



**ความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่าง ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร  
และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์  
และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย**

**(The Causal Relationship of Risk in Accounting and Finance, Firm Internal  
Management, and Firm Performance within Supply Chain of Automotive  
and Automotive Parts Industry in Thailand)**

**ทิยาดา พิชญาศุกกุล<sup>1</sup> และ สวัสดิ์ วรรณรัตน์<sup>2</sup>**

**Tiyadah Pichayasupakoon<sup>1</sup> and Sawat Wanarat<sup>2</sup>**

Received: September 11, 2019

Revised: October 29, 2019

Accepted: October 31, 2019

**บทคัดย่อ**

การวิจัยในครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อ 1) ตรวจสอบความสอดคล้องของรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และ 2) ศึกษาอิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาคั้งนี้คือองค์กรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ไทย จำนวน 334 ตัวอย่าง เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลประกอบด้วยสถิติเชิงพรรณนา การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน และการวิเคราะห์โมเดลสมการโครงสร้าง ผลการศึกษาโมเดลสมการโครงสร้าง พบว่าโมเดลมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ และผลการศึกษาอิทธิพล พบว่าความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานและการจัดการภายในองค์กร นอกจากนี้ ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินยังมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานผ่านการจัดการภายในองค์กร

<sup>1</sup> นิสิตปริญญาเอก สาขาบริหารธุรกิจ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Ph.D. student (Business Administration), Faculty of Business Administration, Kasetsart University

Email: tiyadah\_gift@hotmail.com

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

Assistant Professor, Faculty of Business Administration, Kasetsart University Email: fbusw@ku.ac.th

คำสำคัญ: ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน และกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์

## Abstract

The aim of this study is to: 1) examine the causal relationship of risk in accounting and finance, firm internal management, and firm performance within supply chain with empirical data and 2) study the direct influence, indirect influence, and total influence between risk in accounting and finance, firm internal management, and firm performance within supply chain of automotive and automotive parts industry in Thailand. The sample was chosen from companies in automotive parts manufacturing industry in Thailand. The questionnaires were distributed to 334 respondents. The statistics employed in the research were descriptive statistics, confirmatory factor analysis and structural equation model. The results showed that the conceptual model aligned with the empirical data. The findings of this research indicated that risk in accounting and finance has a positive influence on firm performance within supply chain and firm internal management. In addition, risk in accounting and finance has a positive indirect effect on firm performance within supply chain through firm internal management.

*Keywords: Accounting and Financial Risk, Firm Internal Management, Supply Chain Performance, Automotive and Automotive Parts Industry*

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาอย่างต่อเนื่องยาวนานกว่า 5 ทศวรรษของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยที่ระยะแรกเริ่มจากเน้นการผลิตเพื่อทดแทนการนำเข้า โดยรัฐบาลมีนโยบายดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ในประเทศผ่านมาตรการต่างๆ อาทิ การให้สิทธิประโยชน์การลงทุน และการลดภาษีนำเข้าชิ้นส่วนยานยนต์เพื่อใช้ประกอบรถยนต์ในประเทศ ผลจากนโยบายข้างต้นส่งผลให้เกิดการขยายการลงทุนอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศอย่างต่อเนื่อง (วรรณฯ ยงพิศาลภพ, 2560) โดยในปี พ.ศ.2561 ประเทศไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้ 2,167,694 คัน เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ.2560 ร้อยละ 9 (สถาบันยานยนต์, 2562) อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ จึงเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์ของประเทศไทยที่มีการวางเป้าหมายให้ไทยเป็นหนึ่งในฐานการผลิตของอุตสาหกรรมยานยนต์ที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย โครงสร้างอุตสาหกรรมยานยนต์ของไทยสามารถจำแนกกิจกรรมเกี่ยวโยงกันในรูปแบบของห่วงโซ่มูลค่าของ อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนได้เป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย อุตสาหกรรมต้นน้ำ ได้แก่ การวิจัยและพัฒนา การออกแบบผลิตภัณฑ์ และการผลิตชิ้นส่วนขั้นพื้นฐาน โดยกิจกรรมสนับสนุนได้แก่ อุตสาหกรรมเหล็ก อุตสาหกรรมกระจก อุตสาหกรรมยาง อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร และ

อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมกลางน้ำ ได้แก่ การผลิตชิ้นส่วนย่อย การผลิตชิ้นส่วนระบบหลักเพื่อป้อนโรงงานประกอบรถยนต์ และการประกอบรถยนต์ โดยกิจกรรมสนับสนุน ได้แก่ อุตสาหกรรมเครื่องมือเครื่องจักร และอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมปลายน้ำ ได้แก่ การจำหน่าย และการบริการหลังการขายที่เกี่ยวข้อง เช่น การซ่อมบำรุง อะไหล่ โดยกิจกรรมสนับสนุน ได้แก่ อุตสาหกรรม ประกันภัย สถาบันการเงิน เป็นต้น (สุวรรณา เทพจิต และจุฑามาศ ทวีไพบูลย์วงศ์, 2557)

อุตสาหกรรมยานยนต์เป็นอุตสาหกรรมหลักที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ทั้งในด้านการส่งออก การจ้างงาน การสร้างมูลค่าเพิ่ม ตลอดจนพัฒนาอุตสาหกรรมสนับสนุนอื่น ๆ อาทิ เช่น อุตสาหกรรมบริการในส่วนที่เกี่ยวกับการเงิน การประกันภัย และบริการหลังการขาย อุตสาหกรรมยานยนต์จึงเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญต่ออุตสาหกรรมต่อเนื่องในห่วงโซ่อุปทานเป็นอย่างมาก (สุวรรณา เทพจิต และจุฑามาศ ทวีไพบูลย์วงศ์, 2557) การจัดการห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์จึงมีความเกี่ยวข้องกับทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรม ตั้งแต่ผู้ผลิตหรือผู้จัดหาวัตถุดิบไปยังผู้จัดจำหน่ายไปจนถึงผู้บริโภคคนสุดท้าย ซึ่งตลอดห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมยานยนต์จำเป็นต้องเกี่ยวข้องกับการตัดสินใจบนความไม่แน่นอนหรือความเสี่ยงที่มาจากปัจจัยหลายอย่าง การตัดสินใจดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของการปกป้องผลประโยชน์องค์กรเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากความเสี่ยงหรือความไม่แน่นอนดังกล่าวอาจส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของกำไรในอนาคต (Hwang, 2014; Probohudono, Tower and Runmin, 2013)

ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินเป็นปัจจัยสำคัญอย่างหนึ่งซึ่งส่งผลต่อการดำเนินธุรกิจในกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ เนื่องในการดำเนินธุรกิจนั้นมีเหตุปัจจัยหลายประการที่นำมาซึ่งความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน เช่น ความเสี่ยงจากการผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนสกุลเงินตราต่างประเทศ ความผันผวนของราคาสินค้าวัตถุดิบที่ใช้ในการผลิต ความแปรปรวนของอุปสงค์และอุปทานในอุตสาหกรรม การขึ้นค่าแรงของพนักงาน การทำผิดข้อกำหนดและกฎหมายทางการเงิน ตลอดจนความผิดพลาดที่เกิดจากการลงบันทึกบัญชีของเจ้าหน้าที่เป็นต้น (Quang and Hara, 2017) การบริหารความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินจึงเป็นสิ่งสำคัญในการนำพาให้องค์กรให้ไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ท่ามกลางสภาพแวดล้อมและปัจจัยทางธุรกิจที่มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา การบริหารความเสี่ยงที่มีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสะท้อนถึงการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ ถือเป็นรากฐานที่สำคัญต่อการประกอบธุรกิจให้เติบโตอย่างมั่นคงและยั่งยืน (ไพรัชวอเทอร์เฮาส์คูเปอร์, 2547) การบริหารห่วงโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมยานยนต์จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินได้ เนื่องจากการไหลของสินค้าตั้งแต่จุดกำเนิดถึงผู้บริโภคคนสุดท้ายไม่มีส่วนใดเลยที่ไม่เกี่ยวข้องกับบัญชีและการเงิน ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินจึงเป็นความเสี่ยงที่เกิดขึ้นได้ตลอดทุกช่วงในห่วงโซ่อุปทาน (ธัญาดา พิษญาศุกกุล และสวัสดี วรรณรัตน์, 2561)

การวางแผนเพื่อป้องกันและรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดจึงเป็นหน้าที่สำคัญของผู้บริหารในองค์กร ผู้บริหารระดับต้องกำหนดแผนกลยุทธ์ให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์กรแล้วประสานไปยังผู้บริหารระดับกลาง และระดับล่าง อย่างเหมาะสมเพื่อให้สามารถนำแผนที่วางไว้ไปสู่การปฏิบัติที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งการ

จัดการภายในองค์กรที่ดีและมีประสิทธิภาพสามารถช่วยให้เตรียมรับกับสถานการณ์ที่ไม่แน่นอน และความยุ่งยากที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต (สมยศ นาวิกาน, 2536; สร้อยตระกูล อรรถมานะ, 2545; ธรรมชุก ศรีทิพย์รัตน์, 2557)

ถึงแม้ว่าปัจจุบันอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ของประเทศไทยยังมีแนวโน้มในการเติบโตที่ดี แต่อย่างไรก็ตามในอนาคตนั้นอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศไทยอาจประสบทั้งสภาวะเติบโต และชะลอตัวตามอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ดังนั้นจึงต้องอาศัยหลักการวางแผนและการจัดการภายในองค์กรที่ดีเหมาะสมทันสมัย เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และดำรงไว้ซึ่งขีดความสามารถในการแข่งขัน รวมไปถึงโอกาส อุปสรรคต่าง ๆ ทั้งในระดับภูมิภาค และระดับโลก (รุจิภา สินสมบุญทอง, 2559) ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นการศึกษาถึงความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่าง ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กรและผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย จึงเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งจะนำไปสู่การบูรณาการในการป้องกันความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานในรูปแบบของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุที่สะท้อนให้เห็นถึงทิศทางและขนาดของอิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวม โดยนอกเหนือจากนี้บริษัทในอุตสาหกรรมยานยนต์ และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ ยังสามารถนำข้อมูลไปใช้กำหนดแนวทางการจัดการความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินในห่วงโซ่อุปทานให้สอดคล้องกับมูลเหตุของปัจจัยที่มีอิทธิพล อันนำไปสู่เป้าหมายการเพิ่มประสิทธิผลให้กับองค์กรในอนาคตต่อไป

### จุดมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อตรวจสอบความสอดคล้องของรูปแบบความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานกับข้อมูลเชิงประจักษ์
2. เพื่อศึกษาอิทธิพลทางตรง อิทธิพลทางอ้อม และอิทธิพลรวมระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

### ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดขอบเขตการวิจัยดังนี้

ขอบเขตด้านเนื้อหา เนื้อหาที่ศึกษาประกอบด้วย 1) ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน 2) การจัดการภายในองค์กร และ 3) ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานขององค์กรของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ในประเทศไทย

ขอบเขตด้านประชากร ประชากรที่ศึกษา ได้แก่ บริษัทที่เป็นสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และสมาชิกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย

กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ บริษัทที่เป็นสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และสมาชิกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย โดยผู้ให้ข้อมูลคือ พนักงานระดับผู้บริหารของบริษัท ในการกำหนดขนาดตัวอย่างนั้น เนื่องจากงานวิจัยนี้ใช้สถิติโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Model: SEM) ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยจึงกำหนดขนาดตัวอย่างตามแนวคิดการใช้สถิติวิเคราะห์โมเดลสมการของแฮร์และคณะ (Hair et al., 2010) ที่เสนอว่าในการกำหนดขนาดตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์สมการโครงสร้างนั้นต้องพิจารณาในเรื่อง การแจกแจงปกติหลายตัวแปร (Multivariate Normality) เทคนิคที่ใช้ประมาณค่า (Estimation Technique) ความซับซ้อนของโมเดล (Model Complexity) ข้อมูลที่ขาดหาย (Missing Data) และความแปรปรวนของความคลาดเคลื่อนเฉลี่ยของตัวชี้วัด (Average Error Variance of Indicators) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมควรมีจำนวนไม่น้อยกว่า 300 ตัวอย่าง ดังนั้นเมื่อพิจารณาจากเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นและเพื่อป้องกันปัญหาข้อมูลสุดโต่ง (Outlier) ผู้วิจัยจึงกำหนดตัวอย่างจำนวน 334 บริษัท

ขอบด้านพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้ทำการศึกษาเฉพาะในประเทศไทย

ขอบเขตด้านเวลา ระยะเวลาที่ใช้ในการศึกษาตั้งแต่เดือน พฤษภาคม 2561 – สิงหาคม 2562

### สมมติฐานของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้กำหนดสมมติฐานเพื่อทำการทดสอบไว้ 3 สมมติฐาน ดังนี้

1) H1: ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งประกอบด้วยสมมติฐานรอง 2 ข้อ ดังนี้

(1) H1a: ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

(2) H1b: ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

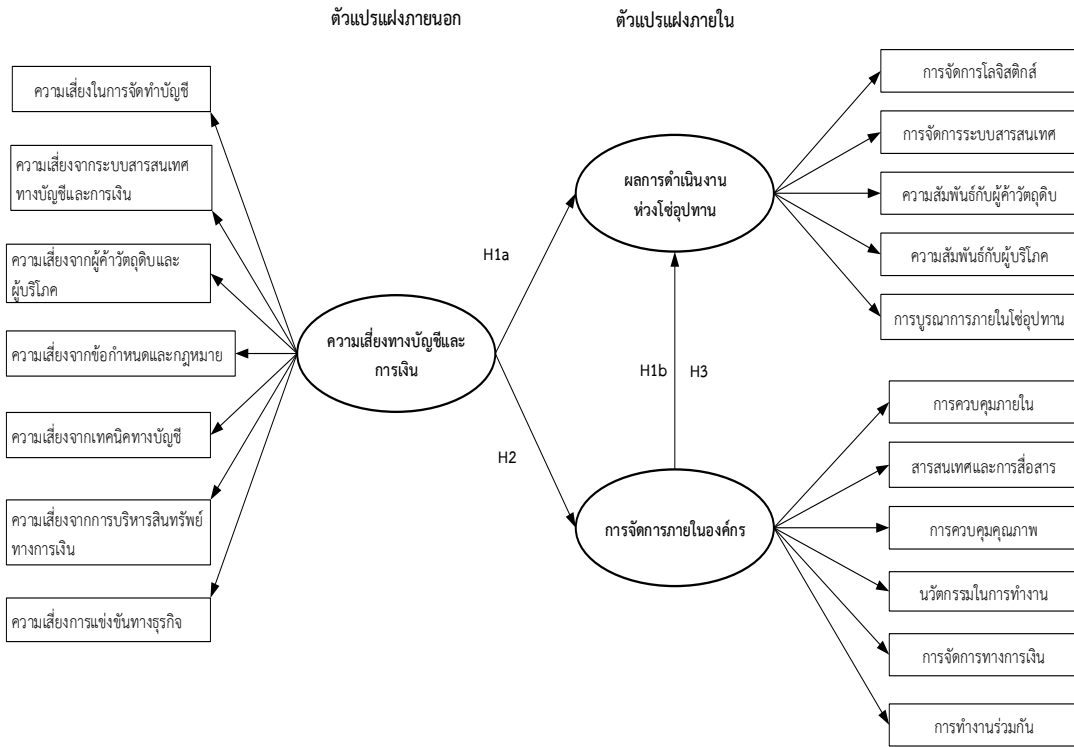
โดยส่งผ่านการจัดการภายในองค์กร

2) H2: ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อการจัดการภายในองค์กร

3) H3: การจัดการภายในองค์กรมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

### กรอบแนวคิดการวิจัย

สำหรับตัวแปรที่ศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ประกอบด้วย ตัวแปรแฝงภายนอก (Exogenous Latent Variable) คือ ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน (Accounting and Financial Risk: AFR) และตัวแปรแฝงภายใน (Endogenous Latent Variable) คือ การจัดการภายในองค์กร (Firm Internal Management: FIM) และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Performance: SCP) ซึ่งสามารถแสดงได้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย  
ที่มา: จากการศึกษา

**วิธีดำเนินการวิจัย**

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่าง ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กรและผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศไทย โดยมีวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

ประชากร (Population) ได้แก่ บริษัทที่เป็นสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย 50 บริษัท สมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 124 บริษัท และสมาชิกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย 642 บริษัท รวมทั้งสิ้น 816 บริษัท (สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย, 2561)

กลุ่มตัวอย่าง (Sample) ได้แก่ บริษัทที่เป็นสมาชิกกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์ สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาชิกสมาคมอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย และสมาชิกสมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย จำนวน 334 ตัวอย่าง ซึ่งใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสะดวก (Convenience Sampling) โดยผู้ให้ข้อมูลคือพนักงานระดับผู้บริหารของบริษัท

การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิจัยครั้งนี้เก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่างเฉพาะบริษัทที่เป็นผู้ผลิตยานยนต์ ผู้ผลิตประกอบยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (รง.4) และบริษัททำการค้าเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ หรือเครื่องมือเครื่องจักรภายในประเทศ โดยใช้ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล 4 เดือน ระหว่างเดือนพฤษภาคม 2562-สิงหาคม 2562

วิธีการเก็บข้อมูล การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการส่งแบบสอบถามไปยังกลุ่มตัวอย่างผ่านทางไปรษณีย์ และไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ พร้อมจดหมายขออนุญาตเก็บข้อมูล ผ่านผู้ประสานงานในแต่ละบริษัท ตลอดจนผู้วิจัยเดินทางไปเก็บข้อมูลด้วยตนเอง และดำเนินการติดตามทางโทรศัพท์ การวิจัยครั้งนี้ ส่งแบบสอบถามไปทั้งสิ้น 816 บริษัท และได้รับกลับมาเป็นจำนวนทั้งสิ้น 334 บริษัท คิดเป็นร้อยละ 40.93 ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการใช้สถิติวิเคราะห์โมเดลสมการของแฮร์และคณะ ที่เสนอแนะว่ากลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสมควรมีจำนวนไม่น้อยกว่า 300 คน (Hair et al., 2010)

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยพัฒนาขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบบสอบถามเป็นคำถามปลายปิด แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปขององค์การผู้ตอบแบบสอบถาม และส่วนที่ 2 การประเมินระดับของการปฏิบัติการ 7 ระดับ เนื่องจากผู้แทนในการให้ข้อมูลของกลุ่มตัวอย่างคือผู้บริหารที่มีความรู้ความเข้าใจในบริบทการดำเนินงานอย่างละเอียด ดังนั้นเพื่อให้ข้อมูลที่ได้ตรงกับข้อคิดเห็นที่แท้จริงมีความเที่ยงตรง ตลอดจนช่วยการแจกแจงข้อมูลที่ปกติได้มากขึ้น โดยเรียงจากระดับความคิดเห็นน้อยที่สุดระดับ 1 จนถึงระดับความคิดเห็นมากที่สุดระดับ 7 จากนั้นใช้เกณฑ์การแบ่งของระยะห่างระหว่างค่าสูงสุดและต่ำสุดออกเป็น 5 ช่วง โดยทำการแบ่งระยะห่างระหว่างช่วงเท่ากับ  $(7.00 - 1.00) / 5 = 1.20$  ซึ่งสามารถกำหนดช่วงของค่าเฉลี่ยแบ่งระดับได้ดังนี้ 5.81 – 7.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง 4.61 – 5.80 หมายถึง ค่อนข้างเห็นด้วย 3.41 – 4.60 หมายถึง ไม่มีความคิดเห็น 2.21 – 3.40 หมายถึง ค่อนข้างไม่เห็นด้วย และ 1.00 – 2.20 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (Carifio, and Perla, 2007; Jamieson, 2004; Lubke and Muthen, 2004; Okongwu, Brulhart and Moncef, 2015; Singhry, 2015; Habidin et al., 2015)

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ ในการศึกษาครั้งนี้ได้ดำเนินการ 2 ลักษณะคือ 1) การทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา ด้วยวิธีดัชนีความสอดคล้องของคำถามและวัตถุประสงค์ (Index of Item Objective Congruence: IOC) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญด้านความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน ซึ่งเป็นผู้บริหารระดับผู้จัดการฝ่ายบัญชีหรือการเงินและเป็นผู้สอบบัญชีรับอนุญาต จำนวน 3 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดการภายในองค์กร ซึ่งเป็นผู้บริหารในองค์กรระดับผู้อำนวยการหรือรองผู้อำนวยการที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการบริการหรือปฏิบัติการ จำนวน 3 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญด้านการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานขององค์กร ซึ่งเป็นผู้บริหารในองค์กรระดับผู้อำนวยการหรือรองผู้อำนวยการที่รับผิดชอบเกี่ยวกับฝ่ายขายหรือฝ่ายจัดซื้อ จำนวน 3 ท่าน รวมทั้งสิ้นจำนวน 9 ท่าน เป็นผู้ตรวจสอบความถูกต้อง ความครอบคลุมของเนื้อหาและภาษาที่ใช้ ผลการทดสอบได้ค่า IOC ของข้อคำถามด้านความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.75 – 1.00 ด้านการจัดการภายในองค์กร มีค่าอยู่ระหว่าง 0.50 – 0.90 และด้านผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.82 – 1.00 ซึ่งมีค่าตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไปทุกด้านถือได้ว่าแบบสอบถามมีความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา 2) การทดสอบความน่าเชื่อถือ (Reliability Testing) โดยการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 องค์กร แล้วนำมาประมวลผลทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น ผลการศึกษาพบว่าค่าสัมประสิทธิ์ครอนบาคแอลฟา (Cronbach's Alpha Coefficient) ของด้านความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีค่า 0.937 ด้านการจัดการภายในองค์กรมีค่า 0.917 และด้านผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานมีค่า 0.937 ซึ่งมากกว่า 0.70 จึงถือได้ว่าแบบสอบถามมีความน่าเชื่อถือ (Hair. et al., 2010)

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้ในการวิจัย ประกอบด้วย 1) สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อการอธิบายข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและระดับความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน 2) สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้แบบโมเดลสมการโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) โดยตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นของการวิเคราะห์ข้อมูลของ

สถิติพหุตัวแปร ได้แก่ ตรวจสอบค่าผิดปกติ (Outliers) โดยใช้การวิเคราะห์ มหาลาโนบิสกำลังสอง (Squared Mahalanobis Distance:  $D^2$ ) พิจารณาตัดข้อคำถามที่มีค่าพี (P-Value) ต่ำกว่า 0.01 ซึ่งแสดงว่าข้อมูลนั้นมีค่าสูง หรือต่ำกว่าปกติ พบว่าข้อมูลตัวอย่างจำนวน 17 ชุด มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน (Hair et al. 2010: 66) ซึ่งถือว่ามีความผิดปกติของข้อมูลและถูกตัดออกจากจำนวนตัวอย่าง ดังนั้นข้อมูลที่น่าไปทำการวิเคราะห์มีจำนวนทั้งสิ้น 317 ตัวอย่าง ตรวจสอบการแจกแจงแบบปกติของข้อมูล (Normality) ความเป็นเอกพันธ์ของการกระจาย (Homoscedasticity) ความสัมพันธ์เชิงเส้นตรงระหว่างตัวแปรอิสระแต่ละตัวกับตัวแปรตาม (Linearity) ผลการตรวจสอบพบว่าข้อมูลเป็นไปตามเงื่อนไขข้อตกลงเบื้องต้น จากนั้นจึงวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA) ทดสอบสมมติฐาน วิเคราะห์อิทธิพลทางตรงและทางอ้อมด้วยวิธีการวิเคราะห์เส้นทาง (Path Analysis)

## ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิจัยเป็น 5 ส่วน ได้แก่

### 1. ส่วนที่ 1 สถิติเชิงพรรณนา ประกอบด้วย

1.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ผลิตรายานยนต์ ผู้ผลิตประกอบยานยนต์ ผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในประเทศที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน (รง.4) และบริษัททำการค้าเกี่ยวกับการนำเข้าส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ หรือเครื่องมือเครื่องจักรภายในประเทศ ส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำเนินงานมากกว่า 10 ปี (ร้อยละ 82) จำนวนพนักงานส่วนใหญ่มีพนักงานระหว่าง 51 ถึง 200 คน (ร้อยละ 36.5) ผู้ถือหุ้นรายใหญ่ส่วนใหญ่ เป็นชาวไทย (ร้อยละ 62.3)

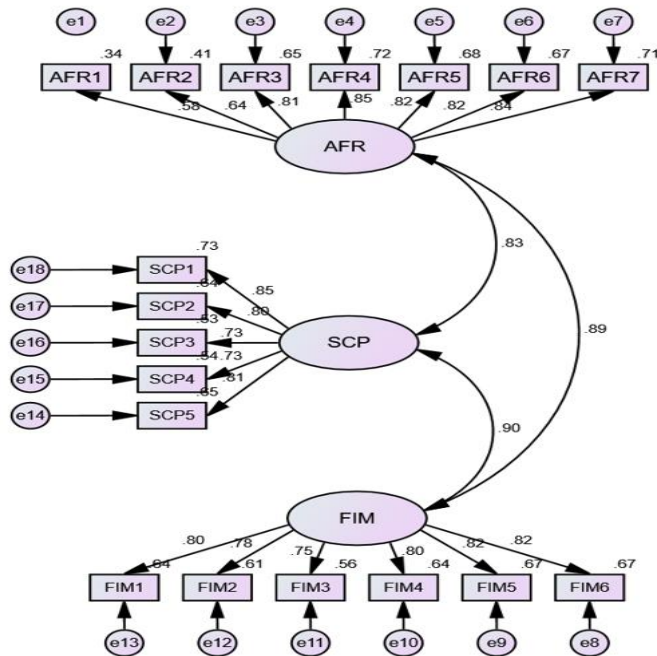
1.2 การวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ผลการศึกษาพบว่าโดยภาพรวมระดับความคิดเห็นของผู้บริหารค่อนข้างเห็นด้วยว่าองค์กรมีความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินในห่วงโซ่อุปทานในระดับต่ำ ( $\bar{X} = 5.55$ ,  $SD = 0.69$ ) ระดับความคิดเห็นของผู้บริหารค่อนข้างเห็นด้วยว่าองค์กรมีการจัดการภายในองค์กร โดยรวมอยู่ในระดับดี ( $\bar{X} = 5.71$ ,  $SD = 0.71$ ) และ ระดับความคิดเห็นของผู้บริหารค่อนข้างเห็นด้วยว่าผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน โดยรวมอยู่ในระดับดี ( $\bar{X} = 5.52$ ,  $SD = 0.71$ )

### 2. ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยัน (Confirmatory Factor Analysis: CFA)

การวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับ 1 ของตัวแปรแฝงทั้ง 3 ตัวแปร ประกอบด้วยตัวแปรแฝง ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน ตัวแปรแฝงการจัดการภายในองค์กร และตัวแปรแฝงผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งสามารถวัดได้ ดังนี้ 1) ตัวแปรแฝงความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน วัดได้จากตัวแปรสังเกตได้ 7 ตัวแปร ได้แก่ ความเสี่ยงในการจัดทำบัญชี (AFR1) ความเสี่ยงจากระบบสารสนเทศทางบัญชีและการเงิน (AFR2) ความเสี่ยงผู้ค้าวัตถุดิบและผู้บริโภค (AFR3) ความเสี่ยงจากข้อกำหนดและกฎหมาย (AFR4) ความเสี่ยงจากเทคนิคทางบัญชี (AFR5) ความเสี่ยงจากการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน (AFR6) และ ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจ (AFR7) 2) ตัวแปรแฝงการจัดการภายในองค์กร (FIM) วัดได้จากตัวแปรสังเกตได้ 6 ตัวแปร ได้แก่ การควบคุมภายใน (FIM1) สารสนเทศและการสื่อสาร (FIM2) การควบคุมคุณภาพ (FIM3) นวัตกรรมในการทำงาน (FIM4) การจัดการทางการเงิน (FIM5) การทำงานร่วมกัน (FIM6) 3) ตัวแปรแฝงผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน (SCP) วัดได้จากตัวแปรสังเกตได้ 5 ตัวแปร ได้แก่ การจัดการโลจิสติกส์ (SCP1) การจัดการระบบสารสนเทศ (SCP2) ความสัมพันธ์กับผู้ค้าวัตถุดิบ (SCP3) ความสัมพันธ์กับผู้บริโภค (SCP4) การบูรณาการภายในห่วงโซ่อุปทาน (SCP5) ผลการวิเคราะห์เมทริกซ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรสังเกตได้ทั้ง 18 ตัวแปร พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ของตัวแปร 46 คู่ มีค่าแตกต่างจากศูนย์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และจากการตรวจสอบข้อตกลง



เบื้องต้นพบว่า เมทริกซ์สหสัมพันธ์ของตัวแปรทั้ง 18 ตัวแปร ไม่เป็นเมทริกซ์เอกลักษณะ นั่นคือ ตัวแปรทั้ง 18 ตัวแปร มีความสัมพันธ์กันเพียงพอที่จะนำมาวิเคราะห์หองค์ประกอบต่อไปได้ (Bartlett's Test of Sphericity: Approx. Chi-Square = 4525.567, df = 153, p = .000) เมื่อพิจารณาค่าพิสัยของค่าความพอเพียงของการเลือกตัวอย่าง (MSA) ของตัวแปรทั้ง 18 ตัวแปร มีค่าระหว่าง 0.907 – 0.984 ซึ่งมากกว่า 0.5 ทุกค่า แสดงว่าสามารถนำตัวแปรทุกตัวที่ศึกษามาใช้ในการวิเคราะห์หองค์ประกอบได้ แสดงดังภาพที่ 2



ภาพที่ 2 ตัวแบบมาตรวัดความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงาน ห่วงโซ่อุปทาน

ที่มา: การศึกษา

ผลการวิเคราะห์หองค์ประกอบเชิงยืนยันลำดับ 1 ของโมเดลการวัดความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และ ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน พบว่าโมเดลมีความสอดคล้องเหมาะสมกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังภาพที่ 2 โดยมี  $\chi^2/df$  เท่ากับ 1.230 ซึ่งผ่านเกณฑ์ในการยอมรับค่า  $\chi^2/df$  ที่ต้องมีค่าน้อยกว่า 5.0 ค่า p-value มีค่าเท่ากับ 0.060 ค่าความสอดคล้องของดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of Fit Index: GFI) มีค่าเท่ากับ 0.961 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้ (Adjusted Goodness of Fit Statistic: AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.933 ดัชนีวัดระดับความสอดคล้องเปรียบเทียบ (Comparative Fit index: CFI) มีค่าเท่ากับ 0.995 ซึ่งเกณฑ์ในการยอมรับ ค่า GFI AGFI และ CFI ที่ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 ค่าดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (Root Mean Square Error of Approximation: RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.027 ผ่านเกณฑ์การยอมรับค่า RMSEA ที่ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.08 (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2557; Blunch, 2013; Byrne, 2016)

### 3. ส่วนที่ 3 ผลการตรวจสอบคุณภาพของตัวแปรและมาตรวัดการวิจัยครั้งนี้ตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวัดดังนี้

3.1 การตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเหมือน (Convergent Validity) โดยพิจารณาจากค่าความแปรปรวนที่ถูกสกัดได้ (Average Variance Extracted: AVE) ผลการศึกษาพบว่าค่า AVE ของตัวแปร ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.591 และ 0.702 ซึ่งมีความมากกว่า 0.5 แสดงว่าคำถามชีวิตในงานวิจัยมีความเที่ยงตรงเชิงเหมือน (Convergent Validity) (Hair et al., 2010) และเมื่อพิจารณาค่าความน่าเชื่อถือทางโครงสร้าง (Construct Reliability: CR) พบว่า มีค่าอยู่ระหว่าง 0.825 และ 0.876 ซึ่งมีความมากกว่า 0.7 และค่าน้ำหนักปัจจัยของคำถามชีวิตพบว่ามีค่าน้ำหนักปัจจัยของทุกคำถามชีวิตมีค่าอยู่ระหว่าง 0.587 – 0.891 ซึ่งมากกว่า 0.5 แสดงให้เห็นได้ว่าคำถามชีวิตของทุกตัวแปรมีความน่าเชื่อถือทางโครงสร้าง (Hair et al., 2010) โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 1

**ตารางที่ 1** ระดับความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

Factor / Measurement Item		Mean	Standard Deviation	Factor Loading
ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน (Accounting and Financial Risk: AFR)		CR = 0.876, AVE = 0.591		
AFR1	ความเสี่ยงในการจัดทำบัญชี	6.01	0.663	0.587
AFR2	ความเสี่ยงจากระบบสารสนเทศทางบัญชีและการเงิน	5.45	0.677	0.627
AFR3	ความเสี่ยงผู้ค้าวัตถุดิบและผู้บริโภค	5.63	0.721	0.805
AFR4	ความเสี่ยงจากข้อกำหนดและกฎหมาย	5.74	0.749	0.842
AFR5	ความเสี่ยงจากเทคนิคทางบัญชี	5.46	0.805	0.808
AFR6	ความเสี่ยงจากการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน	5.46	0.699	0.820
AFR7	ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจ	5.20	0.782	0.850
การจัดการภายในองค์กร (Firm Internal Management: FIM)		CR = 0.8659, AVE = 0.702		
FIM1	การควบคุมภายใน	5.72	0.740	0.891
FIM2	สารสนเทศและการสื่อสาร	5.54	0.686	0.840
FIM3	การควบคุมคุณภาพ	5.51	0.696	0.760
FIM4	นวัตกรรมในการทำงาน	5.56	0.660	0.827
FIM5	การจัดการทางการเงิน	5.57	0.773	0.834
FIM6	การทำงานร่วมกัน	5.59	0.751	0.869
ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Performance: SCP)		CR = 0.825, AVE = 0.622		
SCP1	การจัดการโลจิสติกส์	5.65	0.662	0.869
SCP2	การจัดการระบบสารสนเทศ	5.40	0.715	0.794

ตารางที่ 1 (ต่อ)

	Factor / Measurement Item	Mean	Standard Deviation	Factor Loading
SCP3	ความสัมพันธ์กับผู้ค้าวัตถุดิบ	5.36	0.740	0.722
SCP4	ความสัมพันธ์กับผู้บริโภค	5.55	0.740	0.717
SCP5	การบูรณาการภายในโซ่อุปทาน	5.66	0.741	0.830

ที่มา: จากการศึกษา

3.2 การตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงจำแนก (Discriminant Validity) โดยพิจารณาเปรียบเทียบค่า  $\sqrt{AVE}$  ของตัวแปรหนึ่ง ๆ กับค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรกับตัวแปรอื่น ๆ (Hair et al., 2010) ผลจากการศึกษาพบว่าค่า  $\sqrt{AVE}$  ของตัวแปรแฝงความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ค่าที่แสดงสูงกว่าค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรแสดงว่าคำถามชี้วัดมีความเที่ยงตรงเชิงจำแนกดี โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงจำแนก (Discriminant Validity)

Factor	CR	AVE	Correlation Coefficient		
			AFR	SCP	FIM
Accounting and Financial Risk (AFR)	0.876	0.591	<b>0.769</b>		
Supply Chain Performance (SCP)	0.825	0.622	0.575**	<b>0.789</b>	
Firm Internal Management (FIM)	0.865	0.702	0.640**	.569**	<b>0.838</b>

หมายเหตุ: ค่าตัวเลขหนาเอียงในแนวทแยง แสดงถึงค่า  $\sqrt{AVE}$ 

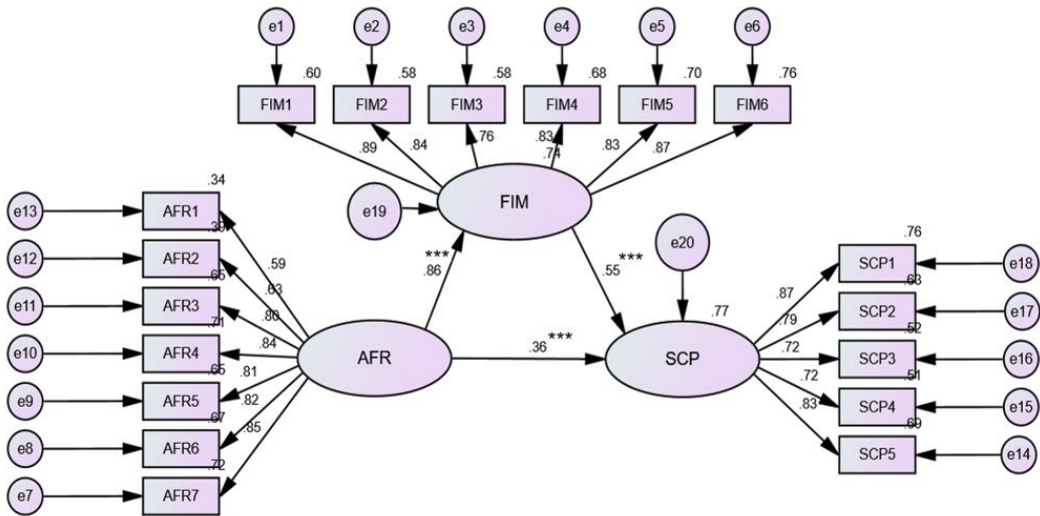
\*\* ระดับนัยสำคัญที่ 0.01

ที่มา: จากการศึกษา

#### 4. ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลสมการโครงสร้าง

การวิเคราะห์ความสอดคล้องของโมเดลสมการโครงสร้างของความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และ ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน กับข้อมูลเชิงประจักษ์ พบว่าโมเดลมีความสอดคล้องเหมาะสมกับข้อมูลเชิงประจักษ์ ดังภาพที่ 3 โดยมี  $\chi^2/df$  เท่ากับ 1.125 ซึ่งผ่านเกณฑ์ในการยอมรับค่า  $\chi^2/df$  ที่ต้องมีค่าน้อยกว่า 5.0 ค่า p-value มีค่าเท่ากับ 0.197 ค่าความสอดคล้องของดัชนีวัดระดับความกลมกลืน (Goodness of Fit Index :GFI) มีค่าเท่ากับ 0.967 ค่าดัชนีวัดระดับความกลมกลืนที่ปรับแก้ (Adjusted Goodness of Fit Statistic: AGFI) มีค่าเท่ากับ 0.936 ดัชนีวัดระดับความสอดคล้องเปรียบเทียบ (Comparative Fit index: CFI) มีค่าเท่ากับ 0.998 ซึ่งเกณฑ์ในการยอมรับค่า GFI AGFI และ CFI ที่ต้องมีค่ามากกว่า 0.9 ค่าดัชนีความคลาดเคลื่อนในการประมาณค่าพารามิเตอร์ (Root Mean Square Error of

Approximation: RMSEA) มีค่าเท่ากับ 0.020 ผ่านเกณฑ์การยอมรับค่า RMSEA ที่ต้องมีค่าน้อยกว่า 0.08 (กัลยา วานิชย์บัญชา, 2557; Blunch, 2013; Byrne, 2016)



ภาพที่ 3 โมเดลสมการโครงสร้างของความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

ที่มา: จากการศึกษา

5. ส่วนที่ 5 ผลการทดสอบสมมติฐานและการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรเหตุที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

ผลการทดสอบสมมติฐาน การวิจัยครั้งนี้กำหนดสมมติฐานการวิจัยไว้ 3 ข้อ โดยมีผลการทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ H1a “ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน” ผลการทดสอบยอมรับสมมติฐาน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 มีค่า P-Value เท่ากับ 0.00 โดยมีค่าน้ำหนักปัจจัยเท่ากับ 0.362

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ H1b “ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางอ้อมเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานโดยส่งผ่านการจัดการภายในองค์กร” ผลการทดสอบยอมรับสมมติฐาน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 มีค่า P-Value เท่ากับ 0.00 โดยมีค่าน้ำหนักปัจจัยเท่ากับ 0.473

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2 “ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อการจัดการภายในองค์กร” ผลการทดสอบยอมรับสมมติฐาน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 มีค่า P-Value เท่ากับ 0.00 โดยมีค่าน้ำหนักปัจจัยเท่ากับ 0.861

ผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3 “การจัดการภายในองค์กรมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน” ผลการทดสอบยอมรับสมมติฐาน ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 มีค่า P-Value เท่ากับ 0.00 โดยมีค่าน้ำหนักปัจจัยเท่ากับ 0.549

ผลการวิเคราะห์อิทธิพลของตัวแปรเหตุที่ส่งผลต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน

ผลการวิเคราะห์เส้นทางอิทธิพล (Path Analysis) ประกอบด้วย อิทธิพลทางตรง (Direct Effect: DE) อิทธิพลทางอ้อม (Indirect Effect: IE) และอิทธิพลรวม (Total Effect: TE) พบว่า ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อการจัดการภายในองค์กร มีค่าน้ำหนักปัจจัย เท่ากับ 0.861 อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 เส้นทางอิทธิพลทางตรงเชิงบวกของความเสียหายทางบัญชีและการเงินต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน พบว่า ความเสียหายทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยความเสียหายทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานที่น้ำหนักปัจจัย เท่ากับ 0.362 อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 และมีอิทธิพลทางอ้อมโดยส่งอิทธิพลผ่านการจัดการภายในองค์กรมีค่าน้ำหนักปัจจัยเท่ากับ 0.473 อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ในส่วนของเส้นทางอิทธิพลของการจัดการภายในองค์กรมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน มีค่าน้ำหนักปัจจัย เท่ากับ 0.549 อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.01 ดังแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์เส้นทางอิทธิพล (Path Analysis)

Path Analysis		ผลการทดสอบ			
		DE	IE	TE	สมมติฐาน
AFR	→ FIM	0.861 ***	-	0.861 ***	ยอมรับ
AFR	→ SCP	0.362 ***	0.473***	0.834 ***	ยอมรับ
FIM	→ SCP	0.549 ***	-	0.549 ***	ยอมรับ

หมายเหตุ \*\*\* หมายถึง ระดับนัยสำคัญที่ 0.01

ที่มา: จากการศึกษา

### สรุปผลการวิจัย

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นเชิงประจักษ์ว่า ผู้ประกอบอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ต้องให้ความสำคัญ และสนับสนุนการจัดการความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน และการจัดการภายในองค์กร เนื่องจาก การจัดการความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน และการจัดการภายในองค์กรที่ดีจะนำไปสู่ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานเกี่ยวข้องกับการเคลื่อนไปของผลิตภัณฑ์ตั้งแต่ การจัดการห่วงโซ่อุปทานเพื่อดำเนินการผลิตไปถึงการกระจายสินค้าและการส่งมอบสินค้าให้กับผู้บริโภค การไหลเวียนของกระแสเงินสด และสารสนเทศทางการเงินจึงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตลอดห่วงโซ่อุปทาน การจัดการภายในองค์กรและการควบคุมความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน โดยการควบคุมสารสนเทศและข้อมูลทาง

การเงินจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ทุกองค์กรต้องดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสร้างความน่าเชื่อถือให้กับองค์กร อันนำไปสู่การสร้างความเชื่อมั่นให้กับสถาบันการเงินหรือแหล่งทุนในการสนับสนุนทางการเงินต่อไปในอนาคต

โมเดลสมการโครงสร้างของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ มีลักษณะความสัมพันธ์ในรูปแบบอิทธิพลคือ ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อการจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ มีลักษณะความสัมพันธ์ในรูปแบบอิทธิพลคือ ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินมีอิทธิพลทางอ้อมโดยส่งอิทธิพลผ่านการจัดการภายในองค์กร และการจัดการภายในองค์กรมีอิทธิพลทางตรงเชิงบวกต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน นอกจากนี้เมื่อพิจารณาองค์ประกอบของตัวแปรความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ สามารถสรุปได้ว่า 1) ปัจจัยความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินที่มีความสำคัญ 3 ลำดับแรกคือ ความเสี่ยงจากการแข่งขันในธุรกิจ รองลงมาคือ ความเสี่ยงจากข้อกำหนดและกฎหมาย และความเสี่ยงจากการบริหารสินทรัพย์ทางการเงิน 2) ปัจจัยการจัดการภายในองค์กร ที่มีความสำคัญ 3 ลำดับแรกคือ การควบคุมภายใน รองลงมาคือ การทำงานร่วมกัน และสารสนเทศและการสื่อสาร 3) ปัจจัยผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ที่มีความสำคัญ 3 ลำดับแรกคือ การจัดการโลจิสติกส์ รองลงมาคือ การบูรณาการภายในห่วงโซ่อุปทาน และการจัดการระบบสารสนเทศ ตามลำดับ

### อภิปรายผล

ผู้วิจัยนำเสนอการอภิปรายผลของความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างความเสี่ยงทางบัญชีและการเงิน การจัดการภายในองค์กร และผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานของกลุ่มอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนอะไหล่ยานยนต์ในประเทศไทย ทั้งทางตรงและทางอ้อมผ่านการจัดการภายในองค์กร ดังนี้

ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินส่งผลต่อการจัดการภายในองค์กร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Aurora and Bacovia (2009) ที่ว่าการดำเนินการป้องกันความเสี่ยงทางการเงินในการทำธุรกรรมกับบริษัทหรือหน่วยงานในต่างประเทศสามารถช่วยป้องกันความเสียหายทางการเงินที่อาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งสอดคล้องกับ Zhang, et al. (2016) ที่ว่ากลยุทธ์ในการขอสินเชื่อโดยการทำข้อตกลงร่วมกันระหว่างผู้ค้าวัตถุดิบ ผู้จัดการจำหน่าย และธนาคาร ให้ผลตอบแทนได้ดีกว่ากลยุทธ์ที่ไม่มีการทำความร่วมมือกัน การแข่งขันในการแบกรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน เป็นการสร้างความไว้วางใจระหว่างกันในการดำเนินการทำให้ประสิทธิภาพตลอดห่วงโซ่อุปทานดีขึ้น การนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาเป็นเครื่องมือในการแข่งขันและใช้สารสนเทศร่วมกันระหว่างคู่ค้าในห่วงโซ่อุปทานจึงเป็นแนวทางที่สามารถช่วยป้องกันความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินที่อาจเกิดได้

ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินส่งผลต่อ ผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทานซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ หลิวและคณะ (Liu et al., 2015) ที่ว่าความเสี่ยงทางการเงินในห่วงโซ่อุปทานเป็นความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการจัดการความเสี่ยงของทั้งองค์กร หากสามารถจัดการความเสี่ยงทางการเงินในห่วงโซ่อุปทานได้ย่อมส่งผลต่อประสิทธิภาพในการจัดการทั่วทั้งองค์กร เช่นเดียวกับ เดลเลนา และเวสต์ (Dellana and West. 2016: 130-151) พบว่าหากบริษัทคู่ค้าบริษัทใดบริษัทหนึ่งที่อยู่ภายในห่วงโซ่อุปทานประสบปัญหาทางการเงิน ปัญหาดังกล่าวสามารถส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อุปทานทั้งระบบ ข้อมูลจากการศึกษาในครั้งนี้ช่วยให้พยากรณ์ได้ถึงแนวโน้มของ

บริษัทที่กำลังเข้าสู่สภาวะการมีปัญหาทางการเงิน ซึ่งมีความสำคัญอย่างมากต่อการนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจวางแผนบริหารจัดการโซ่อุปทานทั้งระบบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อระบบธุรกิจ สอดคล้องกับ คาร์ซิม รายามาโนฮาราน และโอมา (Kasim, Rajamanoharan and Omar, 2016) ที่พบว่า การดำเนินกิจกรรมการจัดการความรู้ (Knowledge Management: KM) เกี่ยวกับระบบบัญชีและการเงินให้กับพนักงานทั่วไปที่ไม่ใช่พนักงานบัญชี มีส่วนช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานขององค์กร เช่นเดียวกับรามอส (Ramos, 2004) ที่ว่าเทคนิคทางบัญชีสามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพให้การบริหารจัดการโซ่อุปทานสารสนเทศทางบัญชีเป็นสิ่งที่ทำให้ผู้บริหารสามารถทราบถึงประสิทธิภาพในการทำงานของระบบโซ่อุปทานซึ่งช่วยประกอบการตัดสินใจในการบริหารโซ่อุปทาน และเป็นข้อมูลสำหรับการเจรจาต่อรองในการดำเนินธุรกิจ

การจัดการภายในองค์กรส่งผลต่อผลการดำเนินงานห่วงโซ่อุปทาน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของซิงห์ (Singhry, 2015) ที่ว่า ประสิทธิภาพการจัดการภายในองค์กรต้องอาศัยการพัฒนาเทคโนโลยีของโซ่อุปทานซึ่งประกอบด้วย เทคโนโลยีการผลิตขั้นสูง เทคโนโลยีสารสนเทศ ความร่วมมือในโซ่อุปทาน ความร่วมมือทางวิศวกรรมการออกแบบ ความร่วมมือในการวางแผน ความร่วมมือทางการตลาด ความสามารถเชิงนวัตกรรม ความสามารถเชิงกระบวนการ และความสามารถในการทำงานร่วมกัน ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการนำนวัตกรรมใหม่เข้ามาใช้ในการดำเนินกิจการสามารถเพิ่มประสิทธิภาพให้กับการทำงานของโซ่อุปทานทั้งระบบ เช่นเดียวกับซินธุจารี (Sindhujar, 2014) ที่ตรวจสอบเชิงประจักษ์ถึงผลกระทบของความมั่นคงสารสนเทศภายในองค์กรต่อประสิทธิภาพโซ่อุปทาน พบว่าความมั่นคงปลอดภัยสารสนเทศภายในองค์กรที่ผู้บริหารให้ความสำคัญประกอบด้วย ความมั่นคงทางกายภาพ ความมั่นคงทางตรรกะ การจัดกลุ่มสารสนเทศ และระบบการสื่อสารภายในองค์กร เช่นเดียวกันกับ วุตเต บลูม และ เฮนเก (Wuttke, Blome, and Henke, 2013) พบว่าความเสี่ยงทางการเงินที่เกิดขึ้นในโซ่อุปทานสามารถส่งต่อความเสี่ยงไปถึงผู้บริโภคได้ การจัดการความเสี่ยงทางการเงินในโซ่อุปทานมีส่วนช่วยลดค่าใช้จ่ายในการทำธุรกรรมทางการเงิน รวมถึงการป้องกันความเสี่ยงทางด้านสภาพคล่องของกระแสเงินสดโดยเฉพาะในส่วนของผู้ค้าวัตถุดิบมีผลอย่างมากต่อการป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดกับฝ่ายจัดซื้อในระบบโซ่อุปทาน

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

ผู้บริหารขององค์กรในอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ควรตรวจสอบและติดตามรายงานการควบคุมภายใน รวมถึงปรับปรุงกฎระเบียบและวิธีปฏิบัติในการทำงานให้สอดคล้องข้อกำหนดและกฎหมายที่ข้องกับธุรกิจ เนื่องจากหากการควบคุมภายในไม่มีประสิทธิภาพหรือการดำเนินการไม่เป็นไปตามข้อกำหนดและกฎหมายแล้วย่อมส่งผลเสียหายให้กับการดำเนินกิจการในอนาคต

นอกจากนี้ควรส่งเสริมและพัฒนาและนำระบบสารสนเทศและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพพร้อมใช้งานตลอดเวลา เนื่องจากการมีระบบสารสนเทศเป็นปัจจัยพื้นฐานที่ช่วยให้เกิดการทำงานและใช้ข้อมูลร่วมกันทั้งภายในและภายนอกองค์กร และสามารถเป็นเครื่องมือช่วยให้เกิดการบูรณาการระหว่างองค์กรภายในโซ่อุปทาน

## 2. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

ผู้บริหารองค์กรควรจัดให้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาช่วยในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เช่น การขนส่งผลิตภัณฑ์ การสร้างความร่วมมือกับผู้ค้าวัตถุดิบและผู้บริโภคในการใช้ข้อมูลสารสนเทศร่วมกัน รวมถึงการนำระบบจักรกลอัตโนมัติ มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตทั้งในด้านปริมาณการผลิตและคุณภาพของผลิตภัณฑ์

พนักงานหรือเจ้าหน้าที่ซึ่งเกี่ยวข้องกับการจัดทำบัญชีและระบบการเงินขององค์กร ควรได้รับการพัฒนาความรู้ที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานทางบัญชีและการเงิน ข้อกำหนดและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันความเสี่ยงที่เกิดจากการทำผิดระเบียบ ข้อกำหนด และกฎหมายโดยไม่เจตนา

### เอกสารอ้างอิง

- กล้าหา วานิชย์บัญชา. (2557). *การวิเคราะห์สมการโครงสร้าง (SEM) ด้วย AMOS*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัดสามลดา.
- ธรรมชนก ศรีทิพย์รัตน์. (2557). *ภาวะผู้นำ กระบวนการในการวางแผน การประสานงานและการดำเนินงานที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตในการทำงานในองค์กร กรณีศึกษา: พนักงานบริษัทเทคโนโลยี ในเขตกรุงเทพมหานคร*. (การค้นคว้าอิสระหลักสูตรบริหารธุรกิจมหาบัณฑิต สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ).
- ธัญญาดา พิษญาศุภกุล และสวัลดี วรรณรัตน์. (2561). ความเสี่ยงทางบัญชีและการเงินในระบบโซ่อุปทานที่มีผลต่อการดำเนินธุรกิจ. *สยามวิชาการ*, 19(2), 14-30.
- ไพรัชวอเทอร์เฮาส์คูเปอร์ส. (2547). *แนวทางการบริหารความเสี่ยง*. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: ไพรัชวอเทอร์เฮาส์คูเปอร์ส.
- รุจิภา สินสมบุญทอง. (2559). การวางแผนทรัพยากรองค์รวมที่มีผลต่อความสำเร็จของอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทย. *วารสารเศรษฐศาสตร์และกลยุทธ์การจัดการ*, 3(1), 20-30.
- วรรณมา ยงพิศาลภพ. (2560). *อุตสาหกรรมชิ้นส่วนยานยนต์*. สืบค้นเมื่อ 10 พฤษภาคม 2562 จาก [https://www.krungsri.com/bank/getmedia/fb1ce3a1-8cc2-44c0-abb9-355b7b697444/IO\\_Auto\\_Parts\\_180713\\_TH\\_EX.aspx](https://www.krungsri.com/bank/getmedia/fb1ce3a1-8cc2-44c0-abb9-355b7b697444/IO_Auto_Parts_180713_TH_EX.aspx).
- สถาบันยานยนต์. (2562). *สถานะอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย ปี พ.ศ.2562. Automotive Navigator*. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด บี. เอ็น. เอส. แอดวานซ์.
- สมาคมผู้ผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ไทย. (2561). *ทำเนียบอุตสาหกรรมยานยนต์ไทย 2561*. สมุทรปราการ: พงษ์วารินการพิมพ์ จำกัด.
- สมยศ นาวิการ. (2536). *การบริหาร*. กรุงเทพฯ: ดอกหญ้า.
- สร้อยตระกูล (ตีวยานนท์) อรรถมานะ. (2541). *พฤติกรรมองค์กรทฤษฎีและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



สุวรรณนา เทพจิต และจุฑามาศ ทวีไพบูลย์วงศ์. (2557). สุขกันเถอะเรา HR Care Meter. กรุงเทพฯ: บริษัทแอสฟ ไอเดีย จำกัด

Aurora, C. and Bacovia, G. (2009). Basic Principles of Hedge Accounting. *Journal of Munich Personal RePEc Archive*, 3, 1-14.

Blunch, J. N. (2013). *Introduction to Structural Equation Modeling Using IBM SPSS Statistics and AMOS*. 2<sup>nd</sup> ed. Croydon: SAGE.

Carifio, J. and Perla, R. (2007). Ten Common Misunderstandings, Misconceptions, Persistent Myths and Urban Legends about Likert Scales and Likert Response Formats and their Antidotes. *Journal of Social Sciences*. 3(3), 106-116.

Dellana, S. and West, D. (2016). Survival analysis of supply chain financial risk. *The Journal of Risk Finance*. 17(2), 130-151.

Habidin et al. (2015). Sustainable manufacturing practices in Malaysian automotive industry: confirmatory factor analysis. *Journal of Global Entrepreneurship Research*. 5(14), 1-13

Hair, J. et. al. (2010). *Multivariate data analysis*. New Jersey: Upper Sandle River, Prentice Hall.

Hwang, H. J. (2014). A proposal for an open-source financial risk model. *Journal of Financial Regulation and Compliance*. 22(3), 219–234.

Jamieson, S. (2004). Likert scales: how to (ab) use them. *Medical Education*. 38, 1212-1218.

Kasim, E. S., Rajamanoharan, I. D., and Omar, N. (2016). Role of Management Accountants in Automotive Supply Chain Management. *Asia-Pacific Management Accounting Journal (APMAJ)*, 11(1), 1-19.

Liu, C., Huo, B., Liu, S., and Zhao, X. (2015). Effect of information sharing and process coordination on logistics outsourcing. *Industrial Management & Data System*, 115(1): 41-63.

Lubke, G. and Muthen, B. (2004). Applying Multigroup Confirmatory Factor Models for Continuous Outcomes to Likert Scale Data Complicates Meaningful Group Comparisons. *Structural Equation Modeling*. 11(4), 514-534.

Okongwu, U. Brulhart, F. and Moncef, B. (2015). Causal linkages between supply chain management practices and performance A balanced scorecard strategy map perspective. *Journal of Manufacturing Technology Management*. 26(5), 678-702.

Probahudono, N. A., Tower, G., and Runmin, R. (2013). Risk disclosure during the global financial Crisis. *Social Responsibility Journal*. 9(1), 124–137.

Quang, T. H. and Hara Y. (2017). Risk and performance in supply chain: the push effect. *International Journal of Production Research*, 56(4), 1369-1388.

- Ramos, M. M. (2004). Interaction between management accounting and supply chain Management. *Supply Chain Management: An International Journal*, 9(2), 134-138.
- Sindhuja, P.N. (2014). Impact of information security initiatives on supply chain performance An empirical investigation. *Information Management & Computer Security*, 22(5), 450-473.
- Singhry, H. B. (2015). Effect of Supply Chain Technology, Supply Chain Collaboration and Innovation Capability on Supply Chain Performance of Manufacturing Companies. *Journal of Business Studies Quarterly*, 7(2), 258-273.
- Wuttke, D. A., Blome, C., and Henke, M. (2013). Focusing the financial flow of supply chain: An empirical investigation of financial supply chain management. *International Journal Of Production Economics*, 145(2), 773-789.
- Zhang. Et al. (2016). Joint financing strategy for a cash-constrained supply chain. *2016 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (IEEM)*, 764-768.