยายามหามาตรการในการรักษาความปลอดภัยในการสัญจรและการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และการนำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการจัดเก็บข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ดังนั้นการขนส่งสินค้าจึงมีส่วนเกี่ยวข้องอย่างยิ่งกับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าที่ถือได้ว่าเป็นบุคลากรที่มีความสำคัญอย่างมากในอุตสาหกรรมขนส่ง ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2560 ข.) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งด้านโลจิสติกส์ในกลยุทธ์ที่ 2 เรื่องการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านโลจิสติกส์

ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล ที่ต้องการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำ ให้มีความเป็นมืออาชีพ มีจริยธรรม คำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ ถึงกระนั้นก็ตาม หากพิจารณาข้อมูลสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจรทางบก เฉพาะสถิติการขนส่งและโลจิสติกส์ จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง (เฉพาะรถบรรทุก) ระหว่างปี 2556 – 2560 ของสำนักงานสถิติแห่งชาติ (2561) พบว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบก โดยเฉพาะที่เกิดจากรถบรรทุกมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสถิติการรับแจ้งอุบัติเหตุทั่วประเทศในปี 2556 มีจำนวน 61,323 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 86,100 รายในปี 2560 เมื่อพิจารณาเฉพาะรถบรรทุกจำแนกเป็นรถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ) ในปี 2556 มีจำนวน 9,394 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 13,103 รายในปี 2558 และ 15,713 รายในปี 2560 ขณะที่ รถบรรทุก 6 ล้อ เกิดอุบัติเหตุในปี 2556 จำนวน 1,055 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 1,318 รายในปี 2558 และเพิ่มเป็น 1,399 รายในปี 2560 สำหรับรถบรรทุก 10 ล้อและมากกว่า เกิดอุบัติเหตุในปี 2556 จำนวน 946 ราย เพิ่มขึ้นเป็น 1,326 รายในปี 2558 และ 1,325 รายในปี 2560 ตามลำดับ (รายละเอียดดังตาราง 1)

ตาราง 1

สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบก จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง (เฉพาะรถบรรทุก) ระหว่างปี 2556 – 2560

ปี	รับแจ้งอุบัติเหตุ (ราย)	รถบรรทุกขนาดเล็ก (ปิคอัพ)	รถบรรทุก 6 ล้อ	รถบรรทุก 10 ล้อ และมากกว่า
2556	61,323	9,394	1,055	946
2558	71,054	13,103	1,318	1,326
2560	86,100	15,713	1,399	1,325

อุบัติเหตุจากการจราจรที่เกิดขึ้นแต่ละครั้งสร้างความสูญเสียและเสียหายให้กับผู้คนที่มีส่วน

เกี่ยวข้องอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับธุรกิจขนส่งที่จะต้องสร้างความเชื่อมั่น ความน่าเชื่อถือและไว้

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

วางใจให้กับผู้ใช้บริการขนส่ง ธุรกิจบริการขนส่งมีทุกพื้นที่ในประเทศไทย หากแต่เมื่อพิจารณาถึงพื้นที่ที่มีลักษณะพิเศษด้วยแล้ว พื้นที่ทางภาคตะวันออกถือเป็นหัวใจสำคัญของการดำเนินธุรกิจด้านโลจิสติกส์ ซึ่งจะเห็นได้จากการที่รัฐบาลส่งเสริมและผลักดันให้ภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Thailand's Eastern Economic Corridor: EEC) ซึ่งถือเป็นจุดศูนย์กลางระดับโลกด้านการลงทุนและสถานที่ท่องเที่ยว เป็นฐานอุตสาหกรรมด้านพลังงานและโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบกับเป็นพื้นที่เชื่อมโยงด้วยโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เพียบพร้อมระยะทาง 200 กิโลเมตร จากกรุงเทพฯ เชื่อมผ่านเส้นทางสายหลัก ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง สนามบินอู่ตะเภา และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2560) จังหวัดระยองเป็นจังหวัดที่อยู่ในพื้นที่ของ EEC โดยมีนิคมอุตสาหกรรมมากที่สุดถึง 11 แห่ง เมื่อเทียบกับจังหวัดชลบุรี ที่มีนิคมอุตสาหกรรม จำนวน 8 แห่ง และจังหวัดฉะเชิงเทรา มีนิคมอุตสาหกรรม จำนวน 4 แห่ง (การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย, 2561) จากความสำคัญของการขนส่งสินค้าทางถนน อุบัติเหตุจากการขนส่งสินค้าทางถนนดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จังหวัดระยอง เพื่อให้ทราบถึงสมรรถนะที่สำคัญและจำเป็นต่อการเป็นพนักงานขับรถบรรทุกอันจะก่อให้เกิดแนวทางในการพัฒนาฝึกอบรมให้กับพนักงานขับรถบรรทุกต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสิทธิภาพในการทำงาน และประเภทรถบรรทุก

2. เพื่อเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสิทธิภาพในการทำงาน และประเภทรถบรรทุก

ขอบเขตการวิจัย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ พนักงานระดับบริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการการขนส่งสินค้าทางถนน การมอบหมายพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนน โดยมีสถานประกอบการในพื้นที่จังหวัดระยอง

2. ตัวแปรที่ศึกษา ตัวแปรอิสระ (Independent variable) ได้แก่ ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ประกอบด้วย ประสิทธิภาพในการทำงาน ประเภทรถบรรทุก ตัวแปรตาม (Dependent variable) ได้แก่ สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุก ประกอบด้วย ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ด้านผู้ประกอบการจะได้ใช้เป็นข้อมูลสำหรับการสรรหา คัดเลือก พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน

2. ด้านหน่วยงานภาครัฐ จะได้นำไปสู่การจัดโครงการพัฒนา ฝึกอบรมให้ความรู้กับพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนน

3. ด้านสถาบันการศึกษาจะได้นำไปสู่การปรับปรุง สอดแทรกสาระสำคัญที่จำเป็นลงในเนื้อหาการเรียนการสอน

นิยามศัพท์เฉพาะ

ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน หมายถึง ผู้ประกอบการ เจ้าของ หรือพนักงานระดับบริหารที่ปฏิบัติหน้าที่ในการมอบหมายภาระงานเกี่ยวกับการ

ขับรถขนส่งสินค้าทางถนน หรือปฏิบัติหน้าที่ในการกำหนดเส้นทางการเดินทางสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนน

แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเรื่องสมรรถนะนี้มีพื้นฐานมาจากการมุ่งเสริมสร้างความสามารถให้ทรัพยากรมนุษย์ โดยมีความเชื่อพื้นฐานว่า เมื่อพัฒนาคนให้มีความสามารถแล้ว คนจะใช้ความสามารถที่มีไปผลักดันให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย ดังนั้นการนำเรื่องสมรรถนะมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดจึงควรมุ่งพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ขององค์กรเป็นสำคัญ

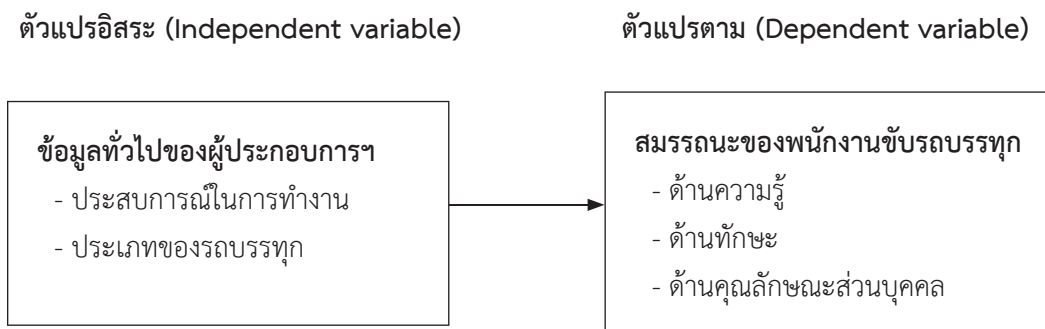
“สมรรถนะ” ตามความหมายของราชบัณฑิตว่าหมายถึง ความสามารถ (สำนักงานราชบัณฑิตยสภา, 2554) สมรรถนะเกิดขึ้นเมื่อราวปี ค.ศ.1960 (Liu, Ruan & Xu, 2005) โดย David McClelland ผู้ซึ่งได้รับการยกย่องว่าเป็น “บิดาแห่งวิธีการสร้างแบบจำลองสมรรถนะ (Father of the competency modeling method)” (Zhao, 2013) สมรรถนะ ตามแนวทางของสหราชอาณาจักรได้อธิบายว่า เป็นมาตรฐานหรือคุณภาพของผลลัพธ์จากการปฏิบัติงานที่เน้นมาตรฐานของงานหรือมาตรฐานของอาชีพของผู้ปฏิบัติงานนั้นๆ ฟังปฏิบัติ โดยมาตรฐานดังกล่าวจะต้องมีความสัมพันธ์กับงาน และสามารถกำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงานตั้งแต่ขั้นต่ำถึงขั้นที่สูงสุดของงาน รวมถึงยังจะต้องสามารถวัดค่าของงานเปรียบเทียบกับเกณฑ์มาตรฐานของอาชีพนั้นได้ (Hoffmann, 1999) ในขณะที่แนวทางของสหรัฐอเมริกา กล่าวว่า สมรรถนะเป็นคุณลักษณะที่มาจากตัวบุคคลทั้งความรู้ ทักษะ คุณลักษณะที่สะท้อนออกมาในรูปของพฤติกรรมการทำงานที่มีความสัมพันธ์เชิงเหตุผล ก่อให้เกิดผลลัพธ์ของการทำงานที่องค์การต้องการ (Spencer, L. M., & Spencer, S. M., 1993)

การศึกษาเรื่องสมรรถนะนั้นมีนักวิชาการได้แสดงทรรศนะไว้ในลักษณะที่ใกล้เคียงกัน โดยเมื่อ

ศึกษาลงไปในงานวิจัยในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาพบว่า เมื่อศึกษาถึงสมรรถนะมักจะใช้แนวคิดของ McClelland และ Spencer, L. M., & Spencer, S. M.; ศักดิ์ระเกียรติ วรรณะปริญญา, 2560) โดย McClelland (1973) ได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า สมรรถนะ คือคุณลักษณะที่ซ่อนอยู่ภายในตัวตนของบุคคล คุณลักษณะที่ซ่อนอยู่นั้นจะเป็นแรงผลักดันให้บุคคลสร้างผลการปฏิบัติงานออกมาได้สูงกว่ามาตรฐานหรือเกณฑ์ที่กำหนดไว้ แนวคิดสมรรถนะของ McClelland นั้นสามารถอธิบายผ่านทฤษฎีภูเขาน้ำแข็ง (Iceberg Model of Competencies) ได้ว่าสมรรถนะประกอบด้วย 5 คุณลักษณะ โดยพิจารณาผ่าน 2 องค์ประกอบคือ สิ่งที่มีมองเห็น และสิ่งที่มีมองไม่เห็น โดยส่วนที่มีมองเห็นได้ง่ายคือส่วนที่ลอยอยู่เหนือน้ำ ได้แก่ ความรู้และทักษะ (knowledge & Skills) เป็นเรื่องง่ายที่สุดในการเปลี่ยนแปลง สำหรับบทบาททางสังคม (Social roles) จินตนาการ (Self-Image) ลักษณะนิสัย (Traits or Personality) และแรงจูงใจ (Motivation) ทั้งหมดนี้ซ่อนอยู่ใต้พื้นผิวน้ำ เป็นเรื่องที่ยากที่จะเข้าถึง ยากต่อการเปลี่ยนแปลงหรือพัฒนา ขณะที่ Spencer, L. M., & Spencer, S. M. (1993) อธิบายว่า สมรรถนะหมายถึง คุณลักษณะพื้นฐานที่มีอยู่ภายในตัวบุคคลเป็นแนวพฤติกรรม แนวความคิดที่จะนำไปใช้ในสถานการณ์ต่างๆ โดยมีสถานการณ์อยู่ 2 ส่วนคือ ส่วนที่มองเห็นได้โดยง่าย (Visible part) และส่วนที่ซ่อนเร้น (Hidden part) ซึ่งแบ่งออกเป็น 5 คุณลักษณะ ได้แก่ ทักษะ (Skills) ความรู้ (Knowledge) อัตมโนทัศน์ (Self Concept) (เป็นเรื่องของทัศนคติ ค่านิยมหรือจินตนาการ) คุณลักษณะเฉพาะบุคคล (Personnel Characteristics / Traits) และ แรงจูงใจ (Motive) เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของสมรรถนะ (Competency) ทั้งแนวคิดของ McClelland และ Spencer, L. M., & Spencer, S. M. (1993) แล้วจะพบว่า มีลักษณะใกล้เคียงกันซึ่งเป้าหมายสุดท้ายคือต้องการให้เกิดประสิทธิภาพแก่องค์การ

ที่ประกอบไปด้วยความรู้ (knowledge) ทักษะ (Skills) ความสามารถ (Abilities) ซึ่งความสามารถนี้มีความหมายและแนวทางใกล้เคียงกับทักษะ อาจจะทำให้การวัดสมรรถนะเป็นไปค่อนข้างยาก จึงใช้คุณลักษณะส่วนบุคคล (Attribute) แทน โดยรวมทำให้เรียกสมรรถนะรวมนี้ว่า “KSA” (ศักรัระกัร วรวิณะปริณญา, 2560)

จากการทบทวนแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับสมรรถนะดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงได้เลือกแนวคิดของ McClelland และ Spencer, L. M., & Spencer, S. M. มาใช้เป็นตัวแปรตามในงานวิจัยนี้ ประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล และนำมาสู่การสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัยได้ ดังภาพ 1



ภาพ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) เพื่อศึกษาสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสบการณ์ในการทำงาน และประเภทของรถบรรทุก และเพื่อเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสบการณ์ในการทำงาน และประเภทของรถบรรทุก โดยมีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ พนักงานระดับบริหารที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดตารางการขนส่งสินค้าทางถนน การมอบหมายพนักงานขับรถ

ขนส่งสินค้าทางถนน โดยมีสถานประกอบการในพื้นที่จังหวัดระยอง ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในจังหวัดระยองนี้ ผู้วิจัยไม่ทราบข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนสถานประกอบการที่แน่นอน

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้การคำนวณหาขนาดกลุ่มตัวอย่างตามตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane (ชานิทร ศิลป์จารุ, 2557) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ค่าความคลาดเคลื่อน $\pm 5\%$ ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 400 คน

3. การสุ่มตัวอย่างเป็นการสุ่มแบบบอกต่อ (Snowball Sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

1. ลักษณะของเครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ลักษณะ

แบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-List) มีจำนวน 2 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล

2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ผู้วิจัยศึกษาจากเอกสาร ตำรา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามฉบับร่างไปให้ผู้เชี่ยวชาญประเมิน แล้วนำมาคำนวณหาค่าความเที่ยงตรงของแบบสอบถามได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.66 – 1.00 แล้วนำไปทดลองใช้ (Try-Out) กับกลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะคล้ายคลึงกับประชากรที่ศึกษา จำนวน 30 ชุด แล้วนำมาคำนวณหาค่าอำนาจจำแนก (Discrimination) ได้ค่าอยู่ระหว่าง 0.353-0.824 และคำนวณหาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) ด้วยวิธีวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Cronbach's Alpha) ได้ค่าเท่ากับ 0.989 หลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามก่อนนำไปใช้จริง

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล โดยติดต่อขอเข้าพบฝ่ายทรัพยากรมนุษย์ของสถานประกอบการแต่ละแห่งเพื่อนัดเข้าแจกแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

1. คำนวณหาข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ของแบบสอบถามตอนที่ 1 โดยการหาค่าความถี่ (Frequency) แล้วสรุปออกมาเป็นร้อยละ (Percentage)

2. คำนวณหาระดับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จังหวัดระยอง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสิทธิภาพในการทำงาน และประเภทรถบรรทุก ซึ่งเป็นไป

ตามวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 โดยการใช้การหาค่าเฉลี่ย (mean : $\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation: SD) โดยมีเกณฑ์ในการแปลความหมายดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	แปลความหมาย
4.21 – 5.00	ระดับสมรรถนะมากที่สุด
3.41 – 4.20	ระดับสมรรถนะมาก
2.61 – 3.40	ระดับสมรรถนะปานกลาง
1.81 – 2.60	ระดับสมรรถนะน้อย
1.00 – 1.80	ระดับสมรรถนะน้อยที่สุด

3. การเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จังหวัดระยอง จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน ด้านประสิทธิภาพในการทำงาน และประเภทรถบรรทุก ซึ่งเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 2 โดยการใช้วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (ANOVA) เพื่อวิเคราะห์ความแตกต่างของตัวแปรเป็นรายกลุ่ม กรณีพบความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม จะวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายกลุ่มเป็นรายคู่อีกครั้ง โดยใช้ Scheffe Analysis

ผลการวิจัย

1. ผลการวิเคราะห์ ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงานมาแล้ว 5-10 ปี จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.25 รองลงมาคือมีประสบการณ์ในการทำงาน มากกว่า 30 ปี จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 30.75 และน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 ตามลำดับ

ประเภทรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นประจำ ส่วนใหญ่คือรถ 6 ล้อ จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75 รองลงมาคือรถ 10 ล้อ

หรือมากกว่า จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.25 และรถ 4 ล้อ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ตามลำดับ

2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน

ผลการวิจัยพบว่า ระดับของสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54

สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านความรู้ เป็นสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 ด้านทักษะ เป็นสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.58 และด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล เป็นสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ตามลำดับ (รายละเอียดดังตาราง 2)

ตาราง 2

ค่าเฉลี่ยและค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน โดยภาพรวม

สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุก	$\bar{X}$	SD	ระดับสมรรถนะที่พึงประสงค์
ภาพรวม	3.54	0.65	มาก
ด้านความรู้	3.45	0.68	มาก
ด้านทักษะ	3.58	0.64	มาก
ด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล	3.60	0.75	มาก

3. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการด้านประสบการณ์ในการทำงาน

ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์

โดยภาพรวม ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์ ไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้วิจัยได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ไม่พบรายคู่ใดที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (รายละเอียดดังตาราง 3)

ตาราง 3

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน

สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์	F-Value	P-Value
ภาพรวม	0.08	0.92
ด้านความรู้	3.13	0.04*
ด้านทักษะ	0.92	0.40
ด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์	1.59	0.21

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการด้านประเภทของรถบรรทุก

ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก พบว่า

สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์โดยภาพรวม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (รายละเอียดดังตาราง 4) ผู้วิจัยจึงได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ่ ปรากฏผลดังตาราง 5 – ตาราง 8

ตาราง 4

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก

สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์	F-Value	P-Value
ภาพรวม	28.90	0.00*
ด้านความรู้	31.33	0.00*
ด้านทักษะ	31.14	0.00*
ด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์	18.58	0.00*

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

4.1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม จำแนกตามประเภทของรถ

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

บรรทุก พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจึงทดสอบความแตกต่างเป็น

ตาราง 5

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก เป็นรายคู่

โครงสร้างขององค์กร	$\bar{X}$	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อหรือมากกว่า
		3.20	3.74	3.64
รถ 4 ล้อ	3.20	-	0.54*	0.44*
รถ 6 ล้อ	3.74		-	0.10
รถ 10 ล้อหรือมากกว่า	3.64			-

จากตาราง 5 พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบ

การที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกโดยภาพรวมมากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ

ตาราง 6

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านความรู้ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก เป็นรายคู่

โครงสร้างขององค์กร	$\bar{X}$	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อหรือมากกว่า
		3.09	3.70	3.52
รถ 4 ล้อ	3.09	-	0.61*	0.43*
รถ 6 ล้อ	3.70		-	0.18
รถ 10 ล้อหรือมากกว่า	3.52			-

จากตาราง 6 พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านความรู้ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบ

การที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกด้านทักษะมากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ

ตาราง 7

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านทักษะ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก เป็นรายคู่

โครงสร้างขององค์กร	$\bar{X}$	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อหรือมากกว่า
		3.24	3.81	3.65
รถ 4 ล้อ	3.24	-	0.57*	0.41*
รถ 6 ล้อ	3.81		-	0.15
รถ 10 ล้อหรือมากกว่า	3.65			-

จากตาราง 7 พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านทักษะ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบ

การใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกด้านทักษะมากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ

ตาราง 8

ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก เป็นรายคู่

โครงสร้างขององค์กร	$\bar{X}$	รถ 4 ล้อ	รถ 6 ล้อ	รถ 10 ล้อหรือมากกว่า
		3.27	3.73	3.76
รถ 4 ล้อ	3.27	-	0.46*	0.50*
รถ 6 ล้อ	3.73		-	0.03
รถ 10 ล้อหรือมากกว่า	3.76			-

จากตาราง 8 พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกด้านทักษะมากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ

สรุปผลการวิจัย

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการทำงานมาแล้ว 5-10 ปี จำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 62.25 รองลงมาคือมีประสบการณ์ในการทำงาน มากกว่า 30 ปี จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 30.75 และน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.00 ตามลำดับ ขณะที่ ประเภทของรถบรรทุกที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นประจำ ส่วนใหญ่คือรถ 6 ล้อ จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.75

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI.) อยู่ในกลุ่ม 2 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

รองลงมาคือรถ 10 ล้อหรือมากกว่า จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.25 และรถ 4 ล้อ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 31.00 ตามลำดับ

สมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54 สำหรับผลการพิจารณาเป็นรายด้าน ได้แก่ด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ด้านทักษะ และด้านความรู้ เป็นสมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนอยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60, 3.58 และ 3.45

ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประเภทของการปฏิบัติงาน พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ด้านความรู้ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยผู้วิจัยได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ไม่พบรายคู่ใดที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการวิเคราะห์ค่าสถิติที่ใช้ในการเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์โดยภาพรวม มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อเปรียบเทียบเป็นรายด้าน ได้แก่ ด้านความรู้ ด้านทักษะ และด้านคุณลักษณะที่พึงประสงค์ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจึงได้ทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนโดยภาพรวม จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบ

การที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกโดยภาพรวมมากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ ขณะที่สมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนด้านความรู้ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกด้านความรู้ มากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ นอกจากนี้ด้านทักษะ จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และ รถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกในด้านทักษะ มากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ รวมถึงด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล จำแนกตามประเภทของรถบรรทุกเป็นรายคู่ มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 2 คู่ ได้แก่ ผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ และรถบรรทุก 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล มากกว่าผู้ประกอบการที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ

อภิปรายผล

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จังหวัดระยอง ผู้วิจัยมีข้อค้นพบและประเด็นที่น่าสนใจดังนี้

1. สมรรถนะที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนทั้งภาพรวมและรายด้านทุกด้าน ได้แก่ ด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ด้านทักษะ และด้านความรู้ เป็นสิ่งที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน

ให้ความสำคัญในระดับมาก ที่เป็นเช่นนี้เป็นเพราะสมรรถนะทางด้านความรู้ ด้านทักษะ และคุณลักษณะส่วนบุคคลนั้นเป็นเรื่องที่มีความสำคัญต่อการดำเนินธุรกิจ ซึ่งพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งสินค้าทางถนนจะต้องทำความเข้าใจและอาจเป็นเพราะเป็นแนวทางการปฏิบัติที่กระทำอย่างต่อเนื่องจนทำให้พนักงานขับรถเกิดความชำนาญ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสมรรถนะด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล เป็นเรื่องเฉพาะบุคคลที่พนักงานขับรถบรรทุกอาจจะมีไม่เหมือนกัน มีไม่เท่ากันเช่นการดูแลรักษาสินค้าที่ต้องรับ-ส่งให้ถึงมือลูกค้าให้ดีที่สุดและทันเวลา หรือเรื่องความรับผิดชอบในหน้าที่การงานที่ได้รับมอบหมาย ซึ่งสอดคล้องกับอัจฉริ จิตต์ปรารพ (2558) ศึกษาเรื่องคุณลักษณะที่พึงประสงค์ของบัณฑิตตามความต้องการของธุรกิจการบิน ผลการวิจัยพบว่าคุณลักษณะของบัณฑิตที่พึงประสงค์ในมุมมองของผู้ประกอบการซึ่งก็คือธุรกิจการบินนั้น ให้ความสำคัญกับสมรรถนะในทุกๆ ด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณธรรม จริยธรรม ด้านความรู้ ด้านทักษะทางปัญญา หรือแม้กระทั่งด้านความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลและความรับผิดชอบ

2. การเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประสบการณ์ในการทำงาน พบว่าสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ด้านความรู้ มีความแตกต่างกัน แต่เมื่อทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่แล้วไม่พบรายคู่ใดที่มีความแตกต่างกัน นั่นเป็นเพราะผู้ประกอบการมีประสบการณ์ในการทำงานที่แตกต่างจึงเชื่อว่าความรู้ในงานเป็นสิ่งที่จะต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่องและตลอดเวลา รวมถึงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่มีผลต่อชื่อเสียงของสถานประกอบการ ซึ่งสอดคล้องกับ ยาใจ ธรรมพิทักษ์ (2559) ที่ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานโรงแรมในประชุมชมเศรษฐกิจอาเซียน ผลการวิจัยพบว่าพนักงานโรงแรมที่มีประสบการณ์ทำงานต่างกันจะ

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาสมรรถนะด้านความรู้ที่ต่างกัน

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างของสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตามประเภทของรถบรรทุก พบว่ามีความแตกต่างกันทั้งภาพรวมและรายด้านทุกด้าน แต่เป็นที่น่าสนใจกว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนที่ใช้รถบรรทุก 6 ล้อ 10 ล้อหรือมากกว่า ให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกมากกว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนที่ใช้รถบรรทุก 4 ล้อ นั่นเป็นเพราะว่าหากความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งสินค้าทางถนนของรถบรรทุก 6 ล้อ 10 ล้อหรือมากกว่า นั้นมีมูลค่าความเสียหายสูงกว่ารถบรรทุก 4 ล้อ จึงทำให้ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกแตกต่างกัน ซึ่งสามารถเทียบเคียงผลงานวิจัยได้กับงานวิจัยของจักรวาล ดิแสง (2558) ที่ศึกษาเรื่องสมรรถนะที่พึงประสงค์ของนักศึกษาฝึกงานระดับอาชีวศึกษาตามความต้องการของสถานประกอบการ โดยได้เปรียบเทียบความต้องการของสถานประกอบการที่มีต่อสมรรถนะของนักศึกษาฝึกงาน จำแนกตามขนาดของสถานประกอบการพบว่าความต้องการของสถานประกอบการขนาดใหญ่มีความต้องการสมรรถนะในด้านความรู้ ด้านทักษะที่ส่งผลต่อการทำงาน และด้านคุณลักษณะที่จำเป็นในวิชาชีพมากกว่าสถานประกอบการขนาดกลาง

ข้อเสนอแนะ

การศึกษาสมรรถนะของพนักงานขับรถบรรทุกที่พึงประสงค์ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนจังหวัดระยอง นี้ผลการวิจัยพบว่า สมรรถนะด้านความรู้ เป็นด้านที่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนให้ความสำคัญในระดับปานกลาง ซึ่งในความเป็นจริงแล้วสมรรถนะด้านความรู้ถือเป็นเรื่องที่สำคัญสำหรับพนักงานขับรถบรรทุก ผู้วิจัยจึงเสนอว่า ความรู้เป็น

สิ่งที่ต้องเรียนรู้อย่างต่อเนื่องในทุกอาชีพ เพราะการดำเนินธุรกิจมีการแข่งขันกันตลอดเวลาผู้ประกอบการควรพัฒนาบุคลากรให้เป็นผู้มีความรู้ความสามารถในงานและเกี่ยวข้องกับงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้พนักงานได้มีศักยภาพในการทำงานให้ดีที่สุด

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาเปรียบเทียบสมรรถนะการปฏิบัติงานจริงกับสมรรถนะที่พึงประสงค์ของพนักงานขับรถบรรทุกในทัศนของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน
2. ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มสมรรถนะของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก
3. ศึกษาแนวทางการพัฒนาพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อยกระดับมาตรฐานอาชีพ

เอกสารอ้างอิง

- การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย. (2561). “นิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทย” ค้นจาก <http://www.iate.go.th/investment/about-industrial-estates/industrial-estates-in-thailand>
- จักรวาศ์ ดีแสง. (2558). การศึกษาสมรรถนะที่พึงประสงค์ของนักศึกษาฝึกงานระดับอาชีวศึกษา ตามความต้องการของสถานประกอบการ. วิทยานิพนธ์ ปริญญาครุศาสตรบัณฑิต สาขาวิชาบริหารอาชีวศึกษาและเทคนิคศึกษา ภาควิชาบริหารเทคนิคศึกษา บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2557). การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS และ AMOS (พิมพ์ครั้งที่ 15). นนทบุรี: เอส.อาร์. พรินติ้ง แมสโปรดักส์.
- ยาใจ ธรรมพิทักษ์. (2559). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาสมรรถนะของพนักงานโรงงานในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน. วิทยานิพนธ์ ปริญญาธุรกิจมหาบัณฑิต วิชาเอกธุรกิจระหว่างประเทศ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
- ศักรินทร์ วรรณะปริญญา. (2560). เอกสารประกอบคำสอนวิชา การจัดการทรัพยากรมนุษย์. กรุงเทพฯ: ศูนย์ผลิตตำราเรียน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ.
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.). (2560 ก.). “ขับเคลื่อนแผนฯ 12 สู่อนาคตประเทศไทย.” ค้นจาก <http://www.nesdb.go.th/download/document/Yearend/2017/bookgroup4.pdf>
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.). (2560 ข.). “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560-2564)”. ค้นจาก http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=6923
- สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน. (2560). “เขตพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก เพื่ออนาคตของ ASEAN”. ค้นจาก http://www.boi.go.th/upload/content/BOI-book%202016-EEC-EN-TH-20161129_88126.pdf

- สำนักงานราชบัณฑิตยสภา. (2554). “ศัพท์บัญญัติวิชาการ”. ค้นจาก <http://www.royin.go.th/>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. (2561). “สถิติการขนส่งและโลจิสติกส์”. ค้นจาก <http://statbbi.nso.go.th/staticreport/page/sector/th/15.aspx>
- อัจฉรินทร์ จิตต์ปรารพ. (2558). การศึกษาคุณลักษณะที่พึงประสงค์ของบัณฑิตตามความต้องการของธุรกิจการบิน. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา เชียงใหม่.
- Hoffmann, T. (1999). The meanings of competency. *Journal of European Industrial Training*, 23(6), 275-285.
- Liu, X., Ruan, D., & Xu, Y. (2005). A study of enterprise human resource competence appraisalment. *Journal of Enterprise Information Management*, 18(3), 289-315.
- Spencer, L. M. JR. & Spencer, S. M. (1993), **Competence at Work: Models for Superior Performance**. NY: John Wiley & Sons.
- Zhao, L. (2013). **The Research on the Performance Evaluation of Civil Servant Based on Competency Model**. International Conference on Artificial Intelligence and Software Engineering (ICAISE).