

อิทธิพลของปัจจัยที่ส่งผลต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน ของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

วิมล พะสะเทียน¹ นรพล จินันท์เดช²
 ณัฐสพันธ์ เผ่าพันธุ์³ เกรียงไกรยศ พันธุ์ไทย⁴

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ (1) เพื่อศึกษาลักษณะของปัจจัยคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยกับคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย และ (3) เพื่อศึกษาอิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมของปัจจัยที่มีผลต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

การวิจัยนี้ใช้การวิจัยแนวทางผสมผสานใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณเป็นหลักเพื่อทดสอบสมมุติฐานตาม กรอบแนวคิดการวิจัยโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จำนวน 336 บริษัท และใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพเพื่อยืนยันหรือสนับสนุนผลการวิเคราะห์ ข้อค้นพบจากการวิจัยโดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก สถิติวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์ความสัมพันธ์โครงสร้างเชิงเส้นเพื่อทดสอบโมเดลวิจัย

ผลการศึกษา พบว่า (1) คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ (2) ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความร่วมมือทำงาน (3) ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความสามารถเชิงนวัตกรรม (4) ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความไว้วางใจ (5) ความร่วมมือทำงานมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (6) ความสามารถเชิงนวัตกรรมมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน และ (7) ความไว้วางใจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน

คำสำคัญ: การแข่งขัน; ความได้เปรียบ; โลจิสติกส์; การขนส่งสินค้าทางอากาศ; บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้า

ประเภทบทความ: บทความวิจัย

¹ ปรัชญาดุษฎีบัณฑิตทางสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
 2086 ถนนรามคำแหง แขวงหัวหมาก เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร 10240, ประเทศไทย
 อีเมล: wimol_pst@hotmail.com

² คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยศรีปทุม

⁴ การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค (สำนักงานใหญ่)

Factors in Fluencing the Competitive Advantage of Thai Airfreight Forwarders

Wimol Phasathuen¹ Norapol Chinuntdej²
Natsapan Paopun³ Kriengkriyos Punthai⁴

Abstract

The main purposes of this research were (1) the attributes of the factors of logistics resources, logistics service capability, collaboration, innovative capability, trust, and the competitive advantage of Thai Airfreight Forwarders. The researcher also examines (2) the relationships between the factors of logistics resource attributes, logistics service capability, collaboration, innovative capability, trust, and the competitive advantage of the companies under study. Moreover, the researcher investigates (3) the direct, indirect, and total influences of the factors exerting effects on the competitive advantage of these companies.

In this dissertation, the researcher employed a mixed-methods research methodology emphasizing quantitative methods utilizing for hypothesis testing as

based on the conceptual framework for this inquiry. A questionnaire was used as a research instrument for collecting data from 336 Thai airfreight forwarders. In the qualitative phase of research, the researcher carried out in-depth interviews so as to be able to confirm or lend support to the findings of this research investigation. The statistical techniques were used linear structural relationship (LISREL) analysis was employed in testing the research model.

Findings are as follows: (1) logistics resource attributes exerted direct positive influence on logistics service capability, (2) logistics service capability exerted direct positive influence on collaboration, (3) logistics service capability exerted direct positive influence on innovative capability, (4) logistics service capability exerted direct positively influenced trust, (5) collaboration exerted direct positive influence on competitive advantage, (6) innovative capability exerted direct positive influence on competitive advantage, and (7) trust exerted direct positive influence on competitive advantage.

Keywords: competitive; advantage; logistics; Airfreight; Airfreight Forwarders

Type of Article: Research Article

¹ Doctor of Philosophy Program in Social Sciences, Ramkhamhaeng University.
2086 Ramkhamhaeng Road, Huamark, Bangkok, Bangkok 10240, Thailand
E-mail: wimol_pst@hotmail.com

² Faculty of Business Administration, Ramkhamhaeng university

³ Faculty of Business Administration, Sripatum university

⁴ Provincial Electricity Authority (Head Office)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันความได้เปรียบในการแข่งขันของอุตสาหกรรมบริการได้รับอิทธิพลจากการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นพลวัตของเศรษฐกิจ การเงิน การตลาด ทรัพยากร ตลาดโลก การบริหารงานแบบเครือข่าย เทคโนโลยีอันล้ำสมัย รูปแบบการบริการเชิงนวัตกรรม การเปิดตลาดเสรีของกลุ่มสมาชิกอาเซียน ในปี 2559 การเปิดเสรีทางการบินภายในอาเซียน (ASEAN Open Skies) การเปิดตลาดเสรีต่างๆ ของกลุ่มสมาชิกอาเซียนในตลาดระหว่างประเทศมากขึ้น การเป็นศูนย์กลางการบิน และผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงของชั้นบรรยากาศโลกหรือปัญหาโลกร้อน ที่ทำให้เกิดกระแสการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม สิ่งทีกล่าวมาเหล่านี้ได้ส่งผลต่ออุปสงค์ทางตลาดอันก่อให้เกิดการแข่งขันที่เข้มข้นทางธุรกิจต่อบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยและโซ่อุปทาน (Christopher, 2016; Rushton, Croucher, & Baker, 2014) โดยเฉพาะธุรกิจการขนส่งทางอากาศในการที่จะสามารถสนองตอบการขนส่งโลจิสติกส์ต่อลูกค้าที่มีหลากหลายในตลาด ผู้ส่งมอบสินค้าหรือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถนำเสนอคุณภาพในการผลิตสินค้าและบริการที่มีเพิ่มขึ้นทั่วทุกเส้นทางทั่วโลก (Karia, Wong & Asaari, 2012; Wuttke, Blome & Henke, 2013)

ในภาพรวมชี้ให้เห็นถึงการให้บริการโลจิสติกส์ประสบปัญหาด้านความสามารถในการแข่งขันทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย โดยเฉพาะบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยต้องปรับรูปแบบการบริหารจัดการเพื่อให้มีความสามารถและมีความได้เปรียบในการแข่งขัน รวมถึงส่วนของการบริการ การส่งมอบสินค้า และผลการดำเนินงาน โดยจะเป็นผลลัพธ์ของเวลา ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญของการจัดการโลจิสติกส์ (Arvis et al., 2014, p. 7) การศึกษานี้มุ่งเน้นปัจจัยคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความ

ร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย นำไปสู่การยกระดับของการเป็นกลุ่มคลัสเตอร์โลจิสติกส์ชั้นนำด้วยการสร้างความสามารถเชิงได้เปรียบของคลัสเตอร์อย่างฝังตัว ความไว้วางใจ การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ความร่วมมือทำงาน และการเป็นฐานด้านอุปทาน เพื่อสร้างขีดความสามารถและความได้เปรียบในการแข่งขัน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาลักษณะของปัจจัยคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยกับคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย
3. เพื่อศึกษาอิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมของปัจจัยที่มีผลต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

นิยามศัพท์

คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ หมายถึง คุณสมบัติทางทรัพยากรโลจิสติกส์ที่จำเป็นได้และจำเป็นไม่ได้ของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยที่มีไว้สำหรับให้บริการทางอากาศแก่ลูกค้า เช่น การกำหนดราคาในการให้บริการ ความพร้อมเพรียงในการดำเนินงานโลจิสติกส์ การให้บริการคุณค่าเพิ่ม เสถียรภาพทางการเงิน และโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม

ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ หมายถึง สมรรถนะขององค์กรที่สามารถให้บริการทางด้านการคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ให้กับลูกค้าที่มาใช้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศ

ความร่วมมือทำงาน หมายถึง ความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่เป็นระบบเครือข่ายทั้งภายในและภายนอกองค์กรของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย เช่น การแบ่งปันสารสนเทศ การประสานงานเพื่อการตัดสินใจ และความสอดคล้องในแรงจูงใจ

ความสามารถเชิงนวัตกรรม หมายถึง ความสามารถหลักขององค์กรและการรักษาคุณค่าของการสร้างการเปลี่ยนแปลงแบบองค์รวม หรือการใช้ประโยชน์ของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากแนวความคิดใหม่ๆ เพื่อนำมาใช้ในการปฏิบัติงานทางด้านโลจิสติกส์

ความไว้วางใจ หมายถึง ความไว้วางใจของการให้บริการโลจิสติกส์ของบริษัทตัวแทนขนส่งทางอากาศไทยที่มีความซื่อสัตย์และมีอย่างต่อเนื่องต่อองค์กร/ลูกค้าที่พึงบอกด้วยการกระทำ เช่น ความซื่อสัตย์ และความถูกต้อง เป็นต้น

ความได้เปรียบในการแข่งขัน หมายถึง การเปรียบเทียบความได้เปรียบขององค์กร/บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศที่ให้บริการโลจิสติกส์ทางอากาศแก่ลูกค้าโดยวัดจากผลการดำเนินงานทางการเงินและการบริการลูกค้า

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายนอก ได้แก่ คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายในหรือตัวแปรคั่นกลาง ได้แก่ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม และความไว้วางใจ และตัวแปรตามที่เป็นตัวแปรแฝงภายใน ได้แก่ ความได้เปรียบในการแข่งขัน

ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มประชากรที่ศึกษา ได้แก่ บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (Thai International Freight Forwarders Association (TIFA), 2016-2017)

ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยนี้ดำเนินการเก็บข้อมูล ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560-2561

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้เกิดมุมมองใหม่ในทางวิชาการในด้านตัวชี้วัดคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ ได้แก่ มิติด้านเสถียรภาพทางการเงิน มิติด้านการกำหนดราคา มิติด้านการบริการคุณค่าเพิ่ม และมิติด้านโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม โดยหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน สามารถนำข้อค้นพบไปศึกษาเพิ่มเติมและต่อยอดความรู้ทางวิชาการ

2. เกิดองค์ความรู้ใหม่ในมุมมองด้านรูปแบบความสัมพันธ์ที่มีคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์เป็นตัวแปรต้น โดยมีตัวแปรส่งผ่าน ได้แก่ ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และมีตัวแปรตามคือความได้เปรียบในการแข่งขัน โดยหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน สามารถนำข้อค้นพบไปศึกษาเพิ่มเติมและต่อยอดความรู้ทางวิชาการ หรือนำไปปรับใช้ในการกำหนดกลยุทธ์และการบริหารจัดการขององค์กร

3. นำผลการศึกษาที่เป็นข้อค้นพบไปทำการประยุกต์ใช้ในหน่วยงานผู้ประกอบการตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งส่วนของโลจิสติกส์และโซ่อุปทานเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผลต่อองค์กร

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์เป็นสิ่งที่สามารถจับต้องได้และจับต้องไม่ได้ (Fahy & Smithee, 1999; Galbreath, 2005, p. 980) ของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยที่มีไว้สำหรับให้บริการลูกค้าที่หลากหลาย ประกอบด้วย การกำหนดราคาประสิทธิภาพการปฏิบัติการโลจิสติกส์ บริการคุณค่าเพิ่ม โลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม และเสถียรภาพทางการเงิน (Chu, 2014) มีอิทธิพลต่อความสามารถ ในการบริการโลจิสติกส์ ความร่วมมือทำงาน ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความไว้วางใจ และความได้เปรียบ ในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์เป็นความสามารถจากการรวมกลุ่มของทักษะแต่ละบุคคล สินทรัพย์ และความรู้ โดยนำมาผ่านกระบวนการขององค์กรและช่วยให้องค์กรทำกิจกรรมที่มีการประสานงานร่วมกัน และใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางด้านคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์เพื่อให้บรรลุผลการดำเนินงานทางธุรกิจ (Day, 1994) ประกอบด้วย มิติของความน่าเชื่อถือในการบริการโลจิสติกส์ ความสามารถในการยืดหยุ่น การบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และการคลั่งสินค้าและการกระจายสินค้า (Lai, Ngai, & Cheng, 2004; Sadjady, 2011) ส่งผลต่อความไว้วางใจของลูกค้าหรือการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กร ด้วยทักษะความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ที่ดี ตลอดจนภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร ในมิติด้านสมรรถนะของการให้บริการ

ความร่วมมือทำงานมีหลายรูปแบบ (Barratt, 2004, pp. 31-32) เช่น ความร่วมมือในการปฏิบัติงานที่เป็นระบบเครือข่ายทั้งภายในและภายนอกองค์กรของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศ ได้แก่ ความร่วมมือด้านการแบ่งปันสารสนเทศ การประสานงานเพื่อการตัดสินใจ และความสอดคล้องในแรงจูงใจของ

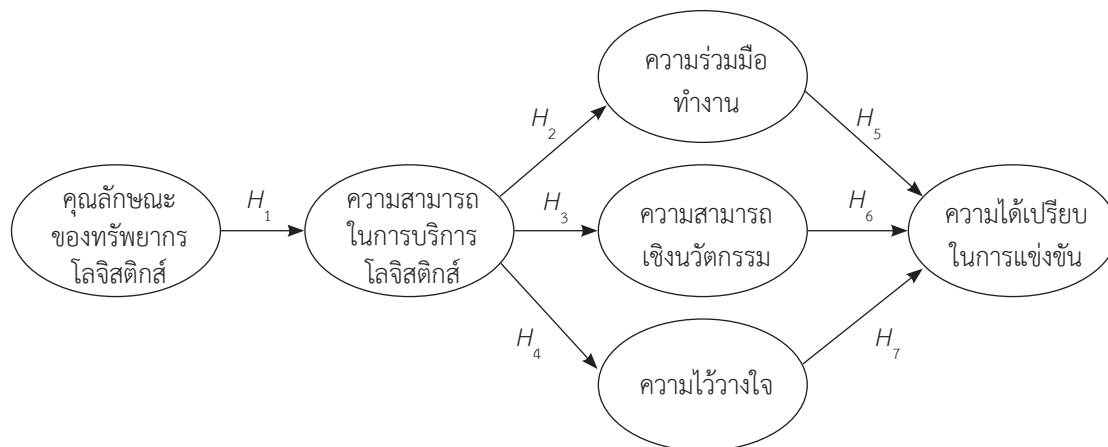
สมาชิกด้วยความร่วมมือของหน่วยงานหรือองค์กร (Simatupang & Sridharan, 2005) ซึ่งมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน (Bae, 2012; Teece, Pisano, & Shuen, 1997) ในด้านผลการดำเนินงานของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ความสามารถเชิงนวัตกรรมทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันกับองค์กร โดยเกิดจากความสามารถในการเรียนรู้เพื่อการสร้างสรรค่นวัตกรรมจากการใช้ทรัพยากร การมีเครือข่ายเชื่อมโยง การเรียนรู้กลยุทธ์ กระบวนการ และโครงสร้างขององค์กร (Boonchunone, Jangchud, & Dhamvithee, 2017) เช่น การปฏิบัติงาน ผลิตภัณฑ์/หรือบริการ และการส่งมอบด้วยการประยุกต์ใช้นวัตกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและไม่ใช้เทคโนโลยีมาสนับสนุนในการปฏิบัติงาน (Blecker, 2014) ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้องค์กรต้องมีการปรับตัวและพัฒนาด้วยการสร้างสรรค่นคุณค่าสิ่งใหม่ๆ ที่เป็นพื้นฐานความสามารถขององค์กร โดยเปลี่ยนรูปแบบความรู้และแนวคิดที่ส่งไปในผลิตภัณฑ์/บริการ ซึ่งส่งผลต่อการให้บริการโลจิสติกส์ ความสามารถ และความได้เปรียบในการแข่งขัน (Yang, 2012) โดยความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถ เชิงนวัตกรรมมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ความไว้วางใจของลูกค้าหรือการทำงานร่วมกันระหว่างองค์กรในด้านสมรรถนะของการให้บริการ มีผลต่อการดำเนินงานขององค์กร (Seppänen, Blomqvist, & Sundqvist, 2007) เช่น การส่งมอบสินค้าทันเวลา การแก้ไขปัญหาได้อย่างถูกต้อง การยอมรับผลิตภัณฑ์ การยอมรับขั้นตอนการทำงานจากผู้ซื้อ และผลการดำเนินงาน โดยความไว้วางใจได้รับอิทธิพลจากความสามารถในการบริการที่เกิดจากคุณลักษณะของทรัพยากรที่องค์กรมีอยู่ ซึ่งส่งผลทำให้ความไว้วางใจมีอิทธิพลโดยตรงต่อความสามารถและความได้เปรียบ

ในการแข่งขัน (Shi & Liao, 2015) ในด้านการดำเนินงานทางการเงิน และการบริการลูกค้า (Stanley & McDowell, 2014) โดยความสัมพันธ์ระหว่างความไว้วางใจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบใน

การแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าวนำไปสู่กรอบแนวคิดการวิจัย ดังภาพ 1



ภาพ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย

ใช้วิธีการวิจัยแบบผสมผสานโดยใช้วิธีวิจัยเชิงปริมาณเป็นหลัก (quantitative research) เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับระดับความคิดเห็นที่เป็นมาตรวัดประเมินค่าตัวแปร 5 ระดับ (5 point Likert type scales) ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (simple random sampling) ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จำนวน 450 บริษัท (Thai International Freight Forwarders Association (TIFA), 2016-2017) การเก็บข้อมูลได้ขนาดตัวอย่าง จำนวน 336 ชุด คิดเป็นร้อยละ 75.50

โดยมีการการพัฒนาคุณภาพเครื่องมือในการวิจัย และการตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นดังนี้

1. การพัฒนาคุณภาพเครื่องมือในการวิจัยจากการเก็บข้อมูลจริง ($n = 336$) พบว่า มิติตัวแปรข้างต้นมีค่าอำนาจจำแนกรายข้อคำถาม (Corrected Item-Total Correlation) ตั้งแต่ .402 - .821 และมีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาขององค์ประกอบแต่ละมิติตัวแปรมีค่าตั้งแต่ .768 - .895 สรุปได้ว่า ค่าอำนาจ

จำแนก รายข้อคำถามอยู่ในเกณฑ์ดี (Field, 2009, p. 679) ไม่มีการตัดข้อคำถามในส่วนการวิเคราะห์ และค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาขององค์ประกอบในภาพรวมของแต่ละมิติตัวแปรอยู่ในเกณฑ์ดีถึงดีมากสำหรับการตรวจสอบความสอดคล้องภายใน

2. ผลการวิเคราะห์ความเที่ยงเชิงโครงสร้าง และค่าเฉลี่ยของความแปรปรวนของตัวแปรแฝง LRA, LSC, COL, INC, TRU และ CA อยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ ซึ่งองค์ประกอบส่วนใหญ่สามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรได้ดี และสำหรับผลการวิเคราะห์ค่าถ่วงน้ำหนักสองของค่าสหสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปร ได้แก่ LRA, LSC, COL, INC, TRU และ CA มีค่าน้อยกว่าค่ารากที่สองของตัวแปรค่าเฉลี่ยของความแปรปรวนที่ถูกสกัดด้วยองค์ประกอบ (AVE) ตัวแปรส่วนมากมีความเพียงพอในการหาค่าความตรงเชิงจำแนก (Fornell & Larcker, 1981, p. 41)

3. ผลวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันของตัวแปรแฝงแบบพหุองค์ประกอบเพื่อตรวจสอบความเหมาะสมของตัวแปร LRA, LSC, COL, INC, TRU

และ CA ในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง พบว่า มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยมีค่า $\chi^2/df = 130.080$, $df = 108$, $p = .07283$, $\chi^2/df = 1.204$, CFI = .997, GFI = .799, RMSEA = 1.204

การเก็บรวบรวมข้อมูล (1) การวิจัยเชิงปริมาณ โดยจัดทำแบบสอบถามและทำการเก็บกับผู้ประกอบการ/ผู้บริหารระดับสูงของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทยและได้รับกลับมาคิดเป็นร้อยละ 75.50 จากนั้นนำข้อมูลไปใช้ในการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง (2) การวิจัยเชิงคุณภาพผู้วิจัยดำเนินการ โดย การสัมภาษณ์เชิงลึกนายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TABA) และผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งเป็นผู้บริหารของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จำนวน 4 ท่าน

การวิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล (1) ด้านประชากรศาสตร์ใช้สถิติทดสอบความถี่และร้อยละ (2) ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามใช้ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (3) การวิเคราะห์ข้อมูลตัวแปรในโมเดลการวิจัยใช้สถิติวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้างด้วยโปรแกรม LISREL 8.8 ส่วนการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยการวิเคราะห์เนื้อหาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับตัวอย่างที่เลือกเพื่อยืนยันหรือสนับสนุนผลการวิเคราะห์ที่ค้นพบจากการ

ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลทั่วไปทางประชากรศาสตร์และการวิเคราะห์ความคิดเห็น

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปทางประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม พบว่า ส่วนมากเป็นเพศชาย จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 61.31 มีอายุ 41-50 ปี จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 42.56 ตำแหน่งงานผู้จัดการ/ผู้ช่วยผู้จัดการ จำนวน 324 คน คิดเป็นร้อยละ 96.42 มีประสบการณ์มากกว่า 20 ปี จำนวน 225 คน คิดเป็นร้อยละ 66.96 มีการศึกษาปริญญาตรี จำนวน 253 คน คิดเป็นร้อยละ 75.30 และข้อมูลทั่วไปของบริษัท พบว่า เป็นบริษัทของคนไทย จำนวน 183 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 54.46 ดำเนินธุรกิจมากกว่า 20 ปี จำนวน 127 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 37.81 จำนวนพนักงานในบริษัทมีมากกว่า 100 คน จำนวน 139 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 41.37 รายได้ต่อปีของบริษัทฯ ส่วนมากมีรายได้ 101-1,000 ล้านบาท จำนวน 107 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 31.85

การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามกับตัวแปรตามกรอบแนวคิดการวิจัย รายละเอียดดังแสดงในตาราง 1

ตาราง 1

การวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามกับตัวแปรตามกรอบแนวคิดการวิจัย

ตัวแปร	ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)	ระดับความหมาย
คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ (LRA)	4.303	.307	มาก
ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ (LSC)	4.362	.342	มาก
ความร่วมมือทำงาน (COL)	4.287	.390	มาก
ความสามารถเชิงนวัตกรรม (INC)	4.221	.601	มาก
ความไว้วางใจ (TRU)	4.343	.451	มาก
ความได้เปรียบในการแข่งขัน (CA)	4.203	.491	มาก

ผ่านการรับรองคุณภาพจากศูนย์ดัชนีการอ้างอิงวารสารไทย (TCI) อยู่ในกลุ่มที่ 1 สาขามนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

2. ผลการวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่สอง ($n = 336$) ของตัวแปรคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ (LRA) พบว่า มีค่า $\chi^2 = 123.93$, $df = 101$, $\chi^2/df = 1.227$, $p = .060$, $GFI = .985$, $CFI = .990$, $RMSEA = .026$ สรุปได้ว่า โมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่สอง ($n = 336$) ของตัวแปรความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ (LSC) พบว่า มีค่า $\chi^2 = 136.650$, $df = 117$, $\chi^2/df = 1.168$, $p = .103$, $GFI = .957$, $CFI = .995$, $RMSEA = .022$ สรุปได้ว่า โมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่สอง ($n = 336$) เพื่อวัดความสอดคล้องของ ตัวแปรความร่วมมือทำงาน (COL) พบว่า มีค่า $\chi^2 = 33.807$, $df = 25$, $\chi^2/df = 1.352$, $p = .112$, $GFI = .980$, $CFI = .996$, $RMSEA = .032$ สรุปได้ว่า โมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่หนึ่ง ($n = 336$) ของตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายในของตัวแปรความสามารถเชิงนวัตกรรม (INC) ประกอบด้วย ตัวชี้วัด INC3-INC7 พบว่า มีค่า $\chi^2 = 7.857$, $df = 4$, $\chi^2/df = 1.964$, $p = .097$, $GFI = .991$, $CFI = .996$, $RMSEA = .053$ สรุปได้ว่า โมเดล มีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่หนึ่ง ($n = 336$) ของตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายในของตัวแปรความไว้วางใจ (TRU) ประกอบด้วย ตัวชี้วัด TRU4-TRU6 พบว่า ค่า $\chi^2 = .000$, $df = 0$, $p = 1.000$, $RMSEA = .000$ สรุปได้ว่า โมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ (fit perfect)

ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันอันดับที่สอง ($n = 336$) เพื่อวัดความสอดคล้องของ ตัวแปรความได้เปรียบในการแข่งขัน (CA) พบว่า มีค่า $\chi^2 = 21.762$, $df = 15$, $\chi^2/df = 1.352$, $p = .114$, $GFI = .984$, $CFI = .997$, $RMSEA = .036$ สรุปได้ว่า โมเดลมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายนอกคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ที่วัดจากตัวชี้วัด มิติการกำหนดราคา มิติประสิทธิภาพการปฏิบัติการโลจิสติกส์ มิติบริการคุณค่าเพิ่ม มิติโลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม และมิติเสถียรภาพทางการเงิน พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .399-.581

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระที่เป็นตัวแปรแฝงภายในความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ที่วัดจากตัวชี้วัด มิติความน่าเชื่อถือในการบริการโลจิสติกส์ มิติความสามารถในการยืดหยุ่น มิติการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และมิติการคลังสินค้าและการกระจายสินค้า พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .666-.684

ความสัมพันธ์ระหว่างความร่วมมือทำงานที่วัดจากตัวชี้วัด มิติการแบ่งปันสารสนเทศ มิติการประสานงานเพื่อการตัดสินใจ และมิติความสอดคล้องในแรงจูงใจ พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายความร่วมมือทำงานได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .616-720

ความสัมพันธ์ระหว่างความสามารถเชิงนวัตกรรม พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายความสามารถเชิงนวัตกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .698 - .884

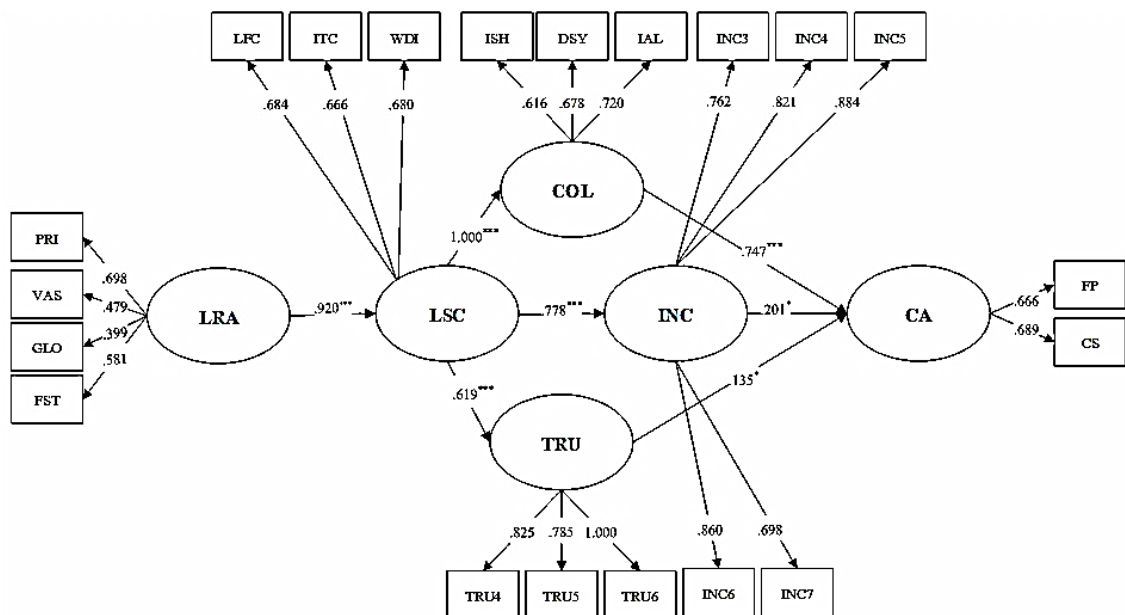
ความสัมพันธ์ระหว่างความไว้วางใจ พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายความไว้วางใจได้อย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .785 - 1.000

ตัวแปรตามภายในความได้เปรียบในการแข่งขันที่วัดจากตัวชี้วัด มิติผลการดำเนินงานทางด้านการเงิน และมิติการบริการลูกค้า พบว่า ตัวแปรสังเกตได้สามารถอธิบายความได้เปรียบในการแข่งขันได้อย่าง

มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์เส้นทางอยู่ระหว่าง .666-.689

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3

ผลวิเคราะห์ด้วยโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model--SEM) และการวิเคราะห์เส้นทาง (path analysis) ด้วยโมเดลสมการโครงสร้าง (ดังแสดงในภาพ 2 และตาราง 2)



ภาพ 2 โมเดลสมการโครงสร้างในรูปแบบคะแนนมาตรฐานของอิทธิพลของปัจจัยที่ส่งผลต่อความได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย

ผลการวิเคราะห์ตามสมมติฐานการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของรูปแบบเส้นทางความสัมพันธ์ที่สร้างขึ้นตามสมมุติฐานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ด้วยโมเดลโครงสร้าง พบว่า มีความสอดคล้องดีตามเกณฑ์ (Schumacker & Lomax,

2010) โดยมีค่า Chi-square (χ^2) = 144.769, χ^2/df = 1.216, p - value = .054, GFI = .959, AGFI = .927, TLI/NNFI = .994, CFI = .994 ตามลำดับ และผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัยและอิทธิพลเส้นทางรายละเอียดดังแสดงในตาราง 2

ตาราง 2

ผลการทดสอบสมมุติฐานการวิจัยและอิทธิพลเส้นทาง

สมมุติฐาน	อิทธิพลเส้นทาง	ผลการทดสอบ (Sig.)
สมมุติฐานที่ 1 (H_{1a})	LRA--->LSC	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 1 (H_{1b})	LRA--->LSC--->COL--->INC--->TRU--->CA	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 1 (H_{1c})	LRA--->LSC--->COL	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 1 (H_{1d})	LRA--->LSC--->INC	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 1 (H_{1e})	LRA--->LSC--->TRU	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 2 (H_{2a})	LSC--->COL	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 2 (H_{2b})	LSC--->COL--->INC--->TRU--->CA	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 3 (H_3)	LSC---> INC	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 4 (H_4)	LSC--->TRU	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.05$)
สมมุติฐานที่ 5 (H_5)	COL--->CA	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.001$)
สมมุติฐานที่ 6 (H_6)	INC--->CA	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.05$)
สมมุติฐานที่ 7 (H_7)	TRU--->CA	สนับสนุนสมมุติฐาน ($p<.05$)

* หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ($1.960 \leq t\text{-value} < 2.576$), ** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ($2.576 \leq t\text{-value} < 3.290$), *** หมายถึง นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ($t\text{-value} \geq 3.290$)

การอภิปรายผล

คุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความสามารถในการบริการ โลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Chu (2014, pp. 49-51) และ Wong and Karia (2010) และสอดคล้องกับแนวคิดทฤษฎีของ Amit and Schoemaker (1993) และ Teece et al. (1997) ที่ว่า หากคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ให้มีความสำคัญกับเสถียรภาพทางการเงินที่มีความมั่นคงสามารถรองรับปรากฏการณ์ความผันผวนของการดำเนินธุรกิจได้อย่างแข็งแกร่งแล้วจะนำมา ซึ่งความสามารถในการเสริมสร้างภาพลักษณ์ของบริษัทให้ดียิ่งขึ้น โดยจะส่งผลให้ลูกค้าพิจารณาการใช้บริการของบริษัทเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้การกำหนดราคา การบริการคุณค่าเพิ่ม รวมถึงการ

ให้ความสำคัญคุณลักษณะ โลจิสติกส์เพื่อสิ่งแวดล้อม ทำให้ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์เพิ่มพูนมากขึ้น ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีคุณลักษณะของทรัพยากรโลจิสติกส์ส่งผลทำให้ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความร่วมมือทำงานอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Cheng and Yeh (2007, pp. 16-18) และ Yang (2012) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Lu (2004) และ Sandberg and Abrahamsson (2011) ที่ว่า หากบริษัทเพิ่มความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ เช่น การบริหารจัดการด้านการคลังสินค้า และการกระจายสินค้าที่มีความสะดวกและรวดเร็ว มีความพร้อมด้านอุปกรณ์ขนถ่าย การบริการที่มีความ

ยืดหยุ่น การบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะส่งผลทำให้เกิดความร่วมมือในการทำงานกับคู่ค้าและสามารถบรรลุข้อตกลงด้านการส่งมอบสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดการประสานการทำงานเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ตลอดจนการแบ่งปันทรัพยากรซึ่งกันและกันส่งผลให้คู่ค้าของบริษัทปฏิบัติงานได้ถูกต้อง ดังนั้น สรุปได้ว่าการมีความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ย่อมส่งผลทำให้เกิดความร่วมมือทำงานเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความสามารถเชิงนวัตกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Valmohammadi (2017, pp. 387-388) และ Yang (2012, pp. 66-68) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Lai et al. (2004) และ (Lu, 2004) ที่ว่า หากบริษัทมีความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ในด้านการบริหารจัดการคลังสินค้าและการกระจายสินค้า มีการสนับสนุนความพร้อมด้านอุปกรณ์ขนถ่าย รวมถึงมีระบบการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้าที่ดีและมีความหลากหลาย และการให้บริการที่มีความยืดหยุ่น มีการบูรณาการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่เชื่อมโยงกับลูกค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ส่งผลให้ความสามารถเชิงนวัตกรรมเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความสามารถในการบริการโลจิสติกส์มีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความไว้วางใจอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Czernek, Czakon, and Marszałek (2017, pp. 324-325) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Lambert and Cooper (2000) ที่ว่า หากบริษัทมีการเพิ่มพูนความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ส่งผลให้ลูกค้าเกิดความเชื่อมั่น และส่งผลต่อการรักษาสัญญาในการทำธุรกิจที่ดียิ่งขึ้นในอนาคต ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีความสามารถในการบริการโลจิสติกส์ส่งผลให้เกิด

ความไว้วางใจเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความร่วมมือทำงานมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Cao and Zhang (2011, pp. 174-176) และ Seo, Dinwoodie, and Roe (2016, pp. 574-576) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Barratt and Oliveira (2001) ที่ว่า หากบริษัทมีรูปแบบการให้หลักประกันของการส่งมอบสินค้าและการบริการเพื่อชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น มีการเพิ่มกิจกรรมทางการตลาดร่วมกับคู่ค้าอย่างสม่ำเสมอไม่จะเป็นเรื่องการให้คำแนะนำ คำปรึกษา การจัดแบ่งประเภทสินค้าและบริการ การติดต่อสื่อสาร การปฏิบัติงานที่มีความรวดเร็ว สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์เหนือความคาดหมาย อีกทั้งมีการแบ่งปันสารสนเทศกับคู่ค้าที่มีความถูกต้องแม่นยำ และทันเวลา การส่งมอบสินค้าและการบริการมีความถูกต้องและตรงต่อเวลา ซึ่งจะทำให้ผลการดำเนินงานทางการเงินมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นและส่งผลต่อความได้เปรียบในการแข่งขันในด้านคุณภาพ การให้บริการ ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีความร่วมมือทำงานทำให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความสามารถเชิงนวัตกรรมมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Tsai and Wang (2017, pp. 742-743) และ Valmohammadi (2017, pp. 387-388) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Chapman, Soosay, and Kandampully (2003) และ Boonchunone (2015, pp. 22-23) ที่ว่า หากบริษัทมีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มีอุปกรณ์ที่ทันสมัยและรองรับกับระบบการปฏิบัติงานการให้บริการโลจิสติกส์ มีระบบควบคุมสารสนเทศที่ทันสมัยสำหรับการเคลื่อนย้าย และการกระจายสินค้า มีการส่งมอบสินค้าและบริการที่ถูกต้องและตรงเวลา สิ่งดังกล่าวส่งผลต่อผลการ

ดำเนินงาน เช่น ลดต้นทุน อัตราการเติบโตของยอดขาย กำไรเบื้องต้นจากผลดำเนินงาน ส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้น ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีความสามารถเชิงนวัตกรรมส่งผล ทำให้มีความได้เปรียบในการแข่งขันเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ความไว้วางใจมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อความได้เปรียบในการแข่งขันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 ซึ่งมีความสอดคล้องกับการวิจัยของ Dowell, Morrison, and Heffernan (2015, pp. 125-126) และสอดคล้องกับแนวคิด ทฤษฎีของ Morgan and Hunt (1994) ที่ว่า หากบริษัทและคู่ค้า มีการเพิ่มพูนของระดับความไว้วางใจ มีความมั่นใจในการทำธุรกิจร่วมกัน และมีการปฏิบัติงานตามสัญญาที่ตกลงร่วมกัน ซึ่งจะส่งผลต่อการดำเนินงานทางด้านการตลาดและการเงิน ดังนั้นสรุปได้ว่า การมีความไว้วางใจในการทำธุรกิจร่วมกันเป็นสิ่งที่สำคัญและส่งผลทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันเพิ่มขึ้นตามไปด้วย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะการนำไปใช้ปฏิบัติ

ผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำข้อค้นพบไปต่อยอดและปรับใช้ในเชิงธุรกิจ เชิงนโยบาย หรือกลยุทธ์ในการปฏิบัติงาน โดยผลการวิจัย พบว่า คุณลักษณะของทรัพยากร โลจิสติกส์ บริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศควรให้ความสำคัญด้านเสถียรภาพทางการเงินเป็นอันดับแรก โดยถ้าหากบริษัทมีเสถียรภาพทางการเงินที่มี

ความมั่นคงจะส่งผลต่อการรับรู้หรือความรู้สึกของลูกค้าในเชิงบวก ซึ่งส่งผลทางตรงต่อความได้เปรียบในการแข่งขัน

ความได้เปรียบในการแข่งขันบริษัทตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศควรให้ความสำคัญด้านการบริการลูกค้า โดยมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ เช่น สิ่งอำนวยความสะดวกที่ใช้ในการปฏิบัติงาน ความน่าเชื่อถือ การตอบสนองที่รวดเร็ว การให้หลักประกัน และการส่งมอบสินค้าที่ถูกต้องและตรงเวลา

ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

การวิจัยนี้ได้มีการพัฒนาและปรับแต่งโมเดลเนื่องด้วยข้อจำกัดด้านความแปรปรวนของข้อมูล ความซับซ้อนของตัวแปรในโมเดล และตัวชี้วัดในโมเดลการวิเคราะห์ ทั้งวิธีการและรูปแบบผสมผสานเพื่อให้ได้โมเดลก่อนปรับแต่งเป็นไปตามหลักวิชาการ และการกำหนดโมเดลตามทฤษฎี ซึ่งการวิเคราะห์ในครั้งแรกพบว่า โมเดลไม่สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ จึงได้ทำการปรับแต่งโมเดลตามข้อตกลงของการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง โดยยอมให้ความคลาดเคลื่อนของการวัดมีความสัมพันธ์กันได้ตามสภาพความเป็นจริง ดังนั้นควรมีขนาดกลุ่มจำนวนตัวอย่างที่ใช้ในการวิเคราะห์เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการตรวจสอบคุณภาพและการพัฒนาเครื่องมือเพื่อเก็บข้อมูล เพื่อให้ได้รูปแบบความสัมพันธ์ที่มีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์

References

- Amit, R., & Schoemaker, P. J. (1993). *Strategic assets and organizational rent. Strategic management journal*, 14(1), 33-46.
- Arvis, J.-F., Saslavsky, D., Ojala, L., Shepherd, B., Busch, C., & Raj, A. (2014). *Connecting to Compete 2014: Trade Logistics in the Global Economy--The Logistics Performance Index and Its Indicators*.
- Bae, H. S. (2012). The Influencing Factors of Logistics Integration and Customer Service Performance for Value Creation of Port Logistics Firms. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 28(3), 345-368.
- Barratt, M. (2004). Understanding the meaning of collaboration in the supply chain. *Supply Chain Management: an international journal*, 9(1), 30-42.
- Barratt, M., & Oliveira, A. (2001). Exploring the experiences of collaborative planning initiatives. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 31(4), 266-289.
- Blecker, T. (2014). *Innovative methods in logistics and supply chain management: Current issues and emerging practices* (Vol. 19): epubli.
- Boonchunone, S. (2015). Factors Influencing Competitiveness of Frozen Seafood Industry in Thailand: Frozen Seafood Export Company. *Journal of the Association of Researchers Humanities and Social Sciences*, 20(1), 20-32. [In Thai].
- Boonchunone, S., Jangchud, A., & Dhamvithee, P. (2017). The influence of internal and external resources, and marketing turbulence on product development capability and performance of the small and medium-sized manufacturers in the central region of Thailand. *Veridian E-Journal, Silpakorn University (Humanities, Social Sciences and arts)*, 10(2), 1115-1135. [In Thai].
- Cao, M., & Zhang, Q. (2011). Supply chain collaboration: Impact on collaborative advantage and firm performance. *Journal of Operations Management*, 29(3), 163-180.
- Chapman, R. L., Soosay, C., & Kandampully, J. (2003). Innovation in logistic services and the new business model: a conceptual framework. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 33(7), 630-650.
- Cheng, Y.-H., & Yeh, C.-Y. (2007). Core competencies and sustainable competitive advantage in air-cargo forwarding: evidence from Taiwan. *Transportation Journal*, 46(3), 5-21
- Christopher, M. (2016). *Logistics & supply chain management*: Pearson UK.
- Chu, H.-C. (2014). Exploring preference heterogeneity of air freight forwarders in the choices of carriers and routes. *Journal of Air Transport Management*, 37(2014), 45-52.

- Czernek, K., Czakon, W., & Marszałek, P. (2017). Trust and formal contracts: Complements or substitutes? A study of tourism collaboration in Poland. *Journal of Destination Marketing & Management*, 6(4), 318-326.
- Day, G. S. (1994). The capabilities of market-driven organizations. *the Journal of Marketing*, 58(4), 37-52.
- Dowell, D., Morrison, M., & Heffernan, T. (2015). The changing importance of affective trust and cognitive trust across the relationship lifecycle: A study of business-to-business relationships. *Industrial Marketing Management*, 44, 119-130.
- Fahy, J., & Smithee, A. (1999). Strategic marketing and the resource based view of the firm. *Academy of Marketing Science Review*, 10(1), 1-21.
- Field, A. (2009). *Discovering statistics using SPSS* (3rd ed.). London: Sage
- Fornell, C., & Larcker, D. F. (1981). Evaluating structural equation models with unobservable variables and measurement error. *Journal of marketing research*, 18(1), 39-50.
- Galbreath, J. (2005). Which resources matter the most to firm success? An exploratory study of resource-based theory. *Technovation*, 25(9), 979-987.
- Karia, N., Wong, C. Y., & Asaari, M. H. A. H. (2012). Typology of Resources and Capabilities for Firms' Performance. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 65(3), 711-716.
- Lai, K.-H., Ngai, E. W. T., & Cheng, T. C. E. (2004). An empirical study of supply chain performance in transport logistics. *International Journal of Production Economics*, 87(3), 321-331.
- Lambert, D. M., & Cooper, M. C. (2000). Issues in supply chain management. *Industrial marketing management*, 29(1), 65-83.
- Lu, C.-S. (2004). An evaluation of logistics services' requirements of international distribution centers in Taiwan. *Transportation Journal*, 43(4), 53-66.
- Morgan, R. M., & Hunt, S. D. (1994). The commitment-trust theory of relationship marketing. *the journal of marketing*, 58(3)20-38.
- Rushton, A., Croucher, P., & Baker, P. (2014). *The handbook of logistics and distribution management: Understanding the supply chain*: Kogan Page.
- Sadjady, H. (2011). 2 - Physical Flows. In R. Z. F. R. Kardar (Ed.), *Logistics Operations and Management* (pp. 11-40). London: Elsevier.
- Sandberg, E., & Abrahamsson, M. (2011). Logistics capabilities for sustainable competitive advantage. *International Journal of Logistics: research and applications*, 14(1), 61-75.
- Schumacker, R., & Lomax, R. (2010). A Beginner's Guide to. *Structural Equation Modeling* (3rd Edition), New York: Taylor & Francis Group.

- Seo, Y.-J., Dinwoodie, J., & Roe, M. (2016). The influence of supply chain collaboration on collaborative advantage and port performance in maritime logistics. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 19(6), 562-582.
- Seppänen, R., Blomqvist, K., & Sundqvist, S. (2007). Measuring inter-organizational trust—a critical review of the empirical research in 1990–2003. *Industrial Marketing Management*, 36(2), 249-265.
- Shi, X., & Liao, Z. (2015). Inter-firm dependence, inter-firm trust, and operational performance: The mediating effect of e-business integration. *Information & Management*, 52(8), 943-950.
- Simatupang, T. M., & Sridharan, R. (2005). The collaboration index: a measure for supply chain collaboration. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 35(1), 44-62.
- Stanley, L. J., & McDowell, W. (2014). The role of interorganizational trust and organizational efficacy in family and nonfamily firms. *Journal of Family Business Strategy*, 5(3), 264-275.
- Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997). Dynamic capabilities and strategic management. *Strategic Management Journal*, 18(7), 509-533.
- Thai International Freight Forwarders Association (TIFA). (2016-2017). *TIFA Freight forwarding handbook 2014-2015*. Bangkok: Author. [In thai]
- Tsai, M. C., & Wang, C. (2017). Linking service innovation to firm performance: The roles of ambidextrous innovation and market orientation capability. *Chinese Management Studies*, 11(4), 730-750.
- Valmohammadi, C. (2017). Customer relationship management: Innovation and performance. *International Journal of Innovation Science*, 9(4), 374-395. [In thai]
- Wong, C. Y., & Karia, N. (2010). Explaining the competitive advantage of logistics service providers: A resource-based view approach. *International Journal of Production Economics*, 128(1), 51-67.
- Wuttke, D. A., Blome, C., & Henke, M. (2013). Focusing the financial flow of supply chains: An empirical investigation of financial supply chain management. *International Journal of Production Economics*, 145(2), 773-789.
- Yang, C.-C. (2012). Assessing the moderating effect of innovation capability on the relationship between logistics service capability and firm performance for ocean freight forwarders. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 15(1), 53-69.