



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความรู้ภายในองค์กร: กรณีศึกษาบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายในเขต  
ปลอดอากรในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อดุลยรัตน์ แจ่มเล็ก

สถาบันพัฒนาบุคลากรการบิน มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต  
เลขที่ 60 ถนนร่มเกล้าแขวงมีนบุรี เขตมีนบุรี กรุงเทพฯ 10150  
E-mail: adulyarat.cha@kbu.ac.th

**บทคัดย่อ**

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการจัดการความรู้ของบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศในเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ และสถานภาพในการปฏิบัติงาน กลุ่มตัวอย่างคือพนักงานในบริษัทขนส่งทางอากาศในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 200 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และการทดสอบสมมติฐานโดยการทดสอบหาความแตกต่างทิศทางเดียว (One-way Anova) ผลการวิจัยพบว่าระดับการรับรู้การจัดการความรู้ของพนักงานในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศในเขตปลอดอากรในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่าประสบการณ์และสภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลต่อการจัดการความรู้ในองค์กรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ซึ่งผลการวิจัยสามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการบริหารจัดการกระบวนการจัดการความรู้ภายในองค์กรให้เหมาะสมกับประสบการณ์และสภาพการจ้างงานของพนักงานในบริษัทต่อไป

**คำสำคัญ:** การจัดการความรู้ภายในองค์กร; การขนส่งสินค้าอันตราย; ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

**Abstract**

The objective of this research is to study the knowledge management of the air cargo companies in the free zone of Suvarnabhumi Airport. The questionnaire was used to collect data from the samples of 200 employees of air cargo companies in Suvarnabhumi Airport. The data was classified into gender, ages, levels of education, experiences, and operational status and analyzed using frequency, percentage, mean, standard deviation, and One-way Anova. The result reveals that the perceived knowledge management of the air cargo companies' employees in the free zone of Suvarnabhumi Airport are in the high level. The hypotheses were tested and confirmed that experiences and operational status of the air cargo companies' employees were significant at 0.05 and 0.01. The



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

finding can be applied as a guideline to the companies in creating suitable knowledge management systems with the experiences and operational status of their employees for successful organizational administration.

**Keywords:** Knowledge management; Dangerous goods transportation; Suvarnabhumi Airport

## 1. บทนำ

เนื่องด้วยประเทศไทยไม่มีกฎหมายแม่บทรับรองและกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงในเรื่องการขนส่งวัตถุอันตราย หน่วยงานรับผิดชอบหลักในปัจจุบันจึงยังคงเป็นหน่วยงานตามกฎหมายเฉพาะของแต่ละภาคการขนส่ง ประกอบกับการใช้แนวทางการกำกับดูแลวัตถุอันตรายตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตรายปี 2535 ซึ่งเป็น พ.ร.บ. ที่ร่างขึ้นหลังเกิดเหตุการณ์อุบัติเหตุทางถนนจากรถบรรทุกก๊าซหุงต้ม (LPG) พลิกคว่ำบริเวณถนนเพชรบุรี ในปี 2533 ส่งผลให้การดูแลด้านการขนส่งวัตถุอันตรายของไทยยังขาดความสมบูรณ์อีกหลายจุด [1] ประกอบกับกฎหมายที่ออกมาบังคับใช้ไม่ครอบคลุมทุกขั้นตอนในกระบวนการขนส่ง อีกทั้งปัจจุบันไม่มีกฎหมายเฉพาะสำหรับเรื่องการขนส่งวัตถุอันตราย แม้มีการลงนามในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าจะรับเอาข้อกำหนดการขนส่งวัตถุอันตรายสากลมาใช้ แต่ไม่มีการปรับปรุงกฎหมายเพื่อให้ดำเนินการได้สมบูรณ์อย่างแท้จริง โดยกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งวัตถุอันตรายของไทยนั้นมีหลายฉบับด้วยกัน ทำให้หน่วยงานต้องแยกการกำกับดูแลไปตามกฎหมายเฉพาะของแต่ละภาคการขนส่ง ทั้งนี้ “วัตถุอันตราย” ตาม พ.ร.บ. วัตถุอันตรายนั้น ไม่ใช่สิ่งเดียวกับ “สินค้าอันตราย” (Dangerous Goods) ตามคำจำกัดความที่ใช้กันอย่างสากล [1] จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ระบบการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศไทยยังไม่สมบูรณ์ตามแบบแผนของสหประชาชาติ

ในการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้าทางอากาศ ผู้รับขนส่งสินค้าทางอากาศต้องจัดให้มีการควบคุมการรักษาความปลอดภัยสินค้า เพื่อให้สินค้าที่ตนจะขนส่งทาง

อากาศปราศจากอาวุธ วัตถุระเบิด หรือสิ่งอื่นใดที่อาจใช้ในการกระทำการแทรกแซงโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายต่อการบินพลเรือน และเพื่อไม่ให้บุคคลที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าถึงสินค้านั้นได้ วิธีดำเนินการกับสินค้าอันตรายต้องมีมาตรฐานไม่ต่ำกว่าข้อกำหนดทางเทคนิค ของภาคผนวก ๑๘ แห่งอนุสัญญาการขนส่งสินค้าอันตราย จึงไม่จำเป็นต้องมีระบบการควบคุมที่เข้มงวดเท่ากับการควบคุมวัตถุอันตราย แต่การที่ต้องเคลื่อนย้ายจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งด้วยรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันไป การขนส่งอาจผ่านเส้นทางที่เป็นชุมชนหรือเป็นพื้นที่สาธารณะ ซึ่งสินค้าอันตรายบางชนิดมีความเป็นอันตรายมากในระหว่างการขนส่งและการขนถ่าย จึงต้องมีการดำเนินการให้รัดกุมเช่นกัน การขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศในประเทศไทยจะผ่านตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้าสินค้าระหว่างประเทศประมาณ 20 บริษัท ซึ่งแต่ละบริษัทจะต้องมีพนักงานที่มีความรู้เรื่องกฎและระเบียบการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศตามข้อกำหนดของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association: IATA)

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นในการนำ “การจัดการความรู้” เรื่องการขนส่งวัตถุอันตรายทางอากาศของบริษัทตัวแทนผู้ส่งออกนำเข้ามาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาบุคลากรและการพัฒนางานให้มีความปลอดภัยสูงสุดในการขนส่ง ซึ่งการจัดการความรู้ที่มีการพัฒนานี้ จะมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลให้สูงขึ้น รวมถึงใช้เป็นข้อมูลเพื่อประกอบการพิจารณาการบริหารจัดการองค์ความรู้ภายในองค์กร ทั้งนี้ เนื่องจากพนักงานเป็นบุคคลที่มีความสำคัญต่อ



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

การปฏิบัติงานและการส่งต่อความรู้ภายในองค์กร การศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานกับการจัดการความรู้ภายในองค์กร จึงเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนให้องค์กรสามารถจัดการและส่งต่อความรู้ของพนักงานภายในองค์กรได้อย่างเหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับของการรับรู้การจัดการความรู้ภายในองค์กรและปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความรู้ภายในองค์กรของบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศในเขตปลอดอากรภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีสมมุติฐาน ดังนี้ 1) เพศ 2) อายุ 3) ระดับการศึกษา 4) ประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน และ 5) สถานภาพในการปฏิบัติงานมีผลต่อการจัดการความรู้ในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ

## 2. การทบทวนวรรณกรรม

[2] กล่าวว่า ความรู้ในเชิงปฏิบัติการสามารถแบ่งได้ 2 ประเภท คือ 1) ความรู้ที่ชัดเจน (Explicit Knowledge) คือ ความรู้ที่เป็นรูปธรรมสามารถเห็นได้อย่างชัดเจน 2) ความรู้ที่ฝังลึกอยู่ในตัวตน (Tacit Knowledge) คือ ความรู้เห็นได้ไม่ชัดเจน เป็นความรู้ที่ได้มาจากการปฏิบัติ การจัดการความรู้จึงเป็นผลผลิตหรือผลลัพธ์ของกระบวนการของการจัดการความรู้ ซึ่งเป็นการผสมผสานกันระหว่างกระบวนการย่อยๆ หลายกระบวนการ ไม่ว่าจะเป็นการรวบรวม การสร้าง การจัดระเบียบ “ข้อมูล” สู่ “สารสนเทศ” รวมไปถึงจนถึงกระบวนการของการแลกเปลี่ยน การประยุกต์ใช้ เพื่อให้เกิด “ความรู้” และ “ปัญญา” ที่สามารถนำสู่ “การพัฒนา” ทั้งการพัฒนาตนเอง การพัฒนางาน และการพัฒนาพื้นที่แห่งการอยู่ร่วมกัน [3] ในขณะที่เดียวกัน [4] ให้ความหมายการจัดการความรู้ว่า หมายถึง กระบวนการในการสร้าง ประมวล เผยแพร่ และใช้ความรู้ เพื่อให้เกิดประสิทธิผลในการดำเนินงาน [5]

ทั้งนี้ จากการศึกษาของ [6] ได้กล่าวว่า มีการให้ความหมายและแนวคิดการจัดการความรู้โดยนักวิจัยไว้หลากหลายด้าน โดยส่วนใหญ่จะกล่าวถึงกระบวนการสร้างและใช้ความรู้ในการปฏิบัติงานร่วมกันโดยผู้ปฏิบัติงานในองค์กรอย่างเป็นระบบ เพื่อเพิ่มศักยภาพขององค์กร

นอกจากนี้ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการจัดการความรู้เพื่อให้เกิดการส่งผ่านความรู้จากแหล่งความรู้ไปสู่การใช้ความรู้ มี 4 ปัจจัย คือ การแสวงหาความรู้ การสร้างความรู้ การเก็บความรู้ และการใช้ความรู้ [7, 8] ดังนั้น กระบวนการจัดการความรู้ (Knowledge Management Process) จึงเป็นกระบวนการพัฒนาองค์ความรู้และจัดการความรู้ที่เกิดขึ้นภายในองค์กร ซึ่ง [9] ได้กล่าวถึงกระบวนการจัดการความรู้ไว้ 7 ขั้นตอน ดังนี้ 1) การบ่งชี้ความรู้ (Knowledge Identification) คือ การพิจารณาวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายขององค์กร เพื่อให้การดำเนินการจัดการองค์ความรู้มีความสอดคล้องและทิศทางเดียวกัน 2) การสร้างและแสวงหาความรู้ (Knowledge Creation and Acquisition) การสร้างองค์ความรู้ใหม่และรักษาความรู้เดิม 3) การจัดความรู้ให้เป็นระบบ (Knowledge Organization) การดำเนินการเพื่อจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ 4) การประมวลและกลั่นกรองความรู้ (Knowledge Codification and Refinement) การประมวลความรู้ให้อยู่ในรูปแบบที่เข้าใจง่าย 5) การเข้าถึงความรู้ (Knowledge Access) การทำให้ผู้ใช้สามารถเข้าถึงความรู้ที่ต้องการได้โดยง่ายและสะดวก 6) การแบ่งปันแลกเปลี่ยนความรู้ (Knowledge Sharing) การนำเสนอความรู้ในลักษณะต่างๆ หลายรูปแบบเพื่อให้เกิดการแบ่งปันความรู้ระหว่างบุคคลและหน่วยงาน 7) การเรียนรู้ (Learning) การทำให้เกิดระบบการเรียนรู้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของงาน และนำความรู้นั้นไปใช้ได้อย่างเป็นประโยชน์



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ดังนั้น จากการเติบโตของการขนส่งสินค้าทางอากาศ  
ที่เพิ่มสูงขึ้นในปี 2564 ทำให้มีปริมาณสินค้าที่บริษัทขนส่งต้อง  
ดำเนินการเพิ่มมากขึ้น การจัดการความรู้เกี่ยวกับสินค้าอันตราย  
จึงมีความสำคัญต่อบริษัทขนส่งสินค้าทางอากาศ เพื่อส่งเสริม  
และสนับสนุนให้บุคลากรในองค์กรมีความเข้าใจ เข้าถึง และ  
นำความรู้ไปใช้ในการทำงาน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยใน  
กระบวนการขนส่งสินค้าทางอากาศ

### 3. ระเบียบวิธีวิจัย

#### 3.1 ขอบเขตการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ พนักงานที่ทำงาน  
ในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศในเขตปลอดภัยใน  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 20 บริษัท โดยมีพนักงาน  
ทั้งทำงานประจำและทำงานตามสัญญาจำนวนทั้งสิ้น 350 คน  
เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจำนวน 350 ชุด มีแบบสอบถาม  
ส่งกลับจำนวน 200 ชุด คิดเป็นร้อยละ 57

#### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือแบบสอบถามเพื่อ  
สอบถามความคิดเห็นของพนักงานเกี่ยวกับกระบวนการ  
จัดการความรู้ในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายในเขตปลอดภัย  
ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งผู้วิจัยปรับปรุงมาจาก [10] โดย  
แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ (ก) แบบสอบถามคุณลักษณะทั่วไป  
ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีจำนวน 5 ข้อ คือ เพศ อายุ ระดับ  
การศึกษา ประสบการณ์ในการทำงาน และ สถานภาพใน  
การทำงาน และ (ข) แบบสอบถามความคิดเห็นหรือการ  
รับรู้ของพนักงานในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศใน  
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในด้านกระบวนการดำเนินการ  
จัดการความรู้ 7 ด้านคือ การค้นหาความรู้ การสร้างและการ  
แสวงหาความรู้ การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ การประมวล  
และกลั่นกรองความรู้ การเข้าถึงความรู้ การแบ่งปัน  
แลกเปลี่ยนความรู้ และการเรียนรู้ เป็นแบบมาตราส่วน

ประมาณค่า 5 ระดับ (1 หมายถึง ระดับการจัดการความรู้น้อย  
ที่สุด และ 5 หมายถึง ระดับการจัดการความรู้มากที่สุด)

#### 4. ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพทั่วไป  
ของผู้ตอบแบบสอบถามต่อการรับรู้การจัดการความรู้ภายใน  
องค์กรเป็นเพศชาย จำนวน 88 คน (ร้อยละ 44) หญิง จำนวน  
112 คน (ร้อยละ 56) อายุต่ำกว่า 25 ปี จำนวน 44 คน (ร้อย  
ละ 22) ระหว่าง 25 – 40 ปี จำนวน 100 คน (ร้อยละ 50)  
และ อายุมากกว่า 40 ปี จำนวน 56 คน (ร้อยละ 28) อายุ  
การศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 22 คน (ร้อยละ 11)  
ระดับปริญญาตรี จำนวน 164 คน (ร้อยละ 82) และสูงกว่า  
ปริญญาตรี จำนวน 14 คน (ร้อยละ 7) พนักงานมีประสบการณ์  
ในการทำงานต่ำกว่า 5 ปี จำนวน 70 คน (ร้อยละ 35)  
ประสบการณ์การทำงานระหว่าง 6 – 20 ปี จำนวน 88 คน  
(ร้อยละ 44) และ ประสบการณ์ในการทำงานสูงกว่า 20 ปี  
จำนวน 42 คน (ร้อยละ 21) พนักงานที่มีสภาพการจ้างงาน  
เป็นพนักงานชั่วคราวจำนวน 28 คน (ร้อยละ 14) และเป็น  
พนักงานประจำจำนวน 172 คน (ร้อยละ 86)

ระดับการรับรู้การจัดการความรู้ของพนักงานใน  
บริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศในเขตปลอดภัยในท่า  
อากาศยานสุวรรณภูมิโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณา  
แต่ละด้านพบว่าพนักงานในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทาง  
อากาศในเขตปลอดภัยในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการรับรู้  
การจัดการความรู้ในองค์กรสูงใน 5 ด้านคือ ด้านการสร้าง  
และการแสวงหาความรู้ ด้านการจัดการความรู้ให้เป็นระบบ  
ด้านการประมวลและกลั่นกรองความรู้ ด้านการแบ่งปัน  
แลกเปลี่ยนความรู้ และด้านการเรียนรู้ พนักงานมีการรับรู้  
ค่อนข้างสูงใน 2 ด้านคือ ด้านการค้นหาความรู้และด้านการ  
เข้าถึงความรู้ ดังผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ( $\bar{x}$ ) และค่า



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

เบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ของการรับรู้ของพนักงานต่อการจัดการความรู้ในองค์กรในด้านต่างๆ ดังแสดงในตารางที่ 2 ตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ของการรับรู้ของพนักงานต่อการจัดการความรู้ในองค์กรในแต่ละด้าน

การจัดการความรู้ในองค์กร	ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ )	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)	แปลผล
การค้นหาความรู้	3.98	0.55	ค่อนข้างสูง
การสร้างและการแสวงหาความรู้	4.20	0.49	สูง
การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ	4.01	0.60	สูง
การประมวลและกลั่นกรองความรู้	4.21	0.58	สูง
การเข้าถึงความรู้	3.96	0.62	ค่อนข้างสูง
การแบ่งปันแลกเปลี่ยนความรู้	4.15	0.58	สูง
การเรียนรู้	4.28	0.47	สูง

### 5. การทดสอบสมมติฐาน

การศึกษานี้วัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการจัดการความรู้ในองค์กรของพนักงานในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศ ปัจจัยต่างๆ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน และสภาพใน

การทำงาน ว่ามีผลต่อการจัดการความรู้ในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศอย่างมีนัยสำคัญหรือไม่ ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของพนักงานในบริษัทขนส่งสินค้าวัตถุอันตรายทางอากาศเกี่ยวกับการจัดการความรู้จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการปฏิบัติงาน และสภาพในการทำงานต่อการจัดการความรู้ทั้ง 7 ด้าน พบว่า เพศ อายุ และระดับการศึกษาของพนักงานไม่มีผลต่อการจัดการความรู้ภายในองค์กร ( $p > 0.05$ ) อย่างไรก็ตามพบว่า ประสบการณ์และสภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานส่งผลต่อการจัดการความรู้ในองค์กรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 และ 0.01 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 3

### ตารางที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	F-test	Sig.	ผลการทดสอบ
สมมติฐานที่ 1 (เพศ)	0.69	0.40	ปฏิเสธ
สมมติฐานที่ 2 (อายุ)	1.58	0.14	ปฏิเสธ
สมมติฐานที่ 3 (ระดับการศึกษา)	1.79	0.16	ปฏิเสธ
สมมติฐานที่ 4 (ประสบการณ์)	2.37	0.04*	ยอมรับ
สมมติฐานที่ 5 (สภาพการทำงาน)	10.42	0.001**	ยอมรับ

หมายเหตุ; n = 200; \* p-value < 0.05; \*\* p-value < 0.001

### 6. อภิปรายผล

ผลการวิจัยนี้สามารถอธิบายได้ว่า ในบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายทางอากาศซึ่งเป็นกลุ่มบริษัทที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ พนักงานมีการรับรู้การจัดการความรู้ภายในองค์กรค่อนข้างสูงในทุกด้าน ในส่วนปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้การจัดการความรู้ภายในองค์กรพบว่า เพศ อายุ และระดับการศึกษาของพนักงานไม่มีผลต่อการรับรู้ในการจัดการความรู้



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

ขององค์กร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ [6] ที่พบว่าปัจจัยส่วนบุคคลไม่ส่งผลต่อการจัดการความรู้ของบุคลากรในมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ และการศึกษาของ [11] ที่ไม่พบความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคลต่อการจัดการความรู้ในภาครัฐ อย่างไรก็ตามผลการศึกษาพบว่า ประสพการณ์ในการปฏิบัติงานมีผลต่อการจัดการความรู้ในองค์กรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 สามารถอธิบายได้ว่า พนักงานที่มีจำนวนปีในการทำงานที่แตกต่างกันจะมีการรับรู้ในการจัดการความรู้ภายในองค์กรที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากประสพการณ์ในการทำงานเป็นสิ่งสำคัญในการที่บุคคลสามารถเข้าถึง เรียนรู้ สะสม และถ่ายทอดองค์ความรู้ให้กับบุคคลอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ [11] และสภาพการจ้างงานอันได้แก่ พนักงานชั่วคราว และพนักงานประจำมีการรับรู้การจัดการความรู้ภายในองค์กรที่แตกต่างกันส่งผลต่อการรับรู้การจัดการความรู้ในองค์กรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.001 ทั้งนี้ เนื่องจากบริบทในการจ้างงานของพนักงานประจำแตกต่างจากพนักงานชั่วคราว ส่งผลให้ความตั้งใจและใส่ใจในการเรียนรู้ ทำความเข้าใจ และถ่ายทอดความรู้ในองค์กรมีความแตกต่างกันด้วยเช่นกัน ดังนั้น องค์กรควรเน้นให้ความสำคัญกับพนักงานที่มีความแตกต่างกันด้านประสพการณ์ และสภาพการจ้างงาน เพื่อเป็นกลยุทธ์หลักในการพัฒนาการจัดการความรู้ภายในองค์กรรวมถึงการสร้างความรู้ได้เปรียบทางการแข่งขันขององค์กร [12] กล่าวโดยสรุป การแข่งขันทางด้านเศรษฐกิจที่เข้มข้นในปัจจุบัน องค์กรควรสร้างความได้เปรียบให้กับองค์กรของตนโดยเพิ่มศักยภาพทางการแข่งขัน ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ให้องค์กรได้เปรียบทางการแข่งขันคือ “บุคลากร หรือ พนักงานในองค์กร” ดังนั้น การจัดการความรู้ให้แก่พนักงานในองค์กร อันได้แก่ความรู้ที่มีอยู่ในตัวคน (Tacit Knowledge) และ ความรู้ชัดแจ้ง (Explicit Knowledge) เป็นภารกิจสำคัญของฝ่ายพัฒนาทรัพยากร

มนุษย์ในองค์กรที่จะต้องดำเนินการผ่านกระบวนการต่าง ๆ อันได้แก่ กระบวน การดำเนินการจัดการความรู้ 7 ด้านคือ การค้นหาความรู้ การสร้างและการแสวงหาความรู้ การจัดการความรู้ให้เป็นระบบ การประมวล และกลั่นกรองความรู้ การเข้าถึงความรู้ การแบ่งปันแลกเปลี่ยนความรู้ และการเรียนรู้

## 7. ข้อเสนอแนะ

### 7.1 ข้อเสนอแนะในการนำไปใช้

ผลการวิจัยนี้แสดงให้เห็นว่าพนักงานมีการรับรู้ในกระบวนการในการจัดการความรู้ แตกต่างกันตามประสพการณ์ในสายอาชีพและลักษณะการจ้างงานของพนักงาน ดังนั้นฝ่ายพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ในองค์กรควรบริหารจัดการกระบวนการจัดการความรู้โดยพิจารณาจากประสพการณ์ของพนักงานเพื่อให้เกิดการสร้างองค์ความรู้ที่จะส่งผลต่อความสามารถทางการแข่งขันของบริษัท และควรต้องมีการจัดกระบวนการจัดการความรู้ให้แก่พนักงานตามลักษณะของพนักงานสัญญาจ้างกับพนักงานประจำเพื่อสร้างให้เกิดความรู้ที่ใกล้เคียงกันอันจะส่งผลต่อองค์ความรู้ภายในองค์กร

### 7.2 ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาในกลุ่มของบริษัทขนส่งสินค้าอันตรายซึ่งมีสำนักงานในเขตปลอดภัยในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งอาจจะมีบริบทแตกต่างจากการจัดการความรู้ในบริบทอื่นๆ ดังนั้นในการศึกษาครั้งต่อไป การศึกษาในกลุ่มธุรกิจที่แตกต่างกันจะทำให้ได้รับข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการจัดการความรู้ในภาคธุรกิจมากขึ้น อีกทั้งการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ดังนั้นการดำเนินงานวิจัยเชิงคุณภาพจะทำให้ได้รับข้อมูลในเชิงลึกมากขึ้น นอกจากนี้ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเพื่อเชื่อมโยงการจัดการความรู้ภายในองค์กรกับผลลัพธ์ที่องค์กรหรือพนักงานได้รับ

**เอกสารอ้างอิง**



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

1. ไทยพับลิก้า, บทเรียน ICAO สู่ร่าง พ.ร.บ. “ขนส่งสินค้าอันตราย” – พบทุกภาคขนส่งไทยยังไม่ได้มาตรฐานสากล หวั่นสอบตกซ้ำ, ข้อมูลจาก <https://thaipublica.org/2015/07/icao-5/>, วันที่สืบค้นข้อมูล 25 มกราคม 2566.
2. ประพนธ์ ผาสุกยี่ด, (2550), “การจัดการความรู้ KM ขับเคลื่อน LO” (พิมพ์ครั้งที่ 3), ไยไหม, กรุงเทพมหานคร.
3. พรพรรณ วีระปริยากร, (2558), “บทความวิชาการ/บทความวิจัย: การถอดบทเรียนจากงานประจำสู่การจัดการความรู้” โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
4. ทิพวรรณ หล่อสุวรรณรัตน์, (2548), “องค์การแห่งการเรียนรู้: จากแนวคิดสู่การปฏิบัติ” แซทไฟร์พรินติ้ง, กรุงเทพมหานคร.
5. ภาคภูมิ มิ่งมิตร, (2560), “ปัจจัยแห่งความสำเร็จในการจัดการความรู้ของรัฐบาล” วารสารธุรกิจปริทัศน์, ปีที่ 9, ฉบับที่ 1, หน้า 1-16.
6. สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์, อรรถจน์ บัณฑิตย์ และจาตุรนต์ ชูติธรรมพงษ์, (2556), “การจัดการความรู้เพื่อสร้างสรรค์นวัตกรรมของบุคลากรสายปฏิบัติการวิชาชีพของมหาวิทยาลัยในกำกับของรัฐ.” NIDA Development Journal, ปีที่ 53, ฉบับที่ 1, หน้า 1-36.
7. ธัญลักษณ์ พลายน้อย, (2552), “การจัดการความรู้ของพนักงานฝ่ายสนับสนุน มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์” รายงานการศึกษาดูงาน วิทยาลัยอาชีวศึกษา มหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์.
8. สมนึก เอื้อจิระพงษ์พันธ์, (2553), “การจัดการความรู้กับนวัตกรรม” สามลดา, กรุงเทพมหานคร.
9. สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการและสถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ, (2548), “คู่มือการจัดการทำแผนการจัดการความรู้” สำนักฯ, กรุงเทพมหานคร.
10. นันทนภัสร์ จันทร์สว่าง, (2559), “การจัดการความรู้และประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของบุคลากร ศูนย์วิทยาศาสตร์เพื่อการศึกษาในเขตภาคเหนือ สังกัดสำนักงานส่งเสริมการศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย” วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี.
11. ชุตินันท์ อินทรภิรมย์, (2551), “การศึกษาระบบการจัดการความรู้ในสถานศึกษาขั้นพื้นฐานจังหวัดปทุมธานี.” วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย. หน้า 83-93.
12. กัลยารัตน์ วีระธนชัยกุล, (2557), “การจัดการความรู้... ปัจจัยสู่ความสำเร็จ: Knowledge management success factors.” วารสารปัญญาภิวัฒน์, ปีที่ 5, ฉบับพิเศษ, หน้า 134-144.



การประชุมวิชาการระดับชาติด้านการพัฒนาการดำเนินงานทาง  
อุตสาหกรรม ครั้งที่ 14 (CIOD 2023)  
The 14th National Conference of Industrial Operations  
Development 2023

25 พฤษภาคม 2566 ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

---