

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาปัจจัยการบริการขนส่ง การบริหารจัดการ การขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก และประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ 2) เปรียบเทียบ การบริหารจัดการการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก และประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ และปัจจัยการบริการขนส่งสินค้า และ 3) ศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุก ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามสำหรับผู้ประกอบการ จำนวน 231 คน จากกลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า โดยรถบรรทุก เส้นทางทางขนส่ง ภาคกลาง และภาคตะวันออก ผู้วิจัยได้นำเสนอและอภิปรายผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางมี 8 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยการบริการขนส่ง

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 7 การวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยการบริการขนส่ง

ตอนที่ 8 การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ที่มีผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

เพื่อความเข้าใจในการแปลความหมาย ผู้วิจัยขอกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ ข้อมูล ดังนี้

$\bar{X}$  แทน มีค่าเฉลี่ยของระดับความพึงพอใจ

S.D. แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

t แทน มีค่าสถิติทดสอบ t-test

F	แทน	มีค่าสถิติทดสอบ F-test
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05
R <sup>2</sup>	แทน	มีค่าการหาความสัมพันธ์

### ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประเภทของกิจการ อายุการดำเนินกิจการ ประเภทของธุรกิจ และค่าบริการต่อครั้ง แสดงเป็นค่าความถี่และร้อยละ รายละเอียดแสดงตาม ตาราง 15

ตาราง 15 ค่าความถี่ และร้อยละ ของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ	จำนวน (231 คน)	ร้อยละ 100.00
เพศ		
ชาย	192	83.10
หญิง	39	16.90
อายุ		
25-30 ปี	6	2.60
31-35 ปี	24	10.40
36-40 ปี	129	55.80
41 ปี ขึ้นไป	72	31.20
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	18	7.80
มัธยมศึกษา/ปวช.	106	45.90
อนุปริญญา/ปวส./ปวส.	62	26.80
ปริญญาตรี	40	17.30
สูงกว่าปริญญาตรี	5	2.20

ตาราง 15 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ	จำนวน (231 คน)	ร้อยละ 100.00
ประเภทของกิจการ		
กิจการเจ้าของคนเดียว	35	15.20
ห้างหุ้นส่วน	122	52.80
บริษัทจำกัด	74	32.00
อายุการดำเนินกิจการ		
1-3 ปี	13	5.60
4-6 ปี	121	52.40
7 ปีขึ้นไป	97	42.00
ประเภทของธุรกิจ		
คลังสินค้า	64	27.70
ขนส่ง	167	72.30
ค่าบริการต่อครั้ง		
ขึ้นอยู่กับระยะทาง	157	68.00
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	52	22.50
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	22	9.50

จากตาราง 15 ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 83.10 อายุ 36-40 ปี จำนวน 129 คน คิดเป็นร้อยละ 55.80 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษา/ปวช. จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 45.90 ประเภทของกิจการเป็น ห้างหุ้นส่วนจำนวน 122 คน คิดเป็นร้อยละ 52.80 อายุการดำเนินกิจการ 4-6 ปี จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 52.40 ประเภทของธุรกิจขนส่ง จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 72.30 ค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 68.00

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ปัจจัยการบริการขนส่ง

ปัจจัยการบริการขนส่ง ประกอบด้วย จำนวนรถบรรทุก ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก แต่ละคันใน 1 สัปดาห์ ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง เส้นทางในการขนส่งสินค้า และมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า แสดงเป็นค่าความถี่และร้อยละ รายละเอียดแสดงตาม ตาราง 16

ตาราง 16 ค่าความถี่ และร้อยละ ของปัจจัยการบริการขนส่ง

ปัจจัยการบริการขนส่ง	จำนวน (231 คน)	ร้อยละ 100.00
จำนวนรถบรรทุก		
ต่ำกว่า 10 คัน	75	32.50
10 - 20 คัน	59	25.50
21 - 30 คัน	39	16.90
31 - 40 คัน	27	11.60
41 - 50 คัน	17	7.40
51 คัน ขึ้นไป	14	6.10
ลักษณะการใช้งานรถบรรทุกแต่ละคันใน 1 สัปดาห์		
รถบรรทุก 4 ล้อ		
ไม่มีคนตอป	88	38.10
ต่ำกว่า 10 เที้ยว	98	42.40
11 - 20 เที้ยว	45	19.50
รถบรรทุก 6 ล้อ		
ไม่มีคนตอป	55	23.80
ต่ำกว่า 10 เที้ยว	165	71.40
21 - 30 เที้ยว	11	4.80

ตาราง 16 (ต่อ)

ปัจจัยการบริการขนส่ง	จำนวน (231 คน)	ร้อยละ 100.00
รถบรรทุก 10 ล้อ		
ไม่มีคนตอป	53	22.90
ต่ำกว่า 10 เทียว	90	39.00
21 - 30 เทียว	28	12.10
31 - 40 เทียว	40	17.30
41 - 50 เทียว	9	3.90
51 เทียวขึ้นไป	11	4.80
รถพ่วง/กึ่งพ่วง		
ไม่มีคนตอป	141	61.00
ต่ำกว่า 10 เทียว	90	39.00
รถแทรกเลอร์		
ไม่มีคนตอป	124	53.70
ต่ำกว่า 10 เทียว	96	41.60
21 - 30 เทียว	11	4.70
ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง		
ผลิตภัณฑ์อาหาร / เครื่องดื่ม	47	20.30
เสื้อผ้าสิ่งทอ เครื่องแต่งกาย	27	11.70
เครื่องใช้ไฟฟ้า / เครื่องใช้พลาสติก	38	16.50
เครื่องจักร ชิ้นส่วนรถยนต์	47	20.30
เครื่องใช้สำนักงาน/ เฟอร์นิเจอร์/ กระดาษ	30	13.00
เก ภัณฑ์	42	18.20

ตาราง 16 (ต่อ)

ปัจจัยการบริการขนส่ง	จำนวน (231 คน)	ร้อยละ 100.00
ปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง		
ต่ำกว่า 100 กิโลกรัม	11	4.80
101 - 500 กิโลกรัม	77	33.30
501 - 1,000 กิโลกรัม	33	14.30
มากกว่า 1,000 กิโลกรัม	110	47.60
เส้นทางในการขนส่งสินค้า		
ภาคกลาง	45	19.50
ภาคตะวันออก	33	14.30
ภาคเหนือ	21	9.10
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	15	6.50
ภาคตะวันตก	6	2.50
ภาคใต้	18	7.80
ทั่วประเทศ	93	40.30
มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ไร่บ้าง		
มีค่าใช้จ่ายภายในสำนักงาน	4	1.70
มีค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บสินค้า	6	2.60
มีค่าใช้จ่ายในการหีบห่อสินค้า	11	4.80
มีค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าต่อกัน	12	5.20
มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่อกัน	106	45.90
มีค่าใช้จ่ายทุกด้านที่กล่าวไว้	92	39.80

จากตาราง 16 ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยการบริการขนส่ง ส่วนใหญ่ จำนวนรถบรรทุกต่ำกว่า 10 คัน จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 32.50 ลักษณะการใช้งานรถบรรทุกแต่ละคันใน 1 สัปดาห์ รถบรรทุก 4 ล้อ ต่ำกว่า 10 เที่ยว จำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 42.40 รถบรรทุก 6 ล้อ

ต่ำกว่า 10 เที่ยว จำนวน 165 คน คิดเป็นร้อยละ 71.40 รถบรรทุก 10 ล้อ ต่ำกว่า 10 เที่ยว จำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 39.00 รถพ่วง/กึ่งพ่วง ไม่มีคนตอบ จำนวน 141 คน คิดเป็นร้อยละ 61.00 รถเทรเลอร์ ไม่มีคนตอบ จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 53.70 ประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ผลิตภัณฑ์อาหาร /เครื่องดื่ม และเครื่องจักร ชิ้นส่วนรถยนต์ จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 20.30 ปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง มากกว่า 1,000 กิโลกรัม จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 47.60 เส้นทางในการขนส่งสินค้า ทั่วประเทศ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 40.30 มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่อคัน จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 45.90

### ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก

การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการ  
 ใจ และด้านการควบคุม แสดงดังตาราง 17 - 20

ตาราง 17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก  
 ด้านการวางแผน

ด้านการวางแผน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการชี้แจงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงาน แก่ ลูกจ้างโดยชัดเจน	3.16	1.13	ปานกลาง
2. บริษัทมีการชี้แจงลำดับขั้นตอนในการทำงานแก่ ลูกจ้างโดย ชัดเจน	3.09	1.07	ปานกลาง
3. บริษัทมีการแจ้งกฎระเบียบ แก่ลูกจ้างโดยชัดเจน	3.16	1.06	ปานกลาง
4. บริษัทมีการสำรวจความต้องการของลูกจ้างอย่างสม่ำเสมอ	3.43	1.03	มาก
5. บริษัทสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกจ้างได้อย่างถูกต้อง สม่ำเสมอ	3.23	1.07	ปานกลาง
6. การเพิ่มจำนวนรถบรรทุกเพื่อรองรับการให้บริการในช่วง เทศกาล	3.52	1.07	มาก
รวม	3.26	.86	ปานกลาง

จากตาราง 17 พบว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.26$  และ S.D. = .86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่องการเพิ่มจำนวนรถบรรทุกเพื่อรองรับการให้บริการในช่วงเทศกาล ( $\bar{X} = 3.52$  และ S.D. = 1.07) รองลงมาบริษัทมีการสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X} = 3.43$  และ S.D. = 1.03) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และบริษัทสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้องสม่ำเสมอ ( $\bar{X} = 3.43$  และ S.D. = 1.07) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลางตามลำดับ

ตาราง 18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์การ

ด้านการจัดองค์การ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขับรถและพนักงานขนสินค้าให้แก่ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน	3.46	1.09	มาก
2. การติดต่อกับบริษัท ความสะดวกและรวดเร็ว	3.12	1.07	ปานกลาง
3. บุคลากรปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสม ตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย	3.12	1.16	ปานกลาง
4. การจัดโครงสร้างการบริหารที่ชัดเจน	3.11	1.16	ปานกลาง
5. การกำหนดขอบเขตของงานแต่ละงานไว้อย่างชัดเจน	3.06	1.04	ปานกลาง
รวม	3.17	.90	ปานกลาง

จากตาราง 18 พบว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์การ มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.17$  และ S.D. = .90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่องบริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขับรถและพนักงานขนสินค้าให้แก่ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน ( $\bar{X} = 3.46$  และ S.D. = 1.09) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก รองลงมาการติดต่อกับบริษัท ความ



สะดวกและรวดเร็ว ( $\bar{X} = 3.12$  และ S.D. = 1.07) และบุคลากรปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ( $\bar{X} = 3.12$  และ S.D. = 1.16) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตาราง 19 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก  
ด้านการจูงใจ

ด้านการจูงใจ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการให้ส่วนลดมีค่าใช้จ่ายบริการกับลูกค้า	2.93	1.06	ปานกลาง
2. บริษัทให้คำปรึกษาและแนะนำความรู้แก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง	3.01	1.14	ปานกลาง
3. บริษัทมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.11	1.07	ปานกลาง
4. บริษัทให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง	3.27	1.10	ปานกลาง
รวม	3.08	.88	ปานกลาง

จากตาราง 19 พบว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.08$  และ S.D. = .88) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่อง บริษัทให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง ( $\bar{X} = 3.11$  และ S.D. = 1.07) รองลงมาบริษัทมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X} = 3.11$  และ S.D. = 1.07) และบริษัทให้คำปรึกษาและแนะนำความรู้แก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง ( $\bar{X} = 3.01$  และ S.D. = 1.14) ทุกข้ออยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตาราง 20 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก  
ด้านการควบคุม

ด้านการควบคุม	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการควบคุมคุณภาพของสินค้าที่ขนส่งให้แก่ลูกค้า	3.54	1.10	มาก
2. บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งไว้อย่างชัดเจน	3.43	1.16	มาก
3. บริษัทมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยการสำรวจความคิดเห็นจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.64	1.13	มาก
4. บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณภาพและมาตรฐานการขนส่งไว้อย่างชัดเจน	3.28	1.07	ปานกลาง
5. บริษัทมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.51	1.00	มาก
รวม	3.48	.92	มาก

จากตาราง 20 พบว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการควบคุม มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.48$  และ S.D. = .92) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่อง บริษัทมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยการสำรวจความคิดเห็นจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ( $\bar{X} = 3.64$  และ S.D. = 1.13) รองลงมาบริษัทมีการควบคุมคุณภาพของสินค้าที่ขนส่งให้แก่ลูกค้า ( $\bar{X} = 3.54$  และ S.D. = 1.10) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก และบริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งไว้อย่างชัดเจน ( $\bar{X} = 3.28$  และ S.D. = 1.07) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

#### ตอนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แสดงดังตาราง 21- 25

ตาราง 21 มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง

ด้านต้นทุนการขนส่ง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน	3.45	1.09	มาก
2. การส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	3.45	1.00	มาก
3. การใช้เชื้อเพลิงทดแทนการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ	3.38	.98	มาก
4. ส่งเสริมให้ เครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน	3.45	.97	มาก
5. การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ	3.44	.98	มาก
<b>รวม</b>	3.43	.88	มาก

จากตาราง 21 พบว่า ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.43$  และ S.D. = .88) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการมีระดับความคิดเห็น ในเรื่องการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ( $\bar{X} = 3.45$  และ S.D. = 1.09) และการส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ( $\bar{X} = 3.45$  และ S.D. = 1.00) ส่งเสริมให้ เครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน ( $\bar{X} = 3.45$  และ S.D. = .97) และมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตาราง 22 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์  
ด้านอำนวยความสะดวก

ด้านอำนวยความสะดวก	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ความทันสมัยของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง	3.46	.99	มาก
2. การพัฒนาระบบการค้าผ่านชายแดน	3.39	1.03	ปานกลาง
3. การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ	3.42	.99	มาก
4. การสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.35	.99	ปานกลาง
5. สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง	3.45	1.00	มาก
6. การตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.21	1.09	ปานกลาง
รวม	3.38	.86	ปานกลาง

จากตาราง 22 พบว่า ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.38$  และ S.D. = .86) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่องความทันสมัยของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง ( $\bar{X} = 3.46$  และ S.D. = .99) รองลงมาสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง ( $\bar{X} = 3.45$  และ S.D. = 1.00) และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ ( $\bar{X} = 3.42$  และ S.D. = .99) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตาราง 23 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์  
ด้านการตอบสนอง

ด้านการตอบสนอง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. มาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม	3.12	1.09	ปานกลาง
2. การนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม	3.29	1.04	ปานกลาง
3. การจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับการจำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม	3.22	1.07	ปานกลาง
4. การจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม	3.20	1.07	ปานกลาง
5. บริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ	3.25	1.17	ปานกลาง
<b>รวม</b>	3.22	.89	ปานกลาง

จากตาราง 23 พบว่า ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนวยความสะดวก มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.22$  และ S.D. = .89) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่องการนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม ( $\bar{X} = 3.29$  และ S.D. = 1.04) รองลงมาบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ ( $\bar{X} = 3.25$  และ S.D. = 1.17) และการจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวกับการจำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม ( $\bar{X} = 3.22$  และ S.D. = 1.07) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตาราง 24 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์  
ด้านความปลอดภัย

ด้านความปลอดภัย	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียหรือสินค้าแช่แข็งได้	3.25	1.04	ปานกลาง
2. สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้	3.36	1.01	ปานกลาง
3. สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที	3.23	1.02	ปานกลาง
4. สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้	3.56	1.07	มาก
5. การใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทาง	3.25	1.07	ปานกลาง
รวม	3.33	.90	ปานกลาง

จากตาราง 24 พบว่า ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 3.33$  และ S.D. = .90) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ เรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่อง สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้ ( $\bar{X} = 3.56$  และ S.D. = 1.07) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก รองลงมาสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ( $\bar{X} = 3.36$  และ S.D. = 1.01) และ การใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทาง ( $\bar{X} = 3.25$  และ S.D. = 1.07) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ

ตาราง 25 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์  
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้	3.22	1.08	ปานกลาง
2. การพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศได้	3.36	1.02	ปานกลาง
3. การปรับปรุงระบบภาษีและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม	3.41	1.03	มาก
4. การพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล	3.46	1.04	มาก
5. การพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค	3.53	1.07	มาก
รวม	3.40	.82	มาก

จากตาราง 25 พบว่า ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 3.40$  และ S.D. = .82) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อเรียงตามลำดับความคิดเห็นจากมากไปหาน้อย พบว่า ผู้ประกอบการ มีระดับความคิดเห็น ในเรื่องการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค ( $\bar{X} = 3.53$  และ S.D. = 1.07) รองลงมาการพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล ( $\bar{X} = 3.46$  และ S.D. = 1.04) และการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม ( $\bar{X} = 3.41$  และ S.D. = 1.03) มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตอนที่ 5 เปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุกจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ผลเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ แสดงดังตาราง 26 - 39 และมีและมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ดังนี้

$H_0$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ต่างกัน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ต่างกัน การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก แตกต่างกัน

ตาราง 26 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม เพศ

ระดับความคิดเห็น	เพศ				t	Sig.
	ชาย (n = 192)		หญิง (n = 39)			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ด้านการวางแผน	.785	.056	1.103	.176	3.118	.000*
ด้านการจัดองค์การ	.848	.061	1.060	.169	3.443	.036*
ด้านการจูงใจ	.890	.064	.791	.126	2.945	.264
ด้านการควบคุม	.888	.064	.953	.152	3.458	.643
โดยรวม	.743	.053	.897	.143	3.688	.075

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 26 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = .05$  มี 2 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีเพศ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 2 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีเพศ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน และด้านการจัดองค์การ แตกต่างกัน



ตาราง 27 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม อายุ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	5.771	3	1.924	2.643	.050
	ภายในกลุ่ม	165.242	227	.728		
	รวม	171.013	230			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	5.861	3	1.954	2.415	.067
	ภายในกลุ่ม	183.639	227	.809		
	รวม	189.500	230			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	13.243	3	4.414	5.941	.001*
	ภายในกลุ่ม	168.669	227	.743		
	รวม	181.912	230			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	4.205	3	1.402	1.668	.175
	ภายในกลุ่ม	190.772	227	.840		
	รวม	194.977	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	6.767	3	2.256	3.721	.012*
	ภายในกลุ่ม	137.617	227	.606		
	รวม	144.384	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 27 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 3 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ และด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 1 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจูงใจ และภาพรวม แตกต่างกัน จึงได้ จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 28 ต่อไปนี้

ตาราง 28 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการจงใจ กับ อายุ

อายุ	25 - 30 ปี	31 - 35 ปี	36-40 ปี	41 ปี ขึ้นไป
25 - 30 ปี		1.5625*	1.3101*	1.1285*
31 - 35 ปี				
36-40 ปี				
41 ปี ขึ้นไป		.4340*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 28 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 25 - 30 ปี การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจงใจ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี (1.5625) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 36-40 ปี (1.3101) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (1.1285) ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี (.4340) มากกว่า

ตาราง 29 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม การศึกษา

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	2.019	4	.505	.675	.610
	ภายในกลุ่ม	168.994	226	.748		
	รวม	171.013	230			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	1.072	4	.268	.321	.864
	ภายในกลุ่ม	188.429	226	.834		
	รวม	189.500	230			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	.785	4	.196	.245	.913
	ภายในกลุ่ม	181.127	226	.801		
	รวม	181.912	230			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.270	4	.068	.078	.989
	ภายในกลุ่ม	194.707	226	.862		
	รวม	194.977	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.258	4	.064	.101	.982
	ภายในกลุ่ม	144.127	226	.638		
	รวม	144.384	230			

จากตาราง 29 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 4 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม และภาพรวมไม่แตกต่างกัน

ตาราง 30 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม ประเภทของ  
กิจการ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	5.005	2	2.503	3.437	.034*
	ภายในกลุ่ม	166.008	228	.728		
	รวม	171.013	230			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	6.369	2	3.184	3.965	.020*
	ภายในกลุ่ม	183.131	228	.803		
	รวม	189.500	230			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	4.932	2	2.466	3.177	.044*
	ภายในกลุ่ม	176.980	228	.776		
	รวม	181.912	230			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	1.016	2	.508	.597	.551
	ภายในกลุ่ม	193.961	228	.851		
	รวม	194.977	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.913	2	1.957	3.176	.044*
	ภายในกลุ่ม	140.471	228	.616		
	รวม	144.384	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 30 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 1 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการควบคุม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 3 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ และด้านการ จูงใจและภาพรวม แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดง ไว้ในตาราง 31 - 33 ต่อไปนี้

ตาราง 31 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการวางแผน กับ ประเภทของกิจการ

ประเภทของกิจการ	กิจการเจ้าของคนเดียว	ห้างหุ้นส่วน	บริษัทจำกัด
กิจการเจ้าของคนเดียว			.4560*
ห้างหุ้นส่วน			
บริษัทจำกัด			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 31 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ เจ้าของคนเดียว มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ บริษัทจำกัด (1.5625)

ตาราง 32 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการจัดองค์กร กับ ประเภทของกิจการ

ประเภทของกิจการ	กิจการเจ้าของคนเดียว	ห้างหุ้นส่วน	บริษัทจำกัด
กิจการเจ้าของคนเดียว		.4002*	.5110*
ห้างหุ้นส่วน			
บริษัทจำกัด			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 32 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ เจ้าของคนเดียว มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์กร มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ ห้างหุ้นส่วน (.4002) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ บริษัทจำกัด (.5110)

ตาราง 33 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการจงใจ กับ ประเภทของกิจการ

ประเภทของกิจการ	กิจการเจ้าของคน เดียว	ห้างหุ้นส่วน	บริษัทจำกัด
กิจการเจ้าของคนเดียว			.4544*
ห้างหุ้นส่วน			
บริษัทจำกัด			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 33 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการเจ้าของคนเดียว มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจงใจ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ บริษัทจำกัด (.4544)

ตาราง 34 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม อายุการดำเนินงาน  
กิจการ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	4.816	2	2.408	3.304	.039*
	ภายในกลุ่ม	166.197	228	.729		
	รวม	171.013	230			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	.593	2	.296	.358	.700
	ภายในกลุ่ม	188.908	228	.829		
	รวม	189.500	230			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	1.720	2	.860	1.088	.339
	ภายในกลุ่ม	180.192	228	.790		
	รวม	181.912	230			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.244	2	.122	.143	.867
	ภายในกลุ่ม	194.733	228	.854		
	รวม	194.977	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.220	2	.610	.971	.380
	ภายในกลุ่ม	143.165	228	.628		
	รวม	144.384	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 34 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 3 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน กิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 1 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน กิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 35 ต่อไปนี้



ตาราง 35 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการวางแผน กับ อายุการดำเนินงาน

อายุการดำเนินงาน	1 – 3 ปี	4 – 6 ปี	7 ปี ขึ้นไป
1 – 3 ปี			
4 – 6 ปี	.6013*		
7 ปี ขึ้นไป			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 35 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน 4 – 6 ปี มีการบริหารจัดการ  
การขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน 1 – 3 ปี  
(.6013)

ตาราง 36 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตาม ประเภทของธุรกิจ

ระดับความคิดเห็น	ประเภทของธุรกิจ				t	Sig.
	คลังสินค้า		ขนส่ง			
	(n = 64)		(n =167)			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ด้านการวางแผน	.81318	.10165	.88109	.06818	.806	.699
ด้านการจัดองค์การ	.86914	.10864	.92428	.07152	.344	.552
ด้านการจูงใจ	.84983	.10623	.90618	.07012	.353	.680
ด้านการควบคุม	1.00751	.12594	.88788	.06871	.441	.156
โดยรวม	.75003	.09375	.80942	.06263	.545	.695

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 36 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = .05$  มี 4 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีประเภทของธุรกิจ ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 37 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก จำแนกตามค่าบริการต่อครั้ง

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	5.551	2	2.775	3.824	.023*
	ภายในกลุ่ม	165.463	228	.726		
	รวม	171.013	230			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	3.132	2	1.566	1.916	.150
	ภายในกลุ่ม	186.368	228	.817		
	รวม	189.500	230			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	7.710	2	3.855	5.046	.007*
	ภายในกลุ่ม	174.202	228	.764		
	รวม	181.912	230			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.575	2	.287	.337	.714
	ภายในกลุ่ม	194.402	228	.853		
	รวม	194.977	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.658	2	1.829	2.964	.054
	ภายในกลุ่ม	140.726	228	.617		
	รวม	144.384	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 37 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 2 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจัดองค์ การด้านการควบคุม และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 2 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน และด้านการจูงใจ แตกต่างกันได้ จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 38 - 39 ต่อไปนี้

ตาราง 38 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการวางแผน กับ ค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคา มาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง		.3769*	
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 38 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการวางแผน มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง (.3769)

ตาราง 39 การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการจงใจ กับ ค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคา มาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง		.4442*	
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 39 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง มีการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจงใจ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลง (.4442)

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ แสดงดังตาราง 40 - 53 และมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ดังนี้

$H_0$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ต่างกัน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ต่างกัน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ แตกต่างกัน

ตาราง 40 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม เพศ

ระดับความพึงพอใจ	เพศ				t	Sig.
	ชาย (n = 192)		หญิง (n = 39)			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	.924	.066	.678	.108	-.648	.070
ด้านอำนวยความสะดวก	.9180	.066	.559	.089	.263	.002
ด้านการตอบสนอง	.926	.066	.719	.115	.179	.035
ด้านความปลอดภัย	.954	.068	.584	.093	-.486	.001
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	.849	.061	.667	.106	-.705	.080
โดยรวม	.826	.059	.473	.075	-.309	.000

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 40 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = .05$  มี 5 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีเพศ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 41 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม อายุ

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.474	3	1.491	1.916	.128
	ภายในกลุ่ม	176.656	227	.778		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	7.803	3	2.601	3.576	.015*
	ภายในกลุ่ม	165.108	227	.727		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	6.380	3	2.127	2.720	.045*
	ภายในกลุ่ม	177.454	227	.782		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	7.188	3	2.396	3.022	.031*
	ภายในกลุ่ม	179.944	227	.793		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	7.794	3	2.598	4.002	.008*
	ภายในกลุ่ม	147.364	227	.649		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	6.161	3	2.054	3.505	.016*
	ภายในกลุ่ม	133.021	227	.586		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 41 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 1 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 4 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการ ที่อายุ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 42 - 45 ต่อไปนี้

ตาราง 42 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านอำนาจความสะดวก กับ อายุ

อายุ	25 - 30 ปี	31 - 35 ปี	36-40 ปี	41 ปี ขึ้นไป
25 - 30 ปี		1.0694*	.8204*	1.0417*
31 - 35 ปี				
36-40 ปี				
41 ปี ขึ้นไป				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 42 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 25 - 30 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี (1.0694) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 36-40 ปี (.8204) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (1.0417)



ตาราง 43 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการตอบสนอง กับ อายุ

อายุ	25 - 30 ปี	31 - 35 ปี	36-40 ปี	41 ปี ขึ้นไป
25 - 30 ปี		.9500*		.9139*
31 - 35 ปี				
36-40 ปี				
41 ปี ขึ้นไป				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 43 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 25 - 30 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการตอบสนอง มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี (.9500) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.9139)

ตาราง 44 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านความปลอดภัย กับ อายุ

อายุ	25 - 30 ปี	31 - 35 ปี	36-40 ปี	41 ปี ขึ้นไป
25 - 30 ปี		.9000*		.9750*
31 - 35 ปี				
36-40 ปี				.2587*
41 ปี ขึ้นไป				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 44 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 25 - 30 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัย มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี (.9000) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.9750) ผู้ประกอบการที่มีอายุ 36-40 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.2587)

ตาราง 45 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นรายคู่  
ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ กับ อายุ

อายุ	25 - 30 ปี	31 - 35 ปี	36-40 ปี	41 ปี ขึ้นไป
25 - 30 ปี			.7155*	.9750*
31 - 35 ปี				.3917*
36-40 ปี				.2595*
41 ปี ขึ้นไป				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 45 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 25 - 30 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัย มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 36-40 ปี (.7155) และมากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.9750) ผู้ประกอบการที่มีอายุ 31 - 35 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.3917) และผู้ประกอบการที่มีอายุ 36-40 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุ 41 ปี ขึ้นไป (.2595)

ตาราง 46 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม  
ระดับการศึกษา

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.235	4	.059	.073	.990
	ภายในกลุ่ม	180.895	226	.800		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	3.845	4	.961	1.285	.277
	ภายในกลุ่ม	169.066	226	.748		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	1.692	4	.423	.525	.717
	ภายในกลุ่ม	182.141	226	.806		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.772	4	.693	.850	.495
	ภายในกลุ่ม	184.360	226	.816		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.006	4	.501	.740	.566
	ภายในกลุ่ม	153.153	226	.678		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.918	4	.229	.375	.826
	ภายในกลุ่ม	138.265	226	.612		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 46 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 47 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามประเภทของกิจการ

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.880	2	.440	.556	.574
	ภายในกลุ่ม	180.250	228	.791		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	2.407	2	1.204	1.609	.202
	ภายในกลุ่ม	170.504	228	.748		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	2.303	2	1.151	1.446	.238
	ภายในกลุ่ม	181.531	228	.796		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.633	2	1.316	1.627	.199
	ภายในกลุ่ม	184.499	228	.809		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.757	2	1.379	2.063	.129
	ภายในกลุ่ม	152.401	228	.668		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.583	2	.792	1.312	.271
	ภายในกลุ่ม	137.599	228	.604		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 47 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของกิจการ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 48 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม อายุการดำเนินงาน

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	8.434	2	4.217	5.567	.004*
	ภายในกลุ่ม	172.695	228	.757		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.996	2	.498	.660	.518
	ภายในกลุ่ม	171.915	228	.754		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.781	2	.391	.487	.615
	ภายในกลุ่ม	183.052	228	.803		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.812	2	.406	.497	.609
	ภายในกลุ่ม	186.320	228	.817		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.000	2	1.000	1.488	.228
	ภายในกลุ่ม	153.159	228	.672		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.429	2	.714	1.182	.308
	ภายในกลุ่ม	137.754	228	.604		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 48 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 4 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่า

ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 1 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการ ที่อายุการดำเนินงาน ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง แตกต่างกันได้ จึงได้จำแนกเป็น รายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 49 ต่อไปนี้

ตาราง 49 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านต้นทุนการขนส่ง กับ อายุการดำเนินงาน

อายุการดำเนินงาน	1 – 3 ปี	4 – 6 ปี	7 ปี ขึ้นไป
1 – 3 ปี			
4 – 6 ปี			.3889*
7 ปี ขึ้นไป			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 49 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน 4 – 6 ปี มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุการดำเนินงาน 7 ปี ขึ้นไป (.3889)

ตาราง 50 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ประเภท  
ของธุรกิจ

ระดับความพึงพอใจ	ประเภทของธุรกิจ				t	Sig.
	คลังสินค้า (n = 64)		ขนส่ง (n =167)			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	.927	.115	.873	.067	.613	.451
ด้านอำนวยความสะดวก	.837	.104	.880	.068	.327	.406
ด้านการตอบสนอง	.938	.117	.874	.067	-1.334	.780
ด้านความปลอดภัย	.847	.105	.921	.071	-.994	.169
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	.843	.105	.814	.063	-.351	.959
โดยรวม	.762	.095	.785	.060	-.397	.561

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 50 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = .05$  มี 5 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีประเภทของธุรกิจ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน



ตาราง 51 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ค่าบริการ  
ต่อครั้ง

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	3.789	2	1.894	2.436	.090
	ภายในกลุ่ม	177.341	228	.778		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	9.283	2	4.641	6.467	.002*
	ภายในกลุ่ม	163.628	228	.718		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	1.668	2	.834	1.044	.354
	ภายในกลุ่ม	182.166	228	.799		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	4.991	2	2.495	3.124	.046*
	ภายในกลุ่ม	182.141	228	.799		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.459	2	.730	1.082	.341
	ภายในกลุ่ม	153.699	228	.674		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.659	2	1.829	3.078	.048*
	ภายในกลุ่ม	135.524	228	.594		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 51 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 3 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านการตอบสนอง และ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

มี 2 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก ด้านความปลอดภัย และ ภาพรวม แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 52- 53 ต่อไปนี้

ตาราง 52 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านอำนาจความสะดวก กับ ค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคา มาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง		.4155*	.4606*
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคา มาตรฐาน			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 52 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับข้อตกลง (.4155) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ตั้งเป็นราคามาตรฐาน (.4606)

ตาราง 53 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านความปลอดภัย กับ ค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคา มาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง		.2857*	
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 53 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับระยะทาง มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัย มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับข้อตกลง (.2857)

**ตอนที่ 7 การวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม  
ปัจจัยการบริการขนส่ง**

ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม  
ปัจจัยการบริการขนส่ง แสดงดังตาราง 54 - 69 และมีและมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ดังนี้

$H_0$  : ปัจจัยการบริการขนส่ง ต่างกัน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์  
ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยการบริการขนส่ง ต่างกัน ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์  
แตกต่างกัน

ตาราง 54 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามจำนวนรอบบรรทุก

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	25.594	5	5.119	7.405	.000*
	ภายในกลุ่ม	155.535	225	.691		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	14.387	5	2.877	4.084	.001*
	ภายในกลุ่ม	158.524	225	.705		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	16.646	5	3.329	4.481	.001*
	ภายในกลุ่ม	167.187	225	.743		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	32.131	5	6.426	9.328	.000*
	ภายในกลุ่ม	155.001	225	.689		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	28.111	5	5.622	9.957	.000*
	ภายในกลุ่ม	127.047	225	.565		
	รวม	155.158	230			

ตาราง 54 (ต่อ)

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	22.085	5	4.417	8.487	.000*
	ภายในกลุ่ม	117.097	225	.520		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 54 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม แตกต่างกันได้ จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 55 - 59 ต่อไปนี้

ตาราง 55 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านต้นทุนการขนส่ง กับ จำนวนรถบรรทุก

จำนวนรถบรรทุก	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คัน ขึ้นไป
ต่ำกว่า 10 คัน			.6349*	.8993*		
10 - 20 คัน			.3757*	.6401*		
21 - 30 คัน						
31 - 40 คัน						
41 - 50 คัน			.8223*	1.0867*		
51 คัน ขึ้นไป			.5853*	.8497*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 55 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.6349) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.8993) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.3757) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6401) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 41 - 50 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.8223) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (1.0867) และผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 51 คัน ขึ้นไป มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.5853) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.8497)

ตาราง 56 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านอำนาจความสะดวก กับ จำนวนรถบรรทุก

จำนวน รถบรรทุก	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คัน ขึ้นไป
ต่ำกว่า 10 คัน			.4880*	.6951*		
10 - 20 คัน			.3764*	.5834*		
21 - 30 คัน						
31 - 40 คัน						
41 - 50 คัน				.6761*		
51 คัน ขึ้นไป				.6887*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 56 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านอำนาจความสะดวก มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.4880) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6951) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.3764) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.5834) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 41 - 50 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6761) และ ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 51 คัน ขึ้นไป มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6887)

ตาราง 57 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านการตอบสนอง กับ จำนวนรถบรรทุก

จำนวนรถบรรทุก	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คัน ขึ้นไป
ต่ำกว่า 10 คัน			.4466*	.7366*		
10 - 20 คัน				.6344*		
21 - 30 คัน						
31 - 40 คัน						
41 - 50 คัน					.5259*	
51 คัน ขึ้นไป			.7073*	.9974*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 57 พบว่า ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านการตอบสนอง มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.4466) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.7366) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6344) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 41 - 50 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.5259) และ ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 51 คัน ขึ้นไป มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.7073) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.9974)



ตาราง 58 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านความปลอดภัย กับ จำนวนรถบรรทุก

จำนวน รถบรรทุก	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คัน ขึ้นไป
ต่ำกว่า 10 คัน			.7553*	1.0077*		
10 - 20 คัน			.5451*	.7975*		
21 - 30 คัน						
31 - 40 คัน						
41 - 50 คัน			.5885*	.8410*		
51 คัน ขึ้นไป			.9179*	1.1704*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 58 พบว่า ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านความปลอดภัย มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21-30 คัน (.7553) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (1.0077) ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.5451) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.7975) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 41 - 50 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.5885) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.8410) และ ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 51 คัน ขึ้นไป มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.9179) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (1.1704)

ตาราง 59 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ กับ จำนวนรถบรรทุก

จำนวนรถบรรทุก	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คัน ขึ้นไป
ต่ำกว่า 10 คัน		.2791*	.7846*	.9407*		
10 - 20 คัน			.5055*	.6616*		
21 - 30 คัน						
31 - 40 คัน						
41 - 50 คัน			.5572*	.7133*		
51 คัน ขึ้นไป			.7799*	.9360*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 59 พบว่า ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก ต่ำกว่า 10 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน (.2791) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.7846) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.9407) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 10 - 20 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.5055) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.6616) ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 41 - 50 คัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.5572) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.7133) และ ผู้ประกอบการที่มี จำนวนรถบรรทุก 51 คัน ขึ้นไป มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 21 - 30 คัน (.7799) มากกว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนรถบรรทุก 31 - 40 คัน (.9360)

ตาราง 60 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามลักษณะ  
การใช้งานรถบรรทุก 4 ล้อ

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.700	2	.850	1.080	.341
	ภายในกลุ่ม	179.429	228	.787		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	1.152	2	.576	.765	.467
	ภายในกลุ่ม	171.759	228	.753		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.045	2	.022	.028	.973
	ภายในกลุ่ม	183.789	228	.806		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.272	2	.136	.166	.847
	ภายในกลุ่ม	186.860	228	.820		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.165	2	1.083	1.613	.201
	ภายในกลุ่ม	152.993	228	.671		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.782	2	.391	.644	.526
	ภายในกลุ่ม	138.400	228	.607		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 60 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 4 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้าน

ต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 61 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 6 ล้อ

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.513	2	.756	.960	.384
	ภายในกลุ่ม	179.616	228	.788		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	1.119	2	.559	.742	.477
	ภายในกลุ่ม	171.792	228	.753		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	2.950	2	1.475	1.859	.158
	ภายในกลุ่ม	180.883	228	.793		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.581	2	.790	.971	.380
	ภายในกลุ่ม	185.551	228	.814		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.323	2	.162	.238	.789
	ภายในกลุ่ม	154.835	228	.679		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.882	2	.441	.727	.484
	ภายในกลุ่ม	138.300	228	.607		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 61 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 6 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนาจความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 62 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	8.083	5	1.617	2.102	.066
	ภายในกลุ่ม	173.046	225	.769		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	7.436	5	1.487	2.022	.076
	ภายในกลุ่ม	165.475	225	.735		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	7.553	5	1.511	1.928	.091
	ภายในกลุ่ม	176.281	225	.783		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	8.920	5	1.784	2.252	.050
	ภายในกลุ่ม	178.212	225	.792		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	9.546	5	1.909	2.950	.013*
	ภายในกลุ่ม	145.613	225	.647		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	6.256	5	1.251	2.118	.064
	ภายในกลุ่ม	132.926	225	.591		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 62 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่า .05 ทั้ง 4 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 2 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 63 ต่อไปนี้

ตาราง 63 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD Procedure ระหว่าง ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ กับ ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ

ลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ	ไม่มีคนตอบ	ต่ำกว่า 10 คัน	10 - 20 คัน	21 - 30 คัน	31 - 40 คัน	41 - 50 คัน	51 คันขึ้นไป
ไม่มีคนตอบ						.8117*	
ต่ำกว่า 10 คัน						.9156*	
10 - 20 คัน							
21 - 30 คัน						.8849*	
31 - 40 คัน							
41 - 50 คัน							
51 คันขึ้นไป							

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 63 พบว่า ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ ไม่มีคนตอบต่อสัปดาห์ มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มากกว่าผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ 41 - 50 คัน ต่อสัปดาห์ (.8117)

ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ ต่ำกว่า 10 คัน ต่อสัปดาห์ มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ 41 - 50 คัน ต่อสัปดาห์ (.9156) และผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ 21 - 30 คัน ต่อสัปดาห์มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถบรรทุก 10 ล้อ 41 - 50 คัน ต่อสัปดาห์ (.8849)

ตาราง 64 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม รถฟ่วง/  
กึ่งฟ่วง

ระดับความพึงพอใจ	รถฟ่วง/กึ่งฟ่วง				t	Sig.
	ไม่ คำตอบ (n = 141)		ต่ำกว่า10 คัน (n =91)			
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	.906	.076	.862	.090	.198	.609
ด้านอำนวยความสะดวก	.880	.074	.848	.089	-.485	.860
ด้านการตอบสนอง	.911	.076	.871	.091	.046	.729
ด้านความปลอดภัย	.915	.077	.885	.093	-.294	.785
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	.802	.067	.853	.089	-.552	.516
โดยรวม	.783	.065	.7727	.081	-.237	.958

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 64 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่  $\alpha = .05$  มี 5 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีรถฟ่วง/กึ่งฟ่วง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 65 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ลักษณะการใช้งานรถเทอร์เลอร์

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.750	2	.875	1.112	.331
	ภายในกลุ่ม	179.379	228	.787		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	3.928	2	1.964	2.650	.073
	ภายในกลุ่ม	168.982	228	.741		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	2.743	2	1.371	1.727	.180
	ภายในกลุ่ม	181.091	228	.794		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.736	2	.868	1.067	.346
	ภายในกลุ่ม	185.396	228	.813		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.264	2	.632	.936	.394
	ภายในกลุ่ม	153.894	228	.675		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	2.100	2	1.050	1.747	.177
	ภายในกลุ่ม	137.082	228	.601		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 65 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีลักษณะการใช้งานรถเทอร์เลอร์ ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุน



การขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 66 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามประเภทของสินค้าที่ขนส่ง

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.820	5	.964	1.230	.296
	ภายในกลุ่ม	176.309	225	.784		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	1.906	5	.381	.502	.775
	ภายในกลุ่ม	171.004	225	.760		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	3.436	5	.687	.857	.511
	ภายในกลุ่ม	180.398	225	.802		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	5.803	5	1.161	1.440	.211
	ภายในกลุ่ม	181.329	225	.806		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.722	5	.544	.804	.548
	ภายในกลุ่ม	152.436	225	.677		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.023	5	.605	.999	.419
	ภายในกลุ่ม	136.159	225	.605		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 66 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีประเภทของสินค้าที่ขนส่ง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 67 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.422	3	.141	.177	.912
	ภายในกลุ่ม	180.707	227	.796		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.453	3	.151	.199	.897
	ภายในกลุ่ม	172.458	227	.760		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	3.768	3	1.256	1.584	.194
	ภายในกลุ่ม	180.065	227	.793		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.672	3	.891	1.096	.352
	ภายในกลุ่ม	184.460	227	.813		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.886	3	.295	.435	.728
	ภายในกลุ่ม	154.272	227	.680		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.899	3	.300	.492	.688
	ภายในกลุ่ม	138.283	227	.609		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 67 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 68 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามเส้นทางในการขนส่งสินค้า

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.557	6	.259	.324	.924
	ภายในกลุ่ม	179.572	224	.802		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	2.491	6	.415	.546	.773
	ภายในกลุ่ม	170.419	224	.761		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	1.326	6	.221	.271	.950
	ภายในกลุ่ม	182.508	224	.815		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.801	6	.300	.363	.902
	ภายในกลุ่ม	185.330	224	.827		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	2.353	6	.392	.575	.750
	ภายในกลุ่ม	152.805	224	.682		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.613	6	.102	.165	.986
	ภายในกลุ่ม	138.569	224	.619		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 68 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีเส้นทางในการขนส่งสินค้า ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และ ภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 69 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม  
มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า

ระดับความพึงพอใจ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	5.102	5	1.020	1.304	.263
	ภายในกลุ่ม	176.027	225	.782		
	รวม	181.129	230			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	5.471	5	1.094	1.470	.201
	ภายในกลุ่ม	167.440	225	.744		
	รวม	172.911	230			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	5.305	5	1.061	1.337	.249
	ภายในกลุ่ม	178.528	225	.793		
	รวม	183.834	230			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	8.747	5	1.749	2.207	.055
	ภายในกลุ่ม	178.384	225	.793		
	รวม	187.132	230			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	6.565	5	1.313	1.988	.081
	ภายในกลุ่ม	148.593	225	.660		
	รวม	155.158	230			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	4.961	5	.992	1.663	.145
	ภายในกลุ่ม	134.222	225	.597		
	รวม	139.182	230			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 69 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 มี 5 ด้าน แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า ต่างกัน มีประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านต้นทุนการขนส่ง ด้านอำนวยความสะดวก ด้านการตอบสนอง ด้านความปลอดภัย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และภาพรวม ไม่แตกต่างกัน

#### ตอนที่ 8 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ที่มีผลต่อ

##### ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์

การความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดย การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก เป็นตัวพยากรณ์ และ ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เป็นตัวถูกพยากรณ์ แสดงดังตาราง 70 และมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ดังนี้

$H_0$ : การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ไม่มีความสัมพันธ์และไม่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

$H_1$ : การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ตาราง 70 ผลการวิเคราะห์การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก กับประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ตัวพยากรณ์	b	Beta	t	Sig.
ด้านการวางแผน	-.107	-.119	-.945	.346
ด้านการจัดองค์การ	-.086	-.100	-.752	.453
ด้านการจูงใจ	.239	.273	2.930	.004*
ด้านการควบคุม	-.072	-.085	-.820	.413
มีค่าคงที่	3.496			
R = .214	R <sup>2</sup> = .046	R <sup>2</sup> change = .046	F = 2.711	Sig. F = .031*

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 70 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ ด้วยวิธี Enter พบว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจงใจ มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ อย่างนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์เท่ากับ .046 แสดงว่า การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก ด้านการจงใจ สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ได้ระดับน้อย (ร้อยละ 4.6)

#### รูปแบบสมการสำหรับพยากรณ์

การบริหารจัดการการขนส่งของรถบรรทุก = 3.496 + .239 (ด้านการจงใจ)