

## การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับ ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

### THE BENEFITS OF EFFECTIVE PRODUCTIONS AND OPERATIONS MANAGEMENT IN AUTOMOTIVE PART MANUFACTURING COMPANY

จักรพงศ์ ขวัญแก้ว<sup>1</sup>  
รักษ์พงศ์ วงศาโรจน์<sup>2</sup>

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งในย่านบางพลี ที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างด้านปัจจัยนำเข้า และด้านการบริหารการผลิต และการปฏิบัติการกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ จำนวน 380 คน การวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามรวมเท่ากับ 0.916 ผลการวิจัย พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างของพนักงานที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุระหว่าง 27-35 ปี ระดับการศึกษา ม.6 ปวช. หรือ ปวส. ปฏิบัติงานที่โรงงานสายไฟรถยนต์ ฝ่ายผลิต ตำแหน่งพนักงานรายเดือน ระยะเวลาการทำงานกับบริษัท 10 ปี ขึ้นไป และมีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท โดยพนักงานมีความคิดเห็นในด้านปัจจัยนำเข้าโดยรวมอยู่ในระดับดี ด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการอยู่ในระดับดี และด้านประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อยู่ในระดับมาก ส่วนผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างด้านการศึกษา ด้านโรงงานที่ปฏิบัติงาน ด้านฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ด้านตำแหน่งงาน ด้านระยะเวลาการทำงานกับบริษัท และรายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งนั้นแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05, 0.05, 0.05, 0.01 และ 0.05 ตามลำดับ และด้านปัจจัยนำเข้าโดยรวม มีระดับความสัมพันธ์ค่อนข้างต่ำ ทิศทางเดียวกัน และด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการโดยรวม มีระดับความสัมพันธ์ปานกลาง ทิศทางเดียวกันกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

**คำสำคัญ:** การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ, ประโยชน์ที่ได้รับ, ชิ้นส่วนรถยนต์

<sup>1</sup> สาขาวิชาการจัดการ หลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

<sup>2</sup> ภาควิชาบริหารธุรกิจ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

## Abstract

The purpose of this research is to study the influence of automotive part manufacturing company employee personal details upon the benefit of automotive part manufacturing company and to search for the relationship between their productions resources, production and operations management and the benefits of automotive part manufacturing company. The sample groups in this research were 380 employees. This research used questionnaires to collect the information which showed the reliability of 0.916. The results of this research show that most of the employees are female age between 27-35 years old. They graduated from high school or completed associate degree. Some of the permanent employees in wiring harness factory have more than 10 years' experience but the salary range is below or equal to 10,000 baht per month. Attitude on their production resources factors were at good level, attitude on their production and operations management factors were at good level and attitude on their automotive manufacturing company benefit were at high level. Result in the study showed that the sample of employees who were different in educational background, operation factory, working department, position, work experience and income per month has significantly different attitudes towards the benefit of automotive part manufacturing company at the level of 0.05, 0.05, 0.05, 0.01, 0.01 and 0.05 respectively. The overall attitude on their production resources factors had weak relationship in the same direction and the overall attitude of their production and operations management factors had moderate relationship in the same direction towards the benefit of automotive part manufacturing company at significant statistic level of 0.01.

**Keyword:** Production and Operations Management, Benefit, Automotive Part

## บทนำ

จากรายงานสรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมปี 2552 และแนวโน้มปี 2553 ภาวะอุตสาหกรรมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ในปี 2553 คาดว่าจะขยายตัวประมาณร้อยละ 5-10 เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ตามการฟื้นตัวของสภาพเศรษฐกิจโลก และเศรษฐกิจในประเทศ สำหรับตลาดรถยนต์ในประเทศ มีปัจจัยบวกจากนโยบายส่งเสริมการลงทุนเพื่อผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล (Eco car) ซึ่งจะมีผู้ประกอบการรถยนต์เปิดตัว Eco Car อีก ทั้งผู้ประกอบการหลายรายมีการแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่ออกสู่ตลาดในช่วงปลายปี 2552 ซึ่งจะ

เป็นการกระตุ้นตลาดได้อีกทางหนึ่ง ในส่วนของตลาดรถจักรยานยนต์ในประเทศคาดว่าจะได้รับปัจจัยบวกจากราคาพืชผลทางการเกษตรที่คาดว่าจะปรับตัวสูงขึ้น อีกทั้งนโยบายกระตุ้นเศรษฐกิจของรัฐบาลผ่านแผนปฏิบัติการไทยเข้มแข็ง น่าจะเห็นผลที่เป็นรูปธรรมได้ ในส่วนของ การส่งออกรถยนต์และรถจักรยานยนต์ คาดว่าจะเป็นไปตามสภาพเศรษฐกิจของประเทศคู่ค้าหลัก อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านราคาน้ำมัน อัตราดอกเบี้ย อาจส่งผลต่อความต้องการเลือกซื้อรถยนต์ รถจักรยานยนต์ ทั้งในประเทศและต่างประเทศได้ [1]

ภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไตรมาสที่ 1 (มกราคม – มีนาคม) 2553 ปริมาณการผลิตรถยนต์ของประเทศไทยในช่วงไตรมาส 1 ของปี 2553 มีจำนวน 382,944 คัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งมีปริมาณการผลิตรถยนต์ 198,972 คัน ร้อยละ 92.46 ตามสภาพเศรษฐกิจภายในประเทศที่เริ่มฟื้นตัว โดยเป็นการผลิตรถยนต์นั่ง รถยนต์ปิกอัพ 1 คัน และรถยนต์เพื่อการพาณิชย์อื่นๆ เพิ่มขึ้นร้อยละ 104.95, 88.51 และ 52.87 ตามลำดับ ทั้งนี้ในไตรมาสนี้ ผู้ประกอบการรถยนต์ได้เริ่มมีการผลิตรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล ซึ่งเป็นรถยนต์นั่งประเภทใหม่ของประเทศไทย จะเห็นว่าอุตสาหกรรมรถยนต์ในไตรมาส 1 ของปี 2553 ขยายตัวเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้วตามสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของโลกที่เริ่มฟื้นตัว ส่งผลให้เศรษฐกิจภายในประเทศเริ่มฟื้นตัวเช่นกัน สำหรับตลาดรถยนต์ภายใน ประเทศมีการขยายตัวเช่นกัน ซึ่งได้รับผลดีจากเศรษฐกิจที่ทำให้ผู้บริโภคและนักลงทุนมีความเชื่อมั่นเพิ่มขึ้น อีกทั้งในไตรมาสนี้ มีผู้ประกอบการหลายรายแนะนำรถยนต์รุ่นใหม่ออกสู่ตลาดทั้งรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากล รถยนต์นั่งขนาดเล็กและขนาดกลางจากข้อมูลที่ได้จากการสอบถามผู้ประกอบการ คาดว่าจะมีการผลิตรถยนต์ในไตรมาสที่ 2 ปี 2553 ประมาณ 3.4 แสนคัน โดยเป็นการผลิตเพื่อการจำหน่ายในประเทศประมาณร้อยละ 45 และผลิตเพื่อการส่งออกประมาณร้อยละ 55 [2]

สถานการณ์ด้านการลงทุนในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศในช่วงไตรมาสที่ 1 ของปี 2553 มีโครงการลงทุนที่ได้รับอนุมัติจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน รวม 16 โครงการ คิดเป็นเงินลงทุนรวม 4,691.70 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปี 2552 ร้อยละ 30.04 ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานไทยเพิ่มขึ้นกว่า 1,633 คน ในจำนวนนี้มีโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีเงินลงทุนมากกว่า 1,000 ล้านบาท จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการผลิตชิ้นส่วนโลหะและชิ้นส่วนประกอบของตัวถังสำหรับรถยนต์ประหยัดพลังงานมาตรฐานสากลของ บริษัท สยามกลการ จำกัด และบริษัท นิสสัน จำกัด เงินลงทุน 1,430 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานไทย 410 คน และโครงการผลิตชิ้นส่วนยานพาหนะ ของบริษัท ไอเอชไอ เทอร์โบ (ประเทศไทย) จำกัด เงินลงทุน 1,000 ล้านบาท ก่อให้เกิดการจ้างแรงงานไทย 99 คน [2]

จากรายงานดังกล่าวจะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมยานยนต์มีแนวโน้มเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีการแข่งขันมากยิ่งขึ้น ส่งผลให้บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งปัจจุบันมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อกระบวนการประกอบรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ และเป็นส่วนหนึ่งของ

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย ซึ่งจำเป็นต้องมีการปรับปรุงและพัฒนาศักยภาพของการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการของการผลิต ภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัด ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อที่จะตอบสนองความต้องการของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์หรือลูกค้า ความต้องการของผู้ถือหุ้น ความต้องการของพนักงานและสามารถที่จะแข่งขันกับคู่แข่งได้ ตลอดจนตอบสนองความต้องการของสังคม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

จากเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงควรมีการศึกษาวิจัยในเรื่อง การบริหารการผลิตและปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ซึ่งในการศึกษา งานวิจัยเรื่องนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งหนึ่งในยานบางพลี เนื่องจากผู้วิจัยได้เคยปฏิบัติงานอยู่ที่บริษัทแห่งนี้ และทราบดีว่าบริษัทแห่งนี้ได้รับรางวัลจากลูกค้าหลายรางวัลด้วยกัน ทั้งในด้านคุณภาพ และด้านการส่งมอบ จากเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารการผลิตและปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยมุ่งทดสอบว่า ปัจจัยด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการมีความสัมพันธ์กับผลประโยชน์ของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์หรือไม่อย่างไร ซึ่งทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากพนักงานของ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แห่งนั้น ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิจัยจะสามารถนำไปเป็นแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการให้มีประโยชน์สูงสุด ทั้งในด้านประสิทธิภาพและประสิทธิผล และใช้ในการปรับปรุงและพัฒนาคุณภาพของปัจจัยการผลิตหรือปัจจัยนำเข้า ในด้านต่าง ๆ ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตรงตามนโยบายของบริษัทที่ตั้งไว้

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

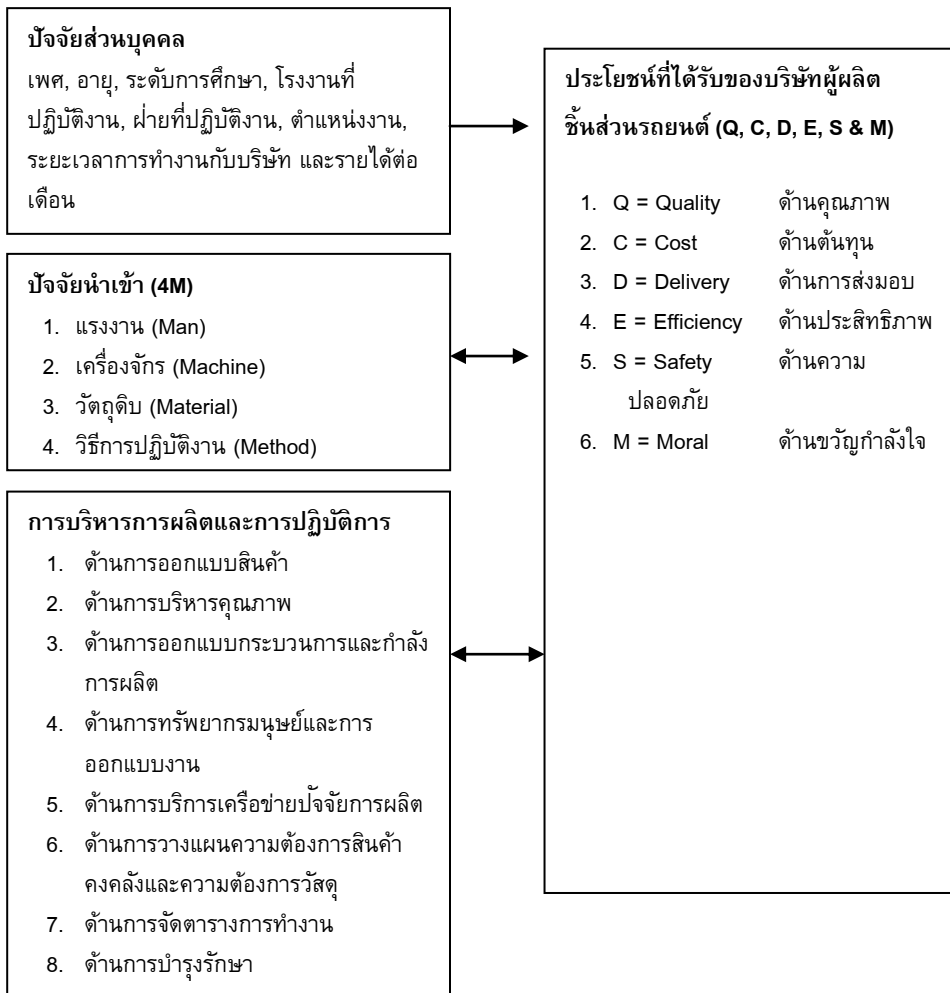
1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา โรงงานที่ปฏิบัติงาน ฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ตำแหน่งงาน ระยะเวลาการทำงานกับบริษัท และรายได้ต่อเดือน ที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำเข้ากับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์
3. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

### วิธีดำเนินการวิจัย

#### 1. กรอบแนวความคิด

การศึกษาวิจัยในเรื่อง การบริหารการผลิตและปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ มีปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยนำเข้า และการบริหารการผลิตและ

การปฏิบัติการ เป็นตัวแปรอิสระ และประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ (Q, C, D, E, S & M) เป็นตัวแปรตาม ซึ่งมีกรอบแนวคิดการวิจัย ดังภาพ 1



ภาพ 1 กรอบแนวความคิดการวิจัย

## 2. แหล่งข้อมูล

แหล่งข้อมูลคือ ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสำรวจประชากรที่ศึกษา โดยประชากรที่ศึกษาของงานวิจัยนี้ ได้แก่ พนักงานของบริษัทที่ปฏิบัติงานในปี 2553 จำนวน 3,734 คน ซึ่งมี 7 ฝ่าย ได้แก่ 1.ฝ่ายออกแบบผลิตภัณฑ์ มีจำนวน 54 คน 2.ฝ่ายวางแผนและควบคุมการผลิตมีจำนวน 270 คน 3.ฝ่ายประกันคุณภาพ มีจำนวน 141 คน 4.ฝ่ายวิศวกรรมการผลิต มีจำนวน 171 คน 5.ฝ่ายผลิต มีจำนวน 3,033 คน 6.ฝ่าย NYS มีจำนวน 19 คน และ 7.ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและธุรการ มีจำนวน 46 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่พนักงานของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ที่ปฏิบัติงานในปี 2553 ผู้วิจัยได้กำหนดหาขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นตัวแทนของประชากร โดยใช้สูตรของ Taro Yamane [3] ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 362 คน และมีการเก็บกลุ่มตัวอย่างเพิ่มอีก 18 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเป็น 380 คน

### วิธีการในการสุ่มตัวอย่างมี 2 ขั้นตอน ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบอาศัยความน่าจะเป็น (Probability sampling) ด้วยวิธีการสุ่มแบบแบ่งชั้นภูมิ (Stratified random sampling) โดยสุ่มตัวอย่างจากพนักงานในแต่ละฝ่ายโดยวิธีกำหนดสัดส่วนประชากรของพนักงานฝ่ายนั้นๆ (Proportionate stratified random sampling) ได้จำนวนตัวอย่างแต่ละฝ่ายดังนี้ 1.ฝ่ายออกแบบผลิตภัณฑ์ มีจำนวน 6 คน 2.ฝ่ายวางแผนและควบคุมการผลิต มีจำนวน 28 คน 3.ฝ่ายประกันคุณภาพ จำนวน 15 คน 4.ฝ่ายวิศวกรรมการผลิต มีจำนวน 17 คน 5.ฝ่ายผลิต มีจำนวน 308 คน 6.ฝ่าย NYS มีจำนวน 1 คน และ 7.ฝ่ายทรัพยากรบุคคลและธุรการ มีจำนวน 5 คน รวมทั้งหมดเป็น 380 คน

ขั้นตอนที่ 2 ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Non-Probability sampling) โดยวิธีการสุ่มแบบอาศัยความสะดวก (Convenience sampling) โดยสุ่มตัวอย่างในฝ่ายต่างๆ จนครบ 380 คน

### 3. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

วิธีการเก็บข้อมูล ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการสำรวจ และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามชนิดที่มีโครงสร้าง (Structured Questionnaires) ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถาม เกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิด (Close-ended response question) มี 2 คำตอบ (Dichotomous choices question) และคำถามที่มีหลายคำตอบให้เลือก (Multiple choices question) โดยมีตัวเลือกให้เลือกตอบเพียงคำตอบเดียว ทั้งหมดมีจำนวน 8 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นด้านปัจจัยการผลิตของบริษัท โดยเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิด (Close-ended response question) ลักษณะคำถามเป็นแบบ Likert scale มีจำนวน 14 ข้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภท อันตรภาค (Interval scale) มี 5 ระดับ

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นด้านการบริหารการผลิต และการปฏิบัติการของบริษัท โดยเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิด (Close-ended response question) ลักษณะคำถามเป็นแบบ Likert scale มีจำนวน 23 ข้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภท อันตรภาค (Interval scale) มี 5 ระดับ

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถาม ด้านประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการของบริษัท เป็นคำถามแบบปลายปิด (Close-ended response question)

ลักษณะคำถามเป็นแบบ Semantic Differential Scale มีจำนวน 13 ข้อ ใช้ระดับการวัดข้อมูลประเภทอันตรภาค (Interval scale) มี 5 ระดับ

#### 4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

4.1 การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เพื่ออธิบายลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1) หาค่าร้อยละ (Percentage) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา โรงงานที่ปฏิบัติงาน ฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ตำแหน่งงาน ระยะเวลาการทำงานกับบริษัท และรายได้ต่อเดือน

2) หาค่าเฉลี่ย (Mean หรือ  $\bar{X}$ ) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามตอนที่ 2 ความคิดเห็นด้านปัจจัยนำเข้า ตอนที่ 3 ความคิดเห็นด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ และตอนที่ 4 ความคิดเห็นด้านผลประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ

3) หาค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation หรือ S.D) สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามตอนที่ 2 ความคิดเห็นด้านปัจจัยนำเข้า ตอนที่ 3 ความคิดเห็นด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ และตอนที่ 4 ความคิดเห็นด้านผลประโยชน์ที่ได้รับจากการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ

4.2 การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistics) เพื่อทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

1) สถิติวิเคราะห์ค่าที (Independent t-test) ใช้ทดสอบความแตกต่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มที่เป็นอิสระกัน เพื่อใช้ทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลด้าน เพศ และโรงงานที่ปฏิบัติงาน

2) สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance) ใช้ทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างที่มีมากกว่า 2 กลุ่ม เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ การศึกษา ตำแหน่งงาน ฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ระยะเวลาการทำงานที่บริษัท และรายได้ต่อเดือน

3) สถิตินิยามสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์อย่างง่ายของเพียร์สัน (Pearson product moment correlation coefficient) ใช้หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัว ที่เป็นอิสระกัน เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2 และข้อที่ 3

#### ผลการวิจัย

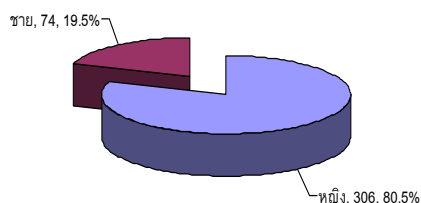
##### ผลการวิเคราะห์เชิงพรรณนา

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการที่มีผลต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากบริษัท สามารถสรุปผลได้ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 380 คน จำแนกตามตัวแปรได้ดังนี้

1.1 ด้านเพศ พนักงานส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงจำนวน 306 คน คิดเป็นร้อยละ 80.5 และเพศชาย จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5

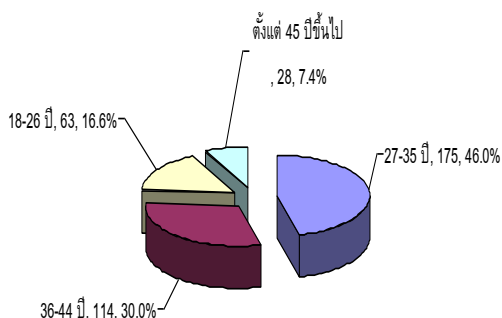
1. เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1.1 ชาย	74	19.5
1.2 หญิง	306	80.5
รวม	380	100,0



ภาพ 2 ค่าร้อยละ ด้านเพศ ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถาม

1.2 ด้านอายุ พนักงานส่วนใหญ่อายุ 27-35 ปี จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 46.1 รองลงมาอายุ 36-44 ปี จำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 30 อายุ 18-26 ปี จำนวน 63 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 และตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไป จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

2. อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2.1 18-26 ปี	63	16.6
2.2 27-35 ปี	175	46
2.3 36-44 ปี	114	30
2.4 ตั้งแต่ 45 ปีขึ้นไป	28	7.4
รวม	380	100

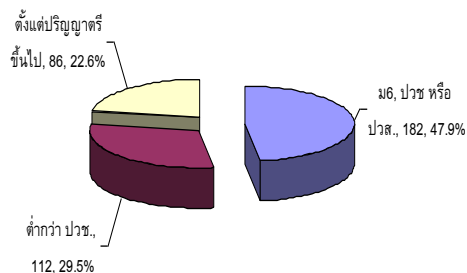


ภาพ 3 ค่าร้อยละ ด้านอายุ ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถาม

1.3 ด้านระดับการศึกษา พนักงานส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา ม.6 ปวช หรือ ปวส. จำนวน 182 คน คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมา มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ม.6 หรือ ปวช. จำนวน 112 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 และระดับการปริญญตรีขึ้นไป 86 คน คิดเป็นร้อยละ 22.6 ตามลำดับ



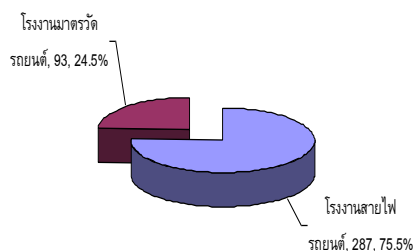
3. ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
3.1 ต่ำกว่า ปวช.	112	29.5
3.2 ม6, ปวช หรือ ปวส.	182	47.9
3.3 ตั้งแต่ปริญญาตรีขึ้นไป	86	22.6
รวม	380	100.0



ภาพ 4 ค่าร้อยละ ด้านการศึกษา ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการจัดกลุ่มตัวอย่างใหม่

1.4 ด้านโรงงานที่ปฏิบัติงาน พนักงานส่วนใหญ่ปฏิบัติงานที่โรงงานสายไฟรถยนต์ จำนวน 287 คน คิดเป็นร้อยละ 75.5 และปฏิบัติงานที่โรงงานมาตรวัดรถยนต์ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 24.5

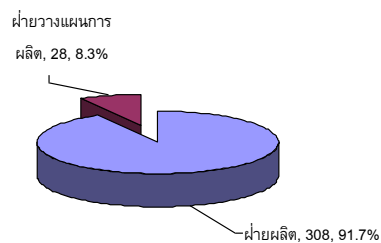
4. โรงงานที่ปฏิบัติงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4.1 โรงงานสายไฟรถยนต์	287	75.5
4.2 โรงงานมาตรวัดรถยนต์	93	24.5
รวม	380	100.0



ภาพ 5 ค่าร้อยละ ด้านโรงงานที่ปฏิบัติงาน ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถาม

1.5 ด้านฝ่ายที่ปฏิบัติงาน พนักงานส่วนใหญ่เป็นพนักงานฝ่ายผลิต จำนวน 308 คน คิดเป็นร้อยละ 91.5 และฝ่ายวางแผนการผลิต จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

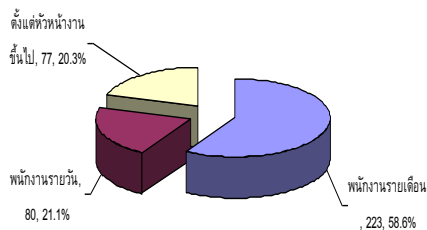
5. ฝ่ายที่ปฏิบัติงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
5.1 ฝ่ายวางแผนการผลิต	28	8.3
5.2 ฝ่ายผลิต	308	91.7
รวม	336	100.0



ภาพ 6 ค่าร้อยละ ด้านฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการจัดกลุ่มตัวอย่างใหม่

1.6 ด้านตำแหน่งงาน พนักงานส่วนใหญ่มีตำแหน่งเป็นพนักงานรายเดือน จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 58.6 รองลงมาเป็นพนักงานรายวัน จำนวน 80 คน คิดเป็นร้อยละ 21.1 ตำแหน่งหัวหน้างานขึ้นไป จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 20.3 ตามลำดับ

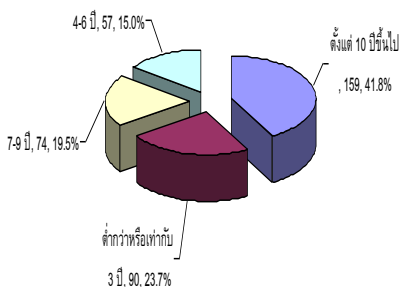
6. ตำแหน่งงาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
6.1 พนักงานรายวัน	80	21.1
6.2 พนักงานรายเดือน	223	58.7
6.3 ตั้งแต่หัวหน้างานขึ้นไป	77	20.2
รวม	380	100



ภาพ 7 ค่าร้อยละ ด้านตำแหน่งงาน ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการจัดกลุ่มตัวอย่างใหม่

1.7 ด้านระยะเวลาการทำงานกับบริษัท พนักงานส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัทตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 รองลงมามีระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัท 0-3 ปี จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 23.7 มีระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัท 7-9 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 19.5 และมีระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัท 4-6 ปี จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 ตามลำดับ

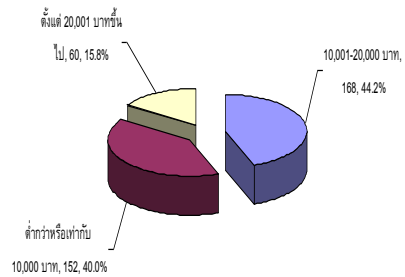
7. ระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัท	จำนวน (คน)	ร้อยละ
7.1 ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 3 ปี	90	23.7
7.2 4-6 ปี	57	15
7.3 7-9 ปี	74	19.5
7.4 ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป	159	41.8
รวม	380	100



ภาพ 8 ค่าร้อยละ ด้านฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถาม

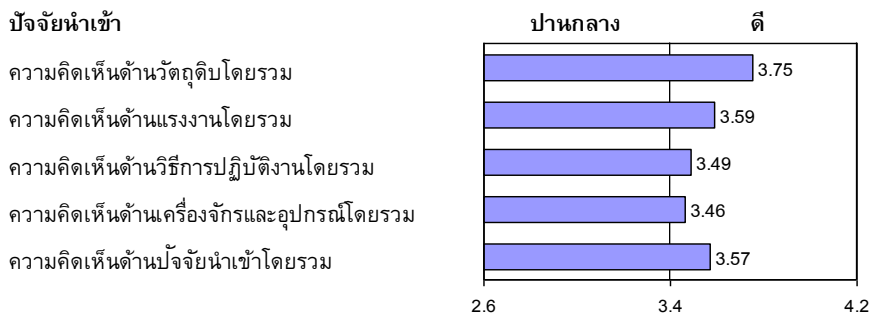
1.8 ด้านรายได้ต่อเดือน พนักงานส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001 – 20,000 บาท จำนวน 168 คน คิดเป็นร้อยละ 44.2 รองลงมา มีรายได้ต่อเดือนต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 และรายได้ต่อเดือนตั้งแต่ 20,001 บาทขึ้นไป จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.8 ตามลำดับ

8. รายได้ต่อเดือน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
8.1 ต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10,000 บาท	152	40
8.2 10,001-20,000 บาท	168	44.2
8.3 ตั้งแต่ 20,001 บาทขึ้นไป	60	15.8
รวม	380	100



ภาพ 9 ค่าร้อยละ ด้านรายได้ต่อเดือน ของพนักงานผู้ตอบแบบสอบถามที่ใช้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการจัดกลุ่มตัวอย่างใหม่

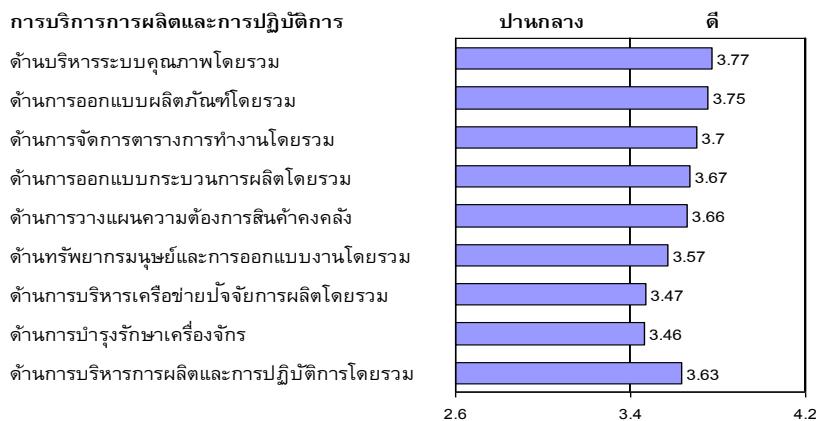
2. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านปัจจัยนำเข้าของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ พบว่า ปัจจัยนำเข้าโดยรวม อยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.57 เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอยู่ในระดับดีในด้านวัตถุดิบ ด้านแรงงาน ด้านวิธีการปฏิบัติงาน และด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75, 3.59, 3.49 และ 3.46 ตามลำดับ



ภาพ 10 ระดับความคิดเห็นของพนักงานที่มีต่อปัจจัยนำเข้า

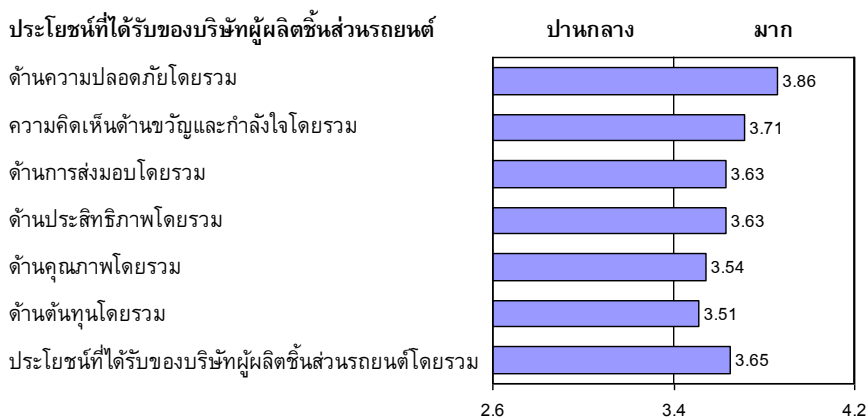
3. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ พบว่า การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการโดยรวม อยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.63 เมื่อพิจารณาในรายข้อ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นอยู่ในระดับดี ในด้านการบริหารระบบคุณภาพ ด้านการออกแบบผลิตภัณฑ์ ด้านการจัดการตาราง

การทำงาน ด้านการออกแบบกระบวนการผลิต ด้านการวางแผนความต้องการสินค้าคงคลังและความต้องการวัสดุ ด้านทรัพยากรมนุษย์และการออกแบบงาน ด้านการบริหารเครือข่ายปัจจัยการผลิต และด้านการบำรุงรักษาเครื่องจักร โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.77, 3.75, 3.70, 3.67, 3.66, 3.57, 3.47 และ 3.46 ตามลำดับ



ภาพ 11 ระดับความคิดเห็นของพนักงานที่มีต่อการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ

4. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์โดยรวมอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 เมื่อพิจารณาในรายชื่อ พบว่า พนักงานมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระดับดี ด้านความปลอดภัย รองลงมาด้านขวัญและกำลังใจ ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านการคุณภาพ และด้านต้นทุน โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.86, 3.71, 3.63, 3.63, 3.54 และ 3.51 ตามลำดับ



ภาพ 12 ระดับความคิดเห็นของพนักงานที่มีต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

### ผลการวิเคราะห์เชิงอนุมาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา โรงเรียนที่ปฏิบัติงาน แผนกที่ปฏิบัติงาน ตำแหน่งงาน ระยะเวลาที่ทำงานกับบริษัท และรายได้ต่อเดือน ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ แตกต่างกันได้ โดยสามารถจำแนกออกเป็นสมมติฐานย่อยได้ 8 สมมติฐาน ดังนี้

สมมติฐานข้อที่ 1.1 พนักงานเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 1

ตาราง 1 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างพนักงานเพศชายและเพศหญิง

ประโยชน์ที่ได้รับของ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	t-test for Equality of Means					
	เพศ	$\bar{X}$	S.D.	t	df	Prob.
ด้านคุณภาพ (Quality)	ชาย	3.39	1.003	-1.046	378	0.296
	หญิง	3.54	0.871			
ด้านต้นทุน (Cost)	ชาย	3.50	0.749	0.140	378	0.889
	หญิง	3.49	0.780			
ด้านการส่งมอบ (Delivery)	ชาย	3.70	0.669	1.334	378	0.183
	หญิง	3.61	0.786			
ด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)	ชาย	3.65	0.783	0.676	378	0.499
	หญิง	3.61	0.850			
ด้านความปลอดภัย (Safety)	ชาย	3.91	0.933	0.523	378	0.601
	หญิง	3.87	0.903			
ด้านขวัญและกำลังใจ (Moral)	ชาย	3.85	0.749	1.862	378	0.063
	หญิง	3.69	0.788			

จากตาราง 1 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานเพศชายและเพศหญิงมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 1.2 พนักงานที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 2

ตาราง 2 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต  
ชิ้นส่วนรถยนต์ของพนักงานกลุ่มอายุต่าง ๆ (F-Test)

ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	F-Ratio	Sig.
ด้านคุณภาพ	0.408	0.748
ด้านต้นทุน	0.386	0.763
ด้านการส่งมอบ	1.046	0.372
ด้านประสิทธิภาพ	0.116	0.951
ด้านความปลอดภัย	1.451	0.228
ด้านขวัญและกำลังใจ	0.586	0.624

จากตาราง 2 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มีอายุแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ ไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1.3 ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 3

ตาราง 3 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต  
ชิ้นส่วนรถยนต์ของพนักงานระดับการศึกษาต่าง ๆ

ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	F-Ratio	Sig.
ด้านคุณภาพ	2.360	0.096
ด้านความปลอดภัย	5.029**	0.007
ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	Brown-Forsythe Statistic(a)	Sig.
ด้านต้นทุน	0.151	0.860
ด้านการส่งมอบ	0.674	0.511
ด้านประสิทธิภาพ	0.193	0.824
ด้านขวัญและกำลังใจ	1.228	0.294

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 3 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน โดยส่วนด้านอื่นๆ นั้นไม่พบความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 1.4 พนักงานที่ปฏิบัติงานในโรงงานสายไฟรถยนต์และโรงงานมาตรวัดรถยนต์มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 4

ตาราง 4 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างโรงงานสายไฟรถยนต์ (WH) และโรงงานมาตรวัดรถยนต์ (MT)

ประโยชน์ที่ได้รับของบริษัท ผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	t-test for Equality of Means					
	โรงงาน	$\bar{X}$	S.D.	t	df	Prob.
ด้านคุณภาพ (Quality)	WH	3.57	0.925	1.258	378	0.209
	MT	3.44	0.791			
ด้านต้นทุน (Cost)	WH	3.55	0.739	1.879	378	0.061
	MT	3.38	0.795			
ด้านการส่งมอบ (Delivery)	WH	3.63	0.767	-0.225	378	0.822
	MT	3.65	0.735			
ด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)	WH	3.68	0.856	2.083*	175.146	0.039
	MT	3.48	0.753			
ด้านความปลอดภัย (Safety)	WH	3.87	0.901	0.368	378	0.713
	MT	3.83	0.892			
ด้านขวัญและกำลังใจ (Moral)	WH	3.72	0.777	0.145	378	0.885
	MT	3.70	0.781			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 4 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานที่ปฏิบัติงานในโรงงานสายไฟรถยนต์และโรงงานมาตรวัดรถยนต์มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านประสิทธิภาพ แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย โดยส่วนด้านอื่นๆ นั้นไม่พบความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 1.5 พนักงานฝ่ายวางแผนการผลิตและพนักงานฝ่ายผลิตมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 5

ตาราง 5 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ระหว่างพนักงานฝ่ายวางแผนการผลิต (PN) และพนักงานฝ่ายผลิต (Prod)

ประโยชน์ที่ได้รับของ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	t-test for Equality of Means					
	ฝ่าย	$\bar{X}$	S.D.	t	df	Prob.
ด้านคุณภาพ (Quality)	PN	3.13	0.929	-2.546*	334	0.011
	Prod	3.57	0.888			
ด้านต้นทุน (Cost)	PN	3.57	0.703	0.541	334	0.589
	Prod	3.49	0.748			
ด้านการส่งมอบ (Delivery)	PN	3.61	0.602	-0.148	334	0.883
	Prod	3.63	0.794			
ด้านประสิทธิภาพ (Efficiency)	PN	3.64	0.911	0.030	334	0.976
	Prod	3.64	0.821			
ด้านความปลอดภัย (Safety)	PN	4.04	0.860	1.236	334	0.217
	Prod	3.81	0.909			
ด้านขวัญและกำลังใจ (Moral)	PN	3.88	0.675	1.237	334	0.217
	Prod	3.68	0.801			

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 5 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า พนักงานฝ่ายวางแผนการผลิตและพนักงานฝ่ายผลิตมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ด้านคุณภาพ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน โดยส่วนด้านอื่นๆ นั้นไม่พบความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 1.6 ตำแหน่งงานที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 6



ตาราง 6 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต  
ชั้นส่วนรถยนต์ของตำแหน่งงานต่างๆ

ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต ชั้นส่วนรถยนต์	Brown-Forsythe Statistic(a)	Sig.
ด้านคุณภาพ	13.507**	0.000
ด้านต้นทุน	8.429**	0.000
ด้านการส่งมอบ	12.418**	0.000
ด้านประสิทธิภาพ	15.973**	0.000
ด้านความปลอดภัย	4.556*	0.011
ด้านขวัญและกำลังใจ	10.092**	0.000

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 6 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ฝ่ายปฏิบัติงานที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชั้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1.7 ระยะเวลาการทำงานกับบริษัทที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชั้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 7

ตาราง 7 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต  
ชั้นส่วนรถยนต์ของระยะเวลาการทำงานกับบริษัท ระยะต่างๆ

ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชั้นส่วนรถยนต์	F-Ratio	Sig.
ด้านขวัญและกำลังใจ	8.020**	0.000
ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชั้นส่วนรถยนต์	Brown-Forsythe Statistic(a)	Sig.
ด้านคุณภาพ	8.609**	0.000
ด้านต้นทุน	2.597	0.053
ด้านการส่งมอบ	10.476**	0.000
ด้านประสิทธิภาพ	9.813**	0.000
ด้านความปลอดภัย	4.178**	0.006

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 7 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ระยะเวลาการทำงานกับบริษัทที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน โดยในส่วนตัวด้านต้นทุน นั้นไม่พบความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 1.8 รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์แตกต่างกัน ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 8

ตาราง 8 ผลการทดสอบความแตกต่างของความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของรายได้ต่อเดือนค่าต่างๆ

ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	F-Ratio	Sig.
ด้านคุณภาพ	0.543	0.581
ด้านต้นทุน	3.147*	0.044
ด้านการส่งมอบ	2.830	0.060
ด้านประสิทธิภาพ	1.948	0.144
ด้านความปลอดภัย	2.655	0.072
ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์	Statistic(a)	Sig.
ด้านขวัญและกำลังใจ	3.130*	0.045

\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตาราง 8 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า รายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านต้นทุน และด้านขวัญและกำลังใจ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐาน โดยในส่วนตัวด้านคุณภาพ ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ และด้านความปลอดภัย นั้นไม่พบความแตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 2 ด้านปัจจัยนำเข้ามีความสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 9

ตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำเข้ากับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ด้านปัจจัย นำเข้า	ประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์					
	ด้านคุณภาพ (Quality)	ด้านต้นทุน (Cost)	ด้าน การส่งมอบ (Delivery)	ด้าน ประสิทธิภาพ (Efficiency)	ด้าน ความปลอดภัย (Safety)	ด้านขวัญ และกำลังใจ (Moral)
	r	r	r	r	r	r
	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)
ด้านแรงงาน (Man)	0.204** (0.000) ✓	0.140** (0.006) ✓	0.203** (0.000) ✓	0.167** (0.001) ✓	0.178** (0.000) ✓	0.219** (0.000) ✓
ด้าน เครื่องจักร (Machine)	0.353** (0.000) ✓	0.305** (0.000) ✓	0.380** (0.000) ✓	0.182** (0.000) ✓	0.286** (0.000) ✓	0.393** (0.000) ✓
ด้านวัสดุ (Material)	0.316** (0.000) ✓	0.293** (0.000) ✓	0.280** (0.000) ✓	0.228** (0.000) ✓	0.333** (0.000) ✓	0.374** (0.000) ✓
ด้านวิธีการ ปฏิบัติงาน (Method)	0.358** (0.000) ✓	0.348** (0.000) ✓	0.307** (0.000) ✓	0.260** (0.000) ✓	0.405** (0.000) ✓	0.445** (0.000) ✓
ปัจจัยนำเข้า โดยรวม	0.403** (0.000) ✓	0.356** (0.000) ✓	0.383** (0.000) ✓	0.271** (0.000) ✓	0.393** (0.000) ✓	0.468** (0.000) ✓

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

✓ มีความสัมพันธ์ ✕ ไม่มีความสัมพันธ์

จากตาราง 9 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ปัจจัยนำเข้าโดยรวมมีความสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ โดยตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ และระดับปานกลาง ตามลำดับ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือถ้าพนักงานมีความคิดเห็นด้านปัจจัยนำเข้าโดยรวมสูงขึ้น จะมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจสูงขึ้นด้วย

สมมติฐานข้อที่ 3 การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการมีความสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทรถยนต์ ผลการทดสอบสมมติฐานได้ดังตาราง 10

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์

ด้านการบริหาร การผลิตและการ ปฏิบัติการ	ประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์					
	ด้าน คุณภาพ (Quality)	ด้าน ต้นทุน (Cost)	ด้าน การส่งมอบ (Delivery)	ด้าน ประสิทธิภาพ (Efficiency)	ด้าน ความปลอดภัย (Safety)	ด้านขวัญ และกำลังใจ (Moral)
	r	r	r	r	r	r
	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)
ด้านการออกแบบ ผลิตภัณฑ์	0.256** (0.000) ✓	0.250** (0.000) ✓	0.243** (0.000) ✓	0.262** (0.000) ✓	0.247** (0.000) ✓	0.330** (0.000) ✓
ด้านการบริหาร ระบบคุณภาพ	0.199** (0.000) ✓	0.253** (0.000) ✓	0.282** (0.000) ✓	0.270** (0.000) ✓	0.207** (0.000) ✓	0.280** (0.000) ✓
ด้านการออกแบบ กระบวนการ ผลิต	0.289** (0.000) ✓	0.228** (0.000) ✓	0.268** (0.000) ✓	0.261** (0.000) ✓	0.260** (0.000) ✓	0.342** (0.000) ✓
ด้านการบริหาร ทรัพยากรมนุษย์	0.373** (0.000) ✓	0.340** (0.000) ✓	0.289** (0.000) ✓	0.345** (0.000) ✓	0.156** (0.002) ✓	0.364** (0.000) ✓
ด้านการบริหาร การจัดการห่วง โซ่อุปทาน	0.346** (0.000) ✓	0.292** (0.000) ✓	0.246** (0.000) ✓	0.217** (0.000) ✓	0.044 (0.387) x	0.247** (0.000) ✓
ด้านการบริหาร วัสดุและสินค้าคง คลัง	0.251** (0.000) ✓	0.230** (0.000) ✓	0.292** (0.000) ✓	0.205** (0.000) ✓	0.196** (0.000) ✓	0.270** (0.000) ✓
ด้านการจัดตาราง การทำงาน	0.256** (0.000) ✓	0.249** (0.000) ✓	0.342** (0.000) ✓	0.269** (0.000) ✓	0.190** (0.000) ✓	0.329** (0.000) ✓

ตาราง 10 (ต่อ)

ด้านการบริหาร การผลิตและการ ปฏิบัติการ	ประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์					
	ด้าน คุณภาพ (Quality)	ด้าน ต้นทุน (Cost)	ด้าน การส่งมอบ (Delivery)	ด้าน ประสิทธิภาพ (Efficiency)	ด้าน ความปลอดภัย (Safety)	ด้านขวัญ และกำลังใจ (Moral)
	r	r	r	r	r	r
	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)	Prob. (p)
ด้านการดูแล รักษาเครื่องจักร	0.295** (0.000) ✓	0.391** (0.000) ✓	0.336** (0.000) ✓	0.364** (0.000) ✓	0.157** (0.002) ✓	0.368** (0.000) ✓
การบริหารการ ผลิตโดยรวม	0.372** (0.000) ✓	0.368** (0.000) ✓	0.374** (0.000) ✓	0.359** (0.000) ✓	0.231** (0.000) ✓	0.412** (0.000) ✓

\*\* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

✓ มีความสัมพันธ์      ✗ ไม่มีความสัมพันธ์

จากตาราง 10 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการโดยรวมมีความสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานการวิจัยที่ตั้งไว้ โดยตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันในระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ ระดับค่อนข้างต่ำ และระดับปานกลาง ตามลำดับ และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ ถ้าพนักงานมีความคิดเห็นด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการโดยรวมสูงขึ้น จะมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจสูงขึ้นด้วย

### สรุปและอภิปรายผล

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัท สามารถนำมาอภิปรายผลเพิ่มเติมได้ดังนี้

1. ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับ ระดับความคิดเห็นด้านปัจจัยนำเข้าของพนักงานบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับดี ซึ่งคำถามที่ใช้ในนั้นเป็นคำถามที่เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อม หรือการดำเนินการการผลิตจากการใช้ปัจจัยนำเข้าในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านแรงงาน ด้านเครื่องจักร ด้านวัตถุดิบ และด้านวิธีการปฏิบัติงาน แสดงให้เห็นว่าบริษัทได้มีการเลือกใช้ พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยนำเข้าที่ดีอยู่เสมอ ซึ่งเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินการในการผลิตสินค้าประเภทชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆ ของบริษัทเป็นอย่างดี

2. ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับ ระดับความคิดเห็นด้านการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการของพนักงานบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับดี ซึ่งคำถามที่ใช้ในนั้น

เป็นคำถามที่เกี่ยวกับการเตรียมความพร้อม หรือการดำเนินการการผลิตจากการใช้บริหาร การผลิตและการปฏิบัติการในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ด้านการออกแบบสินค้า ด้านการบริหาร คุณภาพ ด้านการออกแบบกระบวนการและกำลังการผลิต ด้านทรัพยากรมนุษย์และการออกแบบ งาน ด้านการบริหารเครือข่ายปัจจัยการผลิต ด้านการวางแผนความต้องการสินค้าคงเหลือ ด้านการกำหนดตารางเวลาการทำงาน และด้านการบำรุงรักษา แสดงให้เห็นว่าบริษัทได้มีบริหาร การผลิต โดยใช้หลักการบริหารการผลิตในแต่ละด้านดังที่กล่าวมาได้เป็นอย่างดี มีการพัฒนาและ ปรับปรุงอยู่เสมอ ซึ่งเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินการในการผลิตสินค้าประเภท ชิ้นส่วนรถยนต์ต่างๆ ของบริษัทเป็นอย่างดี

3. ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับ ระดับความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิต ชิ้นส่วนรถยนต์ของพนักงานบริษัท โดยเฉลี่ยอยู่ในระดับดี ซึ่งคำถามที่ใช้ในนั้น เป็นคำถามที่ เกี่ยวกับประสิทธิภาพ และประสิทธิผลจากการดำเนินธุรกิจในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ใน ด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็น ด้านการคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ แสดงให้เห็นว่าประสิทธิภาพ และประสิทธิผลจาก การดำเนินธุรกิจในการผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ของบริษัทนั้นเป็นไปตามนโยบายที่ทางบริษัทในระดับ ดี ซึ่งสามารถส่งผลให้บริษัทมีกำไรจากการดำเนินงานที่ดี มีความน่าเชื่อถือจากลูกค้าที่ดี และ ส่งผลต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของพนักงานได้เป็นอย่างดี

4. ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับ ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อ ผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ พบว่า พนักงานที่มีระดับการศึกษา โรงเรียน ที่ปฏิบัติงาน ฝ่ายที่ปฏิบัติงาน ตำแหน่งงาน ระยะเวลาการทำงานกับบริษัท และรายได้ต่อเดือนที่ แตกต่างกันนั้น มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทแตกต่างกัน โดยจะสามารถ อภิปรายเป็นรายปัจจัยได้ดังนี้

4.1 พนักงานที่มีการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ในด้านความปลอดภัยต่างกัน โดยพบว่า พนักงานที่มีระดับ การศึกษาที่อยู่ในระดับต่ำกว่า ม.6 หรือ ปวช. จะมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของ บริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ต่ำกว่า ม.6 ปวช หรือ ปวส. และระดับปริญญาตรี ซึ่งจากผลทดสอบ ดังกล่าวทำให้ทราบว่า ระดับการศึกษามีผลต่อความคิดเห็นด้านความปลอดภัย จากแนวคิด ลักษณะประชากรศาสตร์ต่างกัน จะมีลักษณะทางจิตวิทยาต่างกัน โดย พรเม สุตะเวทิน [4] ซึ่งได้ วิเคราะห์ปัจจัยเกี่ยวกับการศึกษาไว้ว่า “การศึกษา เป็นปัจจัยที่ทำให้คนมีความคิด ค่านิยม ทักษะคิดและพฤติกรรมแตกต่างกัน คนที่มีการศึกษาสูงจะได้เปรียบอย่างมากในการเป็นผู้รับสารที่ ดี เพราะเป็นผู้มีความกว้างขวางและเข้าใจสารได้ดี แต่จะเป็นคนที่ไม่เชื่ออะไรง่ายๆ ถ้าไม่มี หลักฐานหรือเหตุผลเพียงพอ ในขณะที่คนมีการศึกษาต่ำมักจะใช้สื่อประเภทวิทยุ โทรทัศน์และ ภาพยนตร์ หากผู้มีการศึกษาสูงมีเวลาว่างพอก็จะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ และภาพยนตร์ แต่หากมีเวลาจำกัดก็มักจะแสวงหาข่าวสารจากสื่อสิ่งพิมพ์มากกว่าประเภทอื่น ดังนั้นพนักงานที่

มีระดับการศึกษาสูง ก็จะได้รับข้อมูลด้านความปลอดภัยมากกว่าพนักงานที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ทำให้มีความคิดเห็นว่าเป็นบริษัทมีความปลอดภัยมากกว่า

4.2 พนักงานที่ปฏิบัติงานในโรงงานต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านประสิทธิภาพต่างกัน โดยพบว่า พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานสายไฟรถยนต์ จะมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านประสิทธิภาพสูงกว่า พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานมาตรวัดรถยนต์ ซึ่งจากผลทดสอบดังกล่าวทำให้ทราบว่า สิ่งแวดล้อมหรือสังคมในสถานที่ทำงานที่แตกต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นด้านประสิทธิภาพ สอดคล้องกับ ดีเฟอล์ [5] ซึ่งได้สอนทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคล (Individual Differences Theory) โดยมีหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคลดังนี้ "การเรียนรู้สิ่งแวดล้อมทำให้เกิดทัศนคติ ค่านิยม และความเชื่อถือที่รวมเป็นลักษณะทางจิตวิทยาส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไปความแตกต่างดังกล่าวนี้ได้กลายเป็นสภาวะเงื่อนไข ที่กำหนดการรับรู้ข่าวสารมีบทบาทอย่างสำคัญต่อการรับรู้ข่าวสาร" [5] ดังนั้นพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานสายไฟรถยนต์ ซึ่งพื้นที่ที่ปฏิบัติงานไม่มีเครื่องปรับอากาศ รวมไปถึงแรงกดดันของการประกอบสินค้าให้เสร็จทันเวลา ทำให้รู้สึกว่า การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพเต็มที่แล้ว ซึ่งแตกต่างกับ พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานมาตรวัดรถยนต์ ซึ่งปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเครื่องปรับอากาศ ใช้เครื่องจักรประกอบเป็นส่วนใหญ่ ทำให้มีความคิดเห็นด้านนี้ต่างกัน

4.3 พนักงานที่ปฏิบัติงานในฝ่ายที่ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านความปลอดภัย โดยพบว่า พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในฝ่ายที่ต่างกัน จะมีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านความปลอดภัย แตกต่างกัน เนื่องจากพนักงานในแต่ละฝ่ายจะให้ความสำคัญต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ต่างกัน เนื่องจากแต่ละฝ่ายจะมีตัวชี้วัดประสิทธิภาพการทำงานที่ต่างกัน เช่น ฝ่ายประกันคุณภาพจะให้ความสำคัญกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านคุณภาพ ส่วนฝ่ายวางแผนและควบคุมการผลิตจะให้ความสำคัญกับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ด้านต้นทุน ซึ่งจากผลทดสอบดังกล่าวทำให้ทราบว่า สิ่งแวดล้อมหรือสังคมในสถานที่ทำงานในฝ่ายงานที่ต่างกัน มีผลต่อความคิดเห็นด้านคุณภาพ ด้านต้นทุน ด้านความปลอดภัย สอดคล้องกับ ดีเฟอล์ [5] ซึ่งได้สอนทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคล (Individual Differences Theory) โดยมีหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคล ดังนี้ "การเรียนรู้สิ่งแวดล้อมทำให้เกิดทัศนคติ ค่านิยม และความเชื่อถือที่รวมเป็นลักษณะทางจิตวิทยาส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไปความแตกต่างดังกล่าวนี้ได้กลายเป็นสภาวะเงื่อนไข ที่กำหนดการรับรู้ข่าวสารมีบทบาทอย่างสำคัญต่อการรับรู้ข่าวสาร" [5] ดังนั้นพนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานสายไฟรถยนต์ ซึ่งพื้นที่ที่ปฏิบัติงานไม่มีเครื่องปรับอากาศ รวมไปถึงแรงกดดันของการประกอบสินค้าให้เสร็จทันเวลา ทำให้รู้สึกว่า การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพเต็มที่แล้ว

แล้ว ซึ่งแตกต่างกับ พนักงานที่ปฏิบัติงานอยู่ในโรงงานมาตรฐานที่ปฏิบัติงานอยู่ในพื้นที่ที่มีเครื่องปรับอากาศ ใช้เครื่องจักรประกอบเป็นส่วนใหญ่ ทำให้มีความคิดเห็นต่างกันอย่างเห็นได้ชัด

4.4 พนักงานที่มีตำแหน่งงานต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในทุกๆ ด้าน ต่างกัน โดยในส่วนของตัวแปรตำแหน่งงาน เป็นตัวแปรที่สอดคล้องกันกับงานวิจัยของ อิทริพล สุชัยยะ [6] ซึ่งศึกษาวิจัยเรื่อง ทักษะและประโยชน์ที่ได้รับ ของพนักงานบริษัท ชัมมิท โอโตซีท อินดัสตรี จำกัด ต่อมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO/TS 16949 ผลการศึกษาพบว่า ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างด้านอายุ ด้านตำแหน่งงาน และด้านรายได้ต่อเดือน ที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับจากมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO/TS 16949 ของพนักงานบริษัท ชัมมิท โอโตซีท อินดัสตรี จำกัด แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทาง สถิติที่ระดับ 0.05, 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ และสอดคล้องกับแนวคิดและทฤษฎีด้านประชากรศาสตร์ของ พรทิพย์ วรกิจโกคาทร [7] ที่วิเคราะห์ถึงลักษณะของผู้ที่รับสารที่วิเคราะห์ตามลักษณะทางประชากรศาสตร์ แต่ละบุคคลจะแตกต่างกันออกไป ไม่ว่าจะเป็นทางด้านอายุ หรือ ฐานะทางสังคมและเศรษฐกิจ (อาชีพ รายได้) เป็นต้น [6]

4.5 พนักงานที่มีระยะเวลาการทำงานกับบริษัทต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ในด้านคุณภาพ ด้านการส่งมอบ ด้านประสิทธิภาพ ด้านความปลอดภัย และด้านขวัญและกำลังใจ ต่างกัน สอดคล้องกับ ดีเฟอส์ [5] ซึ่งได้สอนทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคล (Individual differences theory) โดยมีหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับทฤษฎีความแตกต่างระหว่างปัจเจกบุคคลดังนี้ "การเรียนรู้สิ่งแวดล้อมทำให้เกิดทัศนคติ ค่านิยม และความเชื่อถือที่รวมเป็นลักษณะทางจิตวิทยาส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไป ความแตกต่างดังกล่าวนี้ได้กลายเป็นสภาวะเงื่อนไข ที่กำหนดการรับรู้ข่าวสารมีบทบาทอย่างสำคัญต่อการรับรู้ข่าวสาร" [5] ดังนั้นหากพนักงานมีระยะเวลาการทำงานที่แตกต่างกัน ทำให้การเรียนรู้สิ่งแวดล้อม ทัศนคติ ค่านิยม และความเชื่อถือ แตกต่างด้วยเช่นกัน ดังนั้น พนักงานที่มีระยะเวลาการทำงานกับบริษัทต่างกัน จึงมีส่วนทำให้มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ในด้านดังกล่าว แตกต่างกัน

4.6 พนักงานที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ในด้านต้นทุน และด้านขวัญกำลังใจ แตกต่างกัน สอดคล้องกับ ทฤษฎีของลักษณะประชากรศาสตร์ [4] โดยลักษณะประชากรศาสตร์ต่างกัน จะมีลักษณะทางจิตวิทยาต่างกัน โดยวิเคราะห์จากปัจจัยสถานะทางสังคมและเศรษฐกิจ หมายถึง "อาชีพ รายได้ และสภาพทางสังคมของบุคคลมีอิทธิพลอย่างสำคัญต่อปฏิกิริยาของผู้รับสารที่มีต่อผู้ส่งสาร เพราะแต่ละคนมีวัฒนธรรม ประสบการณ์ ทัศนคติ ค่านิยมและเป้าหมายที่ต่างกัน" [4] ดังนั้นหากพนักงานมีรายได้ต่อเดือนที่ต่างกัน จะทำให้ทัศนคติ ค่านิยม และเป้าหมาย แตกต่างกันด้วย ดังนั้น พนักงานที่มีรายได้ต่อเดือนที่ต่างกัน จึงมีส่วนทำให้มีความคิดเห็นต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ ในด้านดังกล่าว แตกต่างกัน



ส่วนในด้านเพศ อายุ ที่มีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ อิทริพล สุชัยยะ [6] ซึ่งได้กล่าวว่าอาจจะมีผลมาจากการที่ทางบริษัทได้ทำการอบรมเรื่องประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทมาเป็นอย่างดี ซึ่งสามารถดูได้จากระดับความคิดเห็นของปัจจัยนำเข้าด้านแรงงาน ที่อยู่ในระดับดี จากเหตุดังกล่าว อาจเป็นปัจจัยที่ทำให้ผลทั้งสองด้านนี้ไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน

5. ผลจากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยนำเข้ากับประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทพบว่า มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการจัดการองค์กร ของรังสรรค์ ประเสริฐศรี [8] และทฤษฎี Input-Output Model ของ Schermerhorn ที่จะมีปัจจัยนำเข้าเป็น Input มีการบริหารจัดการเป็น Process และมีผลผลิตเป็น Output โดยปัจจัยนำเข้าในทั้ง 4 ด้าน คือ ด้านแรงงาน ด้านเครื่องจักรและอุปกรณ์ ด้านวัตถุดิบ และด้านวิธีการ จะมีการวางแผนการจัดการปัจจัยต่างๆ ไว้ในตอนแรกก่อนการผลิตสินค้าจริง เนื่องจากปัจจัยการผลิตหรือปัจจัยนำเข้า มีส่วนสำคัญที่แปรไปเป็นสินค้าหรือบริการต่างๆ [8] ดังนั้นหากปัจจัยนำเข้าดี ทำให้การบริหารการผลิตและการปฏิบัติง่ายต่อการควบคุมมากขึ้น และจะทำให้ผลผลิตทั้งในด้านสินค้าหรือบริการออกมาดี แต่หากปัจจัยนำเข้าไม่ดี ทำให้การบริหารการผลิตและการปฏิบัติยากต่อการควบคุมมากขึ้น และจะทำให้ผลผลิตทั้งในด้านสินค้าหรือบริการออกมาไม่ดีด้วยเช่นกัน ซึ่งจากความสัมพันธ์ด้านดังกล่าว ทำให้สอดคล้องทฤษฎีดังกล่าวด้วย

6. ผลจากการศึกษาเกี่ยวกับการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการมีความสัมพันธ์กับผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ พบว่า มีความสัมพันธ์กัน ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ ของ ประสงค์ ปราณีตผลกรัง และ คนอื่นๆ [9] ได้ให้ความหมายไว้ว่า การบริหารการผลิต (Production Management) เป็นการวางแผนและตัดสินใจเพื่อการผลิตสินค้า ส่วนการบริหารการปฏิบัติการ (Operations Management) เป็นกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการผลิตสินค้าและบริการ โดยการผ่านกระบวนการแปรสภาพ (Transformation) จากปัจจัยนำเข้า (Input) เพื่อให้ออกมาเป็นปัจจัยนำออก (Output) หรือเป็นการออกแบบ (Design) การปฏิบัติการ (Operations) และการปรับปรุงการผลิต (Production system improvement) ซึ่งผลิตสินค้าหรือบริการ หรือเป็นการตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติการ ซึ่งจะรวมถึงการตัดสินใจว่าผลิตอะไรจะผลิตอย่างไร และใช้บุคคลอย่างไร [9]

จากความหมายของการบริหารการผลิต (Production management) และการบริหารการปฏิบัติการ (Operation management: OM) จะเห็นว่ามีความหมายที่คล้ายคลึงกันดังนั้น 2 คำนี้ จึงสามารถใช้แทนกันได้ กล่าวคือ เป็นการจัดการที่ใช้เทคนิคเชิงปริมาณเพื่อปรับปรุงผลผลิตและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้าหรือบริการ [10] การที่บริษัท มีการบริหารการผลิตที่ดี และมีผลประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์ หรือผลผลิตที่ดี ทำให้ความสัมพันธ์จากปัจจัยดังกล่าวกับผลผลิต มีความสอดคล้องทฤษฎีดังกล่าวด้วย

## กิตติกรรมประกาศ/ Acknowledgements

งานวิจัยเรื่อง "การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการที่มีผลต่อประโยชน์ที่ได้รับของบริษัทผู้ผลิตชิ้นส่วนรถยนต์" ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจาก โครงการพิเศษบริหารธุรกิจ มหบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประจำปีงบประมาณ 2553

## เอกสารอ้างอิง/ References

- [1] สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม. (2553). *สรุปภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรม*. สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2553, จาก <http://www.oie.go.th>
- [2] \_\_\_\_\_. (2553). *รายงานภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไตรมาสที่ 1 (มกราคม – มีนาคม) 2553*. สืบค้นเมื่อ 30 มิถุนายน 2553, จาก <http://www.oie.go.th>
- [3] Yamane, Taro. (1967). *Statistics: An Introductory Analysis*. New York: Harper & Row.
- [4] ประมะ สตะเวทิน. (2533). *การสื่อสารมวลชน: กระบวนการและทฤษฎี*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [5] พีระ จิระโสภณ. (2539). *หลักและทฤษฎีการสื่อสาร*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- [6] อิทธิพล สุขชัยยะ. (2549). *ทัศนคติและประโยชน์ที่ได้รับของพนักงานบริษัท ชัมมิท โอโตซีท อินดัสตรี จำกัด ต่อมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพ ISO/TS 16949*. สารนิพนธ์ บธ.ม. (การจัดการ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ออนไลน์.
- [7] พรทิพย์ วรกิจโกคาทร. (2529). *การเลือกสื่อเพื่อการประชาสัมพันธ์*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- [8] รังสรรค์ ประเสริฐศรี. (2549). *การจัดการสมัยใหม่ (Modern Management)*. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- [9] ประสงค์ ประณีตผล; และ คนอื่นๆ. (2547). *การบริหารการผลิตและการปฏิบัติการ*. ฉบับปรับปรุงใหม่. กรุงเทพฯ: ธรรมสาร.
- [10] Jay Heizer; & Barry Render. (2008). *การจัดการการผลิตและการปฏิบัติการ*. กรุงเทพฯ: เพียร์สัน เอ็ดดูเคชั่น อินโดไชน่า.