



ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor)

ที่มีผลกระทบต่อการยกระดับศักยภาพการแข่งขัน

ของกลุ่มธุรกิจขนส่ง SMEs ไทย*

THE EFFECTS OF THE EAST-WEST ECONOMIC CORRIDOR ON THE COMPETITIVENESS ENHANCEMENT OF THAI SMEs IN THE LOGISTICS BUSINESS



จตุพร จันทร์เพชร, พิษณุ เหริยมหาสาร, บุญชอบ พุ่มไพจิตร

Jatuporn Chanphet, Pisanu Rienmahasarn, Boonchob Poompaichit

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

Ramkhamhaeng University

Corresponding Author E-mail: faro.thai@hotmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1. ศึกษาปัจจัยองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง SMEs บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และ 2. ศึกษาระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เป็นการวิจัยแบบผสม โดยการวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถาม มีคุณภาพด้านความตรงเชิงเนื้อหา (IOC) ระหว่าง 0.30 -1.00 ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.914 และค่า KMO เท่ากับ 0.79 เก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่เขตภาคเหนือตอนล่าง จำนวน 150 ราย ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สมการเชิงโครงสร้างแบบ PLS-SEM และการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้ประกอบการขนส่ง SMEs

ผลการวิจัยพบว่า 1. ปัจจัยองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง ได้แก่ ขนาดกิจการ ระยะเวลา ต้นทุน คุณภาพบริการนโยบายของประเทศเพื่อนบ้าน นโยบายของรัฐบาล ภาวะการแข่งขันภายในประเทศ ภาวะกดดันลูกค้า ส่งผลต่อการปรับตัวการดำเนินธุรกิจขนส่งในขั้นตระหนักรู้ ขั้นสนใจ และขั้นทดลอง และส่งผลต่อผลการดำเนินธุรกิจขนส่ง ได้แก่ รายได้ กำไร ส่วนแบ่งตลาด และประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น 2. ระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก

*Received July 19, 2022; Revised August 15, 2022; Accepted August 16, 2022



ด้านการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่ง พบว่า ผู้ประกอบการมีการปรับตัว ตระหนัก
รู้ว่าการขนส่งบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีผลดีต่อธุรกิจขนส่ง

คำสำคัญ: ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก; การยกระดับ; ศักยภาพการแข่งขัน;
ผลการดำเนินงาน; ธุรกิจขนส่ง SMEs ไทย

Abstract

The objectives of this research article were to: 1. To study the factors and components of competitiveness affecting the performance of SMEs transport business on the East-West Economic Corridor route and 2. To study the level of adjustment of the operations of the transportation business group on the East-West Economic Corridor route. It mixed research. By quantitative research using questionnaires. The quality of the content integrity (IOC) was between 0.30 -1.00, the confidence value of the whole copy was 0.914 and the KMO value was 0.79. The data of 150 transport operators in the lower northern region. Were collected by the multistage sampling method. Section data were analyzed by frequency, percentage, mean, and standard deviation. PLS-SEM structural equation analysis and qualitative research Use an in-depth interview method. SMEs transport operators.

The results of the research found that 1. The components of competitiveness affecting the transportation business are business size, time, cost, service quality, policies of neighboring countries, government policy domestic, and competition customer pressure. This affects the adjustment of the transportation business in the awareness stage, the interesting stage, and the trial stage, and affects the transportation business results such as revenue, profit, market share, and increased efficiency. 2. The transportation business group on the East-West Economic Corridor route. Regarding the adjustment of operations of the transport business group, it was found that entrepreneurs have adjusted their interest in expanding their own transport business routes. Entrepreneurs have adapted. Realizing that transportation along the East-West Economic Corridor It has a positive effect on the transportation business.

Keywords: East-West Economic Corridor; Upgrading; Competitive Potential; Performance; Thai SMEs Transportation



บทนำ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในปัจจุบันมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาประเทศ ในขณะที่เศรษฐกิจทั่วโลกต้องเผชิญกับปัญหาภาวะโรคระบาดโควิด 19 ที่ทำให้เศรษฐกิจถดถอยลง แต่การพัฒนาประเทศโดยการส่งเสริมให้มีการค้าการลงทุน จะช่วยให้เศรษฐกิจมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ซึ่งธนาคารแห่งประเทศไทย ได้ประมาณการเศรษฐกิจมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ในปี 2564 ร้อยละ 0.9 และขยายตัวเพิ่มขึ้นในปี 2565 ร้อยละ 3.4 (ธนาคารแห่งประเทศไทย, 2565) นอกจากการค้าการลงทุน การขนส่ง การยกระดับศักยภาพของธุรกิจ การปรับตัวทางธุรกิจ ที่มีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น แต่ละธุรกิจต้องยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจให้มากขึ้นตามไปด้วย สำหรับธุรกิจโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2564 ประเภทธุรกิจการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ทางถนน เติบโตขึ้นร้อยละ 25.8 ในปีที่ผ่านมา มูลค่าการส่งออกกรมจากไทยไปจีนทางถนน เติบโตถึงร้อยละ 62.9 การส่งออกผลไม้ และพืชผัก มีการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้ามาใช้ทางถนนผ่านแดนมากขึ้น ด้วยระยะเวลาในการขนส่งที่สะดวกกว่า และอัตราค่าบริการที่มีความคุ้มค่ามากกว่า เมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น จากข้อมูลที่กำลังกล่าวมาข้างต้น คาดการณ์ว่าในปี 2565 น่าจะสามารถเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง จากปัจจัยเชิงบวกต่อการขนส่งทางถนน (รณรงค์ พูลพิพัฒน์, 2565) แต่อย่างไรก็ตามปัญหา และอุปสรรคของธุรกิจขนส่งยังคงมีอยู่หลายประการ ปัญหาที่มีความสำคัญอย่างหนึ่ง คือ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเพียงพอ เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการมีขนาดเล็ก ความสามารถในการแข่งขันต่ำ ศักยภาพของผู้ประกอบการยังอ่อนแอแต่กลับต้องเผชิญการแข่งขันอย่างรุนแรงจากบริษัทข้ามชาติจากการเปิดเสรีภาคบริการ อีกทั้งผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่ ยังไม่ให้ความสำคัญต่อการลดต้นทุน และสร้างมูลค่าเพิ่มในการดำเนินงาน ซึ่งทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวเพื่อให้ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป

แนวทางการพัฒนาโดยการส่งเสริมการค้าการลงทุน การขนส่ง การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ศักยภาพของธุรกิจ การปรับตัวทางธุรกิจ ตามแนวทางเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ ที่มีความสำคัญต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามนโยบายของรัฐบาล มีความเชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดที่มุ่งเน้นในเรื่อง การค้า การลงทุน และโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว การเกษตร และการพัฒนาอุตสาหกรรม หนึ่งในเส้นทางที่น่าสนใจ คือ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ในประเทศไทย ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร (ขวัญชนก อำภา และวันชาติ ชาญวิจิตร, 2564) มีจังหวัดกลุ่มภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่เส้นทางนี้พาดผ่าน 4 จังหวัด ได้แก่ ตาก พิษณุโลก สุโขทัย และเพชรบูรณ์ โดย EWEC มีระยะทางยาว 1,450 กิโลเมตร อยู่ในเขตไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ 950 กิโลเมตร เส้นทาง EWEC เป็นโครงการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีความสำคัญและน่าสนใจ เนื่องจากจะเป็นพื้นที่ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวก และลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า



และผู้คนที่เดินทางข้ามแดนไปมาระหว่างประเทศไทย ลาว เวียดนาม และเวียดนาม (วรุดิ จำลองนาค และทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์, 2557) ทำให้รัฐบาลกำหนดเส้นทาง EWEC เป็นถนนสายเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอีกหนึ่งเส้นทาง

การวัดระดับการดำเนินกิจกรรมการขนส่งที่มีผลกระทบต่อผลการดำเนินงานของกิจการด้วย I-Models (Internationalization Model) Anderson (1993) กล่าวว่า การประยุกต์เป็นกระบวนการใหม่สำหรับกิจการ และระยะของการยอมรับนวัตกรรม 4 ระยะ (Wickramasekera & Oczkowski, 2006) คือ ระยะตระหนักรู้ ระยะสนใจในการส่งออก ระยะทดลองในการส่งออก และระยะประยุกต์ในส่วนของการลงทุนธุรกิจ มุ่งเน้นที่การผลิต และการจัดการที่มีประสิทธิภาพของการดำเนินการในการแลกเปลี่ยนสินค้าหรือบริการภายในองค์กรหรือระหว่างองค์กร และใช้ความสามารถในการแข่งขัน เป็นปัจจัยเชิงเปรียบเทียบที่ใช้วัดความสามารถ หรือสมรรถนะของตนเองเทียบกับคู่แข่ง การพัฒนาศักยภาพการแข่งขันให้อยู่เหนือกว่าคู่แข่ง

ดังนั้น รัฐบาลไทยจึงเห็นประโยชน์จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เป็นเส้นทางที่หลายฝ่ายเชื่อว่าจะนำมาซึ่งประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เป็นพื้นที่ซึ่งสามารถขยายโอกาสทางการตลาด การยกระดับศักยภาพของธุรกิจการปรับตัวทางธุรกิจ สำหรับผู้ประกอบการไทยแล้วการสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจในเขตพื้นที่ดังกล่าว จึงเป็นนโยบายที่ทุกหน่วยงานควรให้ความสำคัญในการเตรียมความพร้อมทั้งด้านเศรษฐกิจ และสังคม โดยวิเคราะห์และคาดการณ์ผลกระทบล่วงหน้าในเชิงเศรษฐกิจ และสังคมจากการใช้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก เพื่อให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้มีความตระหนัก มีความพร้อมในการปรับองค์กร และมีทรัพยากรในองค์กรให้สามารถสร้างประโยชน์และโอกาสที่ดีจากการที่มีเส้นทางดังกล่าวได้

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง SMEs บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
2. เพื่อศึกษาระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งบนเส้นทางตะวันออก-ตะวันตก

วิธีดำเนินการวิจัย

1. รูปแบบของการวิจัย

เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed-Methods Research) โดยการศึกษาเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth-Interview)



2. ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง SMEs ที่จดทะเบียนกับกรมการขนส่งทางบก พื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง 1 ที่เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก พาดผ่าน 4 จังหวัด ได้แก่ เพชรบูรณ์ พิษณุโลก สุโขทัย และตาก จำนวนทั้งสิ้น 1,162 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-Stage Random Sampling) และจัดสรรขนาดตัวอย่างด้วยวิธีสัดส่วน และทำการสุ่มแบบเจาะจง โดยใช้หลักการของการกำหนดตัวอย่างจากการทดสอบสมการโครงสร้างของ Hair et al. (2014) ได้ขนาดตัวอย่าง 150 ราย

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยประกอบด้วยเครื่องมือ 2 ชนิด คือ แบบสอบถาม และแบบสัมภาษณ์เชิงลึก ข้อมูลในแบบสอบถามนั้นถามเกี่ยวกับตัวแปรปัจจัยจากภายในองค์กร และภายนอกองค์กรระดับการดำเนินงานกิจกรรมการขนส่งเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก และผลการดำเนินงานของกิจการ ตรวจสอบเครื่องมือด้านเนื้อหาด้วยวิธีความสอดคล้องของข้อคำถาม (IOC) โดยทุกข้อคำถามควรมีค่ามากกว่า 0.3 (Field, 2005) ตรวจสอบความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถามก่อนการเก็บจริง (n=30) โดยตัวแปรทุกตัวมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Nunnally, 1978) ทั้งฉบับมีค่าเท่ากับ 0.914 และค่า KMO (Kaiser, 1974) เท่ากับ 0.79 (ค่า KMO ควรมากกว่า 0.5 ถือว่าดี) แสดงว่าโมเดลนี้สามารถอธิบายได้ร้อยละ 79 ถือว่าอยู่ในระดับที่ดี

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

กำหนดรหัสหมายเลขแบบสอบถาม ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 150 ฉบับ ตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนสมบูรณ์ของแบบสอบถามก่อนที่จะนำมาประมวลผล

5. การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติเชิงอนุมาน โดยการวิเคราะห์สมการโมเดลเชิงโครงสร้างแบบ PLS-SEM โดยใช้กระบวนการ Bootstrapping และทำการวิจัยควบคู่กับการวิจัยเชิงคุณภาพ จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หาความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงสาเหตุระหว่างปัจจัยองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขัน ระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงาน กับผลการดำเนินงาน โดยการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis) และหาอิทธิพลทางตรง และทางอ้อม

ผลการวิจัย

1. ผลการวิจัยปัจจัยองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง SMEs บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ผลการวิจัยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรขนาด (Size) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ

0.361 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.232 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายใน สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 23 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรระยะเวลา (Time) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.006 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.232 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายใน สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 23 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรต้นทุน (Cost) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.241 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.232 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายใน สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 23 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ และค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรคุณภาพบริการ (Quality) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.043 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.232 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายใน สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 23 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ

ผลการวิจัยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรนโยบายของรัฐบาลเพื่อนบ้าน (Foreign) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.365 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.282 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายนอก สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรนโยบายของรัฐบาลไทย (Thai) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.168 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.282 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายนอก สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรภาวะการแข่งขันในประเทศ (Compet) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.144 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.282 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายนอก สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำและค่า



สัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) ตัวแปรภาวะกดดันลูกค้า (Customer) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.211 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R²) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.282 แสดงถึงปัจจัยองค์ประกอบภายนอก สามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานได้ร้อยละ 28 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ

ผลการวิจัยพบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.314 ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R²) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.252 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายนอกสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงาน ได้ร้อยละ 25 ถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ

ผลการวิจัยความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.681 ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R²) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.464 แสดงถึง ระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของผลดำเนินงาน ได้ร้อยละ 46.4 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับปานกลาง

จากการพัฒนาตัวแบบตามเหตุผลเชิงทฤษฎีของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ คือ ด้านองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง SMEs บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก พบว่า ปัจจัยองค์ประกอบภายใน และปัจจัยองค์ประกอบภายนอก ประกอบด้วย ต้นทุนกิจการ การสนับสนุนของรัฐบาลต่างประเทศ ภาวะกดดันจากลูกค้า มีความสัมพันธ์ต่อการยกระดับศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน และผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง คือ ประสิทธิภาพดำเนินการสูงขึ้นปานกลาง ทำให้ต้นทุนลดลงปานกลาง การเพิ่มขึ้นของกำไรปานกลาง ปริมาณรายได้เพิ่มขึ้นปานกลาง และส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มขึ้นน้อย ส่วนผลการดำเนินงานในช่วงเวลา 1-2 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นมา ร้อยละ 53.91 และมีกำไรเพิ่มขึ้นจากการขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ร้อยละ 50.19

2. ผลการวิจัยระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประกอบการมีระดับขั้นการปรับตัวในระดับขั้นการสนใจมากที่สุด ซึ่งความสนใจนี้ เป็นความสนใจในด้านการขยายเส้นทางการขนส่งของธุรกิจขนส่งของตัวเอง เพื่อให้ได้มาซึ่งลูกค้า อีกทั้งยังสนใจที่จะขยายธุรกิจไปยังประเทศเพื่อนบ้าน รองลงมาคือระดับขั้นตระหนักรู้ที่ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจว่าการขนส่งผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีผลดีต่อธุรกิจขนส่งและสุดท้ายระดับขั้นทดลอง ซึ่งผู้ประกอบการมีการดำเนินกิจกรรมการขนส่งในระยะเริ่มต้นน้อยระยะเริ่มต้นนี้เป็นระยะที่

ประเมินผลได้เสียผล รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ของการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ค่อนข้างยุ่งยาก เช่น ผู้ประกอบการขนส่งที่จะขนส่งระหว่างประเทศได้ต้องมีใบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งรถบรรทุก (Q-Mark) ทำให้สรุปได้ว่าผู้ประกอบการยังไม่มี การปรับตัวเพื่อไปสู่เป้าหมายการตลาดขนส่งระหว่างประเทศ สอดคล้องกับ Anderson (1993) ที่กล่าวว่า การยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของการดำเนินธุรกิจขนส่ง ในด้านระดับขั้นการปรับตัวของธุรกิจขนส่งในสถานการณ์ที่สภาพแวดล้อมของกิจการได้มีการประยุกต์ใช้ระดับขั้นการดำเนินกิจการในรูปแบบของ I-Models ที่มีการปรับระดับ 4 ขั้น คือ ขั้นการสนใจ ขั้นตระหนักรู้ ขั้นทดลอง และขั้นดำเนินธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศ นอกจากนั้นยังสอดคล้องกับ Johanson & Wiedersheim-paul (1975) ที่กล่าวว่า ระดับหรือสถานการณ์ประกอบธุรกิจต่างประเทศและการเปลี่ยนระดับการดำเนินกิจกรรมธุรกิจระหว่างประเทศเป็นไปตามระดับของกิจกรรมที่ได้กระทำ และ Wickramasekera & Oczkowski (2006) ระยะที่ 1 การตระหนักรู้เป็นระยะแรกหรือเป็นกระบวนการเริ่มต้น ของการประยุกต์นวัตกรรม การส่งออก ระยะที่ 2 ระยะสนใจในการส่งออก ระยะความสนใจในการส่งออกทำให้เริ่มต้นกระบวนการของการประยุกต์นวัตกรรมในระยะนี้ สรุปได้ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีระดับขั้นการปรับตัวของกลุ่มธุรกิจขนส่งเพียง 3 ระดับ จาก 4 ระดับ คือ ขั้นการสนใจ ขั้นตระหนักรู้ ขั้นทดลอง ที่มีความสัมพันธ์โดยตรงต่อผลการดำเนินงานส่วนการปรับตัวในขั้นดำเนินธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศไม่มีความสัมพันธ์ต่อผลการดำเนินงาน

3. ผลการวิเคราะห์ PLS –SEM Regression การทดสอบสมมติฐานการวิจัยของการวิเคราะห์สมการโมเดลเชิงโครงสร้างแบบ PLS-SEM ใช้กระบวนการ Bootstrapping คือ การใช้เทคนิคการสุ่มซ้ำข้อมูลที่เก็บได้เพิ่มเติมเพื่อสร้างเป็นชุดข้อมูลใหม่โดยจำนวนชุดที่ได้จากการสุ่มซ้ำ โดยทั่วไปจะกำหนด จำนวน 5,000 ชุด (Hair et al., 2017) โดยสัมประสิทธิ์ของเส้นทางมีระดับนัยสำคัญ 0.05 คือ $p < 0.05$ และ T-statistics มีค่าสูงกว่า 1.96 ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ผลการทดสอบการมีนัยสำคัญทางสถิติของความสัมพันธ์ในโมเดลระเบียบเชิงเศรษฐกิจ

ความสัมพันธ์		คำอธิบาย	Expected Sign	Path Coefficients	t-values	p-values
ปัจจัยภายใน	ระดับขั้นการดำเนินงาน	ตรง	+	0.315	1.998	0.045*
ปัจจัยภายนอก	ระดับขั้นการดำเนินงาน	ตรง	+	0.308	2.387	0.017*
ปัจจัยภายใน	ผลการดำเนินงาน	ตรง	+	0.212	2.059	0.039 *
ปัจจัยภายนอก	ผลการดำเนินงาน	อ้อม	+	0.207	2.149	0.031 *
ระดับขั้นการดำเนินงาน	ผลการดำเนินงาน	อ้อม	+	0.674	11.220	0.000**

* $p < 0.05$

จากตารางที่ 1 พบว่า ความสัมพันธ์ของตัวแปรแฝงและตัวแปรสังเกตระหว่างปัจจัยภายในมีอิทธิพลเส้นทางสนับสนุนต่อระดับขั้นการดำเนินงาน มีค่า 0.315 ค่า T-Values มีค่า



1.998 และมีระดับนัยสำคัญที่ $p = 0.045$ ปัจจัยภายนอกมีอิทธิพลเส้นทางสนับสนุนต่อระดับขั้นการดำเนินงาน มีค่า 0.308 ค่า T-Values มีค่า 2.387 และมีระดับนัยสำคัญที่ $p = 0.017$ ส่วนของปัจจัยภายในมีอิทธิพลเส้นทางสนับสนุนต่อผลการดำเนินงาน มีค่า 0.212 ค่า T-Values มีค่า 2.059 และมีระดับนัยสำคัญที่ $p = 0.039$ ปัจจัยภายนอกมีอิทธิพลเส้นทางสนับสนุนต่อผลการดำเนินงาน มีค่า 0.207 ค่า T-Values มีค่า 2.149 และมีระดับนัยสำคัญที่ $p = 0.031$ และระดับขั้นการดำเนินงานมีอิทธิพลเส้นทางสนับสนุนต่อผลการดำเนินงาน มีค่า 0.674 ค่า T-Values มีค่า 11.220 และมีระดับนัยสำคัญที่ $p = 0.000$

อภิปรายผลการวิจัย

1. ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบของความสามารถในการแข่งขันที่มีต่อผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง SMEs บนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก พบว่า ปัจจัยองค์ประกอบภายใน และปัจจัยองค์ประกอบภายนอก ประกอบด้วย ต้นทุนกิจการการสนับสนุนของรัฐบาลต่างประเทศ ภาวะกดดันจากลูกค้า มีความสัมพันธ์ต่อการยกระดับศักยภาพความสามารถในการแข่งขัน และผลการดำเนินงานของธุรกิจขนส่ง คือ ประสิทธิภาพดำเนินกิจการสูงขึ้นปานกลาง ทำให้ต้นทุนลดลงปานกลาง การเพิ่มขึ้นของกำไรปานกลาง ปริมาณรายได้เพิ่มขึ้นปานกลาง และส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มขึ้นน้อย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะต้นทุนของกิจการที่ลดลง เมื่อมีเส้นทางเกิดขึ้นความสะดวกในการขนส่งมากขึ้นจึงสามารถลดค่าใช้จ่ายลงเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และประสิทธิภาพของการดำเนินงานมีความสัมพันธ์กับความได้เปรียบทางการแข่งขัน ทำให้ยอดขายเพิ่มขึ้น กำไรเพิ่มขึ้น และลดต้นทุน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพ ดังที่ Coase (1937) ยืนยันว่ากิจการพยายามลดต้นทุนธุรกรรมจะทำให้ได้ประโยชน์มากขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของนิตยา สุภาภรณ์ (2564) พบว่า ความได้เปรียบทางการแข่งขันของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางขนาดย่อม มีความได้เปรียบด้านการเป็นผู้นำทางด้านต้นทุน ส่วนการสนับสนุนของรัฐบาลต่างประเทศ พบว่าได้รับการสนับสนุนของรัฐบาลเพื่อนบ้าน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการขนส่งไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้รับการลดหย่อนภาษีจากรัฐบาลประเทศเพื่อนบ้าน และความสะดวกในการนำเงินรายได้ที่ได้จากการขนส่งสินค้าส่งกลับมาประเทศไทย ดังที่วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน (2549) ที่กล่าวว่า การที่ประเทศจะส่งออกสินค้าและบริการต่าง ๆ ได้มากหรือน้อยขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญบางประการ อาทิ นโยบายส่งเสริมการส่งออกของรัฐบาล และสอดคล้องกับงานวิจัยของวิรัช งามจรสศรีวิชัย (2561) ที่กล่าวว่า นโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนโครงการของแต่ละรัฐบาลขึ้นอยู่กับการจัดลำดับความสำคัญในการดำเนินนโยบายของรัฐบาลที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อการดำเนินงาน และภาวะกดดันจากลูกค้า พบว่า ภาวะกดดันจากลูกค้าสนับสนุนความได้เปรียบในการแข่งขัน ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการแข่งขันในอุตสาหกรรมนั้นได้รับอิทธิพลจากลูกค้า คู่ค้า สินค้าทดแทน ผู้เข้ามาใหม่ในตลาด และคู่แข่งในตลาด ดังที่ Porter (1990) กล่าวไว้

อุตสาหกรรมที่ลูกค้ามีอำนาจต่อรองสูง ลูกค้ามีทางเลือกมาก ธุรกิจจะได้รับภาวะกดดันจากลูกค้าสูง สอดคล้องกับงานวิจัยของธนัตถ์ภัทร ธีรณชิตลิก (2562) ที่กล่าวว่า ธุรกิจการขนส่งทั้งขนาดกลาง และขนาดเล็กมีภาวะการแข่งขันกันสูง มีการแข่งขันตัดราคากัน และมีภาวะกดดันจากลูกค้าที่มีทั้งลูกค้าประจำและลูกค้าจร

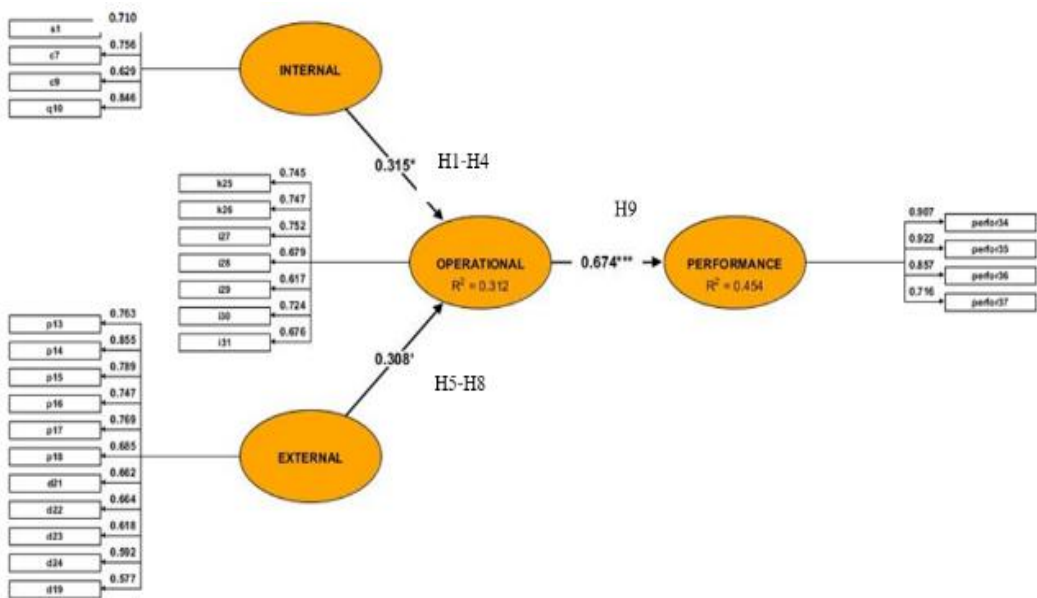
2. จากการศึกษา พบว่า ระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานของกลุ่มธุรกิจขนส่งบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ผู้ประกอบการมีระดับขั้นการปรับตัวในระดับขั้นการสนใจ (Interest) มากที่สุด ซึ่งความสนใจนี้ เป็นความสนใจในด้านการขยายเส้นทางการขนส่งของธุรกิจขนส่งของตนเอง เพื่อให้ได้มาซึ่งคู่ค้า อีกทั้งยังสนใจที่จะขยายธุรกิจไปยังประเทศเพื่อนบ้าน รองลงมาคือระดับขั้นตระหนักรู้ที่ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจว่าการขนส่งผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก มีผลดีต่อธุรกิจขนส่ง และสุดท้ายระดับขั้นทดลอง ซึ่งผู้ประกอบการมีการดำเนินกิจกรรมการขนส่งในระยะเริ่มต้นน้อย ระยะเริ่มต้นนี้เป็นระยะที่ประเมินผลได้เสียผล รวมทั้งศึกษาความเป็นไปได้ของการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งมีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ค่อนข้างยุ่งยาก เช่น ผู้ประกอบการขนส่งที่จะขนส่งระหว่างประเทศได้ต้องมีใบรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่งรถบรรทุก (Q-Mark) ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ประกอบการยังไม่ได้มีการปรับตัวเพื่อไปสู่เป้าหมายการทดลองขนส่งระหว่างประเทศ สอดคล้องกับ Anderson (1993) ที่กล่าวว่า การยกระดับศักยภาพในการแข่งขันของการดำเนินธุรกิจขนส่ง ในด้านระดับขั้นการปรับตัวของธุรกิจขนส่งในสถานการณ์ที่สภาพแวดล้อมของกิจการได้มีการประยุกต์ใช้ระดับขั้นการดำเนินการในรูปแบบของ I-Models ที่มีการปรับระดับ 4 ขั้น คือ ขั้นการสนใจ ขั้นตระหนักรู้ และขั้นทดลอง นอกจากนี้ยังสอดคล้องกับ Johanson & Wiedersheim-paul (1975) ที่กล่าวว่า ระดับหรือสถานการณ์ประกอบธุรกิจต่างประเทศและการเปลี่ยนระดับการดำเนินกิจกรรมธุรกิจระหว่างประเทศเป็นไปตามระดับของกิจกรรมที่ได้กระทำ ผลการศึกษาจึงสรุปได้ว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีระดับขั้นการปรับตัวของกลุ่มธุรกิจขนส่งเพียง 3 ระดับ จาก 4 ระดับ คือ ขั้นการสนใจ ขั้นตระหนักรู้ ขั้นทดลอง ที่มีความสัมพันธ์โดยตรงต่อผลการดำเนินงานส่วนการปรับตัวในขั้นดำเนินธุรกิจขนส่งระหว่างประเทศไม่มีความสัมพันธ์ต่อผลการดำเนินงาน

องค์ความรู้จากการวิจัย

ผลการวิจัยโมเดลเชิงโครงสร้างในงานวิจัยนี้ ใช้เกณฑ์ในการประเมินตัวแปรและตัวแบบได้แก่ 1. ความตรงเชิงสอดคล้อง (Convergent Validity) โดยประเมินจากค่า Average Variance Extracted (AVE) ของตัวแปรแฝง ต้องมีค่าสูงกว่า 0.6 2. การประเมินความเชื่อมั่นของตัวแปรแฝง (Construct Reliability) โดยดูจากค่า CR เป็นการประเมินความสอดคล้องภายในของตัวแปร (Internal Consistency) ต้องมีผลการวิเคราะห์ของตัวแปรข้างต้น พบว่าค่า Loading ของตัวแปรทุกตัวมีค่ามากกว่า 0.6 เป็นไปตามเกณฑ์ที่ตั้งไว้ ประกอบไปด้วยค่า



สัมประสิทธิ์การตัดสินใจของ 4 ตัวแปร คือ ปัจจัยองค์ประกอบภายใน ปัจจัยองค์ประกอบภายนอก ระดับขั้นการดำเนินงาน และผลการดำเนินงาน ดังแสดงในภาพที่ 1 โดยอธิบายแบ่งตามตัวแปรตาม ดังนี้



ภาพที่ 1 ตัวแบบอิทธิพลส่งผ่านแบบสมบูรณ์ (Full Mediation Effect)

จากภาพที่ 1 พบว่า ผลการวิจัยได้โมเดลเชิงโครงสร้างค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.315 ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R^2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.312 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายในสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงาน ได้ร้อยละ 31 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path Coefficient) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.308 ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R^2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.312 แสดงถึง ปัจจัยองค์ประกอบภายนอกสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงของระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงาน ได้ร้อยละ 31 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ของตัวแบบในระดับต่ำ

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงพยากรณ์ พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์เส้นทาง (Path coefficient) มีค่าเป็นบวกเท่ากับ 0.674 ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 และได้ค่าความเชื่อมั่น (R^2) ที่แสดงถึงความสามารถของตัวแปรต้นในการอธิบายความแปรปรวนของตัวแปร

ตาม (Chin, 1998) เท่ากับ 0.464 แสดงถึง ระดับขั้นการปรับตัวการดำเนินงานสามารถอธิบาย การเปลี่ยนแปลงของผลดำเนินงาน ได้ร้อยละ 46.4 ซึ่งถือว่าความแม่นยำในความสัมพันธ์เชิง พยากรณ์ของตัวแบบในระดับปานกลาง

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ภาครัฐควรให้การช่วยเหลือในเรื่องเงินทุน เพื่อกระตุ้นให้เกิดการขยายกิจการจากธุรกิจ ขนาดกลางขนาดย่อม มาเป็นธุรกิจรูปแบบบริษัทหรือห้างหุ้นส่วน เป็นการเพิ่มขีดความสามารถ ที่จะส่งออก กำหนดมาตรการกระตุ้นและการส่งเสริมการขนส่ง เช่น การร่วมทุนกับ ผู้ประกอบการประเทศเพื่อนบ้านในการดำเนินกิจกรรมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งภาคเหนือตอนล่าง ต้องส่งเสริมและพัฒนากิจการขนส่งใน รูปแบบทดลองขนส่งสินค้าร่วมกับผู้ประกอบการประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผลการดำเนินงานมี ทิศทางที่ดีขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยต่อไปสามารถศึกษาในประเด็นด้านการส่งออกของผู้ประกอบการทั้งภาค การผลิตและภาคบริการ ว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตกสามารถสร้าง ผลลัพธ์ที่ดีต่อผลการดำเนินงานของกิจการหรือไม่รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่อาจจะ แตกต่างกันในแต่ละกลุ่มอุตสาหกรรม

เอกสารอ้างอิง

- ขวัญชนก อ่ำภา และวันชาติ ชาญวิจิตร. (2564). การพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนว ตะวันออก-ตะวันตกกับกระบวนการวางแผนแบบรวมพลัง. *วารสารมหาวิทยาลัย ราชภัฏร้อยเอ็ด*, 2(1), 1-14.
- ธนัตถ์ภัทร ธีรธนัตถ์. (2562). *การศึกษาการจัดการขนส่งของธุรกิจขนส่งขนาดกลางและ ขนาดเล็กในจังหวัดชลบุรี*. การประชุมวิชาการระดับชาติ SMARTS ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ธนาคารแห่งประเทศไทย. (2565). *สรุปประมาณการเศรษฐกิจและเงินเฟ้อในรายงานนโยบาย การเงิน ธันวาคม 2564*. สืบค้น 13 มกราคม 2565, จาก <https://shorturl.asia/Njd03>
- นิตยา สุภาภรณ์. (2564). ความสามารถและความได้เปรียบทางการแข่งขันของผู้ประกอบการ วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในจังหวัดนนทบุรี. *วารสารวิชาการวิทยาลัย สันตพล*, 7(2), 43-52.



- รณรงค์ พูลพิพัฒน์. (2565). จัปซีฟจรโลจิสติกส์ไทย. สืบค้น 14 สิงหาคม 2565, จาก <http://www.tpsocmoc.go.th/th/node/11480>
- วรวิทย์ จำลองนาค และทวีศักดิ์ ตั้งปฐมวงศ์. (2557). ผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร. *วารสารมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์*, 2(1), 1-14.
- วันรักษ์ มิ่งมณีนาคิน. (2549). *เศรษฐศาสตร์ระหว่างประเทศ* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วีรชัย งามจรัสศรีวิชัย. (2561). การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จากโครงการทำเรือ่น้ำลิกทวาย. *วารสารสหวิทยาการวิจัย มหาวิทยาลัยกรุงเทพธนบุรี*, 7(1), 131-137.
- Anderson. (1993). The internationalization process of the firm: A model of knowledge development and increasing foreign market commitments. *Journal of International Business Studies*, 8(1), 1-21.
- Chin, W. W. (1998). The partial least squares approach for structural equation modeling. In G. A. Marcoulides (Ed.), *Modern methods for business research* (pp. 295-336). USA: Lawrence Erlbaum Associates Publishers.
- Coase, R. H. (1937). The Nature of the Firm. *Economica*, 4(16), 386-405.
- Field, A. (2005). *Discovering statistics using SPSS* (2nd ed.). Thousand Okes CA: Sage.
- Hair, J. F. et al. (2014). *Multivariate data analysis* (7th ed.). US: Pearson Education Limited.
- _____. (2017). *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)* (2nd ed.). California: SAGE Publications, Inc.
- Johanson & Wiedersheim-Paul. (1975). The internationalization of the firm-Four Swedish cases. *Journal of Management Studies*, 12(3), 305-322.
- Kaiser, H. F. & Rice, J. (1974). Little jiffy mark IV. *Educational and psychological measurement*, 34(1), 111-117.
- Nunnally, J. C. (1978). *Psychometric theory* (2nd ed.). New York: McGraw-Hill.
- Porter, M. E. (1990). *Competitive strategy*. New York: Free Press.
- Wickramasekera, R. & Oczkowski, E. (2006). Stage models re-visited: A measure of the stage of internationalization of a firm. *Management International Review*, 46(1), 39-55.

