



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่อง การพัฒนาศักยภาพทางหลวงชนบท เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ครั้งนี้ มีผลการวิเคราะห์แบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก แบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 5 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก แบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

125

ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ

ตอนที่ 5 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตามสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท

เพื่อความเข้าใจในการแปลความหมาย ผู้วิจัยขอกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์
ข้อมูล ดังนี้

- \bar{X} แทน ค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็น
- S.D. แทน ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
- n แทน ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
- t แทน ค่าสถิติทดสอบ t-test
- F แทน ค่าสถิติทดสอบ F-test

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทาง
ถนนเลียบบ แม่น้ำป่าสัก

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสอบถามและสัมภาษณ์ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า
ทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักแบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก
อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำ
ป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้าน เพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และ
ประสบการณ์การทำงาน มีผลการวิเคราะห์ แสดงดังตาราง 9-13



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

126

ตาราง 9 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาจำแนกตามเพศ

เพศของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	19	86.40
หญิง	3	13.60
รวม	22	100.00

จากตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการด้านเพศ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 19 คน คิดเป็นร้อยละ 86.40 รองลงมาเป็นเพศหญิงจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 13.60

ตาราง 10 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามอายุ

อายุของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	8	36.40
31 – 40 ปี	5	22.70
41 – 50 ปี	9	40.90
รวม	22	100.00

จากตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการด้านอายุ พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีอายุ 41 – 50 ปี จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 40.90 รองลงมาคือมีอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 8 คนคิดเป็นร้อยละ 36.40 และน้อยที่สุดมีอายุ 31 -40 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 22.70



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

127

ตาราง 11 ค่าความถี่และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่ น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามตำแหน่ง

ตำแหน่งของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
ผู้จัดการ	16	72.70
รองผู้จัดการ	2	9.10
อื่นๆ (ผู้ช่วยผู้จัดการและเจ้าหน้าที่)	4	18.20
รวม	22	100.00

จากตาราง 11 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการด้านตำแหน่ง พบว่าผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีตำแหน่งเป็นผู้จัดการ จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 72.70 รองลงมา มีตำแหน่งรองผู้จัดการ จำนวน 2 คนคิดเป็นร้อยละ 9.10 และน้อยที่สุดมีตำแหน่งอื่นๆ (ผู้ช่วยผู้จัดการและเจ้าหน้าที่) จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 18.20

ตาราง 12 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่ น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า	6	27.30
ปริญญาตรี	12	54.50
สูงกว่าปริญญาตรี	4	18.20
รวม	22	100.00

จากตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการด้านระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 54.50



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

128

รองลงมามีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 27.30 และน้อยที่สุดมีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 18.20

ตาราง 13 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยาจำแนกตามประสบการณ์การทำงาน

ประสบการณ์การทำงานของผู้ประกอบการ	จำนวน	ร้อยละ
1 – 5 ปี	12	54.50
6 – 10 ปี	8	36.40
11 ปีขึ้นไป	2	9.10
รวม	22	100.00

จากตาราง 13 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการด้านประสบการณ์การทำงาน พบว่า ผู้ประกอบการส่วนใหญ่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 54.50 รองลงมามีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 36.40 และน้อยที่สุดมีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 9.10



ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพ
โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมกรรมทาง ด้านงบประมาณ ด้าน
บุคลากร และด้านความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ มีผลการวิเคราะห์แสดงดังตาราง 14-19

ตาราง 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการ
พัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านสภาพแวดล้อม

ด้านสภาพแวดล้อม	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ตำแหน่งที่ตั้งของเส้นทางในการขนส่งสินค้า	4.09	0.92	มาก
2. เส้นทางในการขนส่งสินค้าอยู่ในพื้นที่ที่มีความ ได้เปรียบด้านการแข่งขัน	3.91	0.92	มาก
3. ความได้เปรียบของเส้นทางในด้านการแข่งขัน	3.73	0.88	มาก
4. ความสามารถในการกระจายสินค้าทั้งการขนส่งทาง น้ำและขนส่งทางบก	4.18	0.59	มาก
5. มีการปรับปรุงเส้นทางเพื่อลดปัญหาด้านการแข่งขัน	3.27	0.77	ปานกลาง
โดยรวม	3.84	0.70	มาก

จากตาราง 14 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนา
ศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทด้านสภาพแวดล้อม พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความ
คิดเห็นอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.84, S.D. = 0.70$) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความ
คิดเห็นในระดับมาก จำนวน 4 ข้อ และระดับปานกลาง จำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดใน
ข้อความสามารถในการกระจายสินค้าทั้งการขนส่งทางน้ำและขนส่งทางบก ($\bar{X} = 4.18, S.D. = 0.59$)
รองลงมาเป็นข้อตำแหน่งที่ตั้งของเส้นทางในการขนส่งสินค้า ($\bar{X} = 4.09, S.D. = 0.92$) และมี
ค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการปรับปรุงเส้นทางเพื่อลดปัญหาด้านการแข่งขัน ($\bar{X} = 3.27, S.D. = 0.77$)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

130

ตาราง 15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทาง

ด้านวิศวกรรมการทาง	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนน	2.64	0.79	ปานกลาง
2. มาตรฐานความกว้างถนนและไหล่ทาง	2.45	0.67	น้อย
3. มาตรฐานการออกแบบแผ่นใยสังเคราะห์ (ความลาดของคันทาง)	2.55	0.80	น้อย
4. วัสดุที่ใช้ในการปรับปรุงดินคันทาง	2.45	0.80	น้อย
5. มาตรฐานของชนิดและสภาพผิวจราจร	2.36	0.66	น้อย
โดยรวม	2.49	0.64	น้อย

จากตาราง 15 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทาง พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.49$, S.D. = 0.64) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในระดับน้อย จำนวน 4 ข้อ และระดับปานกลางจำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อมาตรฐานการออกแบบและก่อสร้างถนน ($\bar{X} = 2.64$, S.D. = 0.79) รองลงมาเป็นข้อมาตรฐานการออกแบบแผ่นใยสังเคราะห์ (ความลาดของคันทาง) ($\bar{X} = 2.55$, S.D. = 0.80) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมาตรฐานของชนิดและสภาพผิวจราจร ($\bar{X} = 2.36$, S.D. = 0.66)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

131

ตาราง 16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านงบประมาณ

ด้านงบประมาณ	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. การจัดสรรงบประมาณที่ใช้ในแต่ละปี	2.18	0.59	น้อย
2. การวางแผนการเบิกจ่ายงบประมาณ	2.18	0.73	น้อย
3. การจัดทำประมาณการรายจ่ายมีความเหมาะสมและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่นำเสนอ	2.36	0.79	น้อย
4. สามารถใช้งบประมาณได้ตามเป้าหมายที่กำหนด	2.45	0.80	น้อย
5. การจัดทำงบประมาณของหน่วยงานต้องให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ของทางหลวงชนบท จึงจะได้รับการจัดสรรงบประมาณ	2.55	0.67	น้อย
โดยรวม	2.35	0.62	น้อย

จากตาราง 16 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านงบประมาณ พบว่า โดยรวมและเป็นรายชื่อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.35$, S.D. = 0.62) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายชื่อ พบว่า การจัดทำงบประมาณของหน่วยงานต้องให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ของทางหลวงชนบท จึงจะได้รับการจัดสรรงบประมาณ ($\bar{X} = 2.55$, S.D. = 0.67) มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด รองลงมาเป็นชื่อสามารถใช้งบประมาณได้ตามเป้าหมายที่กำหนด ($\bar{X} = 2.45$, S.D. = 0.80) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในชื่อการจัดสรรงบประมาณที่ใช้ในแต่ละปี ($\bar{X} = 2.18$, S.D. = 0.59)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 17 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทด้านบุคลากร

ด้านบุคลากร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. บุคลากรมีความเพียงพอต่อการดำเนินงาน	2.64	0.66	ปานกลาง
2. มีการจัดสรรบุคลากรให้เหมาะสมกับความรู้ความสามารถของแต่ละบุคคล	2.64	0.90	ปานกลาง
3. บุคลากรมีความรู้ความสามารถ	2.55	0.80	น้อย
4. มีการอบรมและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง	2.45	0.80	น้อย
5. บุคลากรสามารถนำองค์ความรู้ในด้านต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหา	2.73	0.77	ปานกลาง
โดยรวม	2.60	0.69	ปานกลาง

จากตาราง 17 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านบุคลากร พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.60$, S.D. = 0.69) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทในระดับปานกลาง จำนวน 3 ข้อ และระดับน้อย จำนวน 2 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อบุคลากรสามารถนำองค์ความรู้ในด้านต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในการแก้ไขปัญหา ($\bar{X} = 2.73$, S.D. = 0.77) รองลงมาเป็นข้อมีการจัดสรรบุคลากรให้เหมาะสมกับความรู้ความสามารถของแต่ละบุคคล ($\bar{X} = 2.64$, S.D. = 0.90) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการอบรมและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรภายในองค์กรอย่างต่อเนื่อง ($\bar{X} = 2.45$, S.D. = 0.80)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

133

ตาราง 18 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านความเหมาะสมทางยุทธศาสตร์

ด้านความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีศักยภาพในการส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้าน โลจิสติกส์	3.18	1.14	ปานกลาง
2. มีการเชื่อมโยงการคมนาคมของนิคมอุตสาหกรรมและ สถานีขนส่ง/รถไฟ/ท่าเรือ	3.09	1.11	ปานกลาง
3. มีท่าเทียบเรือเพื่อกระจายสินค้าอย่างเพียงพอ	3.36	1.33	ปานกลาง
4. มีจุดพักสินค้าและขนถ่ายสินค้าอย่างเพียงพอ	3.09	1.27	ปานกลาง
5. มีการส่งเสริมการขนส่ง/กระจายสินค้าสู่ภูมิภาค	3.00	1.38	ปานกลาง
โดยรวม	3.15	1.12	ปานกลาง

จากตาราง 18 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านความเหมาะสมทางยุทธศาสตร์ พบว่า โดยรวมและเป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.15$, S.D. = 1.12) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อมีท่าเทียบเรือเพื่อกระจายสินค้าอย่างเพียงพอ ($\bar{X} = 3.36$, S.D. = 1.33) รองลงมาเป็นข้อมีศักยภาพในการส่งเสริมโครงการ/แผนงานด้านโลจิสติกส์ ($\bar{X} = 3.18$, S.D. = 1.14) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการส่งเสริมการขนส่ง/กระจายสินค้าสู่ภูมิภาค ($\bar{X} = 3.00$, S.D. = 1.38)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 19 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท โดยรวม

การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทโดยรวม	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ด้านสภาพแวดล้อม	3.84	0.70	มาก
2. ด้านวิศวกรรมกรรมทาง	2.49	0.64	น้อย
3. ด้านงบประมาณ	2.35	0.62	น้อย
4. ด้านบุคลากร	2.60	0.69	ปานกลาง
5. ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	3.15	1.12	ปานกลาง
รวม	2.88	0.47	ปานกลาง

จากตาราง 19 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นโดยรวมของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.88$, S.D. = 0.47) โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในด้านสภาพแวดล้อม ($\bar{X} = 3.84$, S.D. = 0.70) รองลงมาเป็นความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ ($\bar{X} = 3.15$, S.D. = 1.12) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในด้านงบประมาณ ($\bar{X} = 2.35$, S.D. = 0.62)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีผลการวิเคราะห์แสดงดังตาราง 20 - 25

ตาราง 20 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า

ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีการพัฒนาระบบการค้าผ่านชายแดน	2.18	0.59	น้อย
2. มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ	2.91	0.81	ปานกลาง
3. มีการสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.18	0.73	ปานกลาง
4. สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง	3.55	0.91	มาก
5. มีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	3.36	0.90	ปานกลาง
โดยรวม	3.04	0.62	ปานกลาง

จากตาราง 20 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.04$, S.D. = 0.62) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในระดับมาก จำนวน 1 ข้อ ระดับปานกลาง จำนวน 3 ข้อ และระดับน้อย จำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง ($\bar{X} = 3.55$, S.D. = 0.91)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

รองลงมาเป็นข้อมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X}= 3.36$, S.D. = 0.90) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการพัฒนาระบบการชำระเงินรายเดือน ($\bar{X}= 2.18$, S.D. = 0.59)

ตาราง 21 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์

ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน	3.18	1.05	ปานกลาง
2. มีการส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	2.55	0.67	น้อย
3. มีการใช้เชื้อเพลิงทดแทนการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ	2.73	0.77	ปานกลาง
4. ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน	3.09	0.81	ปานกลาง
5. มีการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ	2.91	0.81	ปานกลาง
โดยรวม	2.89	0.69	ปานกลาง

จากตาราง 21 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.89$,S.D. = 0.69) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในระดับปานกลาง จำนวน 4 ข้อ และระดับน้อย จำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อมีการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ($\bar{X}= 3.18$, S.D. = 1.05) รองลงมาเป็นข้อส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน ($\bar{X}= 3.09$, S.D. = 0.81) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ ($\bar{X}= 2.55$, S.D. = 0.67)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 22 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. มีมาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม	3.00	0.62	ปานกลาง
2. มีการนำเทคโนโลยีต่างๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม	2.91	0.81	ปานกลาง
3. มีการจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการ	3.27	0.77	ปานกลาง
4. จำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม			
5. มีการจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม	3.27	0.77	ปานกลาง
6. มีบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ	2.82	0.73	ปานกลาง
โดยรวม	3.05	0.65	ปานกลาง

จากตาราง 22 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า พบว่า โดยรวมและเป็นรายชื่อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.05$, S.D. = 0.65 และ $\bar{x} = 3.27$) เมื่อพิจารณาเป็นรายชื่อมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในชื่อมีการจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจำแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสมและมีการจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม ($\bar{x} = 3.27$, S.D. = 0.77) รองลงมาเป็นชื่อมีมาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม ($\bar{x} = 3.00$, S.D. = 0.62) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในชื่อมีบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ ($\bar{x} = 2.82$, S.D. = 0.73)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 23 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า

ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับ สินค้าเกษตรเน่าเสียหรือสินค้าแช่แข็งได้	2.91	0.81	ปานกลาง
2. สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้	3.00	0.62	ปานกลาง
3. สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที	3.09	0.68	ปานกลาง
4. สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้	3.09	0.68	ปานกลาง
5. มีการใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินรถ	3.09	0.92	ปานกลาง
โดยรวม	3.04	0.67	ปานกลาง

จากตาราง 23 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนา
ศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำ
สินค้า พบว่า โดยรวมและเป็นรายชื่อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.04$,
S.D. = 0.67 และ $\bar{X} = 3.09$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อมีการใช้ระบบ GPS เพื่อ
การควบคุมการเดินรถ ($\bar{X} = 3.09$, S.D. = 0.92) รองลงมาเป็นข้อสามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลัง
ได้ทันที และสามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้ ($\bar{X} = 3.09$, S.D. = 0.68) และมี
ค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียหรือ
สินค้าแช่แข็งได้ ($\bar{X} = 2.91$, S.D. = 0.81)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 24 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้	3.45	1.10	มาก
2. มีการพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศได้	3.45	1.10	มาก
3. มีการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม	2.91	0.81	ปานกลาง
4. มีการพัฒนาช่องทางการค้าให้ในระดับสากล	3.27	0.99	ปานกลาง
5. มีการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ	3.27	1.08	ปานกลาง
โดยรวม	3.27	0.94	ปานกลาง

จากตาราง 24 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ พบว่า โดยรวมผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x} = 3.27, S.D. = 0.94$) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในระดับมาก จำนวน 2 ข้อ และระดับปานกลาง จำนวน 3 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อสามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้ และมีการพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศได้ ($\bar{x} = 3.45, S.D. = 1.10$) รองลงมาเป็นข้อมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ ($\bar{x} = 3.27, S.D. = 1.08$) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการปรับปรุงระบบภาษีและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม ($\bar{x} = 2.91, S.D. = 0.81$)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 25 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพโดยรวมในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประสิทธิภาพโดยรวมในการบริหารจัดการ โลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	3.04	0.62	ปานกลาง
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	2.89	0.69	ปานกลาง
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	3.05	0.65	ปานกลาง
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	3.04	0.67	ปานกลาง
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	3.27	0.94	ปานกลาง
รวม	3.06	0.59	ปานกลาง

จากตาราง 25 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพโดยรวมในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ภาพรวม พบว่า โดยรวมและเป็นรายชื่อ ผู้ประกอบการมีความคิดเห็นอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.06$, S.D. = 0.59) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ($\bar{X} = 3.27$, S.D. = 0.94) รองลงมาเป็นด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ($\bar{X} = 3.05$, S.D. = 0.65) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ($\bar{X} = 2.89$, S.D. = 0.69)



ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทาง

หลวงชนบท จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ในด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมกรรมทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ด้านเพศ อายุ ตำแหน่งระดับการศึกษา และประสบการณ์การทำงาน โดยกำหนดสมมติฐานและค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีผลการเปรียบเทียบแสดงดังตาราง 26 - 34

สมมติฐานทางสถิติ H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานทางสถิติ H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการต่างกัน มีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทแตกต่างกัน

ตาราง 26 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามเพศ

ระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการ	เพศ				t	Sig.
	ชาย (n = 19)		หญิง (n = 3)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านสภาพแวดล้อม	3.87	0.72	3.60	0.53	0.622	0.541
ด้านวิศวกรรมกรรมทาง	2.42	0.63	2.93	0.70	-1.302	0.208
ด้านงบประมาณ	2.34	0.65	2.40	0.40	-0.161	0.874
ด้านบุคลากร	2.54	0.66	3.00	0.87	-1.090	0.289
ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	3.15	1.14	3.13	1.21	0.020	0.984
รวม	2.86	0.46	3.01	0.63	-0.503	0.620



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

142

จากตาราง 26 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ในด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามเพศ ด้วยค่าสถิติ Independent t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน เนื่องจากค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ .05 จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่าโดยรวมผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกันมีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 27 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามอายุ

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2.623	2	1.312	3.285	0.060
	ภายในกลุ่ม	7.588	19	0.399		
	รวม	10.211	21			
2. ด้านวิศวกรรมกรรมทาง	ระหว่างกลุ่ม	1.291	2	0.645	1.655	0.217
	ภายในกลุ่ม	7.408	19	0.390		
	รวม	8.698	21			
3. ด้านงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	1.107	2	0.553	1.522	0.244
	ภายในกลุ่ม	6.908	19	0.364		
	รวม	8.015	21			
4. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	1.206	2	0.603	1.315	0.292
	ภายในกลุ่ม	8.714	19	0.459		
	รวม	9.920	21			
5. ความเหมาะสมด้าน ยุทธศาสตร์	ระหว่างกลุ่ม	1.867	2	0.933	0.727	0.496
	ภายในกลุ่ม	24.388	19	1.284		
	รวม	26.255	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.225	2	0.112	0.480	0.626
	ภายในกลุ่ม	4.444	19	0.234		
	รวม	4.669	21			

จากตาราง 27 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมกรรมทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร ความ



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

เหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามอายุ ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่อายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทโดยรวมและเป็นรายด้าน ไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการที่อายุต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทโดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน

ตาราง 28 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามตำแหน่ง

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.341	2	0.170	0.328	0.724
	ภายในกลุ่ม	9.870	19	0.519		
	รวม	10.211	21			
2. ด้านวิศวกรรมกรรมทาง	ระหว่างกลุ่ม	0.588	2	0.294	0.689	0.514
	ภายในกลุ่ม	8.110	19	0.427		
	รวม	8.698	21			
3. ด้านงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	0.505	2	0.252	0.638	0.539
	ภายในกลุ่ม	7.510	19	0.395		
	รวม	8.015	21			
4. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	1.800	2	0.900	2.106	0.149
	ภายในกลุ่ม	8.120	19	0.427		
	รวม	9.920	21			
5. ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	ระหว่างกลุ่ม	3.975	2	1.987	1.695	0.210
	ภายในกลุ่ม	22.280	19	1.173		
	รวม	26.255	21			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 28 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.013	2	0.506	2.632	0.098
	ภายในกลุ่ม	3.656	19	0.192		
	รวม	4.669	21			

จากตาราง 28 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมกรรมทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามตำแหน่ง ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่ตำแหน่งต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทโดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการที่ตำแหน่งต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทโดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 29 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	0.171	2	0.085	0.162	0.852
	ภายในกลุ่ม	10.040	19	0.528		
	รวม	10.211	21			
2. ด้านวิศวกรรมกรรมทาง	ระหว่างกลุ่ม	2.898	2	1.449	4.747	0.021*
	ภายในกลุ่ม	5.800	19	0.305		
	รวม	8.698	21			
3. ด้านงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	1.868	2	0.934	2.887	0.080
	ภายในกลุ่ม	6.147	19	0.324		
	รวม	8.015	21			
4. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	1.800	2	0.900	2.106	0.149
	ภายในกลุ่ม	8.120	19	0.427		
	รวม	9.920	21			
5. ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	ระหว่างกลุ่ม	0.321	2	0.161	0.118	0.890
	ภายในกลุ่ม	25.933	19	1.365		
	รวม	26.255	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.422	2	0.211	0.943	0.407
	ภายในกลุ่ม	4.247	19	0.224		
	รวม	4.669	21			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 29 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรม



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

การทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร และความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามระดับ การศึกษาด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ณ ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า โดยรวมผู้ประกอบการ ที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่ แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นดังกล่าวจึงสรุปได้ว่า โดยรวมผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนา ศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 1 ด้าน ที่ ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวง ชนบทด้านวิศวกรรมการทางแตกต่างกัน เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการ พัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท จำแนกตามระดับการศึกษาอยู่คู่ใดบ้างที่มีระดับความ คิดเห็นในด้านวิศวกรรมการทางแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผลการทดสอบแสดงดังตาราง 32

ตาราง 30 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการ พัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางจำแนกตามระดับการศึกษา เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ระดับการศึกษา	มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
มัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า			
ปริญญาตรี	.7333*		
สูงกว่าปริญญาตรี	.9667*		

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 30 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของ ผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมีระดับความคิดเห็น ต่อการพัฒนาศักยภาพ โลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางมากกว่าผู้ประกอบการที่มี การศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า (.7333) และผู้ประกอบการที่มีการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมี



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางมากกว่า ผู้ประกอบที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาหรือต่ำกว่า (.9667)

ตาราง 31 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	1.764	2	0.882	1.984	0.165
	ภายในกลุ่ม	8.447	19	0.445		
	รวม	10.211	21			
2. ด้านวิศวกรรมการทาง	ระหว่างกลุ่ม	3.352	2	1.676	5.955	0.010*
	ภายในกลุ่ม	5.347	19	0.281		
	รวม	8.698	21			
3. ด้านงบประมาณ	ระหว่างกลุ่ม	1.628	2	0.814	2.421	0.116
	ภายในกลุ่ม	6.387	19	0.336		
	รวม	8.015	21			
4. ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	2.820	2	1.410	3.773	0.042*
	ภายในกลุ่ม	7.100	19	0.374		
	รวม	9.920	21			
5. ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	ระหว่างกลุ่ม	16.115	2	8.057	15.097	0.000*
	ภายในกลุ่ม	10.140	19	0.534		
	รวม	26.255	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	2.737	2	1.369	13.462	0.000*
	ภายในกลุ่ม	1.931	19	0.102		
	รวม	4.669	21			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

149

จากตาราง 31 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านสภาพแวดล้อม ด้านวิศวกรรมการทาง ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จำแนกตามระดับการศึกษาด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า โดยรวมผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน จึงสรุปได้ว่า โดยรวมผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 3 ด้าน ที่ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทแตกต่างกัน ได้แก่ ด้านวิศวกรรมการทาง ด้านบุคลากร และความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์ จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นดังกล่าว เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน คู่ใดบ้างที่มีระดับความคิดเห็นในด้านวิศวกรรมการทาง ด้านบุคลากร และความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์แตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผลการทดสอบแสดงดังตาราง 32 – 34



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

150

ตาราง 32 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทาง จำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ประสบการณ์การทำงาน	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		.7667*	
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป		1.0000*	

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 32 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางเป็นรายคู่พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (.7667) และผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านวิศวกรรมการทางมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (1.0000)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

151

ตาราง 33 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านบุคลากร จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน เป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

บุคลากร	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		.6500*	
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป		1.0500*	

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 33 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทด้านวิศวกรรมการทางเป็นรายคู่พบว่า มีคู่ที่แตกต่างกัน 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านบุคลากรมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (.6500) และผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ด้านบุคลากรมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (1.0500)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

152

ตาราง 34 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์จำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		1.4500*	
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป		2.4000*	

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 34 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบทด้านความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์มากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (1.4500) และผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป มีระดับความคิดเห็นต่อการพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ทางหลวงชนบท ความเหมาะสมด้านยุทธศาสตร์มากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (2.4000)



ตอนที่ 5 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ

ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
โลจิสติกส์ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้าน
ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ใน
กระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้
ประกอบการ ด้านเพศ อายุ ตำแหน่ง ระดับการศึกษา และประสบการณ์การทำงาน โดยกำหนด
สมมติฐานและค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีผลการเปรียบเทียบแสดงดังตาราง 35 - 43

สมมติฐานทางสถิติ H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการต่างกันมีความคิดเห็นต่อ
ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานทางสถิติ H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการต่างกัน มีความคิดเห็นต่อ
ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน

ตาราง 35 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้จัดการต่อประสิทธิภาพ
การบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามเพศ

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์	เพศ				t	Sig.
	ชาย		หญิง			
	(n = 19)		(n = 3)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรม ทางการค้า	3.03	0.59	3.07	0.95	-0.089	0.930
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	2.91	0.71	2.91	0.72	0.238	0.814
3. ด้านความสามารถในการตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า	3.12	0.66	3.12	0.58	1.112	0.279
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า	3.09	0.68	3.09	0.58	1.031	0.315
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	3.29	0.93	3.29	1.21	0.271	0.789
รวม	3.09	0.58	3.09	0.76	0.593	0.560



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

จากตาราง 35 ผลการการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้จัดการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามเพศ ด้วยค่าสถิติ independent t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่าผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ทุกด้านไม่แตกต่างกัน เนื่องจากค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ .05 จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นดังกล่าว จึงสรุปได้ว่าโดยรวมและเป็นรายด้านผู้ประกอบการที่มีเพศต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 36 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้จัดการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามอายุ

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.195	2	0.098	0.239	0.790
	ภายในกลุ่ม	7.776	19	0.409		
	รวม	7.971	21			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.795	2	0.397	0.808	0.461
	ภายในกลุ่ม	9.344	19	0.492		
	รวม	10.138	21			
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	1.263	2	0.631	1.555	0.237
	ภายในกลุ่ม	7.712	19	0.406		
	รวม	8.975	21			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 36 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.094	2	0.047	0.096	0.909
	ภายในกลุ่ม	9.317	19	0.490		
	รวม	9.411	21			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.953	2	0.977	1.125	0.345
	ภายในกลุ่ม	16.490	19	0.868		
	รวม	18.444	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.335	2	0.167	0.451	0.643
	ภายในกลุ่ม	7.047	19	0.371		
	รวม	7.382	21			

จากตาราง 36 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามอายุ ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการที่อายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 37 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการ เกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลด้านตำแหน่ง

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.341	2	0.170	0.424	0.660
	ภายในกลุ่ม	7.630	19	0.402		
	รวม	7.971	21			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.698	2	0.349	0.703	0.508
	ภายในกลุ่ม	9.440	19	0.497		
	รวม	10.138	21			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.015	2	0.007	0.015	0.985
	ภายในกลุ่ม	8.960	19	0.472		
	รวม	8.975	21			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	1.571	2	0.785	1.904	0.176
	ภายในกลุ่ม	7.840	19	0.413		
	รวม	9.411	21			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	3.374	2	1.687	2.127	0.147
	ภายในกลุ่ม	15.070	19	0.793		
	รวม	18.444	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.521	2	0.260	0.721	0.499
	ภายในกลุ่ม	6.861	19	0.361		
	รวม	7.382	21			

จากตาราง 37 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้จัดการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำ



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

สินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามตำแหน่ง ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการที่มีตำแหน่งต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน

ตาราง 38 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	1.611	2	0.805	2.406	0.117
	ภายในกลุ่ม	6.360	19	0.335		
	รวม	7.971	21			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	1.178	2	0.589	1.249	0.309
	ภายในกลุ่ม	8.960	19	0.472		
	รวม	10.138	21			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.175	2	0.087	0.188	0.830
	ภายในกลุ่ม	8.800	19	0.463		
	รวม	8.975	21			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.838	2	0.419	0.928	0.412
	ภายในกลุ่ม	8.573	19	0.451		
	รวม	9.411	21			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 38 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.950	2	0.475	0.516	0.605
	ภายในกลุ่ม	17.493	19	0.921		
	รวม	18.444	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.094	2	0.047	0.123	0.885
	ภายในกลุ่ม	7.287	19	0.384		
	รวม	7.382	21			

จากตาราง 38 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามระดับการศึกษา ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ โดยรวม และเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 39 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการ จำแนกตามประสบการณ์การทำงาน

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	2.384	2	1.192	4.054	0.034*
	ภายในกลุ่ม	5.587	19	0.294		
	รวม	7.971	21			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	3.572	2	1.786	5.167	0.016*
	ภายในกลุ่ม	6.567	19	0.346		
	รวม	10.138	21			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	3.508	2	1.754	6.096	0.009*
	ภายในกลุ่ม	5.467	19	0.288		
	รวม	8.975	21			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	1.491	2	0.745	1.788	0.194
	ภายในกลุ่ม	7.920	19	0.417		
	รวม	9.411	21			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	10.424	2	5.212	12.347	0.000*
	ภายในกลุ่ม	8.020	19	0.422		
	รวม	18.444	21			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.634	2	1.817	9.214	0.002
	ภายในกลุ่ม	3.747	19	0.197		
	รวม	7.382	21			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 39 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของ



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

160

ผู้ประกอบการ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า จำแนกตามประสบการณ์การทำงานด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่าน้อยกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า โดยรวมผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า มี 4 ด้าน ที่ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน ได้แก่ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน ได้แก่ จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า โดยรวมผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงานต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน เพื่อให้ทราบว่าคุณภาพความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตามประสบการณ์การทำงานอยู่คู่ใดบ้างที่มีระดับความคิดเห็นในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผลการทดสอบแสดงดังตาราง 40 – 43



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

161

ตาราง 40 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า จำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ประสบการณ์การทำงาน	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี			1.1667*
6 – 10 ปี			.9000*
11 ปีขึ้นไป			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 40 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้าเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 2 คู่ ได้แก่ 1) ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้ามากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป (1.1667) และ 2) ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้ามากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป (.9000)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

162

ตาราง 41 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ จำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ประสบการณ์การทำงาน	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		.7167*	1.0667*
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 41 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์มากกว่าผู้ประกอบที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (.7167) และมากกว่าผู้ประกอบที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป (1.0667)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

163

ตาราง 42 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า จำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ประสบการณ์การทำงาน	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		.5667*	1.2667*
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 42 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า เป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้ามากกว่า ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (.5667) และมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป (1.2667)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

164

ตาราง 43 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจำแนกตามประสบการณ์การทำงานเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ประสบการณ์การทำงาน	1 – 5 ปี	6 – 10 ปี	11 ปีขึ้นไป
1 – 5 ปี		1.0500*	2.1000*
6 – 10 ปี			
11 ปีขึ้นไป			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 43 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ ผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 1 – 5 ปี มีระดับความคิดเห็นของผู้ประกอบการเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 6 – 10 ปี (1.0500) และมากกว่าผู้ประกอบการที่มีประสบการณ์การทำงาน 11 ปีขึ้นไป (2.1000)



ตอนที่ 6 การวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ความคิดเห็นของผู้ประกอบการต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำนวน 22 แห่ง ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ ดังนี้

1. การอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า

ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์เศรษฐกิจ ที่ตั้งอยู่ในศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนที่สามารถเชื่อมโยงกับภูมิภาคที่สำคัญๆ เช่น เชื่อมระหว่างเอเชียเหนือ เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ใต้หวัน ภาครัฐสามารถสร้างประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่สำคัญในภูมิภาคนี้ กิจกรรมทางการค้าก็สามารถแข่งขันด้านต้นทุนได้

2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์

ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า จากสถานะการแข่งขันทางการค้าในระบบปัจจุบัน ต้นทุนของระบบโลจิสติกส์ เป็นปัจจัยในการแข่งขัน ถ้าผู้ประกอบการได้รับการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ ดังกล่าวจากภาครัฐ เช่น โครงการพัฒนาระบบการขนส่งหรือการบริหารจัดการในการนำเอาสินค้าและบริการให้ถึงมือผู้บริโภคจะมีผลให้ผู้ประกอบการมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ต่ำลง

3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า จำนวนท่าเทียบเรือบนถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักในเขตอำเภอนครหลวงมีจำนวน 25 ท่าเทียบเรือ และได้มีการพัฒนาเส้นทางซึ่งมีผลด้านการตอบสนองความต้องการของลูกค้าในสถานะการแข่งขันได้ระดับหนึ่ง โดยเฉพาะด้านเวลาและระยะทางของเส้นทางที่ช่วยให้ผู้ประกอบการสามารถบริหารเวลาในการขนส่งสินค้าได้ตามความต้องการของลูกค้าและเป็นแหล่งกระจายสินค้าในภูมิภาคที่ดี หากภาครัฐส่งเสริมและพัฒนาเส้นทางจะช่วยให้ระบบโลจิสติกส์มีความคล่องตัวและส่งเสริมด้านความปลอดภัยในท้องถิ่นได้อีกด้วย

4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า

ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการ พบว่า ปัจจุบันประเทศไทยพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักถึงร้อยละ 88 ขณะที่มีการพึ่งพาการขนส่งสินค้าทางน้ำเพียงร้อยละ 10 และพึ่งพาการขนส่งระบบรางได้เพียงร้อยละ 2 ดังนั้นหากภาครัฐจัดให้มีการพัฒนาปรับปรุงเส้นทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักจะช่วยให้การกระจายสินค้าไปสู่ลูกค้าเป็นไปด้วยความรวดเร็วและทันเวลาด้วยต้นทุนที่เหมาะสมรวมทั้งทำให้ตัวสินค้าที่จะส่งถึงมือลูกค้ามีความปลอดภัยมากขึ้นและส่งผลให้การจัดส่ง



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

166

สินค้าแก่ลูกค้าทันต่อการใช้งาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีกระบวนการปรับปรุงด้านบริหารจัดการที่เรียกว่า **Handing Cost** ซึ่งเป็นระบบการบริหารสต็อกหรือการกระจายสินค้ารวมถึง การนำเอาเทคโนโลยีทางด้านคอมพิวเตอร์เข้ามาช่วยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพจะมีผลให้การขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นและสามารถทำได้โดยไม่มีต้นทุนด้านเวลา คือ ตรงต่อเวลา เป็นต้น

5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ผลการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเมื่อเปรียบเทียบต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับประเทศต่างๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ พบว่า ต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในระดับ 18% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์อยู่ในระดับ 8% และมาเลเซียอยู่ในระดับ 13% ดังนั้นผู้ประกอบการในประเทศไทยต้องแบกรับต้นทุนโลจิสติกส์สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว หากภาครัฐได้มีการส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์อย่างเป็นระบบในทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องคาดว่าสภาพเศรษฐกิจของประเทศไทยจะมีมูลค่าทางการค้าเพิ่มขึ้นเนื่องจากต้นทุนด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้ลดลงจากที่ผ่านมา

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก ปรากฏดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์พนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักแบ่งเป็น 6 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก

อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้าน อายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ และภูมิลำเนา มีผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงดังตาราง 44 - 48



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

167

ตาราง 44 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเทียบ
แม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามอายุ

อายุของพนักงานขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	73	19.00
31 – 40 ปี	87	22.70
41 – 50 ปี	126	32.80
51 ปีขึ้นไป	98	25.50
รวม	384	100.00

จากตาราง 44 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลจำแนกตามอายุของพนักงานขับรถ พบว่าพนักงานขับรถส่วนใหญ่มีอายุ 41 - 50 ปี จำนวน 126 คน คิดเป็นร้อยละ 32.80 รองลงมาคือมีอายุมากกว่า 51 ปีขึ้นไปจำนวน 98 คน คิดเป็นร้อยละ 25.50 และน้อยที่สุดคือมีอายุต่ำกว่า 30 ปี จำนวน 73 คน คิดเป็นร้อยละ 19.00



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

168

ตาราง 45 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษาของพนักงานขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	90	23.40
มัธยมศึกษาตอนต้น	91	23.70
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	132	34.40
ปริญญาตรี	71	18.50
รวม	384	100.00

จากตาราง 45 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถจำแนกตามตามระดับการศึกษา พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 132 คนคิดเป็นร้อยละ 34.40 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 91 คนคิดเป็นร้อยละ 23.70 และน้อยที่สุดมีการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 18.50



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

169

ตาราง 46 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเทียบ
แม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนของพนักงานขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	55	14.30
5,000 – 7,500 บาท	68	17.70
7,501 – 10,000 บาท	149	38.80
10,001 บาทขึ้นไป	112	29.20
รวม	384	100.00

จากตาราง 46 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถจำแนกตามตามรายได้
เฉลี่ยต่อเดือน พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 7,501 – 10,000 บาท จำนวน
149 คนคิดเป็นร้อยละ 38.80 รองลงมา มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 10,001 บาทขึ้นไป จำนวน 112 คน
คิดเป็นร้อยละ 29.20 และน้อยที่สุดมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 14.30



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

170

ตาราง 47 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเทียบ
แม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามตามประสบการณ์การขับรถ

ประสบการณ์การขับรถของพนักงานขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
1 – 10 ปี	147	38.30
11 – 20 ปี	106	27.60
21 – 30 ปี	94	24.50
31 ปีขึ้นไป	37	9.60
รวม	384	100.00

จากตาราง 47 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถจำแนกตามตามประสบการณ์การขับรถ พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับรถ 1 -10 ปี จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 38.30 รองลงมา มีประสบการณ์การขับรถ 11 -20 ปี จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 27.60 และน้อยที่สุดมีประสบการณ์การขับรถ 31 ปีขึ้นไป จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.60



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

171

ตาราง 48 ค่าความถี่ และร้อยละของปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถขนส่งสินค้าทางถนนเลียข
แม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนาของพนักงานขับรถ	จำนวน	ร้อยละ
กรุงเทพมหานคร	92	24.00
ภาคกลางที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร	152	39.60
ภาคเหนือ	26	6.80
ภาคใต้	35	9.10
ภาคตะวันออก	30	7.80
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	26	6.80
ภาคตะวันตก	23	6.00
รวม	384	100.00

จากตาราง 48 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถจำแนกตามตาม
ภูมิลำเนา พบว่า พนักงานขับรถส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตภาคกลางที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร
จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 39.60 รองลงมามีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 92 คน
คิดเป็นร้อยละ 24.00 และน้อยที่สุดมีภูมิลำเนาในเขตภาคตะวันตก จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ
6.00



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

172

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง ระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจร ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง ระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร อุปกรณ์การจราจร สภาพการจราจร ประเภทธุรกิจ และจำนวนรถบรรทุก มีผลการวิเคราะห์แสดงดังตาราง 49 - 56

ตาราง 49 ค่าความถี่และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง

ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
มีผลน้อย	25	6.50
มีผลมาก	204	53.10
เสียเวลาเนื่องจากสภาพถนนแคบรถต้องรอคิว	36	9.40
สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหาย	41	10.70
สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิง	28	7.30
บางจังหวัดเวลาไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามกำหนด	25	6.50
ต้องสูญเสียค่าปรับ		
อะไหล่ช่วงล่างของรถเกิดการเสียหายสิ้นเปลืองค่า	25	6.50
บำรุงรักษา		
รวม	384	100.00

จากตาราง 49 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีความคิดเห็นว่าสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุงมีผลกระทบต่อประกอบการประกอบธุรกิจมาก จำนวน 204 คน คิดเป็นร้อยละ 53.10 รองลงมา มีความคิดเห็นว่ามีผลกระทบต่อสินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหาย จำนวน 41 คน คิดเป็นร้อยละ 10.70 และน้อยที่สุดมีความคิดเห็นว่ามีผลกระทบต่อ



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

173

ในบางเวลาที่ไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดต้องสูญเสียค่าปรับ และอะไหล่ช่วงล่างของรถเกิดการเสียหายสิ้นเปลืองค่าบำรุงรักษา จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.50

ตาราง 50 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับสภาพผิวการจราจร

ระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ได้ทันตามกำหนดเวลา	70	18.20
มากกว่า 1 ชั่วโมง	153	39.80
มากกว่า 2 ชั่วโมง	53	13.80
มากกว่า 3 ชั่วโมง	33	8.60
มากกว่า 4 ชั่วโมง	75	19.50
รวม	384	100.00

จากตาราง 50 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ด้านระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับผิวจราจร พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับสภาพผิวการจราจรมากกว่า 1 ชั่วโมง จำนวน 153 คน คิดเป็นร้อยละ 39.80 รองลงมาความคิดเห็นว่าใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับสภาพผิวการจราจรมากกว่า 4 ชั่วโมง จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 19.50 และน้อยที่สุดมีความคิดเห็นที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับสภาพผิวการจราจรมากกว่า 3 ชั่วโมง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

174

ตาราง 51 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพของทางหลวงชนบท
ด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง

ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง	จำนวน	ร้อยละ
มีผลน้อย	47	12.20
มีผลมาก	191	49.70
เสียเวลาเนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น	39	10.20
สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง	38	9.90
สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง	22	5.70
สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดไม่ต้องสูญเสียค่าปรับ	25	6.50
อะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษา	22	5.70
รวม	384	100.00

จากตาราง 51 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีความคิดเห็นว่าสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงมีผลมากต่อการประกอบธุรกิจ จำนวน 191 คน คิดเป็นร้อยละ 49.70 รองลงมา มีความคิดเห็นว่ามีผลน้อย จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 12.20 และน้อยที่สุดมีความคิดเห็นว่าสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง และอะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษาจำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.70



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

175

ตาราง 52 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถ ต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร

ระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
ได้ทันตามกำหนดเวลา	299	77.90
มากกว่า 1 ชั่วโมง	33	8.60
มากกว่า 2 ชั่วโมง	37	9.60
มากกว่า 3 ชั่วโมง	15	3.90
รวม	384	100.00

จากตาราง 52 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีความคิดเห็นที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าหลังปรับสภาพผิวการจราจรได้ทันตามกำหนดเวลา จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 77.90 รองลงมาที่มีความคิดเห็นที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าหลังปรับสภาพผิวการจราจรมากกว่า 2 ชั่วโมง จำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 9.60 และน้อยที่สุดมีความคิดเห็นที่ใช้ระยะเวลาการขนส่งสินค้าก่อนปรับสภาพผิวการจราจรมากกว่า 3 ชั่วโมง จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 3.90



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

176

ตาราง 53 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านอุปกรณ์การจราจร

อุปกรณ์การจราจร	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสม	299	77.90
ไม่เหมาะสม	33	8.60
รวม	384	100.00

จากตาราง 53 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านอุปกรณ์การจราจร พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีความคิดเห็นว่าคุณสมบัติการจราจรที่พบเห็นในปัจจุบันมีความเหมาะสม จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 77.90 รองลงมาคืออุปกรณ์การจราจรที่พบเห็นในปัจจุบันไม่มีความเหมาะสม จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60

ตาราง 54 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านสภาพการจราจร

สภาพการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสม	299	77.90
ไม่เหมาะสม	33	8.60
รวม	384	100.00

จากตาราง 54 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านสภาพการจราจร พบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถมีความคิดเห็นว่าคุณสมบัติการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักมีความเหมาะสม จำนวน 299 คน คิดเป็นร้อยละ 77.90 รองลงมาคือ สภาพการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักไม่มีความเหมาะสม จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

177

ตาราง 55 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพด้านประเภทรถ

ประเภทรถ	จำนวน	ร้อยละ
สินค้าอุปโภค บริโภค	104	27.10
ผลผลิตทางการเกษตร	95	24.70
สินค้าอุตสาหกรรม	73	19.00
สินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์	48	12.50
วัตถุดิบทราย	20	5.20
สินค้าเฉพาะ	44	11.50
รวม	384	100.00

จากตาราง 55 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถต่อสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทด้านประเภทรถพบว่า ส่วนใหญ่พนักงานขับรถขนส่งสินค้าในธุรกิจประเภทอุปโภคบริโภค จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 27.10 รองลงมาเป็นธุรกิจประเภทผลผลิตทางการเกษตร จำนวน 95 คน คิดเป็นร้อยละ 24.70 และน้อยที่สุดเป็นธุรกิจประเภทวัตถุดิบทราย จำนวน 20 คน คิดเป็นร้อยละ 5.20



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

178

ตาราง 56 ค่าความถี่ และร้อยละของความคิดเห็นของพนักงานขับรถด้านจำนวนรถบรรทุก

จำนวนรถบรรทุก	จำนวน	ร้อยละ
เหมาะสม	351	91.40
ไม่เหมาะสม	33	8.60
รวม	384	100.00

จากตาราง 56 ผลการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท พบว่า ส่วนใหญ่ ปริมาณรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักมีความเหมาะสม จำนวน 351 คน คิดเป็น ร้อยละ 91.40 รองลงมาคือ ปริมาณรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักไม่มีความเหมาะสม จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.60

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ มีผลแสดงดังตาราง 57 - 62



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 57 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า

ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีการพัฒนาระบบการค้าผ่านชายแดน	4.55	0.53	มากที่สุด
2. มีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ	4.14	0.40	มาก
3. มีการสำรวจความต้องการของลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.16	0.39	มาก
4. สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้อง	4.28	0.47	มากที่สุด
5. มีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุก ในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.50	0.53	มากที่สุด
โดยรวม	4.33	0.25	มากที่สุด

จากตาราง 57 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า พบว่า โดยรวมพนักงานขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.25) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อพนักงานขับรถมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด จำนวน 3 ข้อ และระดับมากจำนวน 2 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อมีการพัฒนาระบบการค้าผ่านชายแดน ($\bar{X} = 4.55$, S.D. = 0.53) รองลงมาเป็นข้อมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของรถบรรทุกในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X} = 4.50$, S.D. = 0.53) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ ($\bar{X} = 4.14$, S.D. = 0.40)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

180

ตาราง 58 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์

ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการ ขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน	4.73	0.49	มากที่สุด
2. มีการส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	4.39	0.54	มากที่สุด
3. มีการใช้เชื้อเพลิงทดแทนการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ	4.24	0.47	มากที่สุด
4. ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน	4.33	0.52	มากที่สุด
5. มีการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุน ต่ำ	4.75	0.49	มากที่สุด
โดยรวม	4.49	0.33	มากที่สุด

จากตาราง 58 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ พบว่า โดยรวมมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.49$, S.D. = 0.33) เมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อพบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในข้อมีการพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ ($\bar{X} = 4.75$, S.D. = 0.49) รองลงมาเป็นข้อมีการสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน ($\bar{X} = 4.73$, S.D. = 0.49) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการใช้เชื้อเพลิงทดแทนการใช้รถอย่างมีประสิทธิภาพ ($\bar{X} = 4.24$, S.D. = 0.47)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 59 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า

ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. มีมาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม	4.51	0.56	มากที่สุด
2. มีการนำเทคโนโลยีต่าง ๆ ที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม	4.26	0.51	มากที่สุด
3. มีการจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายการขนส่งที่เหมาะสม	4.17	0.40	มาก
4. มีการจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม	4.28	0.49	มากที่สุด
5. มีบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ	4.48	0.53	มากที่สุด
โดยรวม	4.34	0.32	มากที่สุด

จากตาราง 59 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า พบว่า โดยรวมพนักงานขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.34$, S.D. = 0.32) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อพนักงานขับรถมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด จำนวน 4 ข้อ และระดับมากจำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อมีมาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม ($\bar{X} = 4.51$, S.D. = 0.56) รองลงมาเป็นข้อมีบริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ ($\bar{X} = 4.48$, S.D. = 0.53) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายการขนส่งที่เหมาะสม ($\bar{X} = 4.17$, S.D. = 0.40)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

182

ตาราง 60 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า

ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า	\bar{X}	S.D.	ระดับ ความคิดเห็น
1. มีระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้า เกษตรเน่าเสียหรือสินค้าแช่แข็งได้	4.78	0.46	มากที่สุด
2. สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้	4.42	0.54	มากที่สุด
3. สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที	4.15	0.42	มาก
4. สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้	4.27	0.51	มากที่สุด
5. มีการใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทาง	4.46	0.57	มากที่สุด
โดยรวม	4.41	0.33	มากที่สุด

จากตาราง 60 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า พบว่า โดยรวมพนักงานขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = 0.33) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อพนักงานขับรถมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด จำนวน 4 ข้อ และระดับมากจำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อมีระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรเน่าเสียหรือสินค้าแช่แข็งได้ ($\bar{X} = 4.78$, S.D. = 0.46) รองลงมาเป็นข้อมีการใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทาง ($\bar{X} = 4.46$, S.D. = 0.57) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อสามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที ($\bar{X} = 4.15$, S.D. = 0.42)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

183

ตาราง 61 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้	4.73	0.50	มากที่สุด
2. มีการพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมโยงสู่ต่างประเทศได้	4.26	0.49	มากที่สุด
3. มีการปรับปรุงระบบภายในและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม	3.98	0.52	มาก
4. มีการพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล	4.25	0.50	มากที่สุด
5. มีการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ	4.58	0.56	มากที่สุด
โดยรวม	4.36	0.33	มากที่สุด

จากตาราง 61 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ พบว่า โดยรวมพนักงานขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.36$, S.D. = 0.33) และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายข้อพนักงานขับรถมีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด จำนวน 4 ข้อ และระดับมากจำนวน 1 ข้อ โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุดในข้อสามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้ ($\bar{X} = 4.73$, S.D. = 0.50) รองลงมาเป็นข้อมีการพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ เชื่อมโยงเครือข่ายภายในประเทศ ($\bar{X} = 4.58$, S.D. = 0.56) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในข้อมีการปรับปรุงระบบภายในและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม ($\bar{X} = 3.98$, S.D. = 0.52)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

184

ตาราง 62 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ประกอบด้วย ภาพรวม

ภาพรวม	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	4.33	0.25	มากที่สุด
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	4.49	0.33	มากที่สุด
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	4.34	0.32	มากที่สุด
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	4.41	0.33	มากที่สุด
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.36	0.33	มากที่สุด
ภาพรวม	4.39	0.25	มากที่สุด

จากตาราง 62 ผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ถนนเลียบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ภาพรวม พนักงานขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.39$, S.D. = 0.25) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดในด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ($\bar{X} = 4.49$, S.D. = 0.33) รองลงมาเป็นด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า ($\bar{X} = 4.41$, S.D. = 0.33) และมีค่าเฉลี่ยต่ำที่สุดในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ($\bar{X} = 4.33$, S.D. = 0.25)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

185

ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ

ผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้าและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ ด้านอายุ ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ และภูมิลำเนา โดยกำหนดสมมติฐานและค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มีผลการเปรียบเทียบแสดงดังตาราง 63 - 68

สมมติฐานทางสถิติ H_0 : ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานทางสถิติ H_1 : ปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 63 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ จำแนกตามอายุ

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.039	3	0.013	0.206	0.892
	ภายในกลุ่ม	23.721	380	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.533	3	0.178	1.652	0.177
	ภายในกลุ่ม	40.832	380	0.107		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการของ ลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.405	3	0.135	1.323	0.267
	ภายในกลุ่ม	38.814	380	0.102		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.391	3	0.130	1.205	0.308
	ภายในกลุ่ม	41.127	380	0.108		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.269	3	0.090	0.810	0.489
	ภายในกลุ่ม	42.137	380	0.111		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.207	3	0.069	1.066	0.363
	ภายในกลุ่ม	24.645	380	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 63 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามอายุด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน

ตาราง 64 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับ ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.130	3	0.043	0.698	0.554
	ภายในกลุ่ม	23.630	380	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.383	3	0.128	1.184	0.315
	ภายในกลุ่ม	40.981	380	0.108		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการของ ลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.319	3	0.106	1.037	0.376
	ภายในกลุ่ม	38.901	380	0.102		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.297	3	0.099	0.914	0.434
	ภายในกลุ่ม	41.221	380	0.108		
	รวม	41.518	383			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 64 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.906	3	0.302	2.765	0.042*
	ภายในกลุ่ม	41.500	380	0.109		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.221	3	0.074	1.136	0.334
	ภายในกลุ่ม	24.631	380	0.065		
	รวม	24.852	383			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 64 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามระดับการศึกษาด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า โดยรวมพนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 1 ด้าน ได้แก่ พนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นจึงสรุปได้ว่า โดยรวมพนักงานขับรถที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่าง เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตามระดับการศึกษาอยู่คู่ใดบ้างที่มีระดับความพึงพอใจในด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผล แสดงดังตาราง 65



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

189

ตาราง 65 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามระดับการศึกษาเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ระดับการศึกษา	ประถมศึกษา	มัธยมศึกษาตอนต้น	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	ปริญญาตรี
ประถมศึกษา				
มัธยมศึกษาตอนต้น				.1506*
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.				
ปริญญาตรี				

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 65 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจเป็นรายคู่พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ พนักงานขับรถที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้นมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจมากกว่าพนักงานขับรถที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี (.1506)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 66 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.294	3	0.098	1.589	0.192
	ภายในกลุ่ม	23.466	380	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.502	3	0.167	1.557	0.199
	ภายในกลุ่ม	40.862	380	0.108		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการของ ลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.121	3	0.040	0.393	0.758
	ภายในกลุ่ม	39.098	380	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.045	3	0.015	0.139	0.937
	ภายในกลุ่ม	41.473	380	0.109		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.163	3	0.054	0.489	0.690
	ภายในกลุ่ม	42.243	380	0.111		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.160	3	0.053	0.819	0.484
	ภายในกลุ่ม	24.693	380	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 66 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน

ตาราง 67 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ จำแนกตามประสบการณ์การขับรถ

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.093	3	0.031	0.498	0.684
	ภายในกลุ่ม	23.667	380	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.413	3	0.138	1.278	0.282
	ภายในกลุ่ม	40.951	380	0.108		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการของ ลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.196	3	0.065	0.635	0.593
	ภายในกลุ่ม	39.024	380	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.516	3	0.172	1.593	0.191
	ภายในกลุ่ม	41.003	380	0.108		
	รวม	41.518	383			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 67 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.435	3	0.145	1.311	0.270
	ภายในกลุ่ม	41.972	380	0.110		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.228	3	0.076	1.172	0.320
	ภายในกลุ่ม	24.625	380	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 67 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามประสบการณ์การขับรถด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์การขับรถต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีประสบการณ์การขับรถต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 68 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถ จำแนกตามภูมิภาค

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.489	6	0.081	1.319	0.247
	ภายในกลุ่ม	23.271	377	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.324	6	0.054	0.496	0.811
	ภายในกลุ่ม	41.040	377	0.109		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.943	6	0.157	1.548	0.161
	ภายในกลุ่ม	38.277	377	0.102		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	1.325	6	0.221	2.071	0.056
	ภายในกลุ่ม	40.194	377	0.107		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.605	6	0.101	0.910	0.488
	ภายในกลุ่ม	41.801	377	0.111		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.638	6	0.106	1.656	0.131
	ภายในกลุ่ม	24.214	377	0.064		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 68 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านปัจจัยส่วนบุคคลของพนักงานขับรถในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

194

ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามภูมิภาคด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีภูมิลำเนาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้าน ไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีภูมิลำเนาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 195

ตอนที่ 5 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จำแนกตามสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท

ผลการเปรียบเทียบความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ถนนเลียบบแม่น้ำป่าสัก อำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้าและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง ระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจร ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง ระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร อุปกรณ์การจราจร สภาพการจราจร ประเภทธุรกิจ และจำนวนรถบรรทุก โดยกำหนดสมมติฐานและค่านัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 มีผลการเปรียบเทียบแสดงดังตาราง 69 - 78

สมมติฐานทางสถิติ H_0 : สภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

สมมติฐานทางสถิติ H_1 : สภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 69 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก สะดวกกิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.607	6	0.101	1.647	0.133
	ภายในกลุ่ม	23.153	377	0.061		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.861	6	0.143	1.335	0.240
	ภายในกลุ่ม	40.503	377	0.107		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.572	6	0.095	0.930	0.474
	ภายในกลุ่ม	38.648	377	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและ ความเชื่อถือได้ใน กระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.788	6	0.131	1.216	0.297
	ภายในกลุ่ม	40.730	377	0.108		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.557	6	0.260	2.395	0.028*
	ภายในกลุ่ม	40.849	377	0.108		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.525	6	0.087	1.355	0.232
	ภายในกลุ่ม	24.328	377	0.065		
	รวม	24.852	383			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

จากตาราง 69 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวง



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 197

ชนบทในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่าโดยรวมพนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุงต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 1 ด้าน ได้แก่ พนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุงต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นจึงสรุปได้ว่า โดยรวมพนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่าง เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุงคู่ใดบ้างที่มีระดับความคิดเห็นในด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผล แสดงดังตาราง 70



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

198

ตาราง 70 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุงเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง	ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง						
	มีผลน้อย	มีผลมาก	เสียเวลาลดลงเนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น	สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง	สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง	สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดไม่ต้องสูญเสียค่าปรับ	อะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษา
1. มีผลน้อย							
2. มีผลมาก	.1696*						
3. เสียเวลาลดลงเนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น							
4. สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง							
5. สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง							
6. สามารถจัดส่งสินค้าได้ทันตามกำหนดไม่ต้องสูญเสียค่าปรับ	.2880*	.2162*		.1703*			
7. อะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษา							

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

199

จากตาราง 70 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงาน
ขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อน
ปรับปรุงเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 2 คู่ ได้แก่ พนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบมากมี
ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ มากกว่าพนักงานขับรถที่
ได้รับผลกระทบน้อย (.1696) สำหรับพนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบจากอะไหล่ช่วงล่างของรถ
ไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษามีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการ
บริหารจัดการ โลจิสติกส์มากกว่าพนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบน้อย (.2880) มากกว่าพนักงาน
ขับรถที่ได้รับผลกระทบมาก (.2162) และมากกว่าพนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบจากสินค้า
การเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง (.1703)



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 71 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจร

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.568	4	0.142	2.320	0.056
	ภายในกลุ่ม	23.192	379	0.061		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.240	4	0.060	0.553	0.697
	ภายในกลุ่ม	41.124	379	0.109		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.111	4	0.028	0.268	0.898
	ภายในกลุ่ม	39.109	379	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.511	4	0.128	1.180	0.319
	ภายในกลุ่ม	41.008	379	0.108		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.799	4	0.200	1.819	0.124
	ภายในกลุ่ม	41.607	379	0.110		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.280	4	0.070	1.081	0.366
	ภายในกลุ่ม	24.572	379	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 71 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้าน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 201

ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามภูมิภาคด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจรต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีระยะเวลาการขนส่งก่อนปรับสภาพผิวการจราจรต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 202

ตาราง 72 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุง

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.704	6	0.117	1.919	0.077
	ภายในกลุ่ม	23.056	377	0.061		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.608	6	0.101	0.938	0.467
	ภายในกลุ่ม	40.756	377	0.108		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.531	6	0.088	0.862	0.523
	ภายในกลุ่ม	38.689	377	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.981	6	0.163	1.520	0.170
	ภายในกลุ่ม	40.537	377	0.108		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.751	6	0.292	2.706	0.014*
	ภายในกลุ่ม	40.656	377	0.108		
	รวม	42.406	383			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.539	6	0.090	1.394	0.216
	ภายในกลุ่ม	24.313	377	0.064		
	รวม	24.852	383			

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

203

จากตาราง 72 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบทในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง ด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า โดยรวมพนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า มี 1 ด้าน ได้แก่ พนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นจึงสรุปได้ว่า โดยรวมพนักงานขับรถที่มีผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่าง เพื่อให้ทราบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงคู่ใดบ้างที่มีระดับความคิดเห็นในด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจแตกต่างกัน จึงทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. มีผล แสดงดังตาราง 73



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

204

ตาราง 73 การทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามผลกระทบ ต่อสภาพผิวการจราจรหลังปรับปรุงเป็นรายคู่ด้วยวิธี Fisher's LSD. procedure

ผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อนปรับปรุง	มีผลน้อย	มีผลมาก	เสียเวลาลดลงเนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น	สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง	สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง	สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดไม่ต้องสูญเสียค่าปรับ	อะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหายทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษา
1. มีผลน้อย							
2. มีผลมาก							
3. เสียเวลาลดลงเนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น							
4. สินค้าการเกษตรบางประเภทเกิดความเสียหายลดลง							
5. สิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงลดลง							
6. สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนดไม่ต้องสูญเสียค่าปรับ							
7. อะไหล่ช่วงล่างของรถไม่เกิดการเสียหาย	.3056*	.2399*	.2072*				
ทำให้ไม่ต้องเสียค่าบำรุงรักษา							

*ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

205

จากตาราง 73 ผลการทดสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงาน
ขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านผลกระทบต่อสภาพผิวการจราจรก่อน
ปรับปรุงเป็นรายคู่ พบว่า คู่ที่แตกต่างกันมี 1 คู่ คือ พนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบจากอะไหล่
ช่วงล่างของรถเกิดการเสียหายมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิส
ติกส์มากกว่าพนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบน้อย (.3056) มากกว่าพนักงานขับรถที่ได้รับ
ผลกระทบมาก (.2399) และมากกว่าพนักงานขับรถที่ได้รับผลกระทบจากการเสียเวลาลดลง
เนื่องจากสภาพถนนดีขึ้น (.2072)

ตาราง 74 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับ
ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตาม
ระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจร

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.140	3	0.047	0.749	0.524
	ภายในกลุ่ม	23.620	380	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.408	3	0.136	1.262	0.287
	ภายในกลุ่ม	40.956	380	0.108		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการ ของลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.234	3	0.078	0.759	0.518
	ภายในกลุ่ม	38.986	380	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและ ความเชื่อถือได้ใน กระบวนการนำสินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.113	3	0.038	0.347	0.792
	ภายในกลุ่ม	41.405	380	0.109		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.095	3	0.032	0.283	0.837
	ภายในกลุ่ม	42.312	380	0.111		
	รวม	42.406	383			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 74 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.149	3	0.050	0.762	0.516
	ภายในกลุ่ม	24.704	380	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 74 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามภูมิภาคด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจรต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็นดังกล่าว จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีระยะเวลาการขนส่งหลังปรับสภาพผิวการจราจรต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

207

ตาราง 75 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามอุปกรณ์การจราจร

ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถ	อุปกรณ์การจราจร				t	Sig.
	เหมาะสม (n = 345)		ไม่เหมาะสม (n = 39)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	4.33	0.25	4.32	0.29	0.186	0.852
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	4.49	0.32	4.46	0.37	0.591	0.555
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	4.34	0.32	4.39	0.31	-1.074	0.283
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	4.41	0.32	4.44	0.38	-0.529	0.597
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.36	0.33	4.35	0.35	0.109	0.913
รวม	4.38	0.25	4.39	0.29	-0.189	0.851

จากตาราง 75 ผลการการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจำแนกตามอุปกรณ์การจราจรด้วยค่าสถิติ independent t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่าพนักงานขับรถที่พบเห็นอุปกรณ์การจราจรในปัจจุบันต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ .05 จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความ



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

คิดเห็น จึงสรุปได้ว่าโดยรวมพนักงานขับรถที่พบเห็นอุปกรณ์การจราจรในปัจจุบันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 76 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามสภาพการจราจร

ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถ	สภาพการจราจร				t	Sig.
	เหมาะสม (n = 343)		ไม่เหมาะสม (n = 41)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
	1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	4.33	0.25	4.30		
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	4.49	0.33	4.47	0.32	0.263	0.793
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	4.34	0.32	4.36	0.28	-0.283	0.777
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	4.41	0.34	4.45	0.26	-0.703	0.482
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.36	0.34	4.39	0.25	-0.628	0.530
รวม	4.38	0.26	4.39	0.19	-0.229	0.819

จากตาราง 76 ผลการการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจำแนกตามอุปกรณ์การจราจรด้วยค่าสถิติ independent t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

แสดงว่าพนักงานขับรถพบเห็นสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้คือ .05 จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่าโดยรวมพนักงานขับรถที่พบเห็นสภาพการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของถนนเลียบบแม่น้ำป่าสักมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 77 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามประเภทธุรกิจ

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1. ด้านการอำนวยความสะดวก กิจกรรมทางการค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.375	5	0.075	1.212	0.303
	ภายในกลุ่ม	23.385	378	0.062		
	รวม	23.760	383			
2. ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์	ระหว่างกลุ่ม	0.211	5	0.042	0.388	0.857
	ภายในกลุ่ม	41.153	378	0.109		
	รวม	41.364	383			
3. ด้านความสามารถในการ ตอบสนองความต้องการของ ลูกค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.343	5	0.069	0.667	0.649
	ภายในกลุ่ม	38.877	378	0.103		
	รวม	39.220	383			
4. ด้านความปลอดภัยและความ เชื่อถือได้ในกระบวนการนำ สินค้า	ระหว่างกลุ่ม	0.151	5	0.030	0.276	0.926
	ภายในกลุ่ม	41.368	378	0.109		
	รวม	41.518	383			
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	0.598	5	0.120	10.081	0.370
	ภายในกลุ่ม	41.808	378	0.111		
	รวม	42.406	383			



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 77 (ต่อ)

ระดับความคิดเห็น		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	0.155	5	0.031	0.474	0.796
	ภายในกลุ่ม	24.697	378	0.065		
	รวม	24.852	383			

จากตาราง 77 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ จำแนกตามประเภทธุรกิจด้วยค่าสถิติ One Way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.).05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมและเป็นรายด้านมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่า พนักงานขับรถที่มีประเภทธุรกิจต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและเป็นรายด้านไม่แตกต่างกัน จากผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่า พนักงานขับรถที่มีประเภทธุรกิจต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์โดยรวมและทุกด้านไม่แตกต่างกัน



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 78 การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ด้านสภาพปัจจุบันของทางหลวงชนบท จำแนกตามจำนวนรถบรรทุก

ระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถ	จำนวนรถบรรทุก				t	Sig.
	เหมาะสม (n = 351)		ไม่เหมาะสม (n = 33)			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
1. ด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า	4.33	0.25	4.31	0.22	0.383	0.702
2. ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์	4.49	0.34	4.48	0.24	0.131	0.896
3. ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า	4.34	0.33	4.32	0.26	0.403	0.687
4. ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า	4.41	0.34	4.48	0.24	-1.172	0.242
5. ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.36	0.34	4.39	0.19	-0.514	0.607
รวม	4.38	0.26	4.40	0.17	-0.227	0.821

จากตาราง 78 ผลการการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระดับความคิดเห็นของพนักงานขับรถเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ในด้านการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ด้านการลดต้นทุน โลจิสติกส์ ด้านความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้านความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำสินค้า และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจำแนกตามจำนวนรถบรรทุก ด้วยค่าสถิติ Independent t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ (Sig.) .05 พบว่า ค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ $\alpha = .05$ แสดงว่าพนักงานขับรถที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณของจำนวนรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางของถนนเลียบแม่น้ำป่าสักต่างกันมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน เนื่องจากค่า Sig. ที่คำนวณได้โดยรวมมีค่ามากกว่าค่า Sig. ที่กำหนดไว้ คือ .05 จากผล



มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 212

การเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยความคิดเห็น จึงสรุปได้ว่าโดยรวมพนักงานขับรถที่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปริมาณของจำนวนรถบรรทุกที่ใช้เส้นทางของถนนเลียบแม่น้ำป่าสักมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน