



การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราายด้วย
รถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม



โดย
นายสิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต

สาขาวิชาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2559

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย
ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต
สาขาวิชาหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2
วิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2559
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

RISK MANAGEMENT AFFECTING LEARNING ORGANIZATION OF DIRT, STONE
AND SAND TRANSPORTATION BUSINESS BY DUMPS IN NAKHON PATHOM
PROVINCE.



A Thesis Submitted in partial Fulfillment of Requirements
for Master of Business Administration (MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION
PROGRAM)

Management Sciences Silpakorn University

Academic Year 2016

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

58602379 : หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ : Risk Management , Learning Organization , Transportation Business

นาย สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์: การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อมรินทร์ เทวตา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ธุรกิจการขนส่งดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ทั้งหมด 4 ด้าน ประกอบด้วย ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการควบคุม เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้ประกอบการขนส่ง ดิน หิน ทราย ในจังหวัด นครปฐม จำนวน 210 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าสัมประสิทธิ์ และการวิเคราะห์ถดถอยแบบพหุคูณ เพื่อวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงแต่ละด้าน ที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ประกอบการ เพศชาย อยู่ในอายุช่วงอายุ 41 - 50 ปี มีการศึกษาระดับปริญญาตรี ดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าของหรือหุ้นส่วน ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของคนเดียว และมีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ 15 ปีขึ้นไป ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ และด้านการควบคุม ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้แบบไปในทิศทางเดียวกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ แต่การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงานส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้แบบไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนการจัดการความเสี่ยงด้านการเงินส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้แบบทิศทางตรงกันข้ามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง รถบรรทุก ดิน หิน ทราย สามารถนำข้อมูลจากผลการวิจัยไปใช้ในการจัดการความเสี่ยงที่ป้องกันหรือลดความเสี่ยงต่างๆ และสามารถขับเคลื่อนองค์กรไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ ซึ่งจะทำให้องค์กรสามารถปรับตัวเข้ากับสภาพสิ่งแวดล้อมภายในและภายนอกที่มีการเปลี่ยนแปลงไปและสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

58602379 : Major (MASTER OF BUSINESS ADMINISTRATION PROGRAM)

Keyword : Risk Management Learning Organization Transportation Business

MR. Siriwat SUKSRISAWAT : Risk Management Affecting Learning Organization of Dirt, Stone and Sand Transportation Business by Dumps in Nakhon Pathom Province. Thesis advisor : Assistant Professor Amarin Tawata, Ph.D.

This research aim to study the risk management that affects the learning organization of the soil, sand and stone truck transportation business enterprises in Nakhon Pathom Province. The risk management consists of 4 dimensions including strategy, finance, operation and control. This quantitative research was collected by questionnaires from 210 enterprises in Nakhon Pathom province. Percentage, mean, standard deviation, coefficient and multiple regression analysis were used to analyze data.

The study found that most respondents were male, owned or partnered entrepreneurs, and aged between 41-50 years old with a bachelor's degree. They were mostly a single owner and operated their business more than 15 years. The strategic risk management and control risk management affected the learning organization without statistical significant at 0.05 level. However, operational risk management had a statistically significant effect on the learning organization in the same direction at 0.05 level. Financial risk management had a statistically significant effect on the learning organization in a reverse direction at the 0.05 level. The dirt, sand and stone truck transportation business can use this study to prevent or reduce risks and create the organization into a learning organization to response the changing internal and external environment. This can lead to compete sustainably.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาอย่างสูงของ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อมรินทร์ เทวตา ที่ได้สละเวลาอันมีค่า เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา รวมถึงอาจารย์ ดร.ชวนชื่น อัคระวงษ์ชชา กรรมการสอบวิทยานิพนธ์ และอาจารย์ ดร.วัชระ เวชประสิทธิ์ ผู้ทรงคุณวุฒิที่กรุณาชี้แนะแนวทางในการแก้ไขปรับปรุงให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความถูกต้องสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยศิลปากร ทุก ๆ ท่าน ที่ให้ความรู้ คำปรึกษาและประสบการณ์อันมีค่าแก่ผู้วิจัย และขอขอบคุณพี่ ๆ เพื่อน ๆ และน้อง ๆ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิตทุกคนที่ให้คำแนะนำช่วยเหลือและให้กำลังใจกันตลอดมาจนวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ผ่านไปได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทรายด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ที่สละเวลาในการให้ข้อมูล ซึ่งทำให้ผู้วิจัยได้ผลการศึกษาที่เป็นประโยชน์ต่อการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดา พี่ชายและพี่สาว ที่ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจแก่ผู้วิจัยด้วยดีตลอดมา รวมถึงผู้เกี่ยวข้องทุกท่าน



สิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1.....	1
บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญ.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
สมมติฐานในงานวิจัย.....	6
ขอบเขตการวิจัย.....	6
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
กรอบแนวความคิดในการทำวิจัย.....	7
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	8
บทที่ 2.....	10
วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	10
การประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก.....	10
แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง.....	17
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้.....	23
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	30

บทที่ 3	36
วิธีดำเนินการวิจัย	36
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	36
ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา.....	37
เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	38
การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ	39
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
บทที่ 4	44
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	44
ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	46
ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการ	48
ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้าน องค์การแห่งการเรียนรู้.....	50
ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม	56
ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร	63
ส่วนที่ 6 ผลการทดสอบสมมติฐาน	64
บทที่ 5	68
สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	68
สรุปผลการวิจัย.....	68
ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา	75
ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	77
รายการอ้างอิง	78
ภาคผนวก.....	80
ภาคผนวก ก.....	81

ภาคผนวก ข..... 92

ประวัติผู้เขียน..... 95



สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ (แสดงเฉพาะรถบรรทุก).....	2
ตารางที่ 2 ตารางแสดงค่าอัลฟาตรวจสอบความเชื่อมั่น.....	41
ตารางที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	46
ตารางที่ 4 วิเคราะห์ลักษณะของสถานประกอบการ.....	48
ตารางที่ 5 ตารางการวิเคราะห์องค์การแห่งการเรียนรู้ภาพรวม.....	50
ตารางที่ 6 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้ ด้าน บุคคลที่รอบรู้.....	51
ตารางที่ 7 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้ ด้านรูปแบบความคิด.....	52
ตารางที่ 8 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้ ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม	53
ตารางที่ 9 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้ ด้านการเรียนรู้เป็นทีม	54
ตารางที่ 10 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้ ด้านการคิดเชิงระบบ.....	55
ตารางที่ 11 ตารางการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงภาพรวม.....	56
ตารางที่ 12 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านกลยุทธ์.....	57
ตารางที่ 13 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการดำเนินงาน	58
ตารางที่ 14 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการเงิน.....	59
ตารางที่ 15 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการควบคุม.....	61
ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างรายด้านการจัดการความเสี่ยงกับองค์การ แห่งการเรียนรู้รวม	63
ตารางที่ 17 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงรายด้านกับองค์การแห่งการ เรียนรู้สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม .	65
ตารางที่ 18 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงในภาพรวมที่ส่งผลต่อ องค์การแห่งการเรียนรู้.....	67

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิด.....	7
ภาพที่ 2 แสดงองค์ประกอบขององค์กรเรียนรู้.....	26



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญ

ธุรกิจขนส่งเป็นธุรกิจบริการประเภทหนึ่ง ที่วัดประสิทธิภาพได้จากการขนส่งให้ทันตามเวลาที่กำหนด (On time) และ การลดเวลานำส่งสินค้า (Lead time) สุทธิพันธ์ พรหมมา และ มาโนช โลหเตปานนท์ (2555 : 231)[1] ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งจึงจำเป็นต้องหาทางเรียนรู้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของตนเอง รวมถึงลดความเสี่ยงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้กับธุรกิจ เพื่อให้ผู้ใช้บริการเกิดความพึงพอใจ และสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งทางบกสามารถที่จะเริ่มต้นจากการดำเนินธุรกิจขนาดย่อมก่อน หากผู้ประกอบการมีความพร้อมก็จะสามารถพัฒนาไปสู่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดใหญ่ได้ โดยการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้ธุรกิจขยายตัวได้ การพัฒนาอย่างต่อเนื่องนี้จำเป็นจะต้องคำนึงถึง การดำเนินงานต่าง ที่จะทำการขนส่งสินค้าที่สามารถเข้าถึงพื้นที่การผลิตและการตลาดได้อย่างทั่วถึง เปิดโอกาสให้นำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจได้ และลดหรือหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น

ในปัจจุบันธุรกิจขนส่งทางบกมีโอกาสในการเจริญเติบโตสูงมาก เนื่องจากการขยายตัวของโครงข่ายถนนอย่างทั่วถึง ครอบคลุมทุกพื้นที่ ทำให้การเดินทางมีความสะดวกสบาย ไม่ติดขัดหรือสูญเสียเวลา ทำให้การประกอบกิจกรรมต่าง ๆ สามารถดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง การขนส่งทางบกด้วยรถบรรทุกถือเป็นการขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว และเป็นขนส่งอันดับแรกของประเทศไทย โดยมีองค์ประกอบต่าง ๆ ที่แสดงว่าการขนส่งด้วยรถบรรทุกมีความสำคัญ กล่าวคือ ประการแรก ความต้องการในการซื้อรถมากขึ้นเพื่อสามารถขนส่งสินค้าได้ปริมาณมาก รวดเร็วและปลอดภัยต่อตัวสินค้า จากความต้องการดังกล่าวเป็นผลสืบเนื่องจากการขยายฐานอุตสาหกรรมสู่ภูมิภาคมากขึ้น ความต้องการในการขนถ่ายวัสดุอุปกรณ์และผลิตภัณฑ์มากขึ้น การขนส่งทางรถยนต์จึงเป็นทางเลือกที่ประหยัดและสะดวกสบายกว่าทางอื่น เช่น การเข้าเส้นทางหลัก เส้นทางย่อยได้สะดวกกว่าทางอื่น และการขยายเส้นทางคมนาคมมากขึ้น การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ประการที่สอง มาตรฐานการผลิตรถพ่วงและรถบรรทุกให้เท่าเทียมยุโรป โดยมีการพัฒนาออกแบบโครงสร้างและระบบทันสมัยสูงขึ้น ให้มีความเหมาะสมกับการใช้งาน ให้ปลอดภัยแข็งแรงและอายุการใช้งานสูงขึ้น ภายใต้การแข่งขันทางด้านราคาและบริการมากขึ้น และประการที่สาม มีสื่อโฆษณาที่กว้างขึ้น เป็นการเพิ่ม

การเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ ๆ เทคนิคต่าง ๆ เกี่ยวกับรถบรรทุก รถพ่วง และช่วยในการประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจได้อีกด้วย จะต้องพึ่งการขนส่งสินค้าทำหน้าที่ในการนำพาสินค้าหรือผลิตภัณฑ์จากพื้นที่หนึ่งไปสู่อีกพื้นที่หนึ่งทำให้เกิดกิจกรรมทางการค้า ด้านสินค้าหรือผลิตภัณฑ์ก่อให้เกิดรายได้ และเป็นการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจ ไชยยศ ไชยมั่นคง และ มยุขพันธ์ ไชยมั่นคง (2552:21)[2]

ธุรกิจการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกมีการขยายตัวมากขึ้น จึงทำให้มีผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกให้บริการขนส่งรวมถึงการบริหารด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องอยู่เป็นจำนวนมาก กรมการขนส่งทางบกได้แสดงสถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งแยกประเภทให้บริการ และจำนวนผู้ประกอบการขนส่ง ดังแสดงในตาราง (เป็นข้อมูลเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2557) มีจำนวนผู้ประกอบการที่ได้รับใบอนุญาตให้บริการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุกกว่า 364,676 ราย ซึ่งถือได้ว่าการเติบโตมากกว่าประเภทอื่นๆ

ตารางที่ 1 สถิติจำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่งและจำนวนผู้ประกอบการขนส่งทั่วประเทศ (แสดงเฉพาะรถบรรทุก)

ประเภทการขนส่ง	ลักษณะรถ	จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง (ฉบับ)	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง (ราย)
ไม่ประจำทาง	รถบรรทุก	16,372	16,372
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	867	867
ส่วนบุคคล	รถบรรทุก	364,676	364,676
	รถบรรทุกระหว่างประเทศ	159	159

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน,จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง [ออนไลน์],เข้าถึงเมื่อ 13 พฤษภาคม 2559 เข้าถึงได้จาก <https://www.google.co.th/url?sa>[3]

จังหวัดนครปฐมเป็นจังหวัดหนึ่งที่มีการขยายตัวทางการค้า และอุตสาหกรรม สังเกตได้จากจำนวนรถบรรทุกบนท้องถนนที่มีจำนวนเพิ่มขึ้น ประกอบกับจังหวัดนครปฐมอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานครเพียง 56 กิโลเมตร และกรุงเทพมหานครเป็นแหล่งที่มีการขยายตัวของธุรกิจที่หลากหลาย เช่น ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ เป็นธุรกิจที่จัดได้ว่ามีบทบาทสำคัญต่อเศรษฐกิจ และมีมูลค่าเงินลงทุนหมุนเวียนในระบบหลายแสนล้านบาท รวมทั้งเป็นธุรกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับธุรกิจอื่น ๆ เช่น ภาคการก่อสร้าง ภาคการผลิต วัสดุก่อสร้าง และภาคแรงงาน เป็นต้น ธุรกิจเหล่านี้ต้องใช้วัสดุก่อสร้าง เช่น ดิน หิน ทราย เป็นส่วนประกอบสำคัญ การขนส่งด้วยรถบรรทุกจึงตอบสนองความต้องการให้กับธุรกิจเหล่านี้ได้ ดังนั้นจึงทำให้จังหวัดนครปฐมมีธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกจำนวนมาก จากสถิติจำนวนใบอนุญาตและประกอบการขนส่ง สำนักงานขนส่งจังหวัดนครปฐม (ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2557)[3] พบว่า มีผู้ขอใบอนุญาตประกอบการขนส่งประเภทรถบรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 8,498 ราย นับว่ามากกว่ารถบรรทุกประเภทอื่นที่มีเพียงไม่กี่ร้อยคัน ส่งผลให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีแนวทางการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพทั้งด้านการบริหารงานในการดำเนินงาน และการแข่งขันกับสภาพเศรษฐกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งหลายรายประสบความสำเร็จ โดยสามารถขยายขนาดธุรกิจและทำให้ธุรกิจสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน มีผลประกอบการเพิ่มขึ้นทุกปี มีการขยายขอบเขตของบริการเพิ่มมากขึ้น แต่ก็มีผู้ประกอบการธุรกิจหลายรายไม่ประสบความสำเร็จหรือต้องเลิกกิจการ โดยปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน จะต้องคำนึงถึงหลักการของการจัดการธุรกิจ SME โดยผู้ประกอบการจะต้องวางแผน ซึ่งจะทำให้ธุรกิจดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ประกอบการจะต้องรู้จักเตรียมความพร้อมและรองรับสิ่งที่เปลี่ยนแปลงด้วยการกำหนดกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ ประกอบด้วย แผนกลยุทธ์และการจัดการ แผนการตลาด แผนการดำเนินงาน แผนการเงิน และการจัดการความเสี่ยง เพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสิ่งแวดล้อมที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ กัตัญญู ทิรัญญสมบุรณ์ (2547)[4]

การวางแผนต่างๆ แล้วนำไปใช้ในการจัดการ มีความเกี่ยวข้องข้องกับการเรียนรู้ของผู้ประกอบการ ซึ่งจะต้องวางแผนกลยุทธ์บนพื้นฐานของจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร และวิเคราะห์สถานการณ์ต่างๆ ที่เป็นสิ่งแวดล้อมขององค์กร การกระทำเช่นนี้จะผลให้ธุรกิจเติบโตได้ หรือสามารถทำให้ธุรกิจดำเนินการได้อย่างยั่งยืน การเรียนรู้ของผู้ประกอบการในลักษณะนี้เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดสิ่งที่เรียกว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization)

องค์กรแห่งการเรียนรู้ เป็นลักษณะของผู้ประกอบการที่จะขับเคลื่อนคนในองค์กรให้เรียนรู้องค์กร การเรียนรู้สามารถถูกนำไปใช้ในการปรับตัวขององค์กรได้ ส่งผลให้องค์กรอยู่รอดได้ในระยะยาว ทั้งนี้องค์กรสามารถกำหนดเป้าหมายของการเรียนรู้ นอกจากนี้ จากการศึกษาของ ยुरพร ศุภรัตน์ (2553 : หน้า 29-53)[5] ได้กล่าวว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้จะทำให้ผู้ประกอบการและคนทำงานจะมีลักษณะการทำงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีขึ้น มีการเตรียมความพร้อมให้กับงาน พัฒนาความสามารถของตนเองในการแข่งขัน การพัฒนาคนอย่างต่อเนื่องซึ่งรวมถึงการพัฒนาทักษะทางด้านการจัดการ การระมัดระวังเพิ่มขึ้น การตอบสนองความต้องการของลูกค้า การพัฒนาสายงาน และการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป

การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้สามารถพิจารณาได้จากองค์ประกอบ 5 ประการในองค์กร คือ การเป็นบุคคลที่รอบรู้ การมีแบบแผนความคิด การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม การสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน รวมถึงการคิดอย่างเป็นระบบ ซึ่งมีส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้เพื่ออรรถประโยชน์ที่จะช่วยส่งเสริมให้องค์กรมีวิธีการที่หลากหลายในการดำเนินงาน การที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ จะทำให้องค์กรมีบุคลากรที่มีการเรียนรู้ตลอดเวลา มีความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ของสมาชิกในองค์กรเพื่อให้เกิดประโยชน์อย่างต่อเนื่องและนำไปสู่ประสิทธิผลและความเชี่ยวชาญมาสร้างคุณค่าให้กับการดำเนินธุรกิจได้อย่างสร้างสรรค์ อย่างไรก็ตามจากการทบทวนเอกสารยังไม่พบ การศึกษาเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง ดังนั้นการศึกษาในครั้งนี้จะศึกษาเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง

นอกจากนี้ การวิจัยนี้จะศึกษาถึงความสัมพันธ์ของการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง เนื่องจาก ยुरพร ศุภรัตน์ (2553 : หน้า 29-53)[5] ได้ระบุว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้จะใช้เวลาในการเรียนรู้ เพื่อระบุถึงข้อผิดพลาด และหาทางแก้ไขหรือลดข้อผิดพลาด โดยการปรับปรุงการกระทำหรือมีการจัดการเพื่อไม่ให้ข้อผิดพลาดเกิดขึ้นซ้ำอีก ซึ่งแนวคิดนี้มีความสอดคล้องกับการจัดการความเสี่ยง ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องเรียนรู้เพื่อค้นหาปัจจัยเสี่ยง แล้วจึงกำหนดวิธีการที่จะรับมือกับความเสี่ยง ซึ่งอาจเริ่มต้นด้วยการกำหนดวัตถุประสงค์ของการจัดการความเสี่ยง แล้วจึงระบุความเสี่ยงซึ่งประกอบด้วยความเสี่ยงต่างๆ และเหตุแห่งความเสี่ยง ต่อจากนั้นจึงประเมินความเสี่ยง แล้วจึงจัดการความเสี่ยง เจริญ เจษภูวาลัย (2546)[6] และองค์ประกอบขององค์กรแห่งการเรียนรู้ 5 ด้าน คือ การเป็นบุคคลที่รอบรู้ การมีแบบแผนความคิด การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม การสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน และการคิดอย่างเป็นระบบ มีความสอดคล้องกับการจัดการความ

เสี่ยงในองค์กรที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งคนในองค์กรจะต้องมีวิสัยทัศน์ร่วมกันในทุกกระดับ ทำงานเป็นทีม มีการปฏิบัติอย่างมีระบบและต่อเนื่อง และต้องพัฒนาความสามารถในการจัดการความเสี่ยงได้ เจริญ เฉษฐาวลัย (2546)[6]

ในธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก เป็นธุรกิจ SMEs (Small and Medium Sized Enterprises: SMEs) ที่ยังมีการศึกษาน้อยราย ธุรกิจขนส่งลักษณะนี้เป็นอีกธุรกิจที่ต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทางธุรกิจและมีการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ซึ่งจากการศึกษาของ จิราพร แพรออัตต์ (2554)[7] ได้ระบุว่า ธุรกิจขนส่งมีความเสี่ยงที่ต้องเผชิญอยู่หลายด้าน โดยได้ระบุว่าในช่วงปี พ.ศ.2540 - 2548 เป็นยุคที่ธุรกิจการขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ประสบกับสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจฟองสบู่แตกทำให้ธุรกิจการขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก มีการชะลอตัวและหยุดการดำเนินงานชั่วคราว ผู้ประกอบการจึงต้องวางแผนกลยุทธ์และวางแผนในการดำเนินธุรกิจใหม่ ซึ่งความเสี่ยงของธุรกิจโดยทั่วไปอาจแบ่งเป็นด้าน ๆ คือ ด้านกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับความเหมาะสมของแผนกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงานเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานตามแผนกลยุทธ์หรือการการปฏิบัติงานประจำ ด้านการเงินเกี่ยวข้องกันกับปัจจัยที่ทำให้ต้นทุนการเงินมีการเปลี่ยนแปลง และด้านการควบคุมเกี่ยวข้องกันกับกระบวนการในการควบคุมการดำเนินงานที่จะทำให้เกิดประสิทธิภาพ และเป็นไปตามกฎระเบียบต่าง ๆ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาลักษณะการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ซึ่งถือได้ว่าเป็นธุรกิจหลักอย่างหนึ่งของจังหวัดนครปฐม เนื่องจากมีผู้ประกอบการอยู่เป็นจำนวนมาก และมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจในระดับประเทศ นอกจากนี้ จากการทบทวนเอกสาร ยังไม่พบว่ามี การวิจัยที่เป็นการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงและองค์กรแห่งการเรียนรู้ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้จะเป็นการวางพื้นฐานการพัฒนาการจัดการธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านการจัดการความเสี่ยงและการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ซึ่งเป็นเรื่องที่มีความสำคัญในการจัดการธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถเพิ่มผลผลิตจากการดำเนินงาน สร้างมูลค่าให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง และสร้างความแข็งแกร่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคต

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจการขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม
2. เพื่อศึกษาการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจการขนส่งดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม
3. เพื่อศึกษาความอิทธิพลของการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่ธุรกิจการขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม

สมมติฐานในงานวิจัย

1. การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม
2. การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม
3. การจัดการความเสี่ยงด้านการเงิน ส่งผลต่อทางลบขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม
4. การจัดการความเสี่ยงด้านการควบคุม ส่งผลต่อทางบวกขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม

ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาการจัดการความเสี่ยง ทางด้านการเงิน กลยุทธ์ การดำเนินงาน และการควบคุม สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้

ขอบเขตด้านพื้นที่

การทำวิจัยเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ครั้งนี้ ทำการศึกษาในพื้นที่จังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นที่ที่มีการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย เป็นจำนวนมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีการคมนาคมใกล้เขตกรุงเทพฯ และใกล้แหล่งวัตถุดิบของสินค้า

ประเภท ดิน หิน ทราย เป็นที่ต้องการมากในกลุ่มธุรกิจก่อสร้างในเขตกรุงเทพมหานคร และ
ปริมณฑล

ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ใช้ในการศึกษา คือ ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย
ในจังหวัดนครปฐม ที่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจนี้ จำนวน 426 ราย

ขอบเขตด้านเวลา

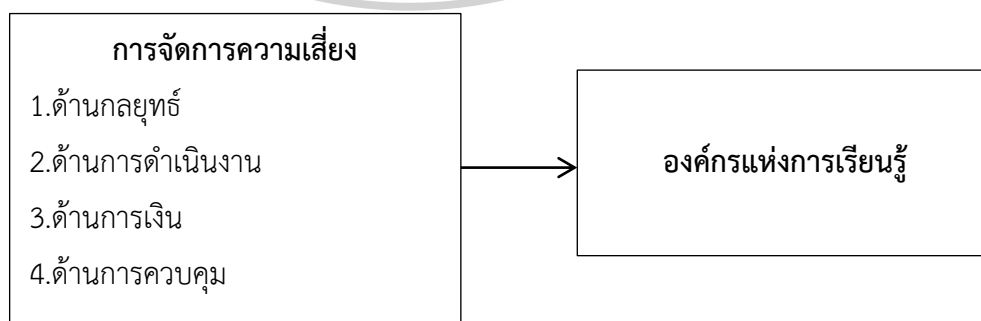
สำหรับระยะเวลาการศึกษาวิจัยนี้ใช้เวลาตั้งแต่เดือน มีนาคม ถึงเดือน พฤษภาคม 2560

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงการจัดการความเสี่ยงของผู้ประกอบการกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยทางด้านรูปแบบการดำเนินธุรกิจ และปัจจัยทางด้านองค์กรแห่งการเรียนรู้ ที่ส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย และผู้ประกอบการรายใหม่สามารถนำไปพัฒนาให้ธุรกิจให้มีความเจริญก้าวหน้าต่อไป
3. เพื่อให้ผู้ที่สนใจได้นำงานวิจัยไปศึกษาค้นคว้าต่อยอด ในประเด็นต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ ต่อการศึกษาทางด้านจัดการความเสี่ยง และองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกในด้านต่างๆ

กรอบแนวคิดในการทำวิจัย

จากการศึกษาดังกล่าว สามารถกำหนดกรอบแนวคิดการวิจัย ได้ดังนี้



ภาพที่ 1 กรอบแนวความคิด

นิยามศัพท์เฉพาะ

การจัดการความเสี่ยง (Risk Management) หมายถึง กระบวนการวางแผนการบริหารและการจัดการความเสี่ยง เพื่อช่วยในการตัดสินใจของบุคคลหรือธุรกิจใดๆในอันที่จะหาวิธีการที่ดีที่สุดเพื่อใช้เป็นแนวทางในการตัดสินใจแก้ไขปัญหาต่างๆที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ทั้งนี้เพื่อลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นให้น้อยที่สุด โดยมีการดูแลตรวจสอบและควบคุมความเสี่ยง ที่สัมพันธ์กับกิจกรรม หน้าที่ และกระบวนการทำงาน เพื่อให้องค์กรลดความเสียหายจากความเสี่ยงมากที่สุดอันเนื่องมาจากภัยที่องค์กรต้องเผชิญในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง การจัดการความเสี่ยงแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ประกอบด้วย

ด้านการเงิน (financial risks) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกระบวนการจัดการทางการเงินขององค์กรความเสี่ยงทางการเงิน เช่น ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน เป็นต้น

ด้านกลยุทธ์ (Strategic Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดจากการกำหนดแผนกลยุทธ์แผนการดำเนินงานและการนำไปปฏิบัติไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับปัจจัยต่างๆในการดำเนินงาน

ด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการ ขาดการกำกับดูแลกิจการที่ดี และการขาดการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายใน คน ระบบงาน

ด้านการควบคุม (Compliance Risk) หมายถึง ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกระบวนการในการควบคุมประสิทธิภาพของระบบการปฏิบัติงานและระบบการควบคุมภายในรวมถึงการป้องกันความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

องค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) หมายถึง แนวทางการสร้างช่องทางที่ทำให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ซึ่งกันและกันภายในและระหว่างบุคลากร ที่ควบคู่ไปกับการรับความรู้จากภายนอก โดยมีจุดเป้าหมายที่สำคัญคือ เพื่อให้มีโอกาสที่ได้ใช้ความรู้ที่เป็นพื้นฐานที่ใช้ในการพัฒนาในการดำเนินงานในองค์กรและตนเอง โดยการเรียนรู้จะถูกเรียงเป็นกระบวนการต่อเนื่องในการใช้ชีวิตและผสมผสานเข้ากับสภาพแวดล้อมในชีวิตและการทำงาน โดยองค์กรแห่งการเรียนรู้ มีองค์ประกอบ 5 องค์ประกอบ คือ

การเป็นบุคคลที่รอบรู้ (Personal mastery) หมายถึง บุคคลที่รอบรู้จะขยายขีดความสามารถในการสร้างสรรค์ผลงานที่ต้องการได้อย่างต่อเนื่อง เห็นการเรียนรู้ ยอมรับความจริง มีความกระตือรือร้น ใฝ่หาที่จะเรียนรู้ พร้อมทั้งจะพัฒนาให้มีความเป็นบุคคลที่รอบรู้

การมีแบบแผนความคิด (Mental models) หมายถึง การมีแบบแผนทางความคิด ซึ่งเป็นความคิดและความเข้าใจของบุคคลที่มีต่อหน่วยงานต่อองค์กร

การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (Team learning) หมายถึง การเรียนรู้ร่วมกันของสมาชิก โดยอาศัยความรู้และความคิดของสมาชิกในกลุ่มมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อพัฒนาความรู้และความสามารถของทีมอย่างต่อเนื่องกลายเป็นความคิดร่วมกัน

การสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Shared vision) หมายถึง การสร้างแบบแผนทางจิตสำนึกของบุคลากรในองค์กร ซึ่งเป็นตัวสะท้อนพฤติกรรมของคนในองค์กร การตั้งสมมติฐานเพื่ออธิบาย สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นการสร้างทัศนคติของความร่วมมือกันอย่างมั่นคงของคนในองค์กร เพื่อการพัฒนาภาพของอนาคต และความต้องการที่จะมุ่งไปสู่ความสำเร็จขององค์กร

การคิดอย่างเป็นระบบ (Systems thinking) หมายถึง หลักสำคัญขององค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ นำมาซึ่งการพัฒนาแบบยั่งยืนของทรัพยากรในองค์กร การคิดอย่างเป็นระบบเป็นการทำความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น โดยมีการเชื่อมโยงเรื่องราวต่างๆ อย่างเป็นระบบ

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง และ ผลงานวิจัยต่าง ๆ โดยได้ลำดับเนื้อหาในการนำเสนอ ดังต่อไปนี้

1. การประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก
2. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง
3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

กรมการขนส่งทางบก (2560)[8] กล่าวถึงการขนส่งสินค้านั้นมีหลายรูปแบบ ทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางท่อ ซึ่งโดยการขนส่งสินค้าภายในประเทศไทยมีการดำเนินการขนส่งทางถนนเป็นหลักซึ่งเป็นสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 86 ของน้ำหนักของสินค้าที่ทำการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด โดยมีโครงสร้างพื้นฐานที่ค่อนข้างสมบูรณ์ เนื่องจากภาครัฐมีการสนับสนุนการขนส่งทางถนนเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับการพัฒนาในการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ระบบถนนเป็นการบริการขนส่งขั้นพื้นฐานโดยให้ความสะดวกรวดเร็วและเป็นการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยตรง การขนส่งทางถนนมีระบบที่มีประสิทธิภาพสูงสำหรับการขนส่งในระยะสั้นๆ หรือช่วงสั้นๆ นอกจากนั้นการลงทุนขยายระบบถนนสามารถเข้าถึงได้ทุกพื้นที่จากข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนแยกตามประเภทของสินค้าสามารถจำแนกประเภทของการขนส่งแบ่งออกเป็น 6 ประเภทตามสินค้าได้ดังนี้

1. การขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค การขนส่งประเภทนี้สินค้าจะมีราคาที่ไม่สูงน้ำหนักของสินค้าไม่มากมีการแข่งขันของผู้ประกอบการด้วยกันสูงมาก ทำให้ไม่สามารถคิดราคาในการขนส่งสินค้าที่สูงได้ ราคาในการขนส่งสินค้าจะขึ้นอยู่กับระยะทางและปริมาณของน้ำหนักในการขนส่งสินค้า
2. การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม การขนส่งประเภทนี้ประกอบด้วย วัสดุก่อสร้าง หิน ดิน ทราย ลูกกรวด หินกรวด เครื่องมือหนัก เครื่องจักร เป็นต้น สินค้าส่วนใหญ่มีน้ำหนักมาก ราคาในการขนส่งสินค้าจะคิดเหมาตามระยะทางในการขนส่ง

3. การขนส่งผลิตภัณฑ์ทางการเกษตร การขนส่งสินค้าประเภทนี้ประกอบด้วย ข้าว อ้อย มันสำปะหลัง ข้าวโพด สัตว์มีชีวิตและผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ ในการคิดราคาการขนส่งจะคิดตามระยะทางในการขนส่งทั้งแบบต่อหน่วยน้ำหนักและต่อหน่วยปริมาตร ราคาในการขนส่งจะคิดแบบเหมาคัน ตามระยะทาง (เนื่องจากส่วนใหญ่จะบรรทุกผลิตผลจนเต็มพิกัดตามที่กฎหมายกำหนด)

4. การขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ การขนส่งสินค้าประเภทนี้ค่อนข้างจะมีมาตรฐานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเข้าและส่งออกเป็นส่วนใหญ่ จุดหมายปลายทางส่วนใหญ่จะอยู่ที่ท่าเรือคลองเตยและท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง หรือสถานีขนส่งสินค้าอื่นที่เป็นจุดกระจายสินค้า ราคาในการขนส่งสินค้าจะคิดราคาเหมาคันตามระยะทางในการขนส่ง

5. การขนส่งวัตถุดิบทราย การขนส่งสินค้าประเภทนี้ ได้แก่ สารเคมี วัสดุไวไฟ ราคาค่าขนส่งสินค้าจะต้องรวมค่าประกันภัยที่สูงกว่าสินค้าทั่วไป ราคาค่าขนส่งจะคิดแบบเหมาคันตามระยะทาง

6. การขนส่งสินค้าเฉพาะ การขนส่งสินค้าประเภท ประกอบด้วย ผงปูนซีเมนต์ กระเบื้อง ซึ่งกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการจะเป็นกลุ่มเฉพาะรถขนส่งสินค้าที่ใช้ก็จะเป็นรถที่มีลักษณะเหมาะสมตามประเภทของสินค้า เช่น รถบรรทุก เป็นต้น

วิวัฒนาการการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

การขนส่งสมัยใหม่ด้วยเครื่องจักรกลเกิดขึ้นหลังจากการนำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ เครื่องจักรไอน้ำนำมาใช้เป็นต้นกำลังของเรือและรถไฟ โดยใช้ถ่านหินและฟืนเป็นเชื้อเพลิง ต่อมามีการพัฒนาเครื่องยนต์ สันดาปภายใน และนำมาใช้กับรถยนต์ เครื่องยนต์สันดาปภายใน มีความสะดวกและเครื่องยนต์มีขนาดเล็ก จึงมีการนำไปใช้กับเรือและรถไฟ

การใช้เครื่องจักรไอน้ำขับเคลื่อนยานพาหนะจึงค่อย ๆ หมดไป วิวัฒนาการการใช้เครื่องยนต์สันดาปภายใน เป็นไปตามความต้องการขนส่ง ผู้ใช้บริการขนส่งมีความต้องการการขนส่งที่รวดเร็ว และขนส่งครั้งละปริมาณมาก ยานพาหนะขนส่งจึงต้องพัฒนาให้สอดคล้องกับความต้องการของลูกค้า

ปัจจุบันเครื่องบินมีขนาดใหญ่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ 500-600 คน เรือบรรทุกสินค้าได้กว่า 300,000 ตัน รถไฟบรรทุกสินค้าได้หลายพันตัน และรถยนต์ทั้งรถบรรทุกและรถโดยสารขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้มากขึ้น

นอกจากนี้ ยานพาหนะจะมีขนาดใหญ่บรรทุกทุกคนและสินค้าได้มากแล้ว ยังมีความรวดเร็วและเชื่อถือได้อีกด้วย อุตสาหกรรมขนส่งด้วยรถยนต์ (motor carrier) มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รถยนต์มีความได้เปรียบในการเข้าถึงชุมชนและพื้นที่ ที่ได้ดีกว่ารูปแบบการขนส่งอื่น ขนาดการบรรทุกของรถยนต์มีปริมาณไม่มาก ถ้าให้ได้เปรียบทางเศรษฐกิจในการให้บริการระยะทางสั้น ขณะที่เรือและรถไฟมีความได้เปรียบด้านต้นทุน เมื่อขนส่งในระยะทางไกลและขนปริมาณมาก ข้อจำกัดการให้บริการของเรือ คือ ต้องอาศัยแม่น้ำหรือชายฝั่งทะเล และต้องมีความลึกพอที่เรือจะเดินได้ ซึ่งแต่ละประเทศก็มีความแม่น้ำที่สามารถเดินเรือได้จำกัด ดังนั้น พื้นที่ที่ไม่มีน้ำเรือก็เดินไม่ได้ จึงไม่สามารถให้บริการ ขณะที่รถไฟเดินไปตามราง เครื่องช่วยรถไฟมีจำกัด รถไฟจึงให้บริการได้เฉพาะในเส้นทางที่มีรางเท่านั้น

การขนส่งด้วยรถยนต์ พัฒนาไปอย่างรวดเร็ว ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 2 รถยนต์มีการพัฒนาด้านเทคโนโลยีเครื่องยนต์อย่างต่อเนื่อง เครื่องยนต์มีกำลังมากขึ้นทำให้บรรทุกได้มาก และมีความเร็วขึ้น รวมทั้งเครื่องยนต์และอุปกรณ์ มีความเชื่อถือได้อีกด้วย ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาการขนส่งด้วยรถยนต์ คือ เครื่องช่วยถนน ประเทศต่าง ๆ ลงทุนสร้างเครื่องช่วยถนนมากขึ้น และมีการปรับปรุงถนนตลอดเวลา การลงทุนสร้างถนนของรัฐ ทำให้รถยนต์เข้าถึงพื้นที่ได้กว้างขวาง การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารด้วยรถยนต์จึงมีอัตราเติบโตสูง งานพัฒนาศูนย์ข้อมูล SMEs Knowledge Center , (2560) [8]

ความสำคัญของการขนส่งด้วยรถบรรทุก

คณิศร กิตติคุณธาดา (2558:10)[9] ได้กล่าวว่าวินตัน (Winton) อาจเป็นคนแรกที่เริ่มผลิตรถยนต์ที่ใช้ในการรับส่งของ (Delivery Vehicles) เมื่อประมาณปี ค.ศ. 1898 และอีก 5 ปี ต่อมาก็มีบริษัทผลิตรถยนต์หลาย ๆ บริษัทได้ผลิตรถยนต์ที่ใช้เป็นยานพาหนะในการขนส่งของ จึงเป็นยุคเริ่มแรกของการใช้รถบรรทุกตั้งแต่นั้นมา ขณะที่เริ่มมีรถบรรทุกมาใช้งานขนส่งของในระยะแรก เอกชนและเจ้าของสินค้าบางรายยังไม่มี ความแน่ใจที่จะใช้รถบรรทุกแต่ในที่สุดก็เป็นที่ยอมรับเพราะรถบรรทุกสามารถขนส่งได้รวดเร็วและบรรทุกได้มาก ซึ่งระบบการขนส่งเดิมที่ใช้มาเป็นยานพาหนะไม่สามารถรองรับได้ ดังนั้นกิจการรถบรรทุกจึงได้เริ่มเป็นรูปร่างและมีความก้าวหน้าตั้งแต่นั้นมา รถบรรทุกที่ใช้เครื่องยนต์ในสมัยแรกๆ นั้นเป็นรถที่ดัดแปลงมาจากรถโดยสารโดยการเอาส่วนที่นั่งผู้โดยสารออกและเอากระบะบรรทุกไปวางแทน ซึ่งได้มีการพัฒนาจนเริ่มมีขนาดใหญ่ขึ้น น้ำหนัก

สิ่งของที่รถบรรทุกจะลากได้ขึ้นอยู่กับขนาดของโครงรถ ขนาดเพลลา สปริง และกำลังเครื่องยนต์ ทำให้รถบรรทุกในสมัยนั้นบรรทุกได้น้อยกว่าในสมัยนี้มาก เพราะจะมีน้ำหนักรถเปล่าสูง เช่น ผู้ผลิตรายหนึ่งในปี ค.ศ. 1930 ผลิตรถคันหนึ่งเพื่อบรรทุกน้ำหนัก 5 ตัน โดยรถคันนี้มีน้ำหนักรถเปล่าถึง 2 ตันเศษ เป็นต้น ต่อมาเมื่อถนนได้รับการปรับปรุงให้ดีขึ้น มีการใช้ยางสุบลมเป็นครั้งแรก เนื่องจากรถยนต์ได้มีการพัฒนาให้ดีขึ้นเป็นลำดับ ผู้ผลิตรถจึงได้เริ่มนำเครื่องยนต์ของรถเก๋ง ซึ่งมีสมรรถนะดีกว่ามาใช้กับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักมากและมีเครื่องยนต์ที่ด้อยกว่า วิธีนี้พบว่าประสบความสำเร็จและมีผู้นิยมใช้กันมาก ทำให้รถบรรทุกสามารถขนสินค้าได้หนักเป็นสองเท่าของตัวเอง และก่อให้เกิดแนวโน้มที่จะผลิตรถบรรทุกที่มีน้ำหนักลดน้อยลงแต่บรรทุกสินค้าได้มากขึ้นด้วยอย่างไรก็ดีเชื่อว่าสงครามโลกครั้งที่ 1 ได้มีส่วนช่วยให้มีการพัฒนาการใช้รถบรรทุกในรูปแบบต่าง ๆ มากขึ้นเช่น ทำเป็นรถลากจูง รถบรรทุกหนักเพื่อขนส่งสัมภาระและยุทโธปกรณ์ จึงเป็นเหตุให้รถบรรทุกต้องมีขนาดใหญ่ขึ้น ซึ่งการศึกษาต่อเนื่องมาจนถึงสงครามโลกครั้งที่ 2 สำหรับประเทศไทย การขนส่งทางถนนของไทยตั้งแต่โบราณที่ใช้กันมาเก่าแก่ที่สุดคือ เกวียนซึ่งถือว่าเป็นรถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารประเภทแรก ต่อมาในสมัยราชการที่ 5 ได้สั่งรถลาก (Rickshaw) จากเมืองจินมาถวาย ต่อมาเป็นที่นิยมกันมากในหมู่ขุนนางและเจ้าสัวจึงได้นำช่างจากเมืองจินมาต่อรถลากในประเทศไทย ต่อมาปี 2477 กรมหลวงราชบุรีดิเรกฤทธิ์ได้สั่งรถยนต์ยี่ห้อ เมอร์เซเดสเดมเลอร์มาถวายซึ่งนับว่าเป็นรถพระที่นั่งคันแรกที่ใช้เครื่องยนต์แก๊สโซลีนและมีล้อเป็นยางอัดลม การริเริ่มใช้รถบรรทุกในเมืองไทยในสมัยก่อนนั้น การขนส่งสินค้าในประเทศในระยะทางไกลๆ นอกจากจะใช้ขนส่งทางเรือหรือทางรถไฟแล้ว ก็ได้บรรทุกทางเกวียนหรือบรรทุกหลังโค หลังม้า แต่บัดนี้พาหนะดังกล่าวได้เลิกใช้ไปเกือบหมดแล้ว แต่ใช้รถยนต์ที่มีที่บรรทุกเป็นกระบะด้านหลัง เรียกว่า “รถบรรทุก” แทนก่อเกียรติ การขนส่ง (Transportation) นับเป็นกิจกรรมที่มีความจำเป็นและเป็นต้นทุนส่วนสำคัญที่สุด ซึ่งกิจกรรมด้านการขนส่งผู้บริหารต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเลือกวิธีหรือรูปแบบการขนส่ง การรวบรวมสินค้าก่อนทำการขนส่ง การกำหนดเส้นทางการขนส่ง การวางแผนเวลาที่ใช้ในการขนส่ง การเลือกเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการขนส่ง เรื่องของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ลูกค้านักค้าต้องการสินค้าหรือบริการภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้ การขนส่งล่าช้านั้นอาจเนื่องมาจากอุปกรณ์การขนส่งที่ล้าสมัย โรงงานอยู่ห่างไกล หรือมีจุดอ่อนในระบบการทำงานของบุคลากร บทบาทในการให้บริการซึ่งกิจการต้องคำนึงถึง คือ ความต้องการของผู้บริโภคกิจกรรมที่มีความจำเป็นและเป็นต้นทุนส่วนที่มีความสำคัญที่สุด ของการดำเนินกิจกรรมด้านการขนส่งผู้บริหารหรือเจ้าของกิจการมีสิ่งที่จะต้องคำนึงถึง ได้แก่ การเลือกวิธีหรือรูปแบบการขนส่ง การ

รวบรวมสินค้าก่อนทำการขนส่งสินค้า การกำหนดเส้นทางการขนส่ง การวางแผนเวลาที่ใช้ในการขนส่ง การเลือกเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับการขนส่ง เรื่องของเวลาที่ใช้ในการขนส่ง ลูกค้านำความต้องการสินค้าหรือบริการภายในกำหนดเวลาที่ตกลงไว้ การขนส่งล่าช้านั้นอาจมาจากอุปกรณ์การขนส่งที่ล้าสมัย โรงงานหรือสถานประกอบการห่างไกล หรือมีจุดอ่อนในระบบการทำงานของบุคลากรบทบาทในการให้บริการซึ่งกิจการต้องคำนึงถึง คือ ความต้องการของผู้บริโภค หรือผู้รับบริการ และผู้รับสินค้าปลายทางนั้นสำคัญ เป้าหมายหลัก คือ การจัดส่งสินค้าที่ถูกต้อง ไปยังสถานที่ที่ถูกต้องในเวลาที่เหมาะสม และเสียค่าใช้จ่ายอย่างประหยัด โดยมีองค์ประกอบของการขนส่งประกอบด้วยลักษณะดังต่อไปนี้ 1. ต้องมีการเคลื่อนย้ายที่ของคน สัตว์ หรือสิ่งของ 2. การเคลื่อนย้ายโดยมีเครื่องมือหรือยานพาหนะในการขนส่ง 3. การเคลื่อนย้ายต้องเป็นไปตามวัตถุประสงค์ของผู้เคลื่อนย้าย

ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก

ผู้ที่ประสงค์จะประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าต้องเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งประจำทาง หรือใบอนุญาตไม่ประจำทาง หรือใบอนุญาตขนส่งด้วยรถบรรทุกเล็ก หรือใบอนุญาตขนส่งส่วนบุคคล ปัจจุบันมีการออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก 3 ประเภท คือ ใบอนุญาตประกอบการขนส่งไม่ประจำทาง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งส่วนบุคคล และใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ

1. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกไม่ประจำทาง ตามกฎหมายการขนส่งทางได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกต้องมีใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ดังนี้

1.1 การขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

1.1.1 ต้องมีสัญชาติไทย

1.1.2 กรณีผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย มีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย และเป็นทุนไทยไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด

1.1.3 กรณีผู้ขอเป็นห้างหุ้นส่วนสามัญต้องจดทะเบียนตามกฎหมายไทย ต้องมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย และผู้เป็นหุ้นส่วนทั้งหมดต้องมีสัญชาติไทย

1.1.4 กรณีผู้ขอเป็นบริษัทจำกัดต้องมีสำนักงานใหญ่อยู่ในประเทศไทย กรรมการของบริษัทจำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต้องมีสัญชาติไทย และทุนบริษัทไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ดต้อง

เป็นของผู้ถือหุ้นซึ่งเป็นบุคคลธรรมดา และมีสัญชาติไทยหรือต้องเป็นของนิติบุคคลตามกฎหมายไทย หรือองค์กรหรือส่วนราชการไทย

1.1.5 กรณีผู้ขอเป็นบริษัทมหาชนจำกัดต้องตั้งอยู่ในประเทศไทย กรรมการบริหาร จำนวนไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งและต้องมีสัญชาติไทยและทุนไม่น้อยกว่าร้อยละห้าสิบ ต้องเป็นของบุคคล ธรรมดาและมีสัญชาติไทย หรือเป็นนิติบุคคลและมีคุณสมบัติตาม ข้อที่ 2,3 และ 4 ผู้ขออนุญาตต้อง ยื่นเอกสารคำขออนุญาตพร้อมกับเอกสารระบุประมาณสินค้าต่อเดือน ทุนจดทะเบียนไม่ควรน้อยกว่า 500,000 บาท มีสถานที่เก็บ ซ่อมและบำรุงรักษารถในท้องที่ทำการขนส่ง อนึ่งในวันยื่นคำขออนุญาต ผู้ขอไม่ต้องมีรถอยู่ก็ได้

1.2 เงื่อนไขการขออนุญาตประกอบการขนส่ง การอนุญาตประกอบการขนส่งมีเงื่อนไข ดังนี้

1.2.1 จำนวนรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง

1.2.2 ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถต้องสอดคล้องกับประเภทสินค้าที่รับจ้างทำ การขนส่ง

1.2.3 เครื่องหมายของผู้ประกอบการขนส่งที่ต้องให้ปรากฏประจำทุกคัน

1.2.4 เกณฑ์น้ำหนักบรรทุกและวิธีการบรรทุก

1.2.5 ท้องที่ทำการขนส่ง

1.2.6 สถานที่เก็บซ่อมและบำรุงรักษา

1.3 การดำเนินการหลังจากได้รับอนุญาต ผู้ขอประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถไม่ประจำทาง เมื่อได้รับอนุมัติให้เป็นผู้ได้รับใบอนุญาตแล้วต้องดำเนินการ ดังนี้

1.3.1 ชำระค่าธรรมเนียมจำนวน 1,500 บาท ใบอนุญาตประกอบการขนส่งสินค้ามี อายุ 5 ปี

1.3.2 วางหลักทรัพย์สำหรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ชีวิตหรือร่างกายกับ บุคคลภายนอก

1.3.3 แสดงหลักฐานการมีกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองรถที่นำมาใช้ประกอบการ ขนส่งสินค้า

2. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกส่วนบุคคล การประกอบการขนส่งส่วนบุคคล รถบรรทุก ต้องมีใบอนุญาตประกอบการขนส่ง วิธีการและหลักเกณฑ์การขออนุญาตมีดังนี้

2.1 การขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขออนุญาตประกอบการขนส่งจะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

2.1.1 ต้องเป็นผู้ที่ประกอบธุรกิจหรือการค้า และมีความจำเป็นต้องใช้รถบรรทุกเพื่อประโยชน์ในการดำเนินธุรกิจหรือการค้าของตนเอง โดยไม่นำรถนั้นไปรับจ้าง

2.1.2 ต้องมีรถที่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเองหรือเป็นผู้เช่าซื้อและจะใช้รถร่วมไม่ได้

2.1.3 ในวันขออนุญาตประกอบการขนส่ง ผู้ขอไม่จำเป็นต้องมีรถอยู่

2.2 เงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง ใบอนุญาตประกอบการขนส่งมีเงื่อนไขดังนี้

2.2.1 จำนวนรถที่ต้องใช้ประกอบการขนส่ง

2.2.2 ลักษณะ ชนิด และขนาดของรถที่ต้องใช้ในการประกอบการขนส่ง สินค้า

2.2.3 สถานที่เก็บ ซ่อม และบำรุงรักษา

2.2.4 จำนวนผู้ประจำรถ การทำงานของคนขับรถจะขับรถต่อเนื่องกันเป็นระยะทางไม่เกิน 400 กิโลเมตร

2.3 การดำเนินการหลังจากได้รับใบอนุญาต ผู้ขออนุญาตเมื่อได้รับอนุญาตต้องดำเนินการ ดังนี้

2.3.1 ชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาตประกอบการจำนวน 500 บาท

2.3.2 วางหลักทรัพย์ประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายกับบุคคลภายนอก ภายในกำหนด 15 วัน

2.3.3 ใบอนุญาตมีอายุ 5 ปี นับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

3. ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศประเภทไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุกต้องได้รับใบอนุญาตตามกฎหมายฉบับที่ 29 (พ.ศ.2530) ทั้งนี้การพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะเป็นไปตามความตกลงหรืออนุสัญญาที่ประเทศไทยทำไว้กับประเทศคู่สัญญานั้นๆ

3.1 การอนุญาตประกอบการ ผู้ขออนุญาตจะต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้

3.1.1 เป็นบริษัทจำกัดหรือเป็นบริษัทมหาชนหรือเป็นองค์กรของรัฐ

3.1.2 กรณีผู้ข้อมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในต่างประเทศจะต้องมีสำนักงานตัวแทนจดทะเบียนตามกฎหมายไทยและตั้งอยู่ในประเทศไทยด้วย

3.2 การดำเนินการหลักจากได้รับอนุญาต ผู้ยื่นคำขออนุญาตเมื่อได้รับอนุญาตแล้วต้องดำเนินการดังนี้

3.2.1 ชำระค่าธรรมเนียมใบอนุญาต 5,000 บาทต่อปี

3.2.2 ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องวางหลักทรัพย์เพื่อประกันความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายกับบุคคลภายนอก

3.2.3 ผู้ได้รับใบอนุญาตต้องยื่นเรื่องขอต่อใบอนุญาตก่อนที่ใบอนุญาตหมดอายุ

จากการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก สามารถสรุปได้ว่าการประกอบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเน้นที่การขนส่งและการบริการเป็นสำคัญโดยแบ่งออกเป็น 5 รูปแบบ การขนส่งทางถนน การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางท่อ มีความสำคัญกับการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศซึ่งมีปัจจัยสำคัญในการพัฒนา เพราะ การลงทุนสร้างเครือข่ายการปรับปรุงตลอดเวลาการขนส่งสินค้ามีอัตราการเติบโตสูงรวมถึงจุดอ่อนในระบบการทำงานของบุคลากร ดังนั้นผู้ประกอบการการขนส่งจำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงการดำเนินงานไปแนวทางที่ต้องการได้ การประเมินผลมีปัจจัยต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อ การประเมินต้องมีความเข้าใจรวมถึงต้องทำให้เกิดประโยชน์ขึ้นด้วย

แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง

ความเสี่ยง (Risk) คือ การกระทำหรือเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่แน่นอน ที่อาจส่งผลกระทบต่อหรือสร้างความเสียหาย หรือความล้มเหลวหรือลดโอกาสที่จะบรรลุความสำเร็จต่อการบรรลุถึงวัตถุประสงค์ ซึ่งวัดได้จากโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์และผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ขององค์กร โอกาส (Opportunity) คือความเป็นไปได้ที่เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งที่จะเกิดขึ้นและส่งผลดีต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวความคิดของความเสี่ยงจากแหล่งอ้างอิงต่างๆ ดังต่อไปนี้

เจริญ เจษฎาวัดภัย (2546)[6] ได้ให้คำจำกัดความของความเสี่ยง คือ โอกาสของเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยมีผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กรทั้งในทางด้านกลยุทธ์และทางด้านการปฏิบัติงาน

หรือเหตุการณ์ที่ทำให้วัตถุประสงค์ที่ทางองค์กรได้กำหนดไว้ไม่บรรลุหรือสิ่งที่ไม่อยากให้เกิดขึ้น และระดับของความเสี่ยงที่ประเมินจากโอกาสที่จะเกิดขึ้นและมีความรุนแรงหากเหตุการณ์นั้น

ประเภทของความเสียหาย สามารถจำแนกได้โดยใช้เกณฑ์ที่ต่างกันเช่น

1. การจำแนกตามความสำคัญ โดยไพร์ชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส (2546, หน้า 11)[10] ประกอบด้วย

1.1 ความเสี่ยงที่เป็นอันตราย คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเชิงลบที่อาจเป็นอันตรายหรือสร้างความเสียหายต่อองค์กร เช่น กิจกรรมที่ผลิตสินค้าอาจมีความเสี่ยงจากการขาดแคลนวัตถุดิบ เครื่องจักรในการผลิตเสียหาย คู่แข่งขันเพิ่มมากขึ้น การเกิดอุบัติเหตุในโรงงานในการดำเนินงาน เป็นต้น

1.2 ความเสี่ยงที่เป็นความไม่แน่นอน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและทำให้ผลที่องค์กรได้รับจากเหตุการณ์จริงไม่เป็นไปตามที่คาดการณ์ไว้ มีผลเนื่องมาจากสาเหตุต่าง ๆ กัน เช่น ต้นทุนที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่างบประมาณที่กำหนดไว้ เป็นต้น

1.3 ความเสี่ยงที่เป็นโอกาส คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทำให้องค์กรเสียโอกาสในการแข่งขันการดำเนินงานและการเพิ่มมูลค่าของผู้ถือหุ้น เช่น การไม่สามารถนำสินค้าใหม่ออกสู่ตลาดในเวลาที่เหมาะสม ไม่ตัดสินใจลงทุนธุรกิจใหม่ที่อาจช่วยขยายธุรกิจ เป็นต้น

2. การจำแนกตามหน้าที่ โดยจากเอกสารการอบรมผลรวมของการบริหารความเสี่ยง

3. การจำแนกตามการตรวจสอบ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย ได้กำหนดเกณฑ์ในการประเมินบริษัทในตลาดหลักทรัพย์

การจัดการความเสี่ยง

การจัดการความเสี่ยง (Risk Management) หมายถึง การจัดการปัจจัยและการควบคุมกิจกรรม รวมทั้งกระบวนการดำเนินงานต่างๆ ขององค์กรโดยมีการลดมูลเหตุแต่ละโอกาสที่องค์กรจะเกิดความเสียหายเพื่อให้ระดับและขนาดของความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอยู่ในระดับที่องค์กรนั้นต้องยอมรับและประเมินได้ควบคุมและสามารถตรวจสอบได้อย่างมีระบบโดยคำนึงถึงการบรรลุเป้าหมายขององค์กรเป็นสำคัญ

การจัดการความเสี่ยงเป็นวิธีการเรียนรู้ โดยการระบุถึงสาเหตุของความเสี่ยง วิเคราะห์ความเสี่ยง ติดตามและสื่อสารความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมหน่วยงานหรือกระบวนการดำเนินงานขององค์กร เพื่อช่วยลดความสูญเสียให้เหลือน้อยที่สุดและเพิ่มโอกาสให้แก่ธุรกิจมากที่สุดองค์กรการจัดการความเสี่ยงขององค์กร มีลักษณะสำคัญดังนี้ เจริญ เจริญกุล, (2546)[6]

1. ผสมผสานเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจ การจัดการความเสี่ยงควรมีสอดคล้องกับแผนทางธุรกิจ วัตถุประสงค์ การตัดสินใจ และสามารถนำไปใช้กับองค์ประกอบอื่น ๆ ในการบริหารองค์กร

2. พิจารณาความเสี่ยงทั้งหมด โดยให้ครอบคลุมความเสี่ยงทั้งองค์กร ไม่ว่าจะเป็น ความเสี่ยงเกี่ยวกับกลยุทธ์ การดำเนินงาน การปฏิบัติตามกฎระเบียบและการเงิน ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้อาจทำให้เกิดความเสียหาย ความไม่แน่นอน และโอกาส รวมถึงการมีผลกระทบต่อวัตถุประสงค์ และความ ต้องการของผู้มีส่วนได้เสีย

3. มีความคิดแบบมองไปข้างหน้า โดยมองว่าความเสี่ยงอะไรที่เกิดขึ้นบ้างและหากเกิดขึ้นจริงจะมีผลกระทบอย่างไรต่อวัตถุประสงค์ ดังนั้นองค์กรควรเตรียมการจัดการความเสี่ยงหรือการบริหารจัดการความเสี่ยงที่เกิดขึ้น

ทั้งนี้ตามแนวทางของ COSO (The Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission) ซึ่งเป็นคณะกรรมการประกอบด้วยผู้แทนจากสถาบันวิชาชีพ 5 แห่งในสหรัฐอเมริกา และเป็นผู้จัดทำ “Enterprise Risk Management Framework” สำหรับใช้เป็นแบบ ในการบริหารความเสี่ยงขององค์กร ได้แบ่งประเภทของวัตถุประสงค์เป็น 4 ด้าน คือ

1. ด้านกลยุทธ์ (Strategic) คือ วัตถุประสงค์ระดับองค์กร ซึ่งจะสะท้อนทางเลือกของผู้บริหารที่ระบุแนวทางในการเพิ่มมูลค่าในองค์กรและแนวทางในการปฏิบัติงาน ซึ่งมีความสอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร

2. ด้านการดำเนินงาน (Operation) คือ วัตถุประสงค์ของการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในกระบวนการปฏิบัติงาน

3. ด้านรายงาน (Reporting) คือ การสร้างความน่าเชื่อถือที่มี ความถูกต้อง ครบถ้วน และทันเวลาของการรายงาน ข้อมูลทางการเงินและที่ไม่ใช่การเงิน

4. ด้านการปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับ (Compliance) คือ การมุ่งเน้นให้มีการทำดำเนินงานที่มีการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับองค์กร การระบุความเสี่ยง

ดังนั้นการระบุเหตุการณ์ต่างๆ ที่มีผลดีและผลเสียต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ ซึ่งระบุด้วยว่า เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นที่ไหน เมื่อใด และเกิดขึ้นได้อย่างไรและเกิดขึ้นทำไม สำหรับการระบุความเสี่ยง นั้น หมายถึง เหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นภายใต้สถานการณ์ที่ไม่มีความแน่นอนและจะส่งผลกระทบต่อ

ให้เกิดความเสียหายและก่อให้เกิดความล้มเหลวหรือมีโอกาที่จะบรรลุเป้าหมายตามแผนการปฏิบัติงาน ในหน่วยงานหรือองค์กร ทั้งนี้สามารถจำแนกความเสี่ยงได้เป็น 4 ลักษณะ ดังนี้

1. ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการกำหนดแผนดำเนินงานและการนำไป ปฏิบัติไม่เหมาะสมและไม่สอดคล้องกับปัจจัยต่างๆ ความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดกลยุทธ์ของกิจการในอนาคตอย่างคงเดิม หรือต้องมีการปรับเปลี่ยนในส่วนใดบ้าง ซึ่งโดยทั่วๆไป การกำหนดกลยุทธ์มักจะครอบคลุม การริเริ่มในสายธุรกิจใหม่ที่ยังไม่เคยทำมาก่อน ขยายธุรกิจและบริการในปัจจุบันจากเดิมผ่านการขยายธุรกิจ ในปัจจุบันออกไป การลงทุนพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวกหรือโครงสร้างพื้นฐาน ความรู้ทักษะของบุคลากร อุปกรณ์ เครื่องมือ หรือระบบงาน เทคโนโลยี รวมทั้งผู้ให้บริการภายนอก (Outsourcing) ด้วย

2. ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติงาน (Operational Risk) คือ ความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายอันเนื่องมาจากการ ขาดการกำกับดูแลกิจการที่ดีหรือขาดธรรมาภิบาลในองค์กร และการขาดการควบคุมที่ดี โดยอาจเกี่ยวข้องกับกระบวนการปฏิบัติงานภายใน คน ระบบงาน หรือเหตุการณ์ภายนอก และส่งผลกระทบต่อรายได้ขององค์กร ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในการสูญเสียที่เกิดจากความไม่เพียงพอหรือ ความล้มเหลวของขั้นตอนการปฏิบัติงานภายในทรัพยากรบุคคล หรือจากเหตุการณ์ภายนอก

3. ความเสี่ยงด้านการเงิน (financial risks) คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกระบวนการจัดการทางการเงินขององค์กร ความเสี่ยงทางการเงิน เช่น ความผันผวนของอัตราดอกเบี้ย ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน

4. ความเสี่ยงด้านการควบคุม (Compliance Risk) คือ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากกระบวนการในการควบคุมประสิทธิภาพของระบบการปฏิบัติงานและระบบการควบคุมภายในรวมถึงการป้องกันความเสี่ยงขององค์กร ซึ่งเป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนซึ่งไม่สามารถปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับหรือมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงาน และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามนโยบายและวิธีการปฏิบัติงานที่องค์กรกำหนดขึ้น

การจัดการความเสี่ยงจะเกิดประสิทธิผลสูงสุด ก็ต่อเมื่อทุกหน่วยงานในองค์กรมีวิธีการในทางเดียวกันในการระบุหรือการประเมินการจัดการความเสี่ยงและการกำหนดกรอบการจัดการความเสี่ยงในองค์กร นอกจากนี้องค์กรจะต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้ เจริญ เจษภูววัลย์ (2546)[6]

1. มีวัฒนธรรมในการจัดการความเสี่ยงในทุกระดับขององค์กร โดยผู้บริหารระดับสูงได้กำหนดนโยบาย วัตถุประสงค์และกลยุทธ์ในการบริหารและการจัดการความเสี่ยงและระดับความเสี่ยงที่องค์กรยอมรับและชี้แจงให้ทุกคนในองค์กรทราบเพื่อได้คำนึงถึงความสำคัญของการจัดการความเสี่ยง

2. การปฏิบัติตามกระบวนการจัดการความเสี่ยงอย่างมีระบบและต่อเนื่อง โดยมีการปรับปรุงกระบวนการให้มีความเหมาะสมกับการดำเนินงานของธุรกิจ

3. การกำหนดโครงสร้างการจัดการความเสี่ยงที่มีความเหมาะสมและระบุถึงหน้าที่ความรับผิดชอบต่อการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างชัดเจนโดยถือว่าการจัดการความเสี่ยงนั้นเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของคนทุกคนในองค์กร

4. มีปัจจัยพื้นฐานที่ดี ประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก คือ บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในวิธีการวัดผลการดำเนินงาน การให้ความรู้และการฝึกอบรม ช่องทางการสื่อสารทั้งภายในและภายนอกองค์กร วิธีการสอบทานคุณภาพเพื่อให้มีความมั่นใจได้ว่าองค์กรสามารถดำเนินการภายใต้ความเสี่ยงได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผล

กระบวนการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพด้วย 5 ขั้นตอน

1. การกำหนดวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ที่มีความชัดเจนของการดำเนินธุรกิจองค์กร หรือกระบวนการทำงาน ขั้นตอนของการจัดการความเสี่ยง วัตถุประสงค์และกลยุทธ์ดังกล่าวต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนและสื่อสารให้แก่หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องในองค์กรด้วยเพื่อให้มีความเข้าใจตรงกัน

2. การบ่งชี้ความเสี่ยง ความเสี่ยงและเหตุแห่งความเสี่ยง ครอบคลุมความเสี่ยงสำคัญ คือ ความเสียหายหรือเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจมีผลกระทบในเชิงลบต่อธุรกิจองค์กรความไม่แน่นอนที่อาจมีผลกระทบต่อการบรรลุวัตถุประสงค์และกลยุทธ์ขององค์กรและเหตุการณ์ที่อาจทำให้ธุรกิจองค์กรเสียโอกาสได้สิ่งที่ดี

3. การประเมินความเสี่ยง คือ พิจารณาความเสี่ยงที่มีอยู่ก่อน จะทำการควบคุมใดๆ หลังจากการพิจารณาว่าการปฏิบัติงานในธุรกิจองค์กรในปัจจุบันได้มีวิธีการอย่างไรในการจัดการความเสี่ยง โดยมีการประเมิน และพิจารณาให้ครอบคลุมในเรื่องโอกาสที่เกิดขึ้นและผลกระทบที่ธุรกิจองค์กรจะได้รับ

4. การขจัดความเสี่ยง ความเสี่ยงอาจเป็นวิธีใดวิธีหนึ่ง คือ การหลีกเลี่ยงหรือการไม่ยอมรับ ความเสี่ยงที่เกิดขึ้น จึงอาจทำให้ความเสี่ยงต้องปรับเปลี่ยนวัตถุประสงค์ ในการโอนย้าย หมายถึง การโอนความเสี่ยงให้ผู้อื่นช่วยรับผิดชอบ เช่น การทำประกันภัย การควบคุม เป็นต้น

5. การติดตามผลและการรายงาน องค์ประกอบหลักของการติดตามผลของการรายงาน คือ การประเมินคุณภาพและความเหมาะสมในการปฏิบัติงานเพื่อลดความเสี่ยง รวมไปถึงการระบุ ความเสี่ยงที่สามารถย้ายออกไปภายนอกองค์กรได้ และการรายงานความเสี่ยงจากทุกธุรกิจขององค์กร อย่างต่อเนื่อง

องค์ประกอบสำคัญในการติดตาม คือ องค์ประกอบการสื่อสารที่ต้องมีการดำเนินการอย่างรวดเร็วและต่อเนื่องโดยมีวิธีการที่มีความหลากหลาย เช่น การประชุม การจัดรายงานประจำเดือน เป็นต้น เพื่อให้ผู้บริหารได้รับรู้และทราบได้ทำการสอบทานสถานะของความเสี่ยงและแผนการ ดำเนินงาน สิ่งเหล่านี้จะช่วยให้เกิดการบอกข้อมูลที่สำคัญ และทำให้เกิดการตัดสินใจที่มีประสิทธิผล ได้ทันเวลา

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีการจัดการความเสี่ยงต่อธุรกิจ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิดการจัดการ ความเสี่ยงแต่ละด้าน รวมถึงองค์ประกอบสำคัญในการจัดการความเสี่ยงจะต้องเป็น กระบวนการหรือขั้นตอนที่จะควบคุมการดำเนินงานต่างๆ ทั้งนี้การดำเนินการตามกระบวนการ จัดการความเสี่ยงต้องทำอย่างเป็นขั้นตอนและต่อเนื่องมีการพัฒนากระบวนการบริหาร การจัดการ ความเสี่ยงทำให้กลายเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมการทำงานขององค์กร ให้มีความสัมพันธ์กับ กระบวนการทำงานขององค์กรบุคลากรในองค์กรมีส่วนร่วมและที่สำคัญต้องมีการสื่อสารและเผยแพร่ ให้ทุกคนในองค์กรมีความเข้าใจในทุกๆขั้นตอนไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อให้องค์กรสามารถนำไปใช้ในการ ป้องกันหรือลดความเสี่ยงต่างๆและสามารถที่จะขับเคลื่อนองค์กรไปสู่การเป็นองค์กรแห่งการ เรียนรู้ได้ ซึ่งจะทำให้องค์กรสามารถที่จะปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมภายในและนอกขององค์กร สามารถเผชิญกับสภาวะการแข่งขัน

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้

องค์กรแห่งการเรียนรู้ หรืออาจจะเรียกว่า “องค์กรที่มีการเรียนรู้” เป็นองค์กรที่มีการสร้างช่องทางให้เกิดการถ่ายทอดความรู้ซึ่งกันและกันภายในระหว่างบุคลากร ควบคู่ไปกับการรับความรู้จากภายนอก โดยมีเป้าประสงค์สำคัญคือ เพื่อให้มีโอกาสได้ใช้ความรู้เป็นพื้นฐานในการพัฒนาต่อไป แนวความคิดขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ได้มีการกล่าวถึงไว้ในวรรณกรรมต่างๆ ซึ่งย้อนหลังไป เมื่อประมาณ ค.ศ. 1978 คริส อาร์จิริส (Chris Argyris) ศาสตราจารย์ด้านจิตวิทยาการศึกษาและพฤติกรรมองค์กรของมหาวิทยาลัยฮาร์วาร์ด ร่วมกับศาสตราจารย์ด้านปรัชญา คือ โดนัล ชุน (Donald Schon) แห่งสถาบันเทคโนโลยีของแมซซาชูเซตส์ (Massachusetts Institute of Technology: MIT) สร้างผลงานการเขียนที่เสนอแนวคิดต่าง ๆ เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ไว้ แต่เนื่องจากผลงานเหล่านั้นมีลักษณะเชิงวิชาการชั้นสูงยากต่อการศึกษาและเข้าใจ จึงทำให้ไม่มีใครได้รับความนิยมนเท่าที่ควร อย่างไรก็ตาม ในช่วง ค.ศ. 1980 เรื่อยมาแนวคิดดังกล่าวเริ่มกลับมาได้รับความสนใจและตระหนักถึงความสำคัญในศักยภาพแต่ยังคงได้รับความนิยมในวงแคบ เช่น กรณีของบริษัท เซลล์ ที่เริ่มนำเอาองค์กรแห่งการเรียนรู้มาเชื่อมโยงเข้าเป็นแผนกลยุทธ์ของบริษัท

ความหมายขององค์กรแห่งการเรียนรู้

ยุรพร ศุภรัตน์ (2553: หน้า 29-53)[5] ได้กล่าวว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้จะทำให้ผู้ประกอบการและคนทำงานจะมีลักษณะการทำงานที่ได้รับมอบหมายให้ดีขึ้น มีการเตรียมความพร้อมให้กับงาน พัฒนาความสามารถของตนเองในการแข่งขัน การพัฒนาอย่างต่อเนื่องซึ่งรวมถึงการพัฒนาทักษะทางด้านจัดการ การระมัดระวังเพิ่มขึ้น การตอบสนองความต้องการของลูกค้า การพัฒนาสายงาน และการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป องค์กรแห่งการเรียนรู้ จะใช้การเรียนรู้ เพื่อระบุถึงข้อผิดพลาด และหาทางแก้ไขหรือลดข้อผิดพลาด โดยการปรับปรุงการกระทำหรือมีการจัดการเพื่อไม่ให้ข้อผิดพลาดเกิดซ้ำขึ้นมาอีก

องค์กรแห่งการเรียนรู้เป็นแนวคิดที่เติบโตมาจากกระแสการเปลี่ยนแปลงเรื่องการเรียนรู้ องค์กรและการจัดการ การฝึกอบรมและพัฒนา กล่าวคือ หากเป็นกระแสด้านการเรียนการสอนก็จะเปลี่ยนจากศูนย์กลางการเรียนรู้ของผู้สอน และการเรียนรู้อย่างเป็นทางการ มาเป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ของผู้เรียน (learner center) และการเรียนรู้จากการปฏิบัติด้วยตนเอง (action learning)

โดยการเรียนรู้จะถูกร้อยเรียงเป็นกระบวนการต่อเนื่องตลอดชีวิต และผสมผสานเข้ากับสภาพแวดล้อมในชีวิตและการทำงาน

Peter Senge (1990)[11] แห่ง Massachusetts Institute of Technology กล่าวว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้คือ สถานที่ซึ่งทุกคนสามารถขยายศักยภาพของตนเองได้อย่างต่อเนื่อง สามารถสร้างผลงานตามที่ตั้งเป้าหมายไว้ เป็นที่ซึ่งเกิดรูปแบบการคิดใหม่ๆ หลากหลายมากมาย ที่ซึ่งแต่ละคนมีอิสระที่จะสร้างแรงบันดาลใจ และเป็นที่ยังทุกคนต่างเรียนรู้วิธีการเรียนรู้ร่วมกัน

ซึ่งองค์กรแห่งการเรียนรู้ในความหมายของ ปีเตอร์ เซงก์ คือ องค์กรที่ซึ่งสมาชิกได้มีการขยายขอบเขตความสามารถของตนเองอย่างต่อเนื่องทั้งในระดับบุคคล ระดับกลุ่ม และระดับองค์กร เพื่อนำไปสู่จุดมุ่งหมายที่บุคคลในระดับต่างๆ ต้องการอย่างแท้จริง ซึ่งประกอบไปด้วยวินัย 5 ประการ ได้แก่ ความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษของบุคคล (personal mastery) แบบแผนทางจิตใจที่มองโลกตามความเป็นจริง (mental model) การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน (shared vision) การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (team learning) และการคิดเชิงระบบ (systems thinking)

David A. Gavin (1993)[12] แห่ง Harvard University กล่าวว่า องค์กรที่มีลักษณะในการสร้าง แสวงหา และถ่ายโยงความรู้ และมีการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอันเป็นผลมาจากความรู้ใหม่ และการเข้าใจในสิ่งต่างๆ อย่างถ่องแท้

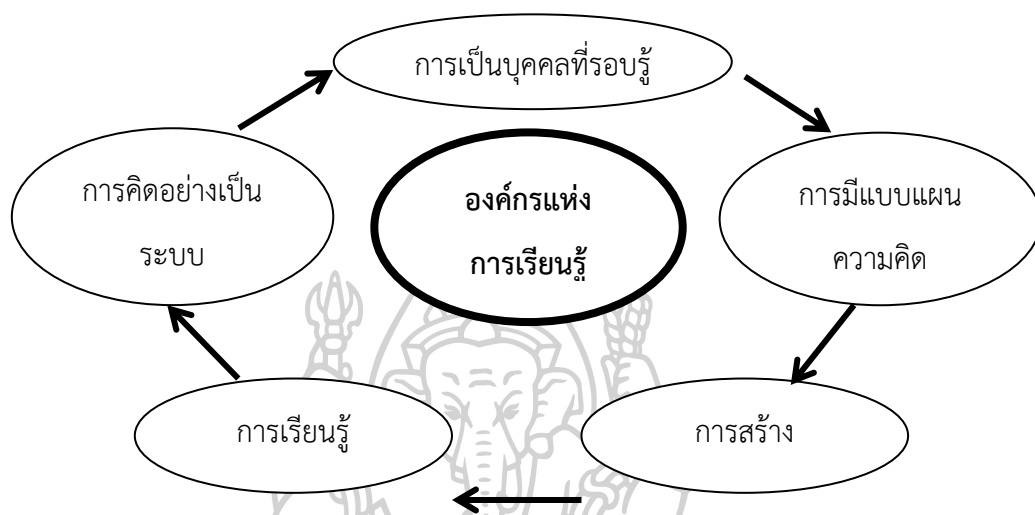
Michael Marquardt (1994)[13] แห่ง George Washington University กล่าวว่า องค์กรที่ซึ่งมีบรรยากาศของการเรียนรู้รายบุคคลและกลุ่ม มีการสอนคนของตนเองให้มีกระบวนการคิดวิเคราะห์ เพื่อช่วยให้เข้าใจในสรรพสิ่ง ขณะเดียวกันทุกคนก็ช่วยองค์กร จากความผิดพลาดและความสำเร็จ ซึ่งเป็นผลให้ทุกคนตระหนักในการเปลี่ยนแปลงและปรับตัวได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งมาร์ควอตส์นิยามว่า องค์กรแห่งการเรียนรู้ หมายถึง องค์กรซึ่งมีบรรยากาศของการเรียนรู้รายบุคคลและกลุ่ม มีวิธีการเรียนรู้ที่เป็นพลวัต มีการสอนคนของตนเองให้มีกระบวนการคิดวิเคราะห์เพื่อช่วยให้เข้าใจในสรรพสิ่ง สามารถเรียนรู้ จัดการ และใช้ความรู้เป็นเครื่องมือไปสู่ความสำเร็จควบคู่ไปกับการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย โดยองค์ประกอบของการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้มี 5 องค์ประกอบ ได้แก่ พลวัตการเรียนรู้ (learning dynamics) การปรับเปลี่ยนองค์กร (organization transformation) การเพิ่มอำนาจแก่บุคคล (people empowerment) การจัดการความรู้ (knowledge management) การใช้เทคโนโลยี (technology application) และองค์กรที่มีลักษณะเป็นพลวัต (Dynamics) มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะของพัฒนาการด้านๆ คล้ายมีชีวิต มีผลงานดีขึ้นเรื่อยๆ ทั้ง

ในด้านคุณภาพ ประสิทธิภาพ และการสร้างนวัตกรรม (Innovation) รวมทั้งมีบุคลิกขององค์กรในลักษณะที่เรียกว่าวัฒนธรรมองค์กร (Corporate Culture) ที่ผู้เกี่ยวข้องสัมพันธ์สามารถรู้สึกได้

องค์กรแห่งการเรียนรู้ เป็นองค์กรที่มีการจัดการความรู้อย่างเป็นระบบ เพื่อที่จะเรียนรู้สิ่งต่างๆ เพื่อการพัฒนาการทำงาน มีการคิดเห็นในการทำงานร่วมกันและมีการปรับตัวให้เข้ากับสังคมและสิ่งแวดล้อม มีการสร้างการสรรหาการถ่ายโอนการจัดเก็บความรู้ที่จะสามารถนำไปใช้ที่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย และลดข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้นในการปฏิบัติงานขององค์กร แนวคิดขององค์กรแห่งการเรียนรู้ (Learning Organization) คริส อาร์จิริส และโดนัล ชุน (Chris Argyris & Donald Schon) ได้ให้คำนิยามการเรียนรู้สองรูปแบบที่มีความสำคัญในการสร้าง Learning Organization คือ Single Loop Learning (First Order/Corrective Learning) หมายถึง การเรียนรู้ที่เกิดขึ้นแก่องค์กรเมื่อการทำงานบรรลุผลที่ต้องการลักษณะการเรียนรู้แบบที่สองเรียกว่า Double Loop Learning (Second Order/Generative Learning) หมายถึง การเรียนรู้ที่เกิดขึ้นเมื่อสิ่งที่ต้องการให้บรรลุผลหรือเป้าหมายไม่สอดคล้องกับผลการกระทำ ปีเตอร์ เซงก์ (Peter Senge)[11] เชื่อว่าหัวใจของการสร้าง Learning Organization อยู่ที่การสร้างวินัย 5 ประการในรูปของการนำไปปฏิบัติของบุคคล ทีม และองค์กรอย่างต่อเนื่องวินัย 5 ประการที่เป็นแนวทางการปฏิบัติเพื่อสร้างกระบวนการเรียนรู้ทั้งองค์กรมีดังนี้

1. Personal Mastery: มุ่งสู่ความเป็นเลิศ และรอบรู้ โดยมุ่งมั่นที่จะพัฒนาตนเองให้ไปถึงเป้าหมายของตนเอง
2. Mental Model มีรูปแบบวิธีการคิดและมุมมองที่เปิดกว้าง ผลลัพธ์ที่จะเกิดจากรูปแบบแนวคิดนี้จะออกมาในรูปของผลลัพธ์ 3 ลักษณะคือ เจตคติ หมายถึง ท่าที หรือความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง เหตุการณ์ หรือเรื่องราวใด ๆ ทักษะคิดแนวความคิดเห็นและกระบวนการทัศนกรอบความคิด แนวปฏิบัติที่เราปฏิบัติตาม ๆ กันไป จนกระทั่งกลายเป็นวัฒนธรรมขององค์กร
3. Shared Vision การสร้างและสานวิสัยทัศน์ วิสัยทัศน์องค์กร เป็นความมุ่งหวังขององค์กรที่ทุกคนต้องร่วมกันบูรณาการให้เกิดเป็นรูปธรรมในอนาคต
4. Team Learn การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม องค์กรความมุ่งมั่นให้ทุกคนในทีมมีสานึกร่วมกันว่า เรากำลังทำอะไรและจะทำอะไรต่อไป ทำอย่างไร จะช่วยเพิ่มคุณค่าแก่ลูกค้า การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีมขึ้นกับ 2 ปัจจัย คือ IQ และ EQ ประสานกับการเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม และการสร้างภาวะผู้นำแก่ผู้นำองค์กรทุกระดับ

5. System Thinking มีความคิดความเข้าใจเชิงระบบ ทุกคนควรมีความสามารถในการเข้าใจถึงความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งต่างๆ ที่เป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบนอกจากมองภาพรวมแล้ว ต้องมองรายละเอียดของส่วนประกอบย่อยในภาพนั้นให้ออกด้วย วินัยข้อนี้สามารถแก้ไขปัญหาที่สลับซับซ้อนต่างๆ ได้เป็นอย่างดี



ภาพที่ 2 แสดงองค์ประกอบขององค์กรการเรียนรู้

องค์ประกอบขององค์กรแห่งการเรียนรู้

องค์ประกอบขององค์กรแห่งการเรียนรู้ Senge (1990)[11] ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ว่าประกอบด้วยองค์ประกอบ 5 องค์ประกอบ (The fifth discipline) ที่จะสนับสนุนให้เกิดองค์กรแห่งการเรียนรู้ คือ

1. การเป็นบุคคลที่รอบรู้ (Personal mastery) คนที่เป็นบุคคลที่รอบรู้จะขยายขีดความสามารถในการสร้างสรรค์ผลงานที่ต้องการได้อย่างต่อเนื่อง ดังนั้นลักษณะการเรียนรู้ขององค์กรสะท้อนให้เห็นถึงการเรียนรู้ขององค์กรได้ สมาชิกขององค์กรแห่งการเรียนรู้จะต้องมีคุณลักษณะเรียกว่า Human mastery คือ การที่เป็นคนที่รู้เห็นการเรียนรู้ ยอมรับความจริง มีความกระตือรือร้นใฝ่หาที่จะเรียนรู้ พร้อมที่จะพัฒนาให้มีความเป็นบุคคลที่รอบรู้ เพื่อสร้างมุมมองหรือปรับมุมมองให้อยู่ในพื้นฐานของความต้องการที่แท้จริง อยู่บนวิสัยทัศน์ของแต่ละคนของการเป็นบุคคลที่รอบรู้มีองค์ประกอบพื้นฐาน คือ

1.1 วิสัยทัศน์ส่วนบุคคล (Personal vision) เป็นภาพของอนาคตที่ทุกคนต้องการที่มี ตัวตนเห็นได้ชัดเจนเป็นสิ่งที่แท้จริง ไปถึงกับจุดมุ่งหมาย

1.2 มีความสามารถในการจัดการกับความตึงเครียดอย่างสร้างสรรค์ (Holding creative tension) เมื่อบุคคลกำหนดวิสัยทัศน์ที่สูงกว่าความเป็นจริงและไม่สามารถไปสู่วิสัยทัศน์ที่กำหนดไว้ จะทำให้เกิดช่องว่างระหว่างวิสัยทัศน์กับความเป็นจริง บุคคลจะเกิดความท้อแท้และความเครียด แต่อย่างไรก็ตามบุคคลสามารถลดความเครียดในทางสร้างสรรค์ ซึ่งทำได้โดยการพยายามลดช่องว่างระหว่างวิสัยทัศน์กับความเป็นจริง

1.3 การเรียนรู้โดยใช้จิตใต้สำนึก (Subconscious) การเรียนรู้ที่ต้องอาศัยจิตใต้สำนึกความตั้งใจและความพยายามหรือการเรียนรู้ทักษะ สู่การควบคุมโดยใช้จิตใต้สำนึก จิตใจสงบจะสามารถที่จะกำหนดจุดรวมวิสัยทัศน์ได้อย่างมั่นคง การเป็นบุคคลที่รอบรู้ถือว่าเป็นองค์ประกอบที่เป็นเสมือนองค์ประกอบหลักขององค์กรแห่งการเรียนรู้ และเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาชีวิตของตนเอง

2. การมีแบบแผนความคิด (Mental models) การมีแบบแผนทางความคิด ซึ่งเป็นความคิดและความเข้าใจของบุคคลที่มีต่อหน่วยงานต่อองค์กร การที่เป็นบุคคลในองค์กรรับรู้และเข้าใจทำแบบองค์รวมสามารถเชื่อมโยงตำแหน่งที่ตนอยู่กับภาพรวมได้ความเชื่อที่ดีมีผลต่อการตัดสินใจและการกระทำของตนเองเพื่อพัฒนาระบบกระบวนการคิดความเชื่อให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลก และการที่ จะทำให้คนมีแบบแผนความคิดได้นั้นมีองค์ประกอบพื้นฐาน คือ

2.1 การมีวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Shared vision) เป็นการสร้างทัศนะของความร่วมมือกันอย่างยั่งยืน ของคนในองค์กร เพื่อเป็นการพัฒนาภายในอนาคตและความต้องการที่จะมุ่งไปสู่ความปรารถนาาร่วมกันขององค์กร เมื่อทุกคนในองค์กรมีวิสัยทัศน์ร่วมกันแล้วจะต้องมีการสื่อสารให้รับรู้ในทุกระดับตั้งแต่ระดับสูงถึงระดับล่างว่าองค์กรมีวิสัยทัศน์อย่างไร เป้าหมายคืออะไร และต้องไปในความคิดของทุกคนในองค์กรเพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร

2.2 กระตุ้นให้แต่ละคนมีวิสัยทัศน์โดยการสร้างบรรยากาศให้เกิดความคิดสร้างสรรค์ของตนเอง การที่องค์กรจะสร้างการมีวิสัยทัศน์ร่วมกันนั้นต้องเริ่มต้น สร้างวิสัยทัศน์ส่วนบุคคลเมื่อบุคคลมีวิสัยทัศน์ส่วนบุคคลได้จะเกิดความร่วมมือกันที่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในองค์กร

2.3 พัฒนาวิสัยทัศน์ส่วนบุคคลให้เป็นวิสัยทัศน์ร่วมกันขององค์กร สิ่งที่สำคัญที่สุด ผู้นำขององค์กรจะต้อง เต็มใจที่จะร่วมสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกับคนในองค์กร โดยที่ไม่ต้องมองวิสัยทัศน์ของผู้นำจะกลายมาเป็นวิสัยทัศน์ขององค์กรโดยอัตโนมัติ

2.4 สร้างทัศนคติต่อวิสัยทัศน์ที่ให้มากที่สุด เพื่อให้เกิดพฤติกรรมที่สนับสนุนโดยไม่ต้องมีการควบคุม สามารถสร้างได้โดยใช้การติดต่อสื่อสาร การสนทนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้บุคคลมีอิสระในการ

แสดงวิสัยทัศน์ และเมื่อบุคลากรได้เสนอแนวความคิดและได้รับการ สนับสนุนบุคลากรจะรู้สึกเชื่อมั่นในตนเองและจะมีการตอบสนองในทางบวก (Positive feedback)

2.5 ทำให้วิสัยทัศน์ที่เกิดร่วมกันมีทิศทางไปสู่จุดมุ่งหมายที่เด่นชัด

3. การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีม (Team learning) เป็นการเรียนรู้ร่วมกันของสมาชิก โดยอาศัยความรู้และความคิดของสมาชิกในกลุ่มมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็น เพื่อพัฒนาความรู้และความสามารถของทีมอย่างต่อเนื่องกลายเป็นความคิดร่วมกันของกลุ่ม (Group Thinking) พร้อมทั้งมีการ กระตุ้นให้กลุ่มมีการพูดคุยและอภิปราย ควบคู่กันไปด้วย Discussion Dialogue จะทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมายขององค์กรได้ เกิดความคิดสร้างสรรค์ใหม่ได้ การเรียนรู้ร่วมกันเป็นทีมมีองค์ประกอบพื้นฐาน ดังนี้

3.1 การสนทนาและอภิปราย (Dialogue and discussion) การสนทนาจะเป็นวิธีช่วยให้สมาชิกเป็นตัวแทน เป็นผู้ที่มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดและผู้สังเกตการณ์เพื่อเตรียมรับความคิดของ ผู้อื่นของการสนทนานั้น เป็นการสนทนาเชิงสร้างสรรค์และลดการโต้แย้ง การสนทนาจะช่วยพัฒนาให้ กระบวนการคิดละเอียดอ่อนยิ่งขึ้น พัฒนาความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกกลุ่ม เพื่อเพิ่มความเข้าใจระหว่างสมาชิกกลุ่มเป็นการเพิ่มความเข้าใจระหว่างกัน และการอภิปราย เพื่อให้เกิดการเรียนรู้

3.2 การเรียนรู้สภาพความเป็นจริงในปัจจุบันลักษณะสำคัญ ของการเรียนรู้ ร่วมกันเป็นทีม อยู่ที่เมื่อตกลงที่จะเรียนรู้ร่วมกัน ควรมีการพูดคุยกันอย่างเปิดเผยและจริงใจทั้งเรื่องความเป็นจริงทางธุรกิจที่ดำเนินการอยู่ และสิ่งที่กำลังดำเนินการอยู่ภายในกลุ่ม

3.3 การเรียนรู้วิธีปฏิบัติ (Learning how to Practice) เป็นการพัฒนาในด้านต่างๆ เพื่อ ทีมจะได้เริ่มต้นการพัฒนาทักษะร่วมกัน (Joint skill) และนอกจากนั้น ยังมีการใช้เครื่องมือคอมพิวเตอร์มาเป็น ส่วนช่วยในการทำงานเมื่อต้องเผชิญกับความยุ่งยากในการปฏิบัติงาน

4. ด้านการสร้างวิสัยทัศน์ร่วมกัน (Shared vision) เป็นแบบแผนทางจิตสำนึกของบุคลากรในองค์กร ซึ่งเป็นตัวสะท้อนพฤติกรรมของคนในองค์กร การตั้งสมมติฐานเพื่ออธิบาย สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นการสร้างทัศนคติของความร่วมมือกันอย่างมั่นคงของคนใจองค์กร เพื่อการพัฒนาภาพของอนาคตและความต้องการที่จะมุ่งไปสู่ความสำเร็จขององค์กร เพื่อช่วยให้คนเกิดการยอมรับให้ข้อผูกมัดต่อจุดมุ่งหมายในการดำเนินงานด้านต่างๆ องค์กรแห่งการเรียนรู้จะเกิดขึ้นได้เมื่อบุคลากรขององค์กรมีจิตสำนึกที่ได้รับการพัฒนาวิสัยทัศน์ของตนเอง หรือมีสติที่สะท้อนภาพที่ถูกต้องชัดเจนและมีการจำแนก โดยมุ่งหวังที่จะปรับปรุงให้เกิดความถูกต้องในการมองโลกและปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น

รวมทั้งการทำความเข้าใจในวิธีการที่จะสร้างความชัดเจนเพื่อการตัดสินใจอย่างถูกต้องและมีวิธีการตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม มีความสามารถทางความคิด ที่ไม่แปรผันเมื่อเผชิญกับวิกฤตต่างๆ ความสามารถที่จะดำเนินสนทนาเพื่อการเรียนรู้ที่ถามหาและสนับสนุน ซึ่งสามารถเปิดโอกาสให้กับความคิดที่มีประสิทธิผล และสร้างความคิดเปิดเผยส่งอิทธิพลต่อผู้อื่น

5. การคิดอย่างเป็นระบบ (Systems thinking) เป็นหลักสำคัญขององค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีส่วนสำคัญต่อการสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ นำมาซึ่งการพัฒนาแบบยั่งยืนของทรัพยากรในองค์กร การคิดอย่างเป็นระบบเป็นการทำความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น โดยมีการเชื่อมโยงเรื่องราวต่างๆ อย่างเป็นระบบ เป็นการมองเห็นความสัมพันธ์ของกันและกันมีรูปแบบที่ไม่หยุดนิ่ง ไม่มีการแยกส่วน ในการทำความเข้าใจในสิ่งที่เกิดขึ้น ทั้งในภาพรวมและในส่วนย่อย การคิดอย่างเป็นระบบนั้น จะต้องมีการเปลี่ยนจิตใจหลายด้าน เช่น สามารถมองเห็นทั้งส่วนรวมและส่วนย่อยได้ สามารถเชื่อมโยงส่วนต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและสามารถระบุสาเหตุสิ่งทีก่อให้เกิดอะไร Marquardt (1994) ได้กล่าวไว้ว่า การเรียนรู้มีหลายประเภท โดยแต่ละประเภทมีความสำคัญต่อการนำไปสู่ความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ การเรียนรู้ดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท

5.1 การเรียนรู้จากการปรับตัว คือ เป็นการเรียนรู้ที่บุคคลหรือการเรียนรู้จากประสบการณ์ และนำกลับไปประยุกต์ใช้เพื่อไปสู่เป้าหมายที่สอดคล้องกับองค์กร

5.2 การเรียนรู้จากการคาดการณ์ คือ กระบวนการของความรู้ที่มาจากคาดการณ์เป็นวิธีการของวิสัยทัศน์ ผลสะท้อนในการปฏิบัติเพื่อค้นหาการหลีกเลี่ยงประสบการณ์และผลลัพธ์เชิงลบ โดยจำแนกโอกาสของอนาคต

5.3 การเรียนรู้ที่ได้จากที่เรียน คือ องค์กรสนับสนุนการเรียนรู้ในเชิงรุกที่จะทำให้มีความรู้เกี่ยวกับบริบทขององค์กรเพื่อการเรียนรู้ ซึ่งพบว่าอะไรคือสิ่งที่เอื้อหรือขัดขวางในการเรียนรู้ ซึ่งสามารถสร้างกลยุทธ์ใหม่สำหรับการเรียนรู้ สามารถประเมินในสิ่งที่เกิดขึ้น การเรียนรู้เชิงรุกเป็นการเรียนรู้เชิงองค์กรประเภทที่มุ่งสร้าง และสร้างสรรค์ โดยมีการเสริมสร้างความรู้ ให้บุคลากรที่มีการมองไปในอนาคตที่มีการปฏิบัติเชิงรุก จะสะท้อนความคิด และสร้างสรรค์การเรียนรู้

5.4 การเรียนรู้จากการปฏิบัติ คือ การสร้างประสบการณ์และความรู้ รวมทั้งการมีทักษะของแต่ละกลุ่ม โดยกลุ่มมีการเรียนรู้โดยการปฏิบัติประโยชน์ของเรียนรู้โดยการปฏิบัติ ได้แก่ การพัฒนาทักษะ ความรู้ของกระบวนการที่สะท้อนเป็นการปฏิบัติเมื่อเกิดปัญหา และการเปลี่ยนแปลงขององค์กรเมื่อมีผู้เข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาขององค์กรจากมุมมองใหม่ของแต่ละมุมมอง

จากการศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว องค์กรจึงต้องมีการพัฒนาเพื่อพร้อมรับการเปลี่ยนแปลง องค์กรจึงต้องมีการพัฒนาเพื่อพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงซึ่งต้องการพัฒนาองค์กร เนื่องจากนักคิดและนักบริหารจำนวนมากได้เสนอแนวคิดอธิบายปรากฏการณ์ และความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงองค์กรเพื่อให้สามารถดำรงและสืบทอดจุดหมายขององค์กรต่อไปของการบริหารที่มีการแพร่หลายในปัจจุบันการปรับกระบวนการทำงาน เพราะ การบริหารคุณภาพทั่วทั้งองค์กรหรือ TQM ดังนั้นการเรียนรู้เป็นสิ่งสำคัญที่จะทำให้สิ่งมีชีวิตทุกชนิดมีการปรับตัวเพื่อที่จะเรียนรู้ที่ที่สามารถดำรงอยู่ได้ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงที่จะทำให้องค์กรเจริญเติบโตอยู่รอดและมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

มนัสนันท์ คำลั่น (2557: บทคัดย่อ)[14] งานวิจัยนี้เป็นการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจเดินที่รถยนต์มือสอง จังหวัดเชียงราย วัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ 1) เพื่อศึกษาสถานการณ์ปัจจุบันของธุรกิจเดินที่รถยนต์มือสองในจังหวัดเชียงราย 2) เพื่อศึกษาการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจเดินที่รถยนต์มือสองในจังหวัดเชียงราย เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกตและสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ประกอบการมาวิเคราะห์ความเสี่ยงโดยใช้ตาราง Matrix จัดลำดับความเสี่ยงโดยใช้ Pareto Diagrams และทฤษฎีของ Drofiman 4'T Strategies

ผลการศึกษาพบว่ามีความเสี่ยง 10 ปัจจัยเสี่ยง นำมาวิเคราะห์และจัดลำดับความเสี่ยงพบปัจจัยที่มีระดับความเสี่ยงสูงมาก 2 ปัจจัย คือ 1) แหล่งเงินทุนหายาก 2) โชว์รูมรถยนต์มือหนึ่งออกไปโรมันขึ้นเพื่อดึงดูดใจลูกค้ามากระดับสูง 2 ปัจจัย คือ 1. การทำงานของพนักงานไม่เต็มกำลังและขาดประสิทธิภาพและ 2. ขายรถขาดทุน โดยผู้ศึกษามีข้อเสนอแนะดังนี้ 1. การประกอบกิจการเดินที่รถยนต์มือสองกิจการต้องมีทุนในการประกอบกิจการอยู่ในสภาพคล่องตัว 2. ผู้ประกอบการเดินที่รถยนต์มือสองจำเป็นต้องมีความรู้สามารถดูสภาพรถยนต์ได้ 3. ผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีอย่างยิ่งที่จำเป็นต้องมีการศึกษาตลาดรถยนต์อยู่ตลอดเวลา 4. ต้องเช็คราคารถยนต์และประเมินระยะเวลาในการที่ขายได้ก่อนซื้อรถเข้ามาสต็อกทุกครั้ง

กมลชนก อนุกุล (2557: บทคัดย่อ)[15] งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการบริหารความเสี่ยงของธุรกิจโรงแรมในจังหวัดเชียงใหม่ โดยใช้แนวคิดทฤษฎีการบริหารความเสี่ยงโดยใช้ COSO ERM 8 องค์ประกอบ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเก็บข้อมูลจากผู้จัดการทั่วไปหรือ

ผู้จัดการฝ่ายที่รับผิดชอบในการปฏิบัติงานแต่ละด้านหรือผู้บริหารที่มีอำนาจในการบริหารความเสี่ยงของกลุ่มธุรกิจโรงแรมในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 183 แห่ง ซึ่งสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้ 140 ราย แล้วนำมาประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ดำรงตำแหน่งเป็นผู้จัดการฝ่าย เป็นผู้บริหารกิจการโดยไม่ได้เป็นเจ้าของกิจการ เป็นบริษัทจำกัด มีขนาดของพนักงานประจำไม่เกิน 50 คน มีทุนจดทะเบียน 5-30 ล้านบาท มีมูลค่าสินทรัพย์รวมมากกว่า 200 ล้านบาท มียอดขายรวมต่อปีเกิน 30 ล้านบาท มีกำไรสุทธิหลังภาษี จำนวน 1-5 ล้านบาท และจำนวน 6-10 ล้านบาท ก่อตั้งกิจการมากกว่า 10 ปี

การบริหารความเสี่ยงตามแนวคิด COSO ERM 8 องค์ประกอบ พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีการปฏิบัติในการบริหารความเสี่ยงโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยองค์ประกอบของการบริหารความเสี่ยงที่มีการปฏิบัติมากที่สุด คือ การระบุเหตุการณ์ ซึ่งได้ดำเนินการให้มีการกำหนดนโยบายในการปรับปรุงและพัฒนาโรงแรมอยู่เป็นระยะ เพื่อเพิ่มศักยภาพของโรงแรมให้สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ รองลงมา คือ องค์ประกอบกำหนดวัตถุประสงค์ โดยจัดให้มีการกำหนดเป้าหมายของแต่ละแผนกในโรงแรมที่ชัดเจน และองค์ประกอบสภาพแวดล้อมภายใน มีการกำหนดนโยบายและวิธีการบริหารงานบุคคลในเรื่องความซื่อสัตย์และจริยธรรม มากที่สุด ส่วนองค์ประกอบการบริหารความเสี่ยงที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด คือ การตอบสนองความเสี่ยง ซึ่งการดำเนินการจัดให้มีนโยบายในการว่าจ้างบริษัทผู้บริหารโรงแรมระดับนานาชาติ มีน้อยที่สุด

การบริหารความเสี่ยงด้านปฏิบัติการ พบว่า ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีการปฏิบัติโดยรวม อยู่ในระดับมาก โดยการบริหารแหล่งที่มาของความเสี่ยงด้านปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติมากที่สุด คือ การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากบุคลากร ซึ่งได้ดำเนินการจัดให้มีพนักงานให้เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน โดยเฉพาะช่วงในฤดูกาล รองลงมา คือ การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากกระบวนการหรือขั้นตอนการปฏิบัติงาน ได้จัดให้มีการแบ่งแยกหน้าที่และความรับผิดชอบของพนักงานในระดับต่างๆ อย่างเหมาะสมตามส่วนงานที่กำหนดอย่างชัดเจน และการบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากเหตุการณ์ภายนอก ได้มีการจัดทำประกันภัยความเสียหายต่อทรัพย์สินหากเกิดเหตุการณ์หรือภัยธรรมชาติที่ไม่คาดคิด รวมถึงความเสียหายเมื่อธุรกิจหยุดชะงัก ส่วนการบริหารแหล่งที่มาของความเสี่ยงด้านปฏิบัติการที่มีการปฏิบัติน้อยที่สุด คือ การบริหารความเสี่ยงที่เกิดจากการใช้เทคโนโลยี ซึ่งการ

ดำเนินการให้มีคู่มือ/คำแนะนำการปฏิบัติงานหรือให้การฝึกอบรมการใช้โปรแกรมระบบงานกับผู้ใช้ มีน้อยที่สุด

วรรณพร ผิวดี (2555: บทคัดย่อ)[16] การวิจัยครั้งนี้ มีจุดประสงค์การศึกษาดังต่อไปนี้ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่ 2) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นด้านกลยุทธ์ในการจัดการธุรกิจระหว่างผู้บริหารโรงแรมและรีสอร์ทจังหวัดกระบี่ 3) เพื่อพัฒนาทางในการจัดการความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพให้เหมาะสมสำหรับธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่

งานวิจัยเป็นเชิงคุณภาพสำหรับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ มี 2 กลุ่มคือ 1) ผู้ประกอบการหรือผู้บริหารธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่ โดยจำนวนโรงแรมและรีสอร์ทจังหวัดในจังหวัดกระบี่ มีทั้งหมด 104 แห่ง 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่ได้แก่ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, ศูนย์ประสานงานการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่, สำนักงานการท่องเที่ยว โดยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแยกตามกลุ่มระดับอันดับดาวของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ทำการเลือกกลุ่มตัวอย่างให้เป็นสัดส่วนตามที่กำหนดไว้

ผลการวิจัยพบว่าปัญหาทางด้านการเมืองในประเทศ เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้นักท่องเที่ยวไม่เลือกเดินทางมาประเทศไทย ส่งผลต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทำให้ภาคการท่องเที่ยวของไทยต้องชะลอตัวในบางช่วงเวลา การก่อการร้าย เหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความไม่สงบภายในประเทศ ภัยธรรมชาติ และความผันผวนของปัจจัยในตลาดโลก อาทิ สภาวะเศรษฐกิจ สังคม และความเคลื่อนไหวทางการเมืองในต่างประเทศ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดความเสี่ยงต่อธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่

จิราพร แพรอัติล (2554: บทคัดย่อ)[7] การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงพลวัตการดำเนินธุรกิจ ปัญหาและอุปสรรคร่วมแนวทางการแก้ไขของผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทรายในจังหวัดนครปฐม เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพโดยใช้วิธีวิทยาการวิจัยแบบปรากฏการณ์วิทยา เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม และศึกษาจากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้ข้อมูลหลักเป็นผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์ในการดำเนินธุรกิจดังกล่าวมากกว่า 8 ปี จำนวน 5 ราย

ผลการวิจัยพบว่า พลวัตของการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกดิน หิน ทรายเปลี่ยนแปลงไปตามการพัฒนาของระบบเศรษฐกิจภาคการก่อสร้าง การพัฒนาเทคโนโลยีด้านยาน

ยนต์มาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน แต่การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือการเกิดวิกฤติเศรษฐกิจฟองสบู่ในปี พ.ศ. 2540 ทำให้ธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกได้รับผลกระทบอย่างมากด้านราคาน้ำมันที่แพงขึ้น ผู้ประกอบการจึงมีแนวทางการปรับตัวในการดำเนินธุรกิจของตนที่หลากหลายในด้านการบริหาร ด้านบุคลากร ด้านการเงิน ด้านเครื่องมือเครื่องจักรและด้านการตลาด เป็นต้น เพื่อให้ธุรกิจสามารถดำรงอยู่ได้ ปัญหาและอุปสรรคที่พบในธุรกิจดังกล่าวคือการแข่งขันของราคาค่าขนส่ง ส่งผลทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับตัวและเปลี่ยนแปลงกระบวนการดำเนินธุรกิจด้วยวิธีการควบธุรกิจตั้งแต่ 2 ธุรกิจขึ้นไป

ผลการศึกษาพลวัตการดำเนินธุรกิจการขนส่งรถบรรทุกดิน หิน ทราย เกิดขึ้นจากการขยายตัวของธุรกิจอย่างมีวิวัฒนาการเป็นไปตามปรากฏการณ์การพัฒนาระบบเศรษฐกิจของประเทศ ภาคการก่อสร้างและอสังหาริมทรัพย์ สาเหตุหลักที่ทำให้ธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกดิน หิน ทราย ต้องเกิดจากการเปลี่ยนแปลง คือในปี พ.ศ. 2540 เกิดสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจฟองสบู่แตกประสบปัญหาราคาน้ำมันแพง ราคาน้ำมันที่ยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องรวมถึงขนาดของธุรกิจที่เติบโตขึ้น ธุรกิจมีการปรับตัวให้สามารถดำเนินธุรกิจให้ดำรงอยู่ได้ในปัจจุบัน ผู้วิจัยจึงแบ่งพลวัตการดำเนินธุรกิจดังกล่าวเป็น 3 ยุค คือ

ยุคที่หนึ่ง (ก่อนปี พ.ศ. 2540) เป็นยุคของการเริ่มต้นเข้าสู่ธุรกิจ ผู้ประกอบการยึดหลักการลองผิดลองถูกประคับประคองธุรกิจ และความรวดเร็วในการทำงาน เพื่อให้ธุรกิจดำเนินอยู่รอดได้

ยุคที่สอง (ปี พ.ศ. 2540 – 2548) เป็นยุคที่ธุรกิจประสบกับสภาวะวิกฤติเศรษฐกิจฟองสบู่แตกทำให้ธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกนี้ต้องชะลอตัวและหยุดดำเนินงานชั่วคราว ผู้ประกอบการจึงต้องวางแผนกลยุทธ์ใหม่ด้วยการลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ (ดิน หิน ทราย)

ยุคที่สาม (ปี พ.ศ. 2549 - ปัจจุบัน) เป็นยุคภายหลังวิกฤติเศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตภาคการก่อสร้าง และอสังหาริมทรัพย์ การแข่งขันเริ่มสูงขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการต้องมีกลยุทธ์ทางธุรกิจที่ช่วยลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ ผู้ประกอบการทุกรายควบธุรกิจ 2 ธุรกิจ เช่น บ่อดินทราย เปิดร้านวัสดุก่อสร้าง และเป็นผู้รับเหมาก่อสร้างหรือถนน เป็นต้น

ผลการศึกษาและอุปสรรคในการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกดิน หิน ทราย มีดังนี้

1. ด้านการแข่งขัน การตัดราคาการขนส่งของคู่แข่ง
2. ด้านเศรษฐกิจราคาน้ำมันที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
3. ภาพภูมิอากาศที่แปรปรวนของประเทศไทยในปัจจุบันมีฝนตกทุกฤดูกลาง

4. บุคลากรที่ขาดจริยธรรมในการทำงานโดยเฉพาะความซื่อสัตย์
5. ความเดือดร้อนของชุมชนด้านถนนหนทาง
6. การถูกรบกวนจากการเมืองท้องถิ่น
7. การส่งเงินนอกระบบให้กับหน่วยงานของรัฐเพื่อเพิ่มความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ

สำหรับแนวทางแก้ปัญหา คือ การดำเนินธุรกิจอีกหนึ่งธุรกิจควบคู่กับธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุกดิน หิน ทราย เพื่อลดต้นทุนด้านวัตถุดิบ และเพิ่มความสมดุลให้กับธุรกิจด้านผลตอบแทน มีการดำเนินงานด้านการเงิน และบุคลากร ธุรกิจขนส่งถือได้ว่าเป็นธุรกิจที่มีแนวโน้มเผชิญกับความเสียหายหลายด้าน ผู้ประกอบการพร้อมที่จะเรียนรู้เพื่อนำไปพัฒนาองค์กรให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่มีความสำคัญในการจัดการธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถที่จะเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจในปัจจุบันและอนาคตได้

ณัฐพงษ์ ยอดมโนธรรม (2550: บทคัดย่อ)[17] การศึกษาเรื่องแนวทางการบริหารความเสี่ยงของผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ มีจุดประสงค์เพื่อหาปัจจัยเสี่ยงที่มีต่อผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่และระบุปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญ เพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการบริหารความเสี่ยงอย่างเป็นระบบ อันเนื่องมาจากผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยง อาทิ เช่น จากการดำเนินการซื้อสินค้ากับผู้ขาย ความต้องการของลูกค้าที่มีความหลากหลายผลกระทบจากคู่แข่ง สถานะทางเศรษฐกิจ และการเมืองตลอดจนการดำเนินงานให้ได้ตามเป้าหมายขององค์กร ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมีจุดประสงค์หลักในการนำเสนอแนวทางในการบริหารความเสี่ยงและการลดผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญนั้นอย่างเป็นระบบ เพื่อใช้เป็นแนวทางให้ผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่สามารถนำมาอ้างอิงและใช้เป็นแนวทางในการลดความเสี่ยงในการปฏิบัติงานได้ โดยงานวิจัยนี้ได้แบ่งความเสี่ยงตามแหล่งกำเนิดที่มาจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรและจากสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร โดยได้ทำการระบุปัจจัยเสี่ยงโดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้มีความเชี่ยวชาญในสายงานจัดซื้อในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ และนำปัจจัยเสี่ยงมาใช้ในแบบสอบถามให้ผู้ทำงานในสายงานจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่จำนวน 40 ท่านได้ทำการประเมินในมิติของความถี่ที่ปัจจัยเสี่ยงนั้นเคยเกิดและผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงนั้น และนำมาหาค่าความเสียหายจากปัจจัยเสี่ยง ทั้งนี้มีเกณฑ์ในการคัดเลือกปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเพื่อหาทางในการบริหารความเสี่ยงของปัจจัยเสี่ยงที่มีนัยสำคัญนั้น โดยการสัมภาษณ์ผู้บริหารและผู้มีความเชี่ยวชาญในสายงานจัดซื้อในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่

จากการศึกษาพบว่ามียังภัยเสียงทั้งหมด 88 ปีังภัยที่กระทบต่อการทำงานของผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ โดยมาจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรจำนวน 46 ปีังภัย และปีังภัยเสียงจากสิ่งแวดล้อมภายในองค์กรจำนวน 42 ปีังภัย ผู้ทำการวิจัยได้ทำการจัดลำดับปีังภัยเสียงทั้งหมดในมิติของค่าความเสียหาย ค่าความถี่ และค่าผลกระทบ พร้อมทั้งอธิบายสาเหตุและลักษณะของปีังภัยเสียง พร้อมทั้งได้ทำการคัดเลือกปีังภัยเสียงที่มีนัยสำคัญพร้อมกับแนวทางในการบริหารความเสี่ยง โดยได้ปีังภัยเสียงที่มีนัยสำคัญที่ผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ควรให้ความสำคัญจำนวน 24 ปีังภัยด้วยกัน

ผลการศึกษาค้นคว้าแหล่งที่มาของปีังภัยเสียงจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรและสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กร โดยสามารถระบุปีังภัยเสียงจากแหล่งที่มาจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรได้จำนวน 46 ปีังภัยเสียง และปีังภัยเสียงที่มาจากสิ่งแวดล้อมภายในองค์กรได้จำนวน 42 ปีังภัยเสียง รวมปีังภัยเสียงทั้งหมด 88 ปีังภัย โดยมีผลระดับค่าความเสียหาย (DAMAGE) ของปีังภัยเสียงมีความหนาแน่นที่ระดับปานกลางถึงสูง โดยจากค่าความเสียหาย (DAMAGE) พบว่าปีังภัยเสียงระดับสูงมีเพียง 3 ปีังภัย โดยมาจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กรเท่านั้น ได้แก่ คู่แข่งใช้กลยุทธ์ราคาผู้ขายไม่สามารถส่งสินค้าได้ตามเวลาที่กำหนด และการนำเข้าสินค้าราคาถูกจากประเทศจีน อย่างไรก็ตามปีังภัยเสียงทั้ง 88 ปีังภัย ไม่มีค่าความเสียหาย (DAMAGE) ของปีังภัยเสียงในระดับต่ำและสูงมาก ดังนั้นผู้ทำการวิจัยจึงกำหนดเกณฑ์หาความเสี่ยงที่มีนัยสำคัญเพิ่มเติม โดยปีังภัยเสียงที่มีนัยสำคัญทางด้านความเสียหาย (DAMAGE) ที่มีค่าเฉลี่ยมากกว่า 7.5 และค่าความถี่ (FREQUENCY) ที่มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหรือเท่ากับ 2.7 และกระทบ (Impact) ที่มีค่าเฉลี่ยมากกว่าหรือเท่ากับ 2.7 สามารถหาปีังภัยเสียงเพิ่มขึ้น 21 ปีังภัย แบ่งเป็นปีังภัยเสียงที่มีนัยสำคัญจากสิ่งแวดล้อมภายนอกองค์กร 15 ปีังภัย ซึ่งมาจากแหล่งกำเนิดคือ ผู้ชาย 9 ปีังภัยคู่แข่ง 3 ปีังภัย สภาวะทางเศรษฐกิจ 2 ปีังภัย และสภาวะทางการเมือง 1 ปีังภัย สำหรับปีังภัยเสียงที่มีนัยสำคัญจากสิ่งแวดล้อมภายในองค์กร 9 ปีังภัยมาจากประสิทธิภาพของทรัพยากรบุคคล 5 ปีังภัย ดัชนีชี้วัดการทำงาน 3 ปีังภัย และการกำหนดนโยบาย 1 ปีังภัย ซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดของปีังภัยเสียงที่ผู้ทำการจัดซื้อในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ควรให้ความสนใจเป็นพิเศษ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม เป็นการวิจัยประยุกต์โดยอาศัยการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการศึกษา โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา
3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเน้นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบการ ธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม เพื่อต้องการศึกษาการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างเพื่อวิเคราะห์และหาข้อมูลทางสถิติ โดยแยกวิจัยตามวัตถุประสงค์ เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ หมายถึง ผู้ประกอบการ ธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม จำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 426 ราย (สำนักการขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางบก,ระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก)[18]

กลุ่มตัวอย่าง

การกำหนดกลุ่มตัวอย่างนั้นผู้วิจัยใช้ตารางของ Taro Yamane ในการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง และกำหนดค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 95% หรือยอมให้มีค่าความคลาดเคลื่อนเท่ากับ 0.05 ดังสูตรต่อไปนี้

สูตร

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

โดยกำหนดให้ e = ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่างที่ระดับความเชื่อมั่น 95%

N = จำนวนประชากรที่ศึกษา

N = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อแทนค่าประชากรในสูตรจะได้กลุ่มตัวอย่างเท่ากับ

$$\begin{aligned} n &= \frac{426}{1 + (426 \times 0.05^2)} \\ &= 206.29 \end{aligned}$$

ดังนั้น ขนาดตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้จึงเท่ากับ 206.29 ตัวอย่าง หรือประมาณ 207 ตัวอย่าง แต่เพื่อความคลาดเคลื่อนที่อาจเกิดขึ้นได้ จึงกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้ให้เป็น 210 คน

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น 2 ประเภท

1. ข้อมูลปฐมภูมิ

เป็นข้อมูลที่ทำการศึกษาโดยวิธีรวบรวมข้อมูลจากการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire Method) คือ ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากผู้ประกอบการ ธุรกิจขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ในจังหวัดนครปฐม จำนวนผู้ประกอบการทั้งสิ้น 210 ราย

2. ข้อมูลทุติยภูมิ

เป็นข้อมูลที่ทำการศึกษาจากเอกสาร (Document Study) เป็นการศึกษาค้นคว้าและรวบรวมแนวคิดทฤษฎี วรรณกรรมที่เกี่ยวข้องและข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารความเสี่ยงตัวชี้วัด วิธีการรวบรวมข้อมูล เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดกรอบแนวคิดในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม (Questionnaire) เพื่อการเก็บรวบรวมข้อมูลองค์กรซึ่งแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 สอบถามข้อมูลส่วนบุคคลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน ข้อโดยสอบถามเกี่ยวกับเพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งผู้ประกอบการ ซึ่งคำถามมีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) โดยให้เลือกตอบเพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 2 สอบถามข้อมูลเกี่ยวกับ รูปแบบของสถานประกอบการ ขนาดของธุรกิจ ระยะเวลาการประกอบการ ซึ่งคำถามมีลักษณะเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check List) โดยให้เลือกตอบเพียงคำตอบเดียว

ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับองค์ประกอบของ องค์กรแห่งการเรียนรู้ 5 ประการ ได้แก่ การเป็นบุคคลที่รอบรู้ (Personal mastery) รูปแบบ-วิธิตัด (Mental Models) การมีวิสัยทัศน์ร่วม (Shared vision) การเรียนรู้เป็นทีม (Team learning) และการคิดเชิงระบบ (Systems thinking) องค์กรโดยปรับปรุงมาจากแบบสอบถามของ พณานันท์ โกศินานนท์ (2551)[19] ซึ่งแบ่งคะแนนของความคิดเห็นออกเป็น 4 ระดับ และค่าน้ำหนัก ดังนี้

ค่าน้ำหนักคะแนน		ระดับความคิดเห็น
4	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3	หมายถึง	เห็นด้วย
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 4 สอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นการจัดการความเสี่ยงของ ธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ในจังหวัดนครปฐม โดยปรับปรุงมาจากแบบสอบถามของ มนสิชา แสงสว่าง , (2553)[20] ซึ่งประกอบด้วย ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน และด้านการควบคุม โดยใช้คำถามแบบเป็นมาตรวัดแบบ Likert scale ซึ่งแบ่งคะแนนของความคิดเห็นออกเป็น 4 ระดับ ได้แก่ สูงมาก สูง น้อย และน้อยมาก โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง กับ ระดับผลกระทบ ดังนี้

ค่าน้ำหนักคะแนน		ระดับความคิดเห็น
4	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3	หมายถึง	เห็นด้วย
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะอื่นๆ ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม เขียนความคิดเห็นส่วนตัวเพื่อที่ผู้วิจัยจำได้นำไปใส่ในส่วนของการปรับปรุงแก้ไข และข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์กับการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม ต่อไป

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

การตรวจสอบคุณภาพด้านความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) โดยผู้วิจัยได้ทำการหาค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ของแบบสอบถาม โดยใช้ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (Item-Objective Congruence Index: IOC) จากแบบสอบถามจำลองที่เสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน คำนวณได้จากสูตร

$$\text{ค่าดัชนีความสอดคล้อง IOC} = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ	IOC แทน	ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์
	$\sum R$ แทน	ผลรวมของคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญต่อเนื้อหาทั้งหมด
	N แทน	จำนวนผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

ซึ่งผู้เชี่ยวชาญจะทำการประเมินด้วยระดับคะแนน 3 ระดับ ดังนี้

ให้คะแนน 1	หมายถึง	ข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน 0	หมายถึง	ข้อคำถามวัดได้ตรงตามวัตถุประสงค์
ให้คะแนน -1	หมายถึง	ข้อคำถามวัดได้ไม่ตรงตามวัตถุประสงค์

ค่า IOC จะมีค่าระหว่าง -1 ถึง 1 ค่าถามที่ดีจะต้องมีค่า IOC ระหว่าง 1-0.5 สามารถนำไปใช้ได้ ถ้าค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 จะต้องทำการปรับปรุงแก้ไขคำถามใหม่ ตามข้อเสนอแนะที่ได้รับจากผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อความเหมาะสมในการใช้ทำแบบสอบถามในครั้งต่อไป

2 การทดสอบคุณภาพด้านความเชื่อมั่น โดยนำแบบสอบถาม Pre-test จำนวน 30 ชุด มาตรวจสอบคุณภาพของแบบสอบถาม ให้สามารถวัดสิ่งที่ผู้วิจัยต้องการได้ตามวัตถุประสงค์เมื่อนำไปใช้จริง โดยนำไปวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม ด้วยการวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของครอนบาช (Cronbach) โดยใช้สูตร

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum S_i^2}{S^2} \right]$$

โดยที่	α	หมายถึง	ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
	n	หมายถึง	จำนวนข้อคำถามในแบบสอบถาม
	$\sum S_i^2$	หมายถึง	ผลรวมความแปรปรวนแต่ละข้อ
	S^2	หมายถึง	ค่าความแปรปรวนของแบบสอบถามทั้งหมด

การวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยกำหนดให้มีการทดสอบความเชื่อมั่นโดยนำแบบสอบถามที่ได้ปรับปรุงแก้ไขไปทดสอบจำนวน 30 ชุด หลังจากนั้นนำไปวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามโดยกำหนดความเชื่อมั่นที่ 95% และระดับนัยสำคัญที่ 0.5 หรือความเชื่อมั่นทางสถิติที่ 95% โดยสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) ของครอนบาช (Cronbach) ซึ่งค่าความเชื่อมั่นควรอยู่ในระดับที่มากกว่า 0.5 ดังนั้นแบบสอบถามจึงจัดอยู่ในเกณฑ์ความเชื่อมั่นสูงและสามารถนำไปใช้ในการทดสอบได้ แสดงว่าเครื่องมือมีค่าความเชื่อสูง ผลการตรวจสอบค่าความเชื่อมั่นได้เท่ากับ 0.90 ธานินทร์ ศิลป์ จารุ (2549)[21] และ ศิริชัย พงษ์วิชัย (2550)[22]

ตารางที่ 2 ตารางแสดงค่าอัลฟาตรวจสอบความเชื่อมั่น

กลุ่มคำถาม	จำนวนข้อคำถาม	ค่าอัลฟาแสดงความ เชื่อมั่น
		กลุ่มทดลอง (n=30)
1.องค์กรแห่งการเรียนรู้	36	0.87
2.การจัดการความเสี่ยง	31	0.93
รวม	67	0.90

การวิเคราะห์ข้อมูล

- วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล และลักษณะของสถานประกอบการโดย ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)
- วิเคราะห์ข้อมูลองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการจัดการความเสี่ยง ด้วยสถิติพรรณนา โดย ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ(Percentage) และค่าเฉลี่ย(Mean)
- การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ และตัวแปรตาม โดยใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์เพียร์สัน (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient) เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม โดยมีความหมายของสัญลักษณ์ดังนี้

\bar{X}	หมายถึง	ค่าเฉลี่ย
S.D.	หมายถึง	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
r	หมายถึง	ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์แบบเพียร์สัน (Pearson correlation coefficient)
*	หมายถึง	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
**	หมายถึง	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

การบอกระดับหรือขนาดของความสัมพันธ์ จะใช้ตัวเลขของค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (r) หากค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์มีค่าเข้าใกล้ -1 หรือ 1 แสดงถึงการมีความสัมพันธ์กันในระดับสูง แต่หากมีค่าเข้าใกล้ 0 แสดงถึงการมีความสัมพันธ์กันในระดับน้อย หรือไม่มีเลย สำหรับการพิจารณาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ โดยทั่วไปใช้เกณฑ์ดังนี้

ค่า r	ระดับของความสัมพันธ์
0.90 – 1.00	มีความสัมพันธ์กันในระดับสูงมาก
0.70 – 0.90	มีความสัมพันธ์กันในระดับสูง
0.50 – 0.70	มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง
0.30 – 0.50	มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ
0.00 – 0.30	มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำมาก

เครื่องหมาย $+$, $-$ หน้าตัวเลขสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ จะบอกถึงทิศทางของความสัมพันธ์ โดยที่หาก

r มีเครื่องหมาย $+$ หมายถึง การมีความสัมพันธ์กันไปในทิศทางเดียวกัน (ตัวแปรหนึ่งมีค่าสูง อีกตัวหนึ่งจะมีค่าสูงไปด้วย)

r มีเครื่องหมาย $-$ หมายถึง การมีความสัมพันธ์กันไปในทิศทางตรงกันข้าม (ตัวแปรหนึ่งมีค่าสูง อีกตัวหนึ่งจะมีค่าต่ำ)

ยกเว้นค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์บางชนิดที่มีลักษณะ $0 \leq r \leq 1$ ซึ่งจะบอกได้เพียงขนาดหรือระดับของความสัมพันธ์เท่านั้น ไม่สามารถบอกทิศทางของความสัมพันธ์ได้

วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านองค์กรแห่งการเรียนรู้ และการจัดการความเสี่ยง จะใช้สถิติ วิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นการวิเคราะห์การถดถอยระหว่างตัวแปรอิสระสี่ตัวและตัวแปรตามหนึ่งตัว เพื่อใช้ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \dots + \beta_p x_{jp} + e_i$$

โดยที่ Y = ตัวแปรตาม (Dependent or criterion variable)
X = ตัวแปรอิสระตัวที่ 1 (Independent or predictor variable)

α = ค่าคงที่ (Intercept of the line)

β = ค่าความชันของเส้น (Slope of the line)

ϵ_i = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้น

ความหมายของผลลัพธ์ที่ได้จากโปรแกรมสำเร็จรูปเพื่องานวิจัย มีดังนี้

R คือ ค่าที่แสดงถึงระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระทั้งหมด หากค่าที่ได้มีค่าเข้าใกล้ 1 มาก แสดงถึงว่า มีความสัมพันธ์สูงมาก

R Square (R^2) คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย ซึ่งจะแสดงอิทธิพลของตัวแปรอิสระที่มีต่อตัวแปรตาม

Adjusted R Square (Adjusted R^2) คือ ค่า R Square ที่มีการปรับแก้ให้เหมาะสมเมื่อข้อมูลที่ใช้มีจำนวนน้อยและตัวแปรอิสระมีจำนวนมาก

Standard Error คือ ค่าความคลาดเคลื่อนของการพยากรณ์ตัวแปรตามด้วยตัวแปรอิสระ

Beta (β) คือ ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยในแบบคะแนนมาตรฐาน สำหรับสร้างสมการพยากรณ์ในรูปของคะแนนมาตรฐาน จากค่า Beta สามารถบอกได้ว่าตัวแปรอิสระได้มีผลหรืออิทธิพลต่อตัวแปรตามมากหรือน้อยกว่ากัน ถ้า Beta ของตัวแปรอิสระใดมีค่ามาก แสดงว่าตัวแปรอิสระนั้นจะมีอิทธิพลต่อตัวแปรตามมาก

T คือ ค่าสถิติที่ใช้ในการพิจารณาการแจกแจงแบบที (t-test)

F คือ ค่าสถิติที่ใช้ในการพิจารณาการแจกแจงแบบเอฟ (F-distribution)

Sig คือ ระดับนัยสำคัญทางสถิติ

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามจำนวน 210 ชุด ได้รับการตอบกลับทั้งสิ้น 210 ชุด ทำให้สามารถนำข้อมูลมาวิเคราะห์ข้อมูลต่อไปได้ จากนั้นนำแบบสอบถามทั้ง 210 ชุด มาศึกษาข้อมูลในโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ โดยผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 6 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง รถบรรทุก หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม จำนวน 210 คน จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา และตำแหน่งของผู้ประกอบการ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าความถี่ และ สถิติร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการ ของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง รถบรรทุก หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม โดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลลักษณะของ สถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง รถบรรทุก หิน ดิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม จำนวน 210 คน จำแนกตาม รูปแบบของสถานประกอบการ ขนาดของธุรกิจ ระยะเวลาการประกอบการ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าความถี่ และ สถิติร้อยละ (Percentage)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้าน องค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม โดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลด้าน องค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม ภาพรวม และแยกเป็นรายด้าน ด้านบุคคลที่รอบรู้ ด้านรูปแบบความคิด ด้านการมีวิสัยทัศน์ ร่วม ด้านการเรียนรู้เป็นทีม ด้านการคิดเชิงระบบ ด้านความพร้อมในการพัฒนาเป็นองค์กรแห่งการ เรียนรู้ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม โดยมีวัตถุประสงค์ในการสอบถามเกี่ยวกับข้อมูล การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการใน จังหวัดนครปฐม ภาพรวม และแยกเป็นรายด้าน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่าง การจัดการ ความเสี่ยงกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของ (Pearson's Product Moment Correlation Coefficient)

ส่วนที่ 6 การทดสอบสมมติฐานโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการ จัดการความเสี่ยงกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)



ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งรถบรรทุก ดิน หิน ทราย จำนวน 210 คน จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา และตำแหน่งของผู้ประกอบการโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา(Descriptive Statistics) ด้วยค่าความถี่และสถิติร้อยละ (Percentage)

ตารางที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

(n = 210)

ข้อมูลทั่วไป	ความถี่	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	175	83.30
หญิง	35	16.70
รวม	210	100
อายุ		
อายุ 18 - 30 ปี	30	14.30
อายุ 31 - 40 ปี	53	25.30
อายุ 41 - 50 ปี	87	41.40
อายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป	40	19.00
รวม	210	100
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษาตอนต้น	10	4.80
ประถมศึกษาตอนปลาย	12	5.70
มัธยมศึกษาตอนต้น	28	13.30
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	52	24.80
อนุปริญญา/ปวส.	31	14.70
ปริญญาตรี	59	28.10
ปริญญาโท	18	8.60
ปริญญาเอก	0	0
รวม	210	100
ตำแหน่งของผู้ประกอบการ		
เจ้าของ/หุ้นส่วน	185	88.10
ผู้บริหาร	25	11.90
รวม	210	100

จากตารางที่ 3 ผลการศึกษาข้อมูลทั่วไป จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ตำแหน่งของผู้ประกอบการ ของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม จำนวน 210 คน

ด้านเพศ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 และ เพศหญิง จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7

ด้านอายุ พบว่า กลุ่มอายุของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม มากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 41.40 อันดับที่ 2 คือ กลุ่มอายุ 31 - 40 ปี จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 25.30 อันดับที่ 3 คือ กลุ่มอายุมากกว่า 50 ปีขึ้นไป จำนวน 40 คน คิดเป็นร้อยละ 19.00 และอันดับสุดท้าย คือ กลุ่มอายุ 18 - 30 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 14.30

ด้านระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี มากที่สุด จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 28.10 อันดับที่ 2 คือ การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 52 คน คิดเป็นร้อยละ 24.8 อันดับที่ 3 คือ อนุปริญญา/ปวส. จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 14.70 อันดับที่ 4 คือ มัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 13.30 อันดับที่ 5 คือ ปริญญาโท จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60 อันดับที่ 6 คือ ประถมศึกษาตอนปลาย จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 5.70 และอันดับสุดท้าย คือ ประถมศึกษาตอนปลาย จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 4.80

ด้านตำแหน่งของผู้ประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าของหรือหุ้นส่วน มากที่สุด จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 88.10 และดำรงตำแหน่งเป็นผู้บริหาร จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 11.90

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการ

การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง รถบรรทุก ดิน หิน ททราย ในจังหวัดนครปฐม จำนวน 210 คน จำแนกตาม รูปแบบของสถานประกอบการ ขนาดของธุรกิจ ระยะเวลาการประกอบการ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าความถี่ และ สถิติร้อยละ (Percentage)

ตารางที่ 4 วิเคราะห์ลักษณะของสถานประกอบการ

(n = 210)

ข้อมูลทั่วไป	ความถี่	ร้อยละ
รูปแบบของสถานประกอบการ		
เจ้าของคนเดียว	130	61.90
ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล	6	2.86
ห้างหุ้นส่วนจำกัด	37	17.62
บริษัทจำกัด	36	17.14
บริษัทมหาชนจำกัด	1	0.48
รวม	210	100
ขนาดของธุรกิจ		
ขนาดใหญ่	10	4.80
ขนาดกลาง	57	27.10
ขนาดเล็ก	143	68.10
รวม	210	100
ระยะเวลาการประกอบการ		
0 – 5 ปี	23	11
6 – 10 ปี	54	25.70
11 – 15 ปี	59	28.10
15 ปีขึ้นไป	74	35.20
รวม	210	100

จากตารางที่ 4 ผลการศึกษาข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการ จำแนกตามจำแนกตามรูปแบบของสถานประกอบการ ขนาดของธุรกิจ ระยะเวลาการประกอบการ ของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม จำนวน 210 คน

ด้านรูปแบบของสถานประกอบการ พบว่า ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม เป็นเจ้าของคนเดียว มากที่สุด จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 61.90 อันดับที่ 2 คือ ห้างหุ้นส่วนจำกัด จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 17.62 อันดับที่ 3 คือ บริษัทจำกัด จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 17.14 อันดับที่ 4 คือ ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.86 และอันดับสุดท้าย คือ บริษัทมหาชนจำกัด จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.48

ด้านขนาดของธุรกิจ พบว่า ขนาดของธุรกิจของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม มากที่สุด คือ ขนาดของธุรกิจขนาดเล็ก จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 68.1 อันดับที่ 2 คือ ขนาดของธุรกิจขนาดกลาง จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 27. และอันดับสุดท้าย คือ ขนาดของธุรกิจขนาดกลาง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8

ด้านระยะเวลาการประกอบการ พบว่า ระยะเวลาการประกอบการของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ระยะเวลา 15 ปีขึ้นไป มากที่สุด จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2 อันดับที่ 2 คือ ระยะเวลา 11 – 15 ปี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 28.1 อันดับที่ 3 คือ 6 – 10 ปี จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 25.7 และอันดับสุดท้าย คือ 0-5 ปี จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 11.00

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้าน องค์กรแห่งการเรียนรู้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลด้านองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ภาพรวม โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
 ตารางที่ 5 ตารางการวิเคราะห์องค์กรแห่งการเรียนรู้ภาพรวม

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
บุคคลที่รอบรู้	3.47	0.389	มาก
รูปแบบความคิด	3.46	0.410	มาก
การมีวิสัยทัศน์ร่วม	3.36	0.348	มาก
การเรียนรู้เป็นทีม	3.41	0.342	มาก
การคิดเชิงระบบ	3.32	0.430	มาก
รวม	3.39	0.307	มาก

จากตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ภาพรวม ด้านบุคคลที่รอบรู้ เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.389 อันดับที่ 2 ด้านรูปแบบความคิด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.410 อันดับที่ 3 ด้านการเรียนรู้เป็นทีม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.342 อันดับที่ 4 ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ และอันดับที่สุดท้าย ด้านการคิดเชิงระบบ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.36 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.438 ตามลำดับ

2. การวิเคราะห์ข้อมูลองค์กรแห่งการเรียนรู้ แยกเป็นรายด้าน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ตารางที่ 6 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้าน บุคคลที่รอบรู้

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
บุคคลที่รอบรู้			
1. ท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจและฝึกฝนที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ	3.45	0.544	มาก
2. ท่านพร้อมที่จะได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานให้ได้รับการเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ และการพัฒนาด้วยตนเอง	3.47	0.546	มาก
3. ท่านเชื่อว่าศักยภาพความรู้และความสามารถเป็นสิ่งที่ทุกคนแสวงหาและเพิ่มพูนได้	3.60	0.563	มาก
4. ท่านสามารถเรียนรู้และเพิ่มศักยภาพของตนเพื่อก้าวสู่จุดหมายและความสำเร็จที่กำหนดไว้	3.45	0.562	มาก
5. ท่านชอบใช้เวลาว่างในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อพัฒนางานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน	3.39	0.553	มาก
รวม	3.47	0.389	มาก

จากตารางที่ 6 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านบุคคลที่รอบรู้นั้น ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านเชื่อว่าศักยภาพความรู้และความสามารถเป็นสิ่งที่ทุกคนแสวงหาและเพิ่มพูนได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.563 อันดับที่ 2 คือ ท่านพร้อมที่จะได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานให้ได้รับการเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ และการพัฒนาด้วยตนเอง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.47 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.546 อันดับที่ 3 คือ ท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจและฝึกฝนที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ อยู่เสมอ และท่านสามารถเรียนรู้และเพิ่มศักยภาพของตนเพื่อก้าวสู่จุดหมายและความสำเร็จที่กำหนดไว้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.544, 0.562 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 4 คือ ท่านชอบใช้เวลาว่างในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อพัฒนางานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.553 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านรูปแบบความคิด

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
รูปแบบความคิด			
6. ท่านคิดพิจารณา ทบทวน ไตร่ตรอง ก่อนการตัดสินใจ อยู่เสมอ	3.55	0.552	มาก
7. ท่านเชื่อว่าปัญหาในการทำงานไม่ใช่อุปสรรคแต่เป็น โอกาสในการแสดงความสามารถ หาเอาชนะได้	3.43	0.601	มาก
8. ท่านไม่ยึดติดกับรูปแบบ และกระบวนการทำงาน แบบเดิมๆ และพร้อมที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่	3.45	0.562	มาก
9. ท่านสนใจติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทั้ง ภายในและภายนอกองค์กรอยู่เสมอ	3.45	0.553	มาก
10. ท่านพร้อมที่จะปรับแนวคิดวิธีการปฏิบัติงานเพื่อให้ เหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายของหน่วยงาน	3.43	0.543	มาก
รวม	3.46	0.410	มาก

จากตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านรูปแบบความคิดนั้น ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านคิดพิจารณา ทบทวน ไตร่ตรอง ก่อนการตัดสินใจ อยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.55 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.552 อันดับที่ 2 คือ ท่านไม่ยึดติดกับรูปแบบ และกระบวนการทำงานแบบเดิมๆ และท่านสนใจติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์กรอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.553 และสองอันดับที่ต่ำที่สุดท้าย คือ ท่านเชื่อว่าปัญหาในการทำงานไม่ใช่อุปสรรคแต่เป็นโอกาสในการแสดงความสามารถ หาเอาชนะได้และท่านพร้อมที่จะปรับแนวคิดวิธีการปฏิบัติงานเพื่อให้เหมาะสม และสอดคล้องกับนโยบายของหน่วยงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.43 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.543, 0.601 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
การมีวิสัยทัศน์ร่วม			
11. ท่านสามารถนำวิสัยทัศน์ของหน่วยงานไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้	3.29	0.516	มาก
12. ท่านได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับเพื่อนร่วมงานเพื่อใช้ในการทำงาน	3.40	0.556	มาก
13. ผู้บังคับบัญชาในหน่วยงานของท่าน เป็นคนเปิดกว้างทางความคิด เต็มใจที่จะรับฟังความคิดเห็นหรือความรู้สึกของสมาชิกในหน่วยงาน	3.35	0.595	มาก
14. ท่านยอมรับ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงในการทำงานของหน่วยงาน	3.35	0.517	มาก
15. ท่านตระหนักว่า อนาคตและความสำเร็จของหน่วยงาน เป็นภาระรับผิดชอบร่วมกันของบุคลากรทุกคน	3.41	0.549	มาก
รวม	3.36	0.348	มาก

จากตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วมนั้น ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านตระหนักว่า อนาคตและความสำเร็จของหน่วยงาน เป็นภาระรับผิดชอบร่วมกันของบุคลากรทุกคน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.549 อันดับที่ 2 คือ ท่านได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับเพื่อนร่วมงานเพื่อใช้ในการทำงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.40 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.556 อันดับที่ 3 คือ ท่านยอมรับ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงในการทำงานของหน่วยงาน และ ผู้บังคับบัญชาในหน่วยงานของท่าน เป็นคนเปิดกว้างทางความคิด เต็มใจที่จะรับฟังความคิดเห็นหรือความรู้สึกของสมาชิกในหน่วยงาน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.517, 0.595 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 4 คือ ท่านสามารถนำวิสัยทัศน์ของหน่วยงานไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.516 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการเรียนรู้เป็นทีม

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
การเรียนรู้เป็นทีม			
16. หน่วยงานของท่าน มีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการเรียนรู้	3.35	0.518	มาก
17. หน่วยงานของท่านมักมีการแลกเปลี่ยนความรู้และ สอนงานซึ่งกันและกันอยู่เสมอ	3.39	0.535	มาก
18. จากการทำงานเป็นทีม ท่านมีโอกาสเรียนรู้จากผู้อื่น และทีมงานอื่นๆ	3.41	0.531	มาก
19. ท่านตัดสินใจจากข้อมูลที่มีอยู่และยอมรับในผลที่ เกิดขึ้น	3.42	0.514	มาก
20. ท่านต้องการเรียนรู้และทำงานร่วมกันในบรรยากาศที่ เปิดเผยและโปร่งใส	3.49	0.528	มาก
21. บุคลากรในหน่วยงานสามารถร่วมกันแก้ปัญหาและ อุปสรรคที่ขัดขวางในการทำงานร่วมกันได้	3.38	0.552	มาก
รวม	3.41	0.342	มาก

จากตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการเรียนรู้เป็นทีม นั้น ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านต้องการเรียนรู้และทำงานร่วมกันในบรรยากาศที่เปิดเผยและโปร่งใส มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.49 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.528 อันดับที่ 2 คือ ท่านตัดสินใจจากข้อมูลที่มีอยู่และยอมรับในผลที่เกิดขึ้น มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.42 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.514 อันดับที่ 3 คือ จากการทำงานเป็นทีม ท่านมีโอกาสเรียนรู้จากผู้อื่น และทีมงานอื่นๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.41 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.531 อันดับที่ 4 คือ หน่วยงานของท่านมักมีการแลกเปลี่ยนความรู้และสอนงานซึ่งกันและกันอยู่เสมอ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.535 อันดับที่ 5 คือ บุคลากรในหน่วยงานสามารถร่วมกันแก้ปัญหาและอุปสรรคที่ขัดขวางในการทำงานร่วมกันได้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.552 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 6 คือ หน่วยงานของท่าน มีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการเรียนรู้ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.518 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 วิเคราะห์เกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการคิดเชิงระบบ

(n = 210)

องค์กรแห่งการเรียนรู้	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
การคิดเชิงระบบ			
22. ในการพัฒนาองค์กรเรียนรู้ให้เป็นรูปธรรมนี้ จำเป็นต้องใช้แนวทางของระบบเข้ามาประยุกต์ใช้ทุกขั้นตอน	3.29	0.592	มาก
23. ในหน่วยงานท่านมีการจัดระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นระเบียบเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ	3.21	0.675	มาก
24. ท่านเชื่อว่าหน่วยงานจะเกิดการเรียนรู้ร่วมกันได้ถ้าเจ้าหน้าที่ตระหนักในหน้าที่ของตน และมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ด้วย	3.50	0.555	มาก
25. ท่านแก้ปัญหาการทำงานในลักษณะการรวมและแก้ไขอย่างเป็นระบบมากกว่าที่จะแก้ปัญหาเป็นจุดๆ	3.24	0.621	มาก
26. ท่านสามารถมองเห็นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆ ในการทำงานซึ่งส่งผลกระทบต่อกันอย่างเป็นลูกโซ่	3.30	0.658	มาก
รวม	3.31	0.430	มาก

จากตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานขององค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการการคิดเชิงระบบ ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านเชื่อว่าหน่วยงานจะเกิดการเรียนรู้ร่วมกันได้ถ้าเจ้าหน้าที่ตระหนักในหน้าที่ของตน และมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ด้วย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.555 อันดับที่ 2 คือ ท่านสามารถมองเห็นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆ ในการทำงานซึ่งส่งผลกระทบต่อกันอย่างเป็นลูกโซ่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.30 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.658 อันดับที่ 3 คือ ในการพัฒนาองค์กรเรียนรู้ให้เป็นรูปธรรมนี้ จำเป็นต้องใช้แนวทางของระบบเข้ามาประยุกต์ใช้ทุกขั้นตอน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.29 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.592 อันดับที่ 4 คือ ท่านแก้ปัญหาการทำงานในลักษณะการรวมและแก้ไขอย่างเป็นระบบมากกว่าที่จะแก้ปัญหาเป็นจุดๆ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.621 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 5 คือ ในหน่วยงานท่านมีการจัดระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นระเบียบเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.21 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.675 ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม

1. การวิเคราะห์ข้อมูลด้านการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม ภาพรวม โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ตารางที่ 11 ตารางการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงภาพรวม

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D.	ระดับ
ด้านกลยุทธ์	2.98	0.436	ปานกลาง
ด้านการดำเนินงาน	3.04	0.419	มาก
ด้านการเงิน	2.88	0.452	ปานกลาง
ด้านการควบคุม	2.86	0.477	ปานกลาง
รวม	2.94	0.360	ปานกลาง

จากตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านการดำเนินงาน เป็นอันดับแรก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.419 อันดับที่ 2 ด้านกลยุทธ์ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.98 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.436 อันดับที่ 3 ด้านการเงิน มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.88 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.452 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 4 ด้านการควบคุม มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.477 ตามลำดับ

2. การวิเคราะห์ข้อมูลการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม แยกเป็นรายด้าน โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ด้วยค่าเฉลี่ย และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

ตารางที่ 12 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านกลยุทธ์

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านกลยุทธ์			
1. ท่านคิดว่าการบริหารจัดการของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านการวางแผนกลยุทธ์ การติดตามรวมถึงการนำกลยุทธ์ไปใช้ในระดับใด	2.96	0.659	ปานกลาง
2. ท่านคิดว่าการดำเนินงานตรงกับนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนกลยุทธ์ มีภาวะความเสี่ยงในระดับใด	2.80	0.730	ปานกลาง
3. ท่านคิดว่าหัวหน้างาน/หน่วยงานมีการติดตามการดำเนินงานของพนักงานให้เป็นไปตามเป้าหมายในระดับใด	3.03	0.560	มาก
4. ท่านคิดว่าการวัดผลการดำเนินงานมีตัวชี้วัดผลงานที่ครอบคลุมในระดับใด	3.09	0.608	มาก
5. ท่านคิดว่ามี การปรับปรุงการดำเนินงานที่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในระดับใด	2.98	0.670	ปานกลาง
6. ท่านคิดว่าพนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานในระดับใด	3.05	0.608	มาก
รวม	2.98	0.436	ปานกลาง

จากตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจ การขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านกลยุทธ์ ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านคิดว่า การวัดผลการดำเนินงานมีตัวชี้วัดผลงานที่ครอบคลุมในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.09 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.608 อันดับที่ 2 คือ ท่านคิดว่าพนักงานทุกคน เข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐานเท่ากับ 0.608 อันดับที่ 3 คือ ท่านคิดว่าหัวหน้างาน/หน่วยงานมีการติดตามการดำเนินงาน ของพนักงานให้เป็นไปตามเป้าหมายในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.560 อันดับที่ 4 คือ ท่านคิดว่ามี การปรับปรุงการดำเนินงานที่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในระดับใด มี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.98 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.670 อันดับที่ 5 คือ ท่านคิดว่า การบริหาร จัดการของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านการวางแผนกลยุทธ์ การติดตามรวมถึงการนำกล

ยุทธ์์ไปใช้ในระดับใด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.96 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.659 และอันดับสุดท้ายอันดับที่ 6 คือ ท่านคิดว่าการดำเนินงานตรงกับนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนกลยุทธ์ มีภาวะความเสี่ยงในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.730 ตามลำดับ

ตารางที่ 13 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการดำเนินงาน

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านการดำเนินงาน			
7. ท่านคิดว่า การจัดทำแผนการดำเนินงานมีความสอดคล้องกับระบบการทำงานในระดับใด	3.11	0.524	มาก
8. ท่านคิดว่า การพัฒนาระบบการปฏิบัติงานของหน่วยงานอยู่ในระดับใด	3.16	0.546	มาก
9. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงในเรื่องประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในระดับใด	3.04	0.601	มาก
10. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงเกี่ยวกับคุณธรรม จริยธรรมและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของวิชาชีพในระดับใด	2.94	0.713	ปานกลาง
11. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีการแนะแนวและมีการจัดระบบดูแลช่วยเหลือพนักงานอย่างทั่วถึงในระดับใด	3.13	0.652	มาก
12. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของพนักงานในระดับใด	2.86	0.764	ปานกลาง
รวม	3.04	0.419	มาก

จากตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านการดำเนินงาน ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านคิดว่า การพัฒนาระบบการปฏิบัติงานของหน่วยงาน อยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.16 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.546 อันดับที่ 2 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีการแนะแนวและมีการจัดระบบดูแลช่วยเหลือพนักงานอย่างทั่วถึงในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.13 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.652 อันดับที่ 3 คือ ท่านคิดว่า การจัดทำ

แผนการดำเนินงานมีความสอดคล้องกับระบบการทำงานในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.524 อันดับที่ 4 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงในเรื่องประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.04 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.601 อันดับที่ 5 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงเกี่ยวกับคุณธรรมจริยธรรมและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของวิชาชีพในระดับใด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.94 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.713 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 6 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของพนักงานในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.86 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.764 ตามลำดับ

ตารางที่ 14 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการเงิน

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านการเงิน			
13. ท่านคิดว่า การจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายตามแผนการดำเนินงานอยู่ในระดับใด	3.15	0.575	มาก
14. ท่านคิดว่า การจัดทำบัญชีการเงิน ใบเสร็จรับเงินถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่ในระดับใด	3.24	0.638	มาก
15. ท่านคิดว่า การขอซื้อ ขอจ้างถูกต้องตามหลักเกณฑ์อยู่ในระดับใด	3.10	0.669	มาก
16. ท่านคิดว่า ในอนาคตของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านบุคคลและทรัพยากรสนับสนุนต่อการเพิ่มรายได้ในระดับใด	3.05	0.679	มาก
17. ท่านคิดว่า การลงทุนเพื่อเพิ่มรายได้ของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด	2.89	0.650	ปานกลาง
18. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการขาดกระแสเงินสดที่เพียงพอในการดำเนินงานในระดับใด	2.79	0.766	ปานกลาง
รวม	2.88	0.452	ปานกลาง

ตารางที่ 14 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการเงิน (ต่อ)

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านการเงิน			
19. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงของโครงสร้างทางการเงินระหว่างเงินฝากกับการลงทุนโดยเลือกที่จะฝากเงินไว้มากกว่าจะนำไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์	2.62	0.804	ปานกลาง
20. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการใช้เครื่องมือทางการเงินเช่น ตราสารหนี้ ตราหุ้น ตราสารอนุพันธ์ เสี่ยงต่อฐานะการเงินในระดับใด	2.45	0.907	ปานกลาง
21. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านงบประมาณรายรับที่ไม่พอเพียงกับรายจ่ายในระดับใด	2.67	0.812	ปานกลาง
รวม	2.88	0.452	ปานกลาง

จากตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านการเงิน ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุดได้แก่ ท่านคิดว่า ท่านคิดว่า การจัดทำบัญชีการเงิน ใบเสร็จรับเงินถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.638 อันดับที่ 2 คือ ท่านคิดว่า การจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายตามแผนการดำเนินงานอยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.15 ท่านคิดว่า การจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายตามแผนการดำเนินงานอยู่ในระดับใด ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.575 อันดับที่ 3 คือ ท่านคิดว่า การขอซื้อ ขอจ้างถูกต้องตามหลักเกณฑ์อยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.10 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.669 อันดับที่ 4 คือ ท่านคิดว่า ในอนาคตของหน่วยงานมีความเสี่ยงด้านบุคคลและทรัพยากรสนับสนุนต่อการเพิ่มรายได้ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.05 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.679 อันดับที่ 5 คือ ท่านคิดว่า การลงทุนเพื่อเพิ่มรายได้ของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.89 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.650 อันดับที่ 6 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการขาดกระแสเงินสดที่เพียงพอในการดำเนินงานในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.79 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.766 อันดับที่ 7 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านงบประมาณรายรับที่ไม่พอเพียงกับรายจ่ายในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

เท่ากับ 0.812อันดับที่ 8 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงของโครงสร้างทางการเงินระหว่างเงินฝากกับการลงทุนโดยเลือกที่จะฝากเงินไว้มากกว่าจะนำไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.62 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.804 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 9 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการใช้เครื่องมือทางการเงินเช่น ตราสารหนี้ ตราสารหุ้น ตราสารอนุพันธ์ เสี่ยงต่อฐานะการเงินในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.45 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.907 ตามลำดับ

ตารางที่ 15 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการควบคุม

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านการควบคุม			
22. ท่านคิดว่า กฎระเบียบทางการเงินมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด ในการบริหารงาน	2.90	0.709	ปานกลาง
23. ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการสรรหาบุคลากรมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด	2.80	0.720	ปานกลาง
24. ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติงานในระดับใด	2.87	0.647	ปานกลาง
25. ท่านคิดว่า กฎระเบียบในการเบิกจ่ายเงินมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด	2.88	0.718	ปานกลาง
26. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาการอนุมัติและความรับผิดชอบในระดับใด	2.90	0.732	ปานกลาง
27. ท่านคิดว่า ภาวะความเสี่ยงในการบริหารปฏิบัติตามกฎระเบียบและนโยบาย ซึ่งอาจทำให้มีต้นทุนสูงหรือเกิดความล่าช้าหรือถูกปรับและการลงโทษในระดับใด	2.71	0.801	ปานกลาง
28. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีแนวทางในการป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการผิดวินัย/กฎระเบียบ/มาตรการ/ข้อกำหนด ในระดับใด	2.95	0.690	ปานกลาง
รวม	2.86	0.477	ปานกลาง

ตารางที่ 15 วิเคราะห์เกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการควบคุม (ต่อ)

(n = 210)

ประเด็นความเสี่ยง	ค่าเฉลี่ย	S.D	ระดับ
ด้านการควบคุม			
29. ท่านคิดว่า การจัดทำเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับการควบคุมภายในการทำงานอยู่ในระดับใด	2.88	0.682	ปานกลาง
30. ท่านคิดว่า บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติในกฎระเบียบ กฎหมาย และระเบียบวินัยอยู่ในระดับใด	2.99	0.691	ปานกลาง
31. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากรายงานสิ่งที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่ไม่ถูกต้องการถูกปรับและการเสียชื่อในระดับใด	2.69	0.779	ปานกลาง
รวม	2.86	0.477	ปานกลาง

จากตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจ การขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม ด้านการควบคุม ค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับสูงสุด ได้แก่ ท่านคิดว่า บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติในกฎระเบียบ กฎหมาย และระเบียบวินัยอยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.691 อันดับที่ 2 คือ ท่านคิดว่าหน่วยงานของท่านมีแนวทางในการป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการผิดวินัย/กฎระเบียบ/มาตรการ/ข้อกำหนด ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.95 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.690 อันดับที่ 3 คือ ท่านคิดว่า กฎระเบียบทางการเงินมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด ในการบริหารงาน และ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลา อนุมัติและความรับผิดชอบในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.90 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.709, 0.718 อันดับที่ 4 คือ ท่านคิดว่า กฎระเบียบในการเบิกจ่ายเงินมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด และ ท่านคิดว่า การจัดทำเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับการควบคุมภายในการทำงานอยู่ในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.88 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.682 , 0.718 อันดับที่ 5 คือ ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติงานในระดับใดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.87 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.647 อันดับที่ 6 คือ ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการสรรหาบุคลากรมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.80 ส่วน

เบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.720 อันดับที่ 7 คือ ท่านคิดว่า ภาวะความเสี่ยงในการบริหารปฏิบัติตามกฎระเบียบและนโยบาย ซึ่งอาจทำให้มีต้นทุนสูงหรือเกิดความล่าช้าหรือถูกปรับและการลงโทษในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.71 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.801 และอันดับสุดท้าย อันดับที่ 8 คือ ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการรายงานสิ่งที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่ไม่ถูกต้องการถูกปรับและการเสียชื่อในระดับใด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ 0.779 ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของ เพียร์สัน (Pearson's Coefficient Correlation) ระหว่างกลุ่มตัวแปร

ตารางที่ 16 แสดงข้อมูลค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างรายการจัดการความเสี่ยงกับองค์กรแห่งการเรียนรู้รวม

(n=210)

ตัวแปร	1	2	3	4
1.องค์กรแห่งการเรียนรู้รวม				
2.ด้านกลยุทธ์	0.33 ^{**}			
3.ด้านการดำเนินงาน	0.44 ^{**}	0.63 ^{**}		
4.ด้านการเงิน	0.17 ^{**}	0.48 ^{**}	0.55 ^{**}	
5.ด้านการควบคุม	0.22 ^{**}	0.51 ^{**}	0.44 ^{**}	0.60 ^{**}

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 16 ผลการวิเคราะห์ เมื่อพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างรายด้านของการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม พบว่า ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์วิเคราะห์ผลดังตารางที่ สามารถอธิบายรายละเอียด ดังนี้

ด้านกลยุทธ์ พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.33 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำ

ด้านการดำเนินงาน พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.44 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำ

ด้านการเงิน พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.17 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำมาก

ด้านการควบคุม พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.22 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำมาก

ส่วนที่ 6 ผลการทดสอบสมมติฐาน

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงรายด้าน กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก หิน ดิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม ภาพรวม โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) วิธีแบบ Enter

ตารางที่ 17 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงรายด้านกับองค์กรแห่งการ เรียนรู้สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม

ตัวแปรอิสระ การจัดการความ เสี่ยงรายด้าน	ตัวแปรตาม องค์กรแห่งการเรียนรู้ภาพรวม							
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig	Sig./2	Collinearity Statistics	
	B	S.E.	B				Tolerance	VIF
ค่าคงที่	2.411	0.158		15.278	0.000	0.000		
ด้านกลยุทธ์	0.064	0.060	0.091	1.064	0.289	0.144	0.524	1.908
ด้านการดำเนินงาน	0.315	0.063	0.432	5.004	0.000	0.000	0.516	1.937
ด้านการเงิน	-0.103	0.057	-0.152	-1.795	0.074	0.037	0.537	1.863
ด้านการควบคุม	0.050	0.052	0.077	0.947	0.345	0.172	0.574	1.742

$R = 0.460$ $R^2 = 0.211$ Adjusted $R = 0.196$

S.E. = 0.274 $F = 38.127$

จากตารางที่ 17 การทดสอบเงื่อนไขของ Multiple Regression Analysis พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน ด้านการควบคุม ไม่เกิดปัญหา สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ (Multicollinearity) เนื่องจากค่า Tolerance ทุกตัวแปร มีค่ามากกว่า 0.1 และค่า VIF (Variance inflation factors) ทุกตัวแปร มีค่าน้อยกว่า 10 แสดงว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กัน (Hair et al, 1995 อ้างอิงใน (Hair et al, 1995 อ้างอิงใน มณฑล จำปา เหลือง, 2551:181) และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่า ตัวแปรอิสระทั้งหมดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับตัวแปรตาม คือ มีค่า R Square (R^2) เท่ากับ 0.211 หรือ 21.1% หมายความว่า การจัดการความเสี่ยง ด้านกลยุทธ์ ด้านการดำเนินงาน ด้านการเงิน ด้านการควบคุม ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ในทิศทางเดียวกัน 21.1% ส่วนอีก 78.9% เกิดจากอิทธิพลของตัวแปรอื่นๆ

จากตารางที่ 17 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงรายด้านกับ องค์กรแห่งการเรียนรู้สำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการ ใน จังหวัดนครปฐม พบว่า

สมมติฐานที่ 1 การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีค่าSig. เท่ากับ 0.144 ซึ่งมากกว่า 0.05 หมายความว่า การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ($\beta = 0.091$, Sig. = 0.144) อย่างไม่มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน มีความสัมพันธ์ทางบวกกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีค่าSig. เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ($\beta = 0.432$, Sig. = 0.000) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงยอมรับสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 การจัดการความเสี่ยงด้านการเงิน มีความสัมพันธ์ทางลบกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีค่าSig. เท่ากับ 0.037 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการเงิน ส่งผลทางลบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ($\beta = -0.152$, Sig. = 0.037) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 3

สมมติฐานที่ 4 การจัดการความเสี่ยงด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ และมีค่าSig. เท่ากับ 0.172 ซึ่งมากกว่า 0.05 หมายความว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการควบคุม ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ($\beta = 0.077$, Sig. = 0.172) อย่างไม่มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้นจึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 4

การวิเคราะห์หลังจากการวิเคราะห์หลัก (Post Hoc Analysis)

ผู้วิจัยได้จำแนกการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ของการจัดการความเสี่ยงในภาพรวม โดยใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regressions) ทดสอบปัจจัยเชิงเหตุที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อเป็นประโยชน์เชิงวิชาการต่อไป ผลการวิเคราะห์ปรากฏตามตาราง ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 18 แสดงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงในภาพรวมที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้

ตัวแปรอิสระ	ตัวแปรตาม องค์กรแห่งการเรียนรู้ภาพรวม							
	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Sig./2	Collinearity Statistics	
	B	S.E.	B				Tolerance	VIF
ค่าคงที่ (Constant)	2.513	0.163		15.439	0.000			2.513
การจัดการความเสี่ยงภาพรวม	0.303	0.055	0.358	5.532	0.000	0.000	1.000	1.000

$R = 0.358$ $R^2 = 0.128$ Adjusted $R = 0.124$

S.E. = 0.286 $F = 30.606$

จากตารางที่ 18 การทดสอบเงื่อนไขของ Multiple Regression Analysis พบว่า ความน่าเชื่อถือของการจัดการความเสี่ยงในภาพรวม ไม่เกิดปัญหา Multicollinearity เนื่องจากค่า Tolerance ทุกตัวแปรมีค่ามากกว่า 0.1 และค่า VIF (Variance inflation factors) ทุกตัวแปรมีค่าน้อยกว่า 10 แสดงว่าตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์กัน นงลักษณ์ วิรัชชัย (2553)[23] และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร พบว่า ตัวแปรอิสระทั้งหมดมีความสัมพันธ์ทางบวกกับตัวแปรตาม คือ มีค่า R Square (R^2) เท่ากับ 0.128 หรือ 12.8% หมายความว่า ความน่าเชื่อถือของการจัดการความเสี่ยงในภาพรวม ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ในทิศทางเดียวกัน 12.8% ส่วนอีก 87.2% เกิดจากอิทธิพลของตัวแปรอื่นๆ

จากตารางที่ 18 ผลการทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงในภาพรวมที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ เมื่อพิจารณาพบว่า การจัดการความเสี่ยงภาพรวมมีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ไปในทิศทางเดียวกัน และมีค่า Sig. เท่ากับ 0.000 ซึ่งน้อยกว่า 0.05 หมายความว่า การจัดการความเสี่ยงภาพรวมส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ($\beta = 0.358$, Sig.= 0.000) อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ โดยการวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อต้องการศึกษา การจัดการความเสี่ยง การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม และศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยรูปแบบการดำเนินงานของธุรกิจ และการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม โดยเก็บข้อมูลจากผู้ประกอบการทั้งหมด 210 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง เพื่อให้ได้จำนวนแบบสอบถามจำนวนทั้งหมด 210 ชุด เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม ที่ศึกษาจากแนวคิด และทฤษฎีงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลที่ได้จะนำมาวิเคราะห์ โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) มีค่าสถิติที่ใช้ ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน หลังจากนั้นนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงอ้างอิง (Referential Statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยแบบพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

จากผลการศึกษาเรื่อง การจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม สามารถสรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ได้ดังนี้

สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาการจัดการความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม สามารถสรุปผลได้ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากการศึกษาผลวิจัยกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 210 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบการ ประกอบธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 มีช่วงอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ

41.4 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 59 คน คิดเป็นร้อยละ 28.10 และดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าของหรือหุ้นส่วน จำนวน 185 คน คิดเป็นร้อยละ 88.10

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะของสถานประกอบการ

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบการ ประกอบธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ส่วนใหญ่เป็นเจ้าของคนเดียว จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 61.90 เป็นธุรกิจขนาดเล็ก จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 68.1 และมีระยะเวลาในการดำเนินธุรกิจ 15 ปีขึ้นไป จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 35.2

ส่วนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลด้าน องค์กรแห่งการเรียนรู้

จากการศึกษา ข้อมูลด้านองค์กรแห่งการเรียนรู้ของผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ภาพรวมที่มีค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

ด้านบุคคลที่รอบรู้ จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านบุคคลที่รอบรู้ อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ท่านเชื่อว่าศักยภาพความรู้และความสามารถเป็นสิ่งที่ทุกคนแสวงหาและเพิ่มพูนได้ พร้อมทั้งจะได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานให้ได้รับการเรียนรู้สิ่งใหม่ ๆ ในการพัฒนาด้วยตนเอง และใช้เวลาว่างในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ ๆ เพื่อพัฒนางานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน ตามลำดับ

ด้านรูปแบบความคิด จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านรูปแบบความคิด อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การคิดพิจารณา ทบทวน ไตร่ตรอง ก่อนการตัดสินใจอยู่เสมอ และเชื่อว่าปัญหาในการทำงานไม่ใช่อุปสรรคแต่เป็นโอกาสในการแสดงความสามารถนำไปสู่การทำงานที่ประสบความสำเร็จ ตามลำดับ

ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การคิดหรือตระหนักถึงอนาคตและความสำเร็จของหน่วยงาน เป็นภาวะ

รับผิดชอบร่วมกันของบุคลากรทุกคน และมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับเพื่อนร่วมงานเพื่อใช้ในการทำงาน จะช่วยให้การทำงานมีประสิทธิภาพ ตามลำดับ

ด้านการเรียนรู้เป็นทีม จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการเรียนรู้เป็นทีม อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การเรียนรู้และทำงานร่วมกันในบรรยากาศที่เปิดเผยและโปร่งใสในการทำงาน ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็น มีการตัดสินใจจากข้อมูลที่มีอยู่และยอมรับในผลที่เกิดขึ้น การทำงานเป็นทีม มีโอกาสเรียนรู้จากผู้อื่น และหน่วยงานมักมีการแลกเปลี่ยนความรู้และสอนงานซึ่งกันและกันอยู่เสมอ ตามลำดับ

ด้านการคิดเชิงระบบ จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ด้านการคิดเชิงระบบ อยู่ในระดับมาก ได้แก่ หน่วยงานจะเกิดการเรียนรู้ร่วมกันได้ถ้าเจ้าหน้าที่ตระหนักในหน้าที่ของตน และมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ด้วย และสามารถมองเห็นความสัมพันธ์ขององค์ประกอบต่างๆ ในการทำงานซึ่งส่งผลกระทบต่อกันอย่างเป็นลูกโซ่ และการพัฒนาองค์กรเรียนรู้ให้เป็นรูปธรรมนี้จำเป็นต้องใช้แนวทางของระบบเข้ามาประยุกต์ใช้ทุกขั้นตอน ตามลำดับ

ส่วนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูลด้าน การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการในจังหวัด นครปฐม

จากการศึกษา ข้อมูลด้าน การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีความเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ภาพรวมที่มีค่าเฉลี่ยที่อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

ด้านด้านกลยุทธ์ จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านกลยุทธ์ อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การวัดผลการดำเนินงานมีตัวชี้วัดผลงานที่มีความครอบคลุม พนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงาน และข้อที่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ได้แก่ การปรับปรุงการดำเนินงานที่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ และการบริหารจัดการของหน่วยงานมีภาวะ

ความเสี่ยงด้านการวางแผนกลยุทธ์ การติดตามรวมถึงการนำกลยุทธ์ไปใช้ในการดำเนินงานตามลำดับ

ด้านการดำเนินงาน จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการดำเนินงานอยู่ในระดับมาก ได้แก่ มีการพัฒนาระบบการปฏิบัติงานของหน่วยงาน หน่วยงานมีการแนะนำและมีการจัดระบบดูแลช่วยเหลือพนักงานอย่างทั่วถึง และการจัดทำแผนการดำเนินงานมีความสอดคล้องกับระบบการทำงาน และข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ได้แก่ หน่วยงานมีความเสี่ยงเกี่ยวกับคุณธรรม จริยธรรมและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของวิชาชีพ และหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของพนักงาน ตามลำดับ

ด้านการเงิน จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการเงิน อยู่ในระดับมาก ได้แก่ การจัดทำบัญชีการเงิน ใบเสร็จรับเงินถูกต้องและเป็นปัจจุบัน การจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายตามแผนการดำเนินงาน และการขอซื้อ ขอยืม ขอยืมกู้ต้องตามหลักเกณฑ์ และข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง ได้แก่ การลงทุนเพื่อเพิ่มรายได้ในหน่วยงานมีภาวะความเสี่ยง หน่วยงานมีภาวะความเสี่ยงจากการขาดกระแสเงินสดที่เพียงพอในการดำเนินงานตามลำดับ

ด้านการควบคุม จากการศึกษา พบว่า ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยง ด้านการควบคุมอยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติในกฎระเบียบ กฎหมาย และระเบียบวินัย หน่วยงานมีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาการอนุมัติและความรับผิดชอบ มีแนวทางในการป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการผิดวินัย/กฎระเบียบ/มาตรการ/ข้อกำหนด ความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาการอนุมัติและความรับผิดชอบในการทำงาน และภาวะความเสี่ยงในการบริหารปฏิบัติตามกฎระเบียบและนโยบาย ซึ่งอาจทำให้มีต้นทุนสูงหรือเกิดความล่าช้าหรือถูกปรับและการลงโทษ ตามลำดับ

ส่วนที่ 5 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการความเสี่ยงกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของ เพียร์สัน (Pearson's Coefficient Correlation) พบว่า ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์วิเคราะห์ผล ดังตารางที่ 16 สามารถอธิบายรายละเอียด ดังนี้

ด้านกลยุทธ์ พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.33 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำ

ด้านการดำเนินงาน พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.44 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำ

ด้านการเงิน พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.17 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำมาก

ด้านการควบคุม พบว่า มีความสัมพันธ์กับองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เท่ากับ 0.22 ซึ่งมีความสัมพันธ์ไปในทิศทางเดียวกัน อยู่ในระดับต่ำมาก

ส่วนที่ 6 อภิปรายผลการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ผลจากการศึกษาการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ส่งผลกระทบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจขนส่ง หิน ดิน ทราขาย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม อย่างไม่มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 1 อาจเป็นเพราะ การศึกษาผู้ประกอบการในครั้งนี้งมมุ่งเน้นไปที่ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมซึ่งส่วนใหญ่จะไม่มีการทำแผนกลยุทธ์ แต่จะใช้การเรียนรู้ด้วยการลองผิดลองถูกในการดำเนินงานแต่ละวันเป็นหลัก Bamford & Bruton (2006)[24] หรือ บางธุรกิจอาจมีแผนกลยุทธ์แต่การดำเนินงานของธุรกิจไม่ตรงตามกลยุทธ์เท่าที่ควร รวมถึงการ

ติดตามผลการการทำงานไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้ และพนักงานยังไม่สามารถปฏิบัติงานตามนโยบายที่องค์กรได้มอบหมายไว้ได้ จึงส่งผลให้ความเสี่ยงด้านกลยุทธ์ไม่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เนื่องมาจากการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ องค์กรต้องมีการเรียนรู้ โดยการวิเคราะห์ถึงแนวโน้มของปัจจัยภายในและภายนอกเพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ และพร้อมที่จะเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ที่ได้วางไว้ และผู้ประกอบการก็ต้องมีการติดตามผลการทำงานของพนักงานในองค์กรให้เป็นไปตามวิสัยทัศน์ที่ได้วางไว้ ซึ่งสอดคล้องกับ เจษฎา นกน้อย (2553)[25] แนวคิดการบริหารทรัพยากรมนุษย์ร่วมสมัยที่กล่าวถึงการจัดการความรู้ในองค์กรสามารถทำให้เกิดขึ้นจริงโดยสิ่งสำคัญ คือ องค์กรต้องมีความมุ่งมั่น รวมทั้งมีนโยบายและมีเป้าหมายที่มีความชัดเจน เพื่อที่จะสามารถกำหนดกลยุทธ์ในการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งต้องมีการสร้างวัฒนธรรมในการสร้างการแลกเปลี่ยน และใช้ความรู้อย่างยั่งยืนแก่ผู้ประกอบการรวมถึงพนักงานทุกคนในองค์กรจนกลายเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

สมมุติฐานที่ 2 ผลจากการศึกษาการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงาน ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมุติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงยอมรับสมมุติฐานที่ 2 อาจเป็นเพราะ ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมเน้นการดำเนินงานในแต่ละวันเป็นหลัก (Bamford & Bruton, 2006)[24] ดังนั้นการจัดการความเสี่ยงก็จะเน้นไปที่การดำเนินงานของพนักงานในแต่ละวันนอกจากนี้ธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมอาจส่งเสริมให้พนักงานเรียนรู้จากการปฏิบัติงานเพื่อการพัฒนาการปฏิบัติงานของพนักงานเอง ซึ่งสามารถเป็นกระบวนการที่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ดี การเรียนรู้ของพนักงานในลักษณะนี้อาจทำให้เกิดการจัดทำแผนการดำเนินงานของพนักงาน เพื่อลดความเสี่ยงต่างๆได้ ลักษณะนี้ถือได้ว่าเป็นการจัดการความเสี่ยงในการดำเนินงานที่ส่งผลต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ทำให้เกิดการพัฒนาระบบการทำงาน และพนักงานสามารถทำงานได้อย่างถูกต้อง และพร้อมที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ เพื่อให้มีการพัฒนาตนเองอยู่เสมอ ส่งผลให้เกิดการเพิ่มศักยภาพไปสู่จุดหมายและความสำเร็จขององค์กร รวมถึงทำให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันได้เมื่อบุคลากรให้ความสำคัญในหน้าที่การงานของตนเอง สามารถมองเห็นถึงผลกระทบของปัญหาที่เกิดขึ้นและจะส่งผลกระทบต่อผู้อื่น และสามารถ

แก้ไขปัญหานั้นได้ในระยะยาว สอดคล้องกับการศึกษาของ ยุรพร ศุภรัตน์ (2553)[5] และ ปวีณนุช คำเทศ (2545)[26] ที่ได้ระบุว่าหลักการของวินัยการเรียนรู้ 5 ด้าน ที่มีความสอดคล้องกับกับกระบวนการเรียนรู้ของคนในองค์กรเป็นหลัก ดังนั้นการจัดการความเสี่ยงด้านการดำเนินงานจึงส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ได้ จากศึกษาข้อมูลยังพบว่าผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้า หินทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐมให้ความสำคัญกับด้านการดำเนินงาน เนื่องจากผู้ประกอบการธุรกิจ เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก ที่มองว่ากระบวนการดำเนินงานมีความสำคัญที่จะทำให้ธุรกิจอยู่รอดได้ และเน้นความรู้ด้านกระบวนการดำเนินงาน ที่จะควบคุมกับปฏิบัติงานของพนักงานหรือเจ้าของธุรกิจเป็นผู้ปฏิบัติงานด้วยตนเอง

สมมติฐานที่ 3 ผลจากการศึกษาการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงด้านการเงินส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่งสินค้า หินทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการเงินส่งผลทางลบต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจขนส่งสินค้า หินทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 3 อาจเป็นเพราะ การศึกษาเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้จะมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับคนในองค์กรมีการเรียนรู้เป็นหลัก ยุรพร ศุภรัตน์ (2553)[5] แต่ยังไม่มีการศึกษาที่เกี่ยวกับการจัดการการเงิน นอกจากนี้ผู้ประกอบการธุรกิจหรือเจ้าของธุรกิจขนส่งสินค้า หินทราย ด้วยรถบรรทุก เป็นธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในการดำเนินธุรกิจด้านการเงินนั้น ผู้ประกอบการธุรกิจหรือเจ้าของธุรกิจจะมีหน้าที่ในการบริหารจัดการและการตัดสินใจในการดำเนินงานเพียงผู้เดียว สอดคล้องกับ ญัฐวุฒิ วิเศษ (2555)[27] ศึกษาปัจจัยในการดำเนินธุรกิจของการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จังหวัดนนทบุรี ได้กล่าวว่า ผู้ประกอบการยังให้ความสนใจเกี่ยวกับการจัดการทางการเงินน้อย ซึ่งธุรกิจ SME จำเป็นต้องดูแลสภาพทางการเงินให้มั่นคงและน่าเชื่อถือ และต้องมีการวางแผนประกอบการตัดสินใจในการบริหารจัดการเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการขยายกิจการ และต้องควบคุมและตรวจบัญชีทุกวัน ดังนั้นตัวผู้ประกอบการหรือเจ้าของธุรกิจทั้งในด้านการบริหารจัดการและการดำเนินงาน โดยเฉพาะด้านการเงิน ซึ่งเป็นผู้นำพาธุรกิจให้สามารถขยายตัวมีความเจริญก้าวหน้าสามารถจัดการความเสี่ยงได้รวมถึงสามารถทำให้ธุรกิจอยู่รอดได้ภายใต้สภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

สมมติฐานที่ 4 ผลจากการศึกษาการวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงด้านการควบคุมส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ของธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม พบว่า การจัดการความเสี่ยงด้านการควบคุม ส่งผลทางบวกต่อองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุกในจังหวัดนครปฐม อย่างไม่มีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ ดังนั้น จึงไม่ยอมรับสมมติฐานที่ 4 อาจเป็นเพราะ ระบบการควบคุมในด้านต่างๆ ยังขาดความชัดเจน ซึ่งการควบคุมนี้อาจรวมถึงการจัดการการเงินในด้านของรายรับรายจ่ายขององค์กร การสรรหาบุคลากรเข้ามาทำงานและบริหารงานในด้านต่างๆ และยิ่งขาดความรู้และความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยที่ไม่ถูกต้องและไม่มากพอ ส่งผลให้การจัดการความเสี่ยงทางด้านการควบคุมไม่ส่งผลต่อการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เนื่องจาก การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่ได้นั้น องค์กรต้องเรียนรู้ที่จะมีการควบคุมการดำเนินงาน ซึ่งอาจต้องมีการอบรมพนักงานให้เข้าใจถึงการควบคุม ผู้ประกอบการจะต้องรู้จักที่จะเรียนรู้เพื่อหาวิธีการควบคุมพนักงาน รวมถึงต้องส่งเสริมให้พนักงานในระดับหัวหน้างานเรียนรู้ที่จะควบคุม มีการแลกเปลี่ยนความรู้ ประสบการณ์ และทักษะวิธีคิด ดำเนินงานตามนโยบายขององค์กรที่ทุกคนต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มีการปฏิบัติตามแนวคิดขององค์กรเพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี สอดคล้องกับ รัตติกร ชูตินันทกุล (2552)[28] ศึกษาเรื่อง สภาพการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบริษัท อีคาร์ เทรดตั้ง (ประเทศไทย) จำกัด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วย เนื่องจาก บุคลากรในบริษัทสังเกตเห็นว่าการเรียนรู้ของทีมทำให้เกิดการพัฒนาองค์กร บุคลากรส่วนใหญ่มีส่วนร่วมในกิจกรรมระดมสมอง เป็นสมาชิกในทีมของกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่ง อีกทั้งรู้สึกเป็นหนึ่งและยินดีรับผิดชอบพร้อมกับเต็มใจร่วมชะตากรรมในทีมงานของตน

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการเป็นบุคคลที่รอบรู้ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุด คือ ท่านชอบใช้เวลาว่างในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อพัฒนางานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้นผู้ประกอบการธุรกิจขนส่ง ดิน หิน ทราย ด้วยรถบรรทุก ในจังหวัดนครปฐม ควรส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ เพื่อเพิ่มศักยภาพของตน สู้จุดมุ่งหมายและความสำเร็จที่กำหนดไว้ สนับสนุนให้บุคลากรให้สนใจและใฝ่หาที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ ส่งเสริมบุคลากรให้สามารถใช้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดความคิดริเริ่ม

สร้างสรรค์และเกิดผลบวก โดยอาจผ่านการจัดกิจกรรมต่างๆ เช่น การอบรมการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกันเพื่อร่วมงานซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการกระตุ้นให้มีการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่อง

2. องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านรูปแบบความคิด ข้อที่มีค่าเฉลี่ยที่ต่ำสุดคือ ท่านเชื่อว่าปัญหาในการทำงานไม่ใช่อุปสรรคแต่เป็นโอกาสในการแสดงความสามารถ ดังนั้นผู้ประกอบการควรที่จะมีการจัดการปลูกฝังหรือมีการจัดอบรมให้

3. องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการมีวิสัยทัศน์ร่วม ข้อที่มีค่าเฉลี่ยที่ต่ำสุดคือ ท่านสามารถนำวิสัยทัศน์ของหน่วยงานไปประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงาน ดังนั้นผู้ประกอบการควรที่จะมีการกำหนดวิสัยทัศน์ของหน่วยงานที่มีความชัดเจนและนำไปประยุกต์ใช้ในการทำงาน ซึ่งการมีวิสัยทัศน์ร่วมกันในการดำเนินงานจะทำให้สามารถจัดการความเสี่ยงในการดำเนินงาน โดยมีการเรียนรู้ร่วมกัน ของคนในองค์กร เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ประสบการณ์ในการทำงาน และเพิ่มทักษะในการทำงานร่วมกัน ให้เป็นแนวทาง ระบบเพื่อไปกำหนดเป้าหมายทิศทางการดำเนินงานขององค์กร

4. องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการเรียนรู้เป็นทีม ข้อที่มีค่าเฉลี่ยที่ต่ำสุดคือ หน่วยงานของท่านมีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการเรียนรู้ ดังนั้นผู้ประกอบการควรที่เปิดโอกาสในหน่วยงานที่มีลักษณะที่เอื้อต่อการเรียนรู้ เพื่อการทำงานเป็นทีมหรือการสร้างกระบวนการในการเรียนรู้และสร้างความเข้าใจยอมรับกับความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอก เพื่อลดความผิดพลาดในการทำงาน และเป็นการส่งเสริมให้เกิดบรรยากาศของหน่วยงานให้มีการคิดริเริ่มสร้างสรรค์และสร้างนวัตกรรมใหม่ๆในการทำงานที่จะทำให้องค์กรมีประสิทธิภาพในการทำงาน

5. องค์กรแห่งการเรียนรู้ด้านการคิดเชิงระบบ ข้อที่มีค่าเฉลี่ยที่ต่ำสุด คือ ในหน่วยงานของท่านมีการจัดระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นระเบียบเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ ดังนั้นผู้ประกอบการควรจัดระบบฐานข้อมูลอย่างเป็นระเบียบเพื่อใช้ในการประกอบการตัดสินใจและส่งเสริมการใช้วิธีการคิดและการอภิปรายเพื่อทำความเข้าใจกับเรื่องราวต่างๆ อย่างเป็นระบบ เริ่มจากการนำทำความเข้าใจในเหตุการณ์ต่างๆ ทั้งในภาพรวมและในส่วนย่อย โดยต้องมองเห็นถึงความซับซ้อนสัมพันธ์กันและกัน สามารถเชื่อมโยงความคิดเพื่อหาแนวทางการแก้ไขปัญหา เมื่อเห็นภาพรวมทั้งหมดแล้วสามารถคิดและต่อยอดต่อได้และถ่ายทอดความคิดเกี่ยวกับระบบที่มีความซับซ้อนออกมาเป็นภาพอย่างละเอียดและง่าย

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาการเป็นองค์กรแห่งเพื่อการเรียนรู้ ในธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ เพื่อให้ทราบถึงปัญหา และวิธีการแก้ไข ที่จะทำให้องค์กรนั้น ๆ เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ที่มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น และสามารถสร้างความได้เปรียบทางการแข่งขันได้ดี

2. ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบก่อนและหลังการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อทราบสาเหตุของปัญหาและหาวิธีการแก้ไขและพัฒนาได้อย่างแท้จริง

3. ควรมีจัดอบรมเรื่องการจัดการความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ กับผู้ประกอบการและพนักงานให้มีความรู้ความเข้าใจและตระหนักถึงความสำคัญ เพิ่มความรู้ความสามารถและทักษะการจัดการความเสี่ยงในการดำเนินธุรกิจ



รายการอ้างอิง

1. สุทธิพันธ์ พรหมมา and มาโนช โลหเตปานนท์, ความร่วมมือในการขนส่งสินค้าด้วย รถบรรทุกระหว่างผู้ว่าจ้างขนส่งและผู้ให้บริการขนส่ง. 2555.
2. ไชยมันคง, โป. and มยุขพันธ์ ไชยมันคง, กลยุทธ์การขนส่ง. 2552, กรุงเทพมหานคร: วิชั่นพีเพรส.
3. กรมการขนส่งทางบก กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน. จำนวนใบอนุญาตประกอบการขนส่ง. 2559; Available from: <https://www.google.co.th/url?sa>.
4. กัตัญญู ธีรบุญสมบุญ, การจัดการธุรกิจขนาดย่อม. 2547, กรุงเทพมหานคร: เท็กซ์แอนด์เจอร์นัลพับลิเคชั่น.
5. ยุรพร ศุภรัตน์, องค์การเพื่อการเรียนรู้. 2553, กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
6. เจริญ เจษฎาวัดย์, การบริหารความเสี่ยง. 2546, กรุงเทพมหานคร: พอดี.
7. จิราภรณ์ แพรอธต์, พลวัตและการดำเนินธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุกดิน หิน ทราบ ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม. 2544, มหาวิทยาลัยศิลปากร.
8. กรมการขนส่งทางบก กองแผนงาน. การขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก. 2560; Available from: <http://www.sme.go.th>
9. คณิศร กิตติคุณธาดา, การศึกษาต้น ทูน่าขนส่งสูงไปรษณีย์กับสัญญาฉบับในเขตภาคตะวันออก. 2558, มหาวิทยาลัยบูรพา.
10. ไพรัชวอเตอร์เฮาส์คูเปอร์ส, แนวทางการบริหารความเสี่ยง. ตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย, 2546.
11. Senge, P.M., *The fifth disciplines: the art and practice of learning organization*. 1990, London: Century Busine.
12. Gavin, *Building a Learning Organization*. 1993: Harvard Business Review.
13. Marquardt and M. J. and Reynolds, *The Global Learning Organization*. 1994, New York IRWIN.
14. มนัสนันท์ คำลั่น, การบริหารความเสี่ยงธุรกิจเดินรถยนต์มือสอง จังหวัดเชียงราย. 2557, มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง.
15. กมลชนก อนุกุล, การบริหารความเสี่ยงของโรงแรมในจังหวัดเชียงใหม่. 2557, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
16. วรราชพร ฝืดดี, การศึกษาการจัดการความเสี่ยงของธุรกิจโรงแรมและรีสอร์ท จังหวัดกระบี่. 2555, มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
17. ณัฐพงษ์ ยอดมโนธรรม, การศึกษาแนวทางการบริหารความเสี่ยงของผู้ทำการจัดซื้อสินค้าในธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่. 2550, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
18. สำนักงานขนส่งสินค้า การขนส่งสินค้าทางบก. ระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุก 2560;

Available from: <http://www.thaitruckcenter.com/thaitruckgis/companyv.aspx>.

19. พณนันทน์ โกศินานนท์, แนวทางการพัฒนาวิทยาลัยราชพฤกษ์สู่องค์กรแห่งการเรียนรู้ 2551, วิทยาลัยราชพฤกษ์.
20. มนสิชา แสวง, การบริหารความเสี่ยงมหาวิทยาลัยเชียงใหม่. 2553, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
21. ชานินทร์ ศิลป์จารุ, การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วยSPSS. 2549, กรุงเทพมหานคร.
22. ศิริชัย พงษ์วิชัย, การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ. 2550, กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย.
23. วิรัชชัย, น., สถิติบรรยายและสถิติพาราเมตริก. 2553(มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา).
24. Charles E. Bamford and Garry D. Bruton, *Small Business Management: A Framework for Success*. 2006: Thomson/South-Western.
25. เจษฎา นกน้อย, แนวคิดการบริหารทรัพยากรมนุษย์ร่วมสมัย. 2552, กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
26. ปวีณนุช คำเทศ, ศึกษาเกี่ยวกับการพัฒนาตัวชี้วัดความเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของฝ่าย การพยาบาล โรงพยาบาลชุมชน. 2545, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
27. ญัฐวุฒิ วิเศษ, ปัจจัยในการดำเนินธุรกิจของการเป็นผู้ประกอบการธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) จังหวัดนนทบุรี. 2555, วิทยาลัยราชพฤกษ์.
28. รัตติกร ชูตินันทกุล, สภาพการเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ของบริษัท อีคาร์ เทรดตั้ง (ประเทศไทย) จำกัด. 2552, มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราชา.





ภาคผนวก



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย
ของผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม

คำชี้แจงในการตอบแบบสอบถาม

1. แบบสอบถามนี้สำหรับผู้ประกอบการ 1 ฉบับ จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อต้องการศึกษา

การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านผู้ตอบแบบสอบถาม กรุณาตอบทุกคำถามตามความเป็นจริง โดยผลที่ได้จะนำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาเท่านั้น จัดทำโดย นายสิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ นักศึกษาปริญญาโท มหาวิทยาลัยศิลปากร วิทยาเขตพระราชวังสนามจันทร์

2. แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ส่วน

ส่วนที่ 1 สอบถามเกี่ยวกับข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 สอบถามเกี่ยวกับลักษณะของสถานประกอบการ

ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับองค์การแห่งการเรียนรู้

ส่วนที่ 4 สอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม

ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ ธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ในจังหวัดนครปฐม

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน ดังต่อไปนี้

1. เพศ

ชาย

หญิง

2. อายุ

อายุ 18-30ปี

อายุ 31-40ปี

อายุ 41-50ปี

อายุ 50ปี ขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

ประถมศึกษาตอนต้น

ประถมศึกษาตอนปลาย

มัธยมศึกษาตอนต้น

มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.

อนุปริญญา/ ปวส.

ปริญญาตรี

ปริญญาโท

ปริญญาเอก

4. ตำแหน่งของผู้ประกอบการ

เจ้าของ/หุ้นส่วน

ผู้บริหาร

ส่วนที่ 2 ลักษณะของสถานประกอบการ

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงของท่าน ดังต่อไปนี้

1. รูปแบบของสถานประกอบการ

เจ้าของคนเดียว

ห้างหุ้นส่วนสามัญนิติบุคคล

ห้างหุ้นส่วนจำกัด

บริษัทจำกัด

บริษัทมหาชนจำกัด

2. ขนาดของธุรกิจ

ขนาดใหญ่

มูลค่าสินทรัพย์ถาวร 201 – เกิน 200 ล้านบาทขึ้นไป

ขนาดกลาง

มูลค่าสินทรัพย์ถาวร 51 – ไม่เกิน 200 ล้านบาท

ขนาดเล็ก

มูลค่าสินทรัพย์ถาวร ไม่เกิน 50 ล้านบาท

3. ระยะเวลาการประกอบการ

0-5 ปี

6-10 ปี

11-15 ปี

15 ปี ขึ้นไป

ส่วนที่ 3 สอบถามเกี่ยวกับองค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่มีข้อความตรงกับความเป็นจริงและความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

ซึ่งแบ่งคะแนนของความคิดเห็นออกเป็น 4 ระดับ และค่าน้ำหนัก ดังนี้

ค่าน้ำหนักคะแนน		ระดับความคิดเห็น
4	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3	หมายถึง	เห็นด้วย
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

องค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
บุคคลที่รอบรู้				
1. ท่านเป็นผู้ที่มีความกระตือรือร้น สนใจและฝึกฝนที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ อยู่เสมอ				
2. ท่านพร้อมที่จะได้รับการส่งเสริมจากหน่วยงานให้ได้รับการเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ และการพัฒนาด้วยตนเอง				
3. ท่านเชื่อว่าศักยภาพความรู้และความสามารถเป็นสิ่งที่ทุกคนแสวงหาและเพิ่มพูนได้				
4. ท่านสามารถเรียนรู้และเพิ่มศักยภาพของตนเพื่อก้าวสู่จุดหมายและความสำเร็จที่กำหนดไว้				
5. ท่านชอบใช้เวลาว่างในการสร้างสรรค์สิ่งใหม่ๆ เพื่อพัฒนางานที่ทำอยู่ในปัจจุบัน				
รูปแบบความคิด				
6. ท่านคิดพิจารณา ทบทวน ไตร่ตรอง ก่อนการตัดสินใจ				
7. ท่านเชื่อว่าปัญหาในการทำงานไม่ใช่อุปสรรคแต่เป็นโอกาสในการแสดงความสามารถ หากเอาชนะได้				

องค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วย รถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
รูปแบบความคิด				
8. ท่านไม่ยึดติดกับรูปแบบ และกระบวนการทำงาน แบบเดิมๆ และพร้อมที่จะเรียนรู้สิ่งใหม่				
9. ท่านสนใจติดตามการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกองค์กรอยู่เสมอ				
การมีวิสัยทัศน์ร่วม				
10. ท่านพร้อมที่จะปรับแนวคิดวิธีการปฏิบัติงาน เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับนโยบายของ หน่วยงาน				
11. ท่านสามารถนำวิสัยทัศน์ของหน่วยงานไป ประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานจริงได้				
12. ท่านได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกับเพื่อน ร่วมงานเพื่อใช้ในการทำงาน				
13. ผู้บังคับบัญชาในหน่วยงานของท่าน เป็นคนเปิด กว้างทางความคิด เต็มใจที่จะรับฟังความคิดเห็นหรือ ความรู้สึกของสมาชิกในหน่วยงาน				
14. ท่านยอมรับ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามข้อตกลง ในการทำงานของหน่วยงาน				
15. ท่านตระหนักว่า อนาคตและความสำเร็จของ หน่วยงาน เป็นภาระรับผิดชอบร่วมกันของบุคลากร				
การเรียนรู้เป็นทีม				
16. หน่วยงานของท่าน มีลักษณะที่เอื้อให้เกิดการ เรียนรู้				
17. หน่วยงานของท่านมักมีการแลกเปลี่ยนความรู้ และสอนงานซึ่งกันและกันอยู่เสมอ				
18. จากการทำงานเป็นทีม ท่านมีโอกาสเรียนรู้จาก ผู้อื่น และทีมงานอื่นๆ				
19. ท่านตัดสินใจจากข้อมูลที่มีอยู่และยอมรับในผลที่ เกิดขึ้น				

องค์กรแห่งการเรียนรู้ ของธุรกิจการขนส่งด้วย รถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
การเรียนรู้เป็นทีม				
20. ท่านต้องการเรียนรู้และทำงานร่วมกันใน บรรยากาศที่เปิดเผยและโปร่งใส				
21. บุคลากรในหน่วยงานสามารถร่วมกันแก้ปัญหา และอุปสรรคที่ขัดขวางในการทำงานร่วมกันได้				
23. ในหน่วยงานท่านมีการจัดระบบฐานข้อมูลอย่าง เป็นระเบียบเพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจ				
การคิดเชิงระบบ				
22. ในการพัฒนาองค์กรเรียนรู้ให้เป็นรูปธรรมนี้ จำเป็นต้องใช้แนวทางของระบบเข้ามาประยุกต์ใช้ทุก ขั้นตอน				
24. ท่านเชื่อว่าหน่วยงานจะเกิดการเรียนรู้ร่วมกันได้ ถ้าเจ้าหน้าที่ตระหนักในหน้าที่ของตน และมีความ เกี่ยวข้องสัมพันธ์กับส่วนอื่นๆ ด้วย				
25. ท่านแก้ปัญหาคำถามในการทำงานในลักษณะการรวมและ แก้ไขอย่างเป็นระบบมากกว่าที่จะแก้ปัญหาเป็นจุดๆ				
26. ท่านสามารถมองเห็นความสัมพันธ์ของ องค์ประกอบต่างๆ ในการทำงานซึ่งส่งผลกระทบต่อ กันอย่างเป็นลูกโซ่				

ส่วนที่ 4 สอบถามเกี่ยวกับการจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน
หิน ททราย ของผู้ประกอบการ ในจังหวัดนครปฐม

โปรดใส่เครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่มีข้อความตรงกับความเป็นจริงและความคิดเห็นของท่าน
มากที่สุด

ซึ่งแบ่งคะแนนของความคิดเห็นออกเป็น 4 ระดับ และค่าน้ำหนัก ดังนี้

ค่าน้ำหนักคะแนน	ระดับความคิดเห็น	
4	หมายถึง	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
3	หมายถึง	เห็นด้วย
2	หมายถึง	ไม่เห็นด้วย
1	หมายถึง	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
ด้านกลยุทธ์				
1. ท่านคิดว่าการบริหารจัดการของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านการวางแผนกลยุทธ์ การติดตามรวมถึงการนำกลยุทธ์ไปใช้ในระดับใด				
2. ท่านคิดว่าการดำเนินงานตรงกับนโยบาย วิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนกลยุทธ์ มีภาวะความเสี่ยงในระดับใด				
3. ท่านคิดว่าหัวหน้างาน/หน่วยงานมีการติดตามการดำเนินงานของพนักงานให้เป็นไปตามเป้าหมายในระดับใด				
4. ท่านคิดว่าการวัดผลการดำเนินงานมีตัวชี้วัดผลงานที่ครอบคลุมในระดับใด				
5. ท่านคิดว่ามี การปรับปรุงการดำเนินงานที่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์ในระดับใด				
6. ท่านคิดว่าพนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานในระดับใด				

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
ด้านการดำเนินงาน				
7. ท่านคิดว่า การจัดทำแผนการดำเนินงานมีความสอดคล้องกับระบบการทำงานในระดับใด				
8. ท่านคิดว่า การพัฒนาระบบการปฏิบัติงานของหน่วยงาน อยู่ในระดับใด				
9. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงในเรื่องประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในระดับใด				
10. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความเสี่ยงเกี่ยวกับคุณธรรม จริยธรรมและการปฏิบัติตามจรรยาบรรณของวิชาชีพในระดับใด				
11. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีการแนะแนวและมีการจัดระบบดูแลช่วยเหลือพนักงานอย่างทั่วถึงในระดับใด				
12. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงของพนักงานในระดับใด				
6. ท่านคิดว่าพนักงานทุกคนเข้าใจและปฏิบัติตามนโยบายของหน่วยงานในระดับใด				

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
ด้านการเงิน				
13. ท่านคิดว่า การจัดสรรงบประมาณค่าใช้จ่ายตามแผนการดำเนินงานอยู่ในระดับใด				
14. ท่านคิดว่า การจัดทำบัญชีการเงิน ใบเสร็จรับเงิน ถูกต้องและเป็นปัจจุบันอยู่ในระดับใด				
15. ท่านคิดว่า การขอซื้อ ขອງ้างถูกต้องตามหลักเกณฑ์อยู่ในระดับใด				
16. ท่านคิดว่า ในอนาคตของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านบุคคลและทรัพยากรสนับสนุนต่อการเพิ่มรายได้ในระดับใด				
17. ท่านคิดว่า การลงทุนเพื่อเพิ่มรายได้ของหน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด				
18. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการขาดกระแสเงินสดที่เพียงพอในการดำเนินงานในระดับใด				
19. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงของโครงสร้างทางการเงินระหว่างเงินฝากกับการลงทุนโดยเลือกที่จะฝากเงินไว้มากกว่าจะนำไปลงทุนเพื่อหาผลประโยชน์ในระดับใด				
20. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการใช้เครื่องมือทางการเงินเช่น ตราสารหนี้ ตราสารอนุพันธ์ เสี่ยงต่อฐานะการเงินในระดับใด				
21. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงด้านงบประมาณรายรับที่ไม่พอเพียงกับรายจ่ายในระดับใด				

ประเด็นความเสี่ยง	ระดับความคิดเห็น			
	4	3	2	1
ด้านการควบคุม				
22. ท่านคิดว่า กฎระเบียบทางการเงินมีภาวะความเสี่ยงในระดับใด ในการบริหารงาน				
23. ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการสรรหาบุคลากรมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด				
24. ท่านคิดว่า กฎระเบียบและแนวปฏิบัติในการดำเนินงานมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติงานในระดับใด				
25. ท่านคิดว่า กฎระเบียบในการเบิกจ่ายเงินมีภาวะความเสี่ยงต่อการปฏิบัติในระดับใด				
26. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีความชัดเจนในการกำหนดระยะเวลาการอนุมัติและความรับผิดชอบในระดับใด				
27. ท่านคิดว่า ภาวะความเสี่ยงในการบริหารปฏิบัติ ตามกฎระเบียบและนโยบาย ซึ่งอาจทำให้มีต้นทุนหรือเกิดความล่าช้าหรือถูกปรับและการลงโทษในระดับใด				
28. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีแนวทางในการป้องกันเหตุที่จะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการผิดวินัย/กฎระเบียบ/มาตรการ/ข้อกำหนด ในระดับใด				
29. ท่านคิดว่า การจัดทำเอกสารต่างๆ เกี่ยวกับการควบคุมภายในการทำงานอยู่ในระดับใด				
30. ท่านคิดว่า บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจและปฏิบัติในกฎระเบียบ กฎหมาย และระเบียบวินัยอยู่ในระดับใด				
31. ท่านคิดว่า หน่วยงานของท่านมีภาวะความเสี่ยงจากการรายงานสิ่งที่ต้องปฏิบัติตามระเบียบที่ไม่ถูกต้อง การถูกปรับและการเสียชื่อในระดับใด				

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....







บันทึกข้อความ

ส่วนงาน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่ ศธ 6806 (พบ)/๒๗๓

โทร.032-594-107 ภายใน 41241-2
วันที่ 3 เมษายน 2560

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัย


เรียน อาจารย์ ดร.ภฤศญา ปิยนุสรณ์

ด้วย นายสิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ รหัสประจำตัว 58602379 นักศึกษาระดับปริญญา
มหาบัณฑิต สาขาวิชา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร กำลัง
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ทราย ของ
ผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม"

มีความประสงค์ ขอเรียนเชิญท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัย
เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็น
ผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษาดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ จักขอบพระคุณยิ่ง


(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อมรินทร์ เทวดา)
รองคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย (เพชรบุรี)
รักษาราชการแทน คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย



บันทึกข้อความ

ส่วนงาน บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่ ศธ 6806 (ทบ)/274

โทร.032-594-107 ภายใน 41241-2
วันที่ 3 เมษายน 2560

เรื่อง ขอเชิญเป็นผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัย

เรียน อาจารย์ ดร.พนัชกร สิมะขจรบุญ

ด้วย นายสิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์ รหัสประจำตัว 58602379 นักศึกษาระดับปริญญา
มหาบัณฑิต สาขาวิชา หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร กำลัง
ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง "การจัดการความเสี่ยงสำหรับธุรกิจการขนส่งด้วยรถบรรทุก ดิน หิน ททราย ของ
ผู้ประกอบการในจังหวัดนครปฐม"

มีความประสงค์ ขอเรียนเชิญท่านในฐานะผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัย
เพื่อประกอบการทำวิทยานิพนธ์

ในการนี้ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร จึงขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดเป็น
ผู้ตรวจคุณภาพเครื่องมือวิจัยให้กับนักศึกษาดังกล่าวด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดให้ความอนุเคราะห์ จักขอบพระคุณยิ่ง

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อมรินทร์ เทวดา)
รองคณบดีบัณฑิตวิทยาลัย (เพชรบุรี)
รักษาราชการแทน คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	นายสิริวัฒน์ สุขศรีสวัสดิ์
วัน เดือน ปี เกิด	10 เมษายน 2535
สถานที่เกิด	นครปฐม
วุฒิการศึกษา	ปริญญาตรี บริหารธุรกิจบัณฑิต คณะบริหารธุรกิจบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการอุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลรัตนโกสินทร์ พื้นที่ศาลายา ปริญญาโท บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต คณะวิทยาการจัดการ สาขาวิชาประกอบการ มหาวิทยาลัยศิลปากร
ที่อยู่ปัจจุบัน	101/3 หมู่ 1 ต.ท่ากระชับ อ.นครชัยศรี จ.นครปฐม 73120

