



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ประกอบการ และประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ 2) เปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้า ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการและ ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ 3) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ 4) ศึกษาปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำของผู้ขนส่งสินค้า 5) เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ และ ข้อมูลทั่วไปของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก โดยวิธีการเก็บข้อมูล คือ ใช้แบบสอบถามจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำนวน 30 ราย และ ผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ จำนวน 50 ราย เก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ และผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำในเส้นทางลำเลียง อ่าวไทย แม่น้ำเจ้าพระยา และ แม่น้ำป่าสัก ผู้วิจัยจึงขอเสนอและอภิปรายผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของตารางประกอบด้วย 13 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 6 การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 7 การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 8 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

118

ตอนที่ 9 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 10 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 11 การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ตอนที่ 12 การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า

ตอนที่ 13 การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

เพื่อความเข้าใจในการแปลความหมาย ผู้วิจัยขอกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

$\mu$	แทน	ค่าเฉลี่ยของระดับประสิทธิภาพ
$\sigma$	แทน	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน
n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง
t	แทน	ค่าสถิติทดสอบ t-test
F	แทน	ค่าสถิติทดสอบ F-test
*	แทน	ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05
$R^2$	แทน	ค่าการหาความสัมพันธ์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

119

## ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ

ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย เพศอายุสถานภาพการสมรสระดับการศึกษารายได้ต่อเดือนจำนวนเรือประเภทเรือ และการดำเนินกิจการ

ตาราง 5 ค่าความถี่ และร้อยละ ของปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย เพศอายุสถานภาพสมรสระดับการศึกษารายได้ต่อเดือนจำนวนเรือประเภทเรือ และการดำเนินกิจการ

ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน(30 คน)	ร้อยละ100.00
เพศ		
ชาย	19	63.30
หญิง	11	36.70
อายุ		
20-26 ปี	5	16.70
27-33ปี	2	6.70
34-40 ปี	4	13.20
41-47 ปี	12	40.00
48-54 ปี	5	16.70
มากกว่า 55 ปี	2	6.70
สถานภาพสมรส		
โสด	5	16.70
สมรส	21	70.00
หย่าร้าง/หม้าย	4	13.30
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	5	16.70
มัธยมศึกษา	13	43.30
ปริญญาตรี	9	33.30
สูงกว่าปริญญาตรี	2	6.70
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	1	3.30
10,000 – 20,000 บาท	20	66.70
20,000 – 30,000 บาท	3	10.00
30,000 บาทขึ้นไป	6	20.00



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

120

ตาราง 5 (ต่อ)

ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน (30 คน)	ร้อยละ 100.00
จำนวนเรือ		
ต่ำกว่า 3 ลำ	9	30.00
3 – 6 ลำ	4	13.30
10ลำขึ้นไป	17	56.70
ประเภทเรือ		
เรือดยนต์	2	6.70
เรือโป๊ะ	15	50.00
เรือดยนต์และเรือโป๊ะ	13	43.30
การดำเนินกิจการ		
เจ้าของเรือ	26	86.70
เจ้าของท่าเรือและเจ้าของเรือ	4	13.30

จากตาราง 5 พบว่าประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 19 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 63.30 มีอายุ 41-47 ปี จำนวน 12 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 40.00 มีสถานภาพสมรส จำนวน 21 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 70.00 มีระดับการศึกษา มัธยมศึกษา จำนวน 13 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 43.30 มีรายได้ต่อเดือน 10,000 – 20,000 บาท จำนวน 20 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 66.70 มีจำนวนเรือ 10 ลำ ขึ้นไป จำนวน 17 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 56.70 เป็นเรือโป๊ะจำนวน 15 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 50.00 และมีการดำเนินกิจการเป็น เจ้าของเรือจำนวน 26 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 86.70



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

121

## ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย ประเภทกิจการ อายุการดำเนินงานลักษณะการบรรทุกสินค้าขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

ตาราง 6 ค่าความถี่ และร้อยละ ของข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย ประเภทกิจการ อายุการดำเนินงานลักษณะการบรรทุกสินค้าขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน ค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน(30 คน)	ร้อยละ100.00
ประเภทของกิจการ		
กิจการเจ้าของคนเดียว	5	16.70
ห้างหุ้นส่วน	6	20.00
บริษัทจำกัด	19	63.30
อายุการดำเนินงาน		
1 - 3 ปี	1	3.30
4 - 6 ปี	8	26.70
7 ปีขึ้นไป	21	70.00
ลักษณะการบรรทุกสินค้า		
การบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวไปเท่านั้น	3	10.00
การบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวกลับเท่านั้น	1	3.30
การบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ	26	86.70
จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าโดยเฉลี่ยต่อเดือน		
1 - 5 เที่ยว	26	86.70
6 - 10 เที่ยว	4	13.30
ค่าบริการต่อครั้ง		
ขึ้นอยู่กับระยะทาง	11	36.70
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	10	33.30
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	9	30.00
มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง		
ต่ำกว่า 1 ล้านบาท	22	73.30
2 - 10 ล้านบาท	8	26.70



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

จากตารางพบว่าข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีประเภทกิจการ เป็นบริษัทจำกัด จำนวน 19 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 63.30 มีอายุการดำเนินกิจการ 7 ปีขึ้นไป จำนวน 21 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 70.00 มีลักษณะการบรรทุกสินค้า แบบการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ จำนวน 26 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 86.70 มีขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน 1 – 5 เที่ยว จำนวน 26 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 86.70 มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับระยะทาง จำนวน 11 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 36.70 และมีมูลค่าสินค้าในการขนส่ง ต่ำกว่า 1 ล้านบาทจำนวน 22 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 73.30

### ตอนที่3 การวิเคราะห์การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ด้านการวางแผนด้านการจัดการองค์การด้านการจูงใจ และด้านการควบคุมโดยหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรายละเอียดตามตาราง 7 – 10

ตาราง 7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน

ด้านการวางแผน	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการชี้แจงนโยบายและแนวทางการปฏิบัติงานแก่ลูกค้าโดยชัดเจน	4.40	.56	มากที่สุด
2. บริษัทมีการชี้แจงลำดับขั้นตอนในการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้าโดยชัดเจน	4.50	.62	มากที่สุด
3. บริษัทมีการแจ้งกฎระเบียบแก่ลูกค้าโดยชัดเจน	4.20	.61	มากที่สุด
4. บริษัทมีการสำรวจความต้องการของผู้ขนส่งสินค้า อย่างสม่ำเสมอ	4.16	.74	มาก
5. บริษัทสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้องสม่ำเสมอ	4.60	.72	มากที่สุด
6. การเพิ่มจำนวนเรือในการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการให้บริการในช่วงเทศกาล	3.26	1.31	ปานกลาง
รวม	4.18	.49	มาก

จากตาราง7 พบว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผนมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.18$  และ  $S.D. = .49$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำในเรื่องบริษัทสามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้องสม่ำเสมอบริษัทมีการชี้แจงลำดับขั้นตอนในการขนส่งสินค้าแก่ลูกค้าโดยชัดเจนอยู่ในระดับมากที่สุด และการเพิ่มจำนวนเรือในการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการให้บริการในช่วงเทศกาลอยู่ในระดับปานกลาง ตามลำดับ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดการ  
การรองค้ำการ

ด้านการจัดการรองค้ำการ	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าทราบอย่างชัดเจน	3.93	.90	มาก
2. การติดต่องานกับบริษัทมีความสะดวกและรวดเร็ว	4.26	.78	มากที่สุด
3. บุคลากรปฏิบัติงานได้อย่างเหมาะสมตามหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย	4.10	.75	มาก
4. การจัดโครงสร้างการบริหารที่ชัดเจน	4.30	.65	มากที่สุด
5. การกำหนดขอบเขตของงานแต่ละงานไว้อย่างชัดเจน	4.20	.80	มากที่สุด
รวม	4.16	.59	มาก

จากตาราง 8 พบว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดการรองค้ำการมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.16$  และ  $S.D. = .59$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำในเรื่องการจัดโครงสร้างการบริหารที่ชัดเจนการติดต่องานกับบริษัทมีความสะดวกและรวดเร็วอยู่ในระดับมากที่สุด และบริษัทมีการแจ้งตำแหน่งของพนักงานขนส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าทราบอย่างชัดเจนอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจ

ด้านการจูงใจ	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการให้ส่วนลดค่าใช้บริการกับลูกค้า	3.96	.85	มาก
2. บริษัทให้คำปรึกษาและแนะนำความรู้แก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง	4.03	1.15	มาก
3. บริษัทมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.26	1.04	มากที่สุด
4. บริษัทให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้าอย่างทั่วถึง	4.53	.62	มากที่สุด
รวม	4.20	.58	มากที่สุด

จากตาราง 9 พบว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.20$  และ  $S.D. = .58$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำในเรื่องบริษัทให้การสนับสนุนด้านเทคโนโลยีแก่ลูกค้าอย่างทั่วถึงบริษัทมีการจัดกิจกรรมเพื่อสร้างความสัมพันธ์กับลูกค้าอย่างสม่ำเสมออยู่ในระดับมากที่สุด และบริษัทมีการให้ส่วนลดค่าใช้บริการกับลูกค้าอยู่ในระดับมากตามลำดับ





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 10 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการควบคุม

ด้านการควบคุม	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. บริษัทมีการควบคุมคุณภาพของสินค้าที่ขนส่งให้แก่ลูกค้า	4.30	.59	มากที่สุด
2. บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้าในการขนส่งไว้อย่างชัดเจน	4.56	.56	มากที่สุด
3. บริษัทมีการประเมินผลการปฏิบัติงาน โดยการสำรวจความคิดเห็นจากลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.46	.50	มากที่สุด
4. บริษัทมีการกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณภาพและมาตรฐานการขนส่งไว้อย่างชัดเจน	4.43	.56	มากที่สุด
5. บริษัทมีการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของเรือขนส่งสินค้าในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.46	.57	มากที่สุด
รวม	4.44	.40	มากที่สุด

จากตาราง 10 พบว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการควบคุมมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.44$  และ  $S.D. = .40$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำอยู่ในระดับมากที่สุดทุกข้อ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ประกอบด้วย ด้านต้นทุนการขนส่งด้าน  
อำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัย และด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจโดยหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรายละเอียดตามตาราง 11 – 15

ตาราง 11 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์  
ด้านต้นทุนการขนส่ง

ด้านต้นทุนการขนส่ง	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. การสนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน	4.33	.47	มากที่สุด
2. การส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์	4.50	.50	มากที่สุด
3. การใช้เชื้อเพลิงทดแทนเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้า	4.16	.94	มาก
4. ส่งเสริมให้มีเครือข่ายธุรกิจระหว่างกลุ่มผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการใช้ทรัพยากรร่วมกัน	4.33	.71	มากที่สุด
5. การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำ	4.40	.72	มากที่สุด
รวม	4.34	.57	มากที่สุด

จากตาราง 11 พบว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.34$  และ  $S.D. = .57$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ในเรื่องการส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์การพัฒนารูปแบบการขนส่งสินค้าและพลังงานต้นทุนต่ำอยู่ในระดับมากที่สุด และการใช้เชื้อเพลิงทดแทนเพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตาราง 12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

127

## ด้านอำนวยความสะดวก

ด้านอำนวยความสะดวก	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. ความทันสมัยของเครื่องมือและอุปกรณ์ในการขนส่ง	4.46	.50	มากที่สุด
2. การพัฒนาระบบการค้ำข้ามเขตน่านน้ำ	3.96	1.09	มาก
3. การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการ	4.36	.71	มากที่สุด
4. การสำรวจความต้องการของผู้ขนส่งสินค้า อย่างสม่ำเสมอ	4.46	.62	มากที่สุด
5. สามารถจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าได้อย่างถูกต้องตามเวลา	4.46	.57	มากที่สุด
6. การตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ	4.70	.59	มากที่สุด
รวม	4.40	.37	มากที่สุด

จากตาราง 12 พบว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.40$  และ  $S.D. = .37$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ ในเรื่องการตรวจสอบคุณภาพและมาตรฐานของสินค้าในการให้บริการลูกค้าอย่างสม่ำเสมอ การสำรวจความต้องการของผู้ขนส่งสินค้า อย่างสม่ำเสมออยู่ในระดับมากที่สุด และการพัฒนาระบบการค้ำข้ามเขตน่านน้ำอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตาราง 13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านการ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

128

## ตอบสนอง

ด้านการตอบสนอง	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. มาตรฐานในการให้บริการเหมาะสม	4.31	.54	มากที่สุด
2. การนำเทคโนโลยีต่างๆที่ทันสมัยและเป็นสากลมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสม	4.63	.49	มากที่สุด
3. การจัดเตรียมการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจําแนกแจกจ่ายการจัดส่งที่เหมาะสม	4.36	.49	มากที่สุด
4. การจัดส่งสินค้าให้ถึงมือผู้รับสินค้าในเวลาที่เหมาะสม	4.26	.69	มากที่สุด
5. บริการด้านการประกันภัยขนส่งสินค้าภายในและระหว่างประเทศ	4.33	.84	มากที่สุด
รวม	4.38	.45	มากที่สุด

จากตาราง 13 พบว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านการตอบสนองมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.38$  และ  $S.D. = .45$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์อยู่ในระดับมากที่สุดทุกข้อ

ตาราง 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

## ด้านความปลอดภัย

ด้านความปลอดภัย	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. ระบบการขนส่งสามารถควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตรนำเข้าหรือสินค้าแช่แข็งได้	4.03	1.12	มาก
2. สามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้	4.76	.43	มากที่สุด
3. สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที	4.56	.56	มากที่สุด
4. สามารถติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้าได้	3.83	1.08	มาก
5. การใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทางในการขนส่งสินค้า	3.56	1.25	มาก
รวม	4.15	.58	มาก

จากตาราง 14 พบว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.15$  และ  $S.D. = .58$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่าผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในเรื่องสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้สามารถตรวจสอบข้อมูลย้อนหลังได้ทันที อยู่ในระดับมากที่สุด และการใช้ระบบ GPS เพื่อการควบคุมการเดินทางในการขนส่งสินค้า อยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

ตาราง 15 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

130

## ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ

ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	$\mu$	$\sigma$	ระดับความคิดเห็น
1. สามารถรองรับและสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าได้	4.33	.54	มากที่สุด
2. การพัฒนาเครือข่ายภายในและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศได้	4.46	.62	มากที่สุด
3. การปรับปรุงระบบภายในและพิธีศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอย่างเหมาะสม	4.56	.56	มากที่สุด
4. การพัฒนาช่องทางการค้าให้เป็นระดับสากล	4.53	.62	มากที่สุด
5. การพัฒนาเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์เชื่อมโยงในประเทศกับภูมิภาค	4.63	.55	มากที่สุด
รวม	4.50	.41	มากที่สุด

จากตาราง 15 พบว่าประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.50$  และ  $S.D. = .41$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ มีความคิดเห็นต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์อยู่ในระดับมากที่สุดทุกข้อ

ตอนที่ 5 การวิเคราะห์เปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐาน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

## ของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นที่มีต่อการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ และรายละเอียดแสดงดังตาราง 16 - 27

$H_0$  : ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ แตกต่างกัน

ตาราง 16การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามเพศ

ระดับความคิดเห็น	เพศ				t	Sig.
	ชาย (n = 19)		หญิง (n=11)			
	$\mu$	$\sigma$	$\mu$	$\sigma$		
ด้านการวางแผน	4.14	.46	4.27	.53	-.706	.401
ด้านการจัดองค์กร	4.14	.62	4.18	.56	-.151	.455
ด้านการจูงใจ	4.13	.60	4.31	.56	-.838	.420
ด้านการควบคุม	4.45	.42	4.43	.39	.104	.465
โดยรวม	4.21	.41	4.30	.43	-.530	.884

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 16ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุมและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน

ตาราง 17 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม อายุ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	1.703	5	.341	1.547	.213
	ภายในกลุ่ม	5.282	24	.220		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	2.485	5	.497	1.548	.213
	ภายในกลุ่ม	7.707	24	.321		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	1.863	5	.373	1.109	.382
	ภายในกลุ่ม	8.063	24	.336		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.815	5	.163	.987	.446
	ภายในกลุ่ม	3.960	24	.165		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.390	5	.278	1.860	.139
	ภายในกลุ่ม	3.586	24	.149		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 17ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุมและโดยรวมไม่แตกต่างกัน





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 18 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม สถานภาพสมรส

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	.020	2	.010	.038	.962
	ภายในกลุ่ม	6.965	27	.258		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	.492	2	.246	.685	.513
	ภายในกลุ่ม	9.700	27	.359		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	.246	2	.123	.343	.713
	ภายในกลุ่ม	9.679	27	.358		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.000	2	.000	.001	.999
	ภายในกลุ่ม	4.774	27	.177		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.082	2	.041	.225	.800
	ภายในกลุ่ม	4.894	27	.181		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 18 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุมและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 19 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ระดับการศึกษา

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	2.491	3	.830	4.804	.009*
	ภายในกลุ่ม	4.494	26	.173		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	2.760	3	.920	3.219	.039*
	ภายในกลุ่ม	7.432	26	.286		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	.175	3	.058	.155	.925
	ภายในกลุ่ม	9.750	26	.375		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	1.416	3	.472	3.652	.025*
	ภายในกลุ่ม	3.359	26	.129		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.402	3	.467	3.399	.033*
	ภายในกลุ่ม	3.574	26	.137		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 19 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการควบคุมและโดยรวมแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 20 - 22 ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

135

ตาราง 20การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี

Fisher's LSD procedureระหว่างด้านการวางแผน กับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญา ตรี
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา				
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี	.61667*	.42436*		
สูงกว่าปริญญาตรี	1.00000*	.80769*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 20พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการวางแผนมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (.61667)มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา (.42436)ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (1.00000)มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา (.80769)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

136

ตาราง 21การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี

Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านการจัดองค์การกับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญา ตรี
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา				
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี	1.12000*	1.03077*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 21 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการจัดองค์การมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (1.12000)มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา (1.03077)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

137

ตาราง 22การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี

Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านการควบคุมกับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญา ตรี
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา				
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี	.42000*			
สูงกว่าปริญญาตรี	.80000*	.67692*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง22 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการควบคุมมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (.42000)ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (.80000)มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา (.67692)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 23 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม รายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	1.181	3	.394	1.763	.179
	ภายในกลุ่ม	5.805	26	.223		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	.922	3	.307	.862	.473
	ภายในกลุ่ม	9.270	26	.357		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	1.110	3	.370	1.092	.370
	ภายในกลุ่ม	8.815	26	.339		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.635	3	.212	1.329	.286
	ภายในกลุ่ม	4.140	26	.159		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.446	3	.149	.854	.477
	ภายในกลุ่ม	4.529	26	.174		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 23 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุมและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 24การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม จำนวนเรือขนส่งสินค้า

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	1.311	2	.655	3.118	.060
	ภายในกลุ่ม	5.674	27	.210		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์การ	ระหว่างกลุ่ม	.785	2	.393	1.127	.339
	ภายในกลุ่ม	9.407	27	.348		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	2.155	2	1.077	3.744	.037*
	ภายในกลุ่ม	7.770	27	.288		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.356	2	.178	1.089	.351
	ภายในกลุ่ม	4.418	27	.164		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.574	2	.287	1.760	.191
	ภายในกลุ่ม	4.402	27	.163		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 24ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์การ ด้านการควบคุม และโดยรวม ไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจูงใจ แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 25 ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

140

ตาราง 25การทดสอบความแตกต่างของการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านการจูงใจ กับจำนวนเรือขนส่งสินค้า

จำนวนเรือขนส่งสินค้า	ต่ำกว่า 3 ลำ	3 – 6 ลำ	10 ขึ้นไป
ต่ำกว่า 3 ลำ			.47386*
3 – 6 ลำ			.65441*
10 ขึ้นไป			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง25 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่ำกว่า 3 ลำ มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการจูงใจ มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า 10 ขึ้นไป(.47386)ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า 3 – 6 ลำมีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า10 ขึ้นไป(.65441)





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 26 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ประเภทเรือ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านการวางแผน	ระหว่างกลุ่ม	.078	2	.039	.152	.860
	ภายในกลุ่ม	6.907	27	.256		
	รวม	6.985	29			
ด้านการจัดองค์กร	ระหว่างกลุ่ม	.153	2	.077	.206	.815
	ภายในกลุ่ม	10.039	27	.372		
	รวม	10.192	29			
ด้านการจูงใจ	ระหว่างกลุ่ม	.936	2	.468	1.406	.263
	ภายในกลุ่ม	8.989	27	.333		
	รวม	9.925	29			
ด้านการควบคุม	ระหว่างกลุ่ม	.305	2	.153	.921	.410
	ภายในกลุ่ม	4.470	27	.166		
	รวม	4.775	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.051	2	.026	.141	.869
	ภายในกลุ่ม	4.924	27	.182		
	รวม	4.976	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 23 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทเรือ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการวางแผน ด้านการจัดองค์กร ด้านการจูงใจ ด้านการควบคุม และโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 27 การเปรียบเทียบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม การดำเนินกิจการ

ระดับความคิดเห็น	การดำเนินกิจการ				t	Sig.
	เจ้าของเรือ (n = 26)		เจ้าของท่าเรือและเจ้าของเรือ (n = 4)			
	μ	σ	μ	σ		
ด้านการวางแผน	4.07	.42	4.91	.16	-3.883	.167
ด้านการจัดองค์กร	4.03	.53	4.95	.10	-3.321	.010*
ด้านการจูงใจ	4.13	.57	4.62	.47	-1.602	.405
ด้านการควบคุม	4.36	.36	5.00	.00	-3.431	.013*
โดยรวม	4.15	.35	4.87	.12	-3.979	.062

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 27 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการวางแผน ด้านการจูงใจ และโดยรวม ไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินกิจการ ต่างกัน มีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านการจัดองค์กร ด้านการควบคุมแตกต่างกัน



## ตอนที่ 6 การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตาม

### ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตามปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ และรายละเอียดแสดงดังตาราง 28 - 39

$H_0$  : ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยพื้นฐานของผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์แตกต่างกัน

ตาราง 28 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตามเพศ

ประสิทธิภาพ	เพศ				t	Sig.
	ชาย (n = 19)		หญิง (n = 11)			
	$\mu$	$\sigma$	$\mu$	$\sigma$		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.32	.61	4.38	.54	-.248	.231
ด้านอำนวยความสะดวก	4.41	.33	4.39	.44	.128	.281
ด้านการตอบสนอง	4.38	.47	4.38	.44	.043	.642
ด้านความปลอดภัย	4.10	.61	4.23	.53	-.588	.215
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.56	.37	4.40	.48	1.063	.233
โดยรวม	4.36	.42	4.35	.42	.010	.795

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 28 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีเพศต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวมไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 29การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตาม อายุ

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2.485	5	.497	1.640	.188
	ภายในกลุ่ม	7.270	24	.303		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	1.024	5	.205	1.661	.183
	ภายในกลุ่ม	2.959	24	.123		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	1.197	5	.239	1.178	.349
	ภายในกลุ่ม	4.878	24	.203		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	3.510	5	.702	2.672	.047*
	ภายในกลุ่ม	6.305	24	.263		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.934	5	.187	1.076	.398
	ภายในกลุ่ม	4.165	24	.174		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.547	5	.309	2.148	.094
	ภายในกลุ่ม	3.457	24	.144		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 29ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวมไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 30 ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 30การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ค่าย  
วิธี Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านความปลอดภัย กับอายุ

อายุ	20-26 ปี	27-33ปี	34-40 ปี	41-47 ปี	48-54 ปี	มากกว่า 55 ปี
20-26 ปี						
27-33ปี						
34-40 ปี						
41-47 ปี						
48-54 ปี	.72000*			.63333*		
มากกว่า 55 ปี	1.12000*	1.20000*		1.03333*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 30พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ48-54 ปีมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านความปลอดภัยมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ 20-26 ปี (.47386)มากกว่าประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ 41-47 ปี(.63333)ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุมากกว่า 55 ปีมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ 20-26 ปี(1.12000)มากกว่าประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ 27-33ปี(1.20000)และมากกว่าประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุ 41-47 ปี(1.03333)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 31 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตาม สถานภาพสมรส

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.317	2	.158	.453	.640
	ภายในกลุ่ม	9.438	27	.350		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.154	2	.077	.542	.588
	ภายในกลุ่ม	3.829	27	.142		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.124	2	.062	.281	.757
	ภายในกลุ่ม	5.951	27	.220		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.034	2	.017	.047	.954
	ภายในกลุ่ม	9.781	27	.362		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.205	2	.102	.565	.575
	ภายในกลุ่ม	4.894	27	.181		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.035	2	.017	.094	.910
	ภายในกลุ่ม	4.969	27	.184		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง31ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีสถานภาพสมรส ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 32การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามระดับการศึกษา

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.543	3	.514	1.628	.207
	ภายในกลุ่ม	8.212	26	.316		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	1.404	3	.468	4.718	.009*
	ภายในกลุ่ม	2.579	26	.099		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	1.566	3	.522	3.011	.048*
	ภายในกลุ่ม	4.508	26	.173		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	1.798	3	.599	1.944	.147
	ภายในกลุ่ม	8.016	26	.308		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	1.212	3	.404	2.702	.066
	ภายในกลุ่ม	3.887	26	.149		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.460	3	.487	3.572	.028*
	ภายในกลุ่ม	3.544	26	.136		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง32ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองและโดยรวม แตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 33 - 34ต่อไป



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

148

ตาราง 33 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านอำนาจความสะดวก กับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่า มัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา				
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี			.32308(*)	
สูงกว่าปริญญาตรี	.73333(*)	.75641(*)		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 33 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาปริญญาตรี มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านอำนาจความสะดวก มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับศึกษามัธยมศึกษา (.32308) ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่ามัธยมศึกษา (.73333) มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับศึกษามัธยมศึกษา (.75641)





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

149

ตาราง 34การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านการตอบสนอง กับระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	มัธยมศึกษา	ปริญญาตรี	สูงกว่าปริญญาตรี
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา				
มัธยมศึกษา				
ปริญญาตรี				
สูงกว่าปริญญาตรี	.84000(*)	.75385(*)		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 34พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรีมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านการตอบสนอง มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีระดับการศึกษาด้านต่ำกว่ามัธยมศึกษา(.84000)มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษา(.75385)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 35การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.437	3	.146	.406	.750
	ภายในกลุ่ม	9.318	26	.358		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.789	3	.263	2.142	.119
	ภายในกลุ่ม	3.193	26	.123		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.867	3	.289	1.442	.253
	ภายในกลุ่ม	5.208	26	.200		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.827	3	.276	.797	.507
	ภายในกลุ่ม	8.988	26	.346		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.389	3	.130	.715	.552
	ภายในกลุ่ม	4.710	26	.181		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.565	3	.188	1.102	.366
	ภายในกลุ่ม	4.439	26	.171		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง35ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 36การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามจำนวนเรือขนส่งสินค้า

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.866	2	.433	1.315	.285
	ภายในกลุ่ม	8.889	27	.329		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.470	2	.235	1.805	.184
	ภายในกลุ่ม	3.513	27	.130		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.077	2	.039	.173	.842
	ภายในกลุ่ม	5.998	27	.222		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.104	2	1.052	3.683	.039*
	ภายในกลุ่ม	7.711	27	.286		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.023	2	.012	.062	.940
	ภายในกลุ่ม	5.075	27	.188		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.265	2	.132	.754	.480
	ภายในกลุ่ม	4.740	27	.176		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 36 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้าต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านความปลอดภัยแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง37ต่อไป



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

152

ตาราง 37การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านความปลอดภัย กับจำนวนเรือขนส่งสินค้า

จำนวนเรือขนส่งสินค้า	ต่ำกว่า 3 ลำ	3 – 6 ลำ	10 ขึ้นไป
ต่ำกว่า 3 ลำ			
3 – 6 ลำ			.67059*
10 ขึ้นไป			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 37 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า 3 – 6 ลำมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านความปลอดภัย มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีจำนวนเรือขนส่งสินค้า 10 ขึ้นไป(.67059)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 38การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตามประเภทเรือ

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.184	2	.092	.259	.773
	ภายในกลุ่ม	9.571	27	.354		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.033	2	.017	.114	.893
	ภายในกลุ่ม	3.949	27	.146		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.085	2	.043	.192	.827
	ภายในกลุ่ม	5.990	27	.222		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.778	2	.389	1.162	.328
	ภายในกลุ่ม	9.037	27	.335		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.592	2	.296	1.775	.189
	ภายในกลุ่ม	4.506	27	.167		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.019	2	.010	.053	.949
	ภายในกลุ่ม	4.985	27	.185		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 38ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่าแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทเรือต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



ตาราง 39 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตาม การดำเนินงาน

ประสิทธิภาพ	การดำเนินงาน				t	Sig.
	เจ้าของเรือ		เจ้าของท่าเรือและเจ้าของเรือ			
	$\mu$	$\sigma$	$\mu$	$\sigma$		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.24	.55	5.00	.00	-2.662	.001*
ด้านอำนวยความสะดวก	4.35	.31	4.95	.083	-3.918	.175
ด้านการตอบสนอง	4.29	.41	5.00	.00	-3.347	.020*
ด้านความปลอดภัย	4.03	.52	4.95	.10	-3.451	.003*
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.43	.39	5.00	.00	-2.813	.007*
โดยรวม	4.26	.35	4.98	.02	-3.940	.013*

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 39 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินงาน ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการดำเนินงาน ต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ และโดยรวม แตกต่างกัน

### ตอนที่ 7 การวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ จำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผลการวิเคราะห์ประสิทธิภาพที่มีผลต่อการบริหารการบริการจัดการ โลจิสติกส์ จำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำมีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ และรายละเอียดแสดงดังตาราง 40 - 50



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

$H_0$  : ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ แตกต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ แตกต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์แตกต่างกัน

ตาราง 40การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตามประเภทของกิจการ

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.196	2	.098	.278	.760
	ภายในกลุ่ม	9.558	27	.354		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.321	2	.160	1.182	.322
	ภายในกลุ่ม	3.662	27	.136		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.532	2	.266	1.297	.290
	ภายในกลุ่ม	5.542	27	.205		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.566	2	.283	.826	.449
	ภายในกลุ่ม	9.249	27	.343		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.359	2	.180	1.023	.373
	ภายในกลุ่ม	4.740	27	.176		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.189	2	.095	.530	.594
	ภายในกลุ่ม	4.815	27	.178		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 40 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีประเภทของกิจการต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 41การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามอายุการดำเนินงาน

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.357	2	.178	.512	.605
	ภายในกลุ่ม	9.398	27	.348		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนวยความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.281	2	.141	1.026	.372
	ภายในกลุ่ม	3.701	27	.137		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.042	2	.021	.093	.911
	ภายในกลุ่ม	6.033	27	.223		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.648	2	.324	.955	.398
	ภายในกลุ่ม	9.166	27	.339		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.266	2	.133	.742	.486
	ภายในกลุ่ม	4.833	27	.179		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.014	2	.007	.037	.964
	ภายในกลุ่ม	4.991	27	.185		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง41ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 42การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามลักษณะการบรรทุกสินค้า

ประสิทธิภาพ		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.221	2	.110	.313	.734
	ภายในกลุ่ม	9.534	27	.353		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	.200	2	.100	.715	.498
	ภายในกลุ่ม	3.782	27	.140		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	.048	2	.024	.108	.898
	ภายในกลุ่ม	6.027	27	.223		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	.334	2	.167	.476	.626
	ภายในกลุ่ม	9.481	27	.351		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	.317	2	.159	.895	.420
	ภายในกลุ่ม	4.782	27	.177		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.008	2	.004	.021	.979
	ภายในกลุ่ม	4.996	27	.185		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 42 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีลักษณะการบรรทุกสินค้าต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 43 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์จำแนกตาม จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่อเดือน

ประสิทธิภาพ	จำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน				t	Sig.
	1 – 5 เที่ยว (n = 26)		6 – 10 เที่ยว (n = 4)			
	μ	σ	μ	σ		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.35	.61	4.30	.25	.170	.015*
ด้านอำนวยความสะดวก	4.40	.39	4.41	.21	-.063	.237
ด้านการตอบสนอง	4.42	.47	4.15	.25	1.116	.086
ด้านความปลอดภัย	4.13	.62	4.25	.10	-.352	.001*
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.54	.41	4.25	.44	1.333	.785
โดยรวม	4.37	.44	4.27	.16	.441	.034*

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 43 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกและด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีจำนวนเที่ยวในการขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านต้นทุนการขนส่งด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยและโดยรวมแตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 44การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตามค่าบริการต่อครั้ง

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	6.527	2	3.264	27.305	.000*
	ภายในกลุ่ม	3.227	27	.120		
	รวม	9.755	29			
ด้านอำนาจความสะดวก	ระหว่างกลุ่ม	2.234	2	1.117	17.248	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.748	27	.065		
	รวม	3.982	29			
ด้านการตอบสนอง	ระหว่างกลุ่ม	4.862	2	2.431	54.103	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.213	27	.045		
	รวม	6.075	29			
ด้านความปลอดภัย	ระหว่างกลุ่ม	2.995	2	1.498	5.929	.007*
	ภายในกลุ่ม	6.820	27	.253		
	รวม	9.815	29			
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	ระหว่างกลุ่ม	3.134	2	1.567	21.527	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.965	27	.073		
	รวม	5.099	29			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	3.634	2	1.817	35.794	.000*
	ภายในกลุ่ม	1.370	27	.051		
	รวม	5.004	29			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 44ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม น้อยกว่า แสดงว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีลักษณะการบรรทุกสินค้า ต่างกันมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งด้านอำนาจความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

160

ตาราง 45 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านต้นทุนการขนส่งกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	.44545(*)		
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	1.14545(*)	.70000(*)	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 45 พบว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลงมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งมากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.44545) ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการตั้งเป็นราคามาตรฐานมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(1.14545)มากกว่า ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลง(.70000)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

161

ตาราง 46 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านอำนาจความสะดวกกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	.29394(*)		
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	.67172(*)	.37778(*)	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 46 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลงมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านอำนาจความสะดวกมากกว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.29394) ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการตั้งเป็นราคามาตรฐานมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์มากกว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.67172)มากกว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลง(.37778)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

162

ตาราง 47 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านการตอบสนองกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	.90909(*)	.84000(*)	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 47 พบว่า ผู้ประกอบการส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการตั้งเป็นราคามาตรฐานมีประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านการตอบสนองมากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.90909)มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลง(.84000)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

163

ตาราง 48 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่าง ด้านความปลอดภัยกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน		.77778(*)	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 48 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการตั้งเป็นราคามาตรฐานมี ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านความปลอดภัยมากกว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.77778)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

164

ตาราง 49 การทดสอบความแตกต่างของประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	.69091(*)	.72000(*)	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 49 พบว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการตั้งเป็นราคามาตรฐานมี ประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจมากกว่า ประกอบขนส่ง สินค้าทางน้ำ ที่มีค่าบริการขึ้นอยู่กับระยะทาง(.69091)มากกว่า ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มี ค่าบริการขึ้นอยู่กับข้อตกลง(.72000)





## ตาราง 50 การเปรียบเทียบประสิทธิภาพการบริหารจัดการ โลจิสติกส์จำแนกตาม มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง

ประสิทธิภาพ	มูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้ง				t	Sig.
	ต่ำกว่า 1 ล้านบาท (n = 22)		2 - 10 ล้านบาท (n = 8)			
	μ	σ	μ	σ		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.23	.60	4.65	.41	-1.792	.040*
ด้านอำนวยความสะดวก	4.37	.37	4.50	.35	-.837	.895
ด้านการตอบสนอง	4.31	.43	4.57	.48	-1.380	.435
ด้านความปลอดภัย	4.13	.58	4.20	.60	-.261	.321
ด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ	4.46	.39	4.62	.49	.671	.184
โดยรวม	4.30	.43	4.51	.33	.192	1.785

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 50 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านต้นทุนการขนส่งไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่อครั้งต่างกัน มีประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ด้านอำนวยความสะดวกด้านการตอบสนองด้านความปลอดภัยด้านมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและโดยรวมแตกต่างกัน

### ตอนที่ 8 ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

การวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์โดยมีการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นตัวพยากรณ์ และประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เป็นตัวถูกพยากรณ์ รายละเอียดแสดงดังตาราง 51 มีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ ดังนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

$H_0$  : การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ไม่มีความสัมพันธ์และไม่มีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

$H_1$  : การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ตาราง 51 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณระหว่างการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ กับประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์

ตัวพยากรณ์	b	Beta	t	Sig.
ด้านการบริหารจัดการ	.184	.217	1.703	.101
ด้านการจัดองค์กร	.268	.382	2.769	.010*
ด้านการจูงใจ	.074	.105	.986	.333
ด้านการควบคุม	.389	.380	2.678	.013*
ค่าคงที่	.436			
R = .919	R <sup>2</sup> = .844	R <sup>2</sup> change = .844	F = 33.817	Sig. F = 0.000*

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ.05

จากตาราง 51 ผลการวิเคราะห์การถดถอยเชิงพหุคูณ โดยวิธี Enter พบว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุม มีความสัมพันธ์และมีอิทธิพลต่อประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีค่าสัมประสิทธิ์พยากรณ์เท่ากับ .844 แสดงว่าการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ด้านการจัดองค์กร และด้านการควบคุม สามารถอธิบายความผันแปรของประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ค่อนข้างมาก (ถึงร้อยละ 84.4)

### รูปแบบสมการสำหรับพยากรณ์

ประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ = .436 + .268 (ด้านการจัดองค์กร) + .389 (ด้านการควบคุม)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

167

## ตอนที่ 9 การวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาและสถานภาพสมรส

ตาราง 52 ค่าความถี่ และร้อยละ ของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษาและสถานภาพสมรส

ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า	จำนวน (50 คน)	ร้อยละ 100.00
เพศ		
ชาย	50	100.00
หญิง		
อายุ		
ต่ำกว่า 30 ปี	12	24.00
30 - 39 ปี	8	16.00
40 - 49 ปี	27	54.00
50 ปีขึ้นไป	3	6.00
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่ามัธยมศึกษา	9	18.00
มัธยมศึกษา	6	12.00
อนุปริญญา/อาชีวะ	24	48.00
ปริญญาตรี	11	22.00
สถานภาพสมรส		
โสด	9	18.00
สมรส	34	68.00
หย่าร้าง/หม้าย	7	14.00

จากตาราง 52 พบว่าผู้ขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นเพศชายจำนวน 100 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 100.00 มีอายุ 40 - 49 ปี จำนวน 27 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 54.00 มีระดับการศึกษานุปริญญา/อาชีวะ จำนวน 24 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 48.00 และมีสถานภาพสมรสจำนวน 34 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 68.00



## ตอนที่ 10 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย ประเภทกิจการอายุการดำเนินกิจการ ลักษณะการบรรทุกสินค้าการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาล่อง) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

ตาราง 53 ค่าความถี่ และร้อยละของข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำประกอบด้วย ประเภทกิจการอายุการดำเนินกิจการลักษณะการบรรทุกสินค้าการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง) ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ปริมาณของสินค้าที่ขนส่งขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนค่าบริการต่อครั้ง และมูลค่าสินค้า ในการขนส่ง

ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน (50 คน)	ร้อยละ 100.00
ประเภทกิจการ		
กิจการเจ้าของคนเดียว	3	6.00
ห้างหุ้นส่วน	17	34.00
บริษัทจำกัด	30	60.00
อายุการดำเนินกิจการ		
1-3 ปี	2	4.00
4-6 ปี	16	32.00
7 ปีขึ้นไป	32	64.00
ลักษณะการบรรทุกสินค้า		
มีการบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวไปเท่านั้น	6	12.00
มีการบรรทุกสินค้าเฉพาะเที่ยวกลับเท่านั้น	2	4.00
มีการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ	42	84.00
การขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า		
เต็มพื้นที่บรรทุก (100%)	38	76.00
ไม่เต็มพื้นที่บรรทุกเฉลี่ยแล้วอยู่ระหว่าง 75 – 99 % ของพื้นที่	12	24.00
บรรทุก		



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

169

## ตาราง 53 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน(50 คน)	ร้อยละ100.00
<b>ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง</b>		
มีโดยเป็นผู้ว่าจ้างให้องค์กรอื่นเป็นผู้ขนส่งในนามของท่าน	5	10.00
มีโดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่น	45	90.00
<b>ลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า</b>		
มีท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าที่บริหารจัดการเอง	8	16.00
โดยเช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการ	36	72.00
เข้าใช้ท่าเรือหรือสถานีขนถ่ายสินค้าใดๆตามที่ลูกค้ากำหนด	6	12.00
<b>การกำหนดตารางการขนส่งสินค้า</b>		
กำหนดโดยเจ้าของสินค้า	8	16.00
กำหนดโดยองค์กรท่านเอง	27	54.00
กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่น	15	30.00
<b>ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก)</b>		
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	4	8.00
ปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย	32	64.00
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่	8	16.00
ไม่มีการรับขนส่งสินค้า	6	12.00
<b>ประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาเข้า)</b>		
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง	8	16.00
ปุ๋ยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย	17	34.00
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่	21	42.00
ไม่มีการรับขนส่งสินค้า	4	8.00
<b>ปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง</b>		
น้อยกว่า 2,000 ตัน	3	6.00
2,001 – 4,000 ตัน	5	10.00
4,001 – 12,000 ตัน	10	20.00
20,000 ตันขึ้นไป	32	64.00
<b>ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน</b>		
1 – 5 เที่ยว	38	76.00
6 – 10 เที่ยว	6	12.00
11 – 15 เที่ยว	4	8.00
15 เที่ยวขึ้นไป	2	4.00



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 53 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ	จำนวน(50 คน)	ร้อยละ100.00
ค่าบริการต่อครั้ง		
ขึ้นอยู่กับระยะทาง	7	14.00
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	38	76.00
ตั้งเป็นราคารามาตรฐาน	5	10.00
มูลค่าสินค้าในการขนส่ง		
ต่ำกว่า 1 ล้านบาท	37	74.00
2 - 9 ล้านบาท	9	18.00
10 ล้านบาทขึ้นไป	4	8.00

จากตาราง53พบว่าข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำส่วนใหญ่มี ประเภทกิจการ เป็นบริษัทจำกัดจำนวน 30 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 60.00มีอายุการดำเนินกิจการ7 ปีขึ้นไปจำนวน 32 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 64.00มีลักษณะการบรรทุกสินค้ามีการบรรทุกสินค้าทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ จำนวน 42 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 84.00มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าเต็มพื้นที่บรรทุก (100%)จำนวน 38 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 76.00มีธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งโดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ในนามองค์กรอื่นจำนวน 45 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 90.00มีลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าโดยเช่าพื้นที่จากภาครัฐหรือเอกชนที่ให้บริการจำนวน 36 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 72.00 มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้ากำหนดโดยองค์กรตนเองจำนวน 27 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 54.00มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง) เป็นปุ๋ยเคมี/ปูนซิเมนต์/ทรายจำนวน 32 คน คิดเป็นได้ ร้อยละ 64.00มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)เป็น น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่จำนวน 21 คน คิดเป็นได้ ร้อยละ 42.00มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง20,000 ตันขึ้นไปจำนวน 32 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 64.00มี ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน1 – 5 เที่ยวจำนวน 38 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 76.00มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับข้อตกลงจำนวน 38 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 76.00และมีมูลค่าสินค้าในการขนส่ง ต่ำกว่า 1 ล้านบาทจำนวน 37 คน คิดเป็นได้ร้อยละ 74.00



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

171

## ตอนที่ 11 การวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ประกอบด้วย ด้านต้นทุน การขนส่ง ด้านเส้นทางการขนส่ง ด้านบุคลากร และด้านกฎหมาย โดยหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรายละเอียดตามตาราง 54 – 57

ตาราง 54 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่ง

ด้านต้นทุนการขนส่ง	$\mu$	$\sigma$	ระดับ ความคิดเห็น
1. ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในแต่วันแต่รายได้ค่าขนส่งไม่เพิ่มขึ้น	4.26	.48	มากที่สุด
2. การใช้เรือที่มีขนาดเล็กในการขนส่งสินค้า	4.42	.57	มากที่สุด
3. การว่าจ้างขนส่งสินค้าในที่ราคาต่ำค่า	4.06	.86	มาก
4. การแข่งขันสูงในการขนส่งทางเรือ	4.28	.67	มากที่สุด
5. การใช้เรือลากจูงเพิ่มขึ้นจากเดิมเมื่อใช้เรือลำใหญ่ขึ้น	4.34	.74	มากที่สุด
รวม	4.47	1.52	มากที่สุด

จากตาราง 54 พบว่าปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.47$  และ  $S.D. = 1.52$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ผู้ขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำในเรื่องการใช้เรือที่มีขนาดเล็กในการขนส่งสินค้าการใช้เรือลากจูงเพิ่มขึ้นจากเดิมเมื่อใช้เรือลำใหญ่ขึ้นอยู่ในระดับมากที่สุด และการว่าจ้างขนส่งสินค้าในที่ราคาต่ำค่าอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

172

ตาราง 55 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้า  
ทางด้านเส้นทางขนส่ง

ด้านเส้นทางขนส่ง	$\mu$	$\sigma$	ระดับ ความคิดเห็น
1. ฤดูน้ำน้อยเกิดปัญหาหาร่องน้ำดินเงิน	4.12	.93	มาก
2. ฤดูน้ำหลากต้องใช้เรือลากจูงมากขึ้น	3.84	1.05	มาก
3. การเชื่อมโยงเส้นทางระหว่างขนส่งทางน้ำแทนส่งทางบก	4.26	.75	มากที่สุด
4. สะพานไม่สูงพอทำให้เกิดปัญหาตอนน้ำท่วมหรือน้ำขึ้น	4.32	.65	มากที่สุด
5. ทำเทียบเรือไม่เพียงพอแออัดหนาแน่นไม่กระจายตัว	4.42	.60	มากที่สุด
รวม	4.19	.45	มาก

จากตาราง 55 พบว่าปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้านเส้นทาง  
การขนส่งมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X} = 4.19$  และ  $S.D. = 1.45$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ  
พบว่า ผู้ขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ ใน  
เรื่องทำเทียบเรือไม่เพียงพอแออัดหนาแน่นไม่กระจายตัว สะพานไม่สูงพอทำให้เกิดปัญหาตอนน้ำ  
ท่วมหรือน้ำขึ้นอยู่ในระดับมากที่สุด และฤดูน้ำหลากต้องใช้เรือลากจูงมากขึ้นอยู่ในระดับมาก  
ตามลำดับ





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

173

ตาราง 56 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้า  
ทางด้านบุคลากร

ด้านบุคลากร	$\mu$	$\sigma$	ระดับ ความคิดเห็น
1. บุคลากรขาดความรู้ความชำนาญ	4.54	.70	มากที่สุด
2. บุคลากรขาดการบริการที่ดี	4.24	.55	มากที่สุด
3. เงินเดือนและค่าแรงมีค่าต่ำกว่าในราคาที่สูง	4.52	.64	มากที่สุด
4. ธุรกิจจะล้มเหลวลงไปได้หากปราศจากความช่วยเหลือจากท่าเรือ	4.30	.70	มากที่สุด
รวม	4.40	.39	มากที่สุด

จากตาราง 56 พบว่าปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้านบุคลากรมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.40$  และ  $S.D. = .39$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ผู้ขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้านในเรื่องอยู่ในระดับมากที่สุดทุกข้อ



ตาราง 57 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้า  
ทางด้านกฎหมาย

ด้านกฎหมาย	$\mu$	$\sigma$	ระดับ ความคิดเห็น
1. การโจรกรรมสินค้าระหว่างทาง	4.36	.66	มากที่สุด
2. ลักษณะของสินค้าและการบรรจุ	4.20	.80	มากที่สุด
3. การประกันสินค้าระหว่างทางขนส่ง	4.04	1.08	มาก
4. การขนถ่ายและขนส่งสินค้าที่อันตราย	4.62	.49	มากที่สุด
รวม	4.30	.49	มากที่สุด

จากตาราง 57 พบว่าปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้านกฎหมายมีค่าเฉลี่ยโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{X} = 4.30$  และ  $S.D. = .49$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ผู้ขนส่งสินค้ามีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้าน ในเรื่อง การขนถ่ายและขนส่งสินค้าที่อันตรายการโจรกรรมสินค้าระหว่างทางอยู่ในระดับมากที่สุด และการประกันสินค้าระหว่างทางขนส่งอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

## ตอนที่ 12 การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

### จำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้า

ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้ามีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ และรายละเอียดแสดงดังตาราง 58 - 61

$H_0$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าแตกต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ขนส่งสินค้าแตกต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 58การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตาม อายุ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	9.730	4	2.433	1.051	.392
	ภายในกลุ่ม	104.171	45	2.315		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2.039	4	.510	2.826	.036*
	ภายในกลุ่ม	8.118	45	.180		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.406	4	.102	.644	.634
	ภายในกลุ่ม	7.094	45	.158		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	1.479	4	.370	1.576	.197
	ภายในกลุ่ม	10.558	45	.235		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.504	4	.376	1.377	.257
	ภายในกลุ่ม	12.289	45	.273		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง58ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากรด้านกฎหมายและโดยรวม ไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 37 ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

176

ตาราง 59 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วย วิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านเส้นทางการขนส่ง กับอายุ

อายุ	27-33 ปี	34-40 ปี	41-47 ปี	48-54 ปี	มากกว่า 55 ปี
27-33 ปี					
34-40 ปี					.58333(*)
41-47 ปี					
48-54 ปี			.47143*		.90476*
มากกว่า 55 ปี					

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 59 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุ 34-40 ปี มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่ง มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุ มากกว่า 55 ปี (.58333) ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุ 48-54 ปี มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุ 41-47 ปี (.47143) มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุ มากกว่า 55 ปี (.90476)

ตาราง 60 การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

## จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	15.943	3	5.314	2.496	.072
	ภายในกลุ่ม	97.958	46	2.130		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.267	3	.089	.414	.744
	ภายในกลุ่ม	9.890	46	.215		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.102	3	.034	.211	.888
	ภายในกลุ่ม	7.398	46	.161		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.299	3	.100	.390	.760
	ภายในกลุ่ม	11.737	46	.255		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.272	3	.424	1.558	.212
	ภายในกลุ่ม	12.521	46	.272		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง60ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

ตาราง 61การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

จำแนกตาม สถานภาพสมรส

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.420	2	.210	.087	.917
	ภายในกลุ่ม	113.481	47	2.414		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.265	2	.132	.629	.538
	ภายในกลุ่ม	9.892	47	.210		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.285	2	.142	.928	.402
	ภายในกลุ่ม	7.215	47	.154		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.310	2	.155	.621	.542
	ภายในกลุ่ม	11.727	47	.250		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.056	2	.028	.097	.908
	ภายในกลุ่ม	13.736	47	.292		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 61 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรค การบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และ ด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน

### ตอนที่ 13 การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ

จำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ

ผลการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตาม ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำ มีสมมติฐานเพื่อการทดสอบ และ รายละเอียดแสดงดังตาราง 62 - 82



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

$H_0$  : ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำไม่แตกต่างกัน

$H_1$  : ข้อมูลทั่วไปของการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน

ตาราง 62การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตามประเภทกิจการ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.078	2	2.039	.873	.424
	ภายในกลุ่ม	109.823	47	2.337		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.380	2	.190	.913	.408
	ภายในกลุ่ม	9.777	47	.208		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.581	2	.291	1.974	.150
	ภายในกลุ่ม	6.919	47	.147		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.362	2	.181	.729	.488
	ภายในกลุ่ม	11.674	47	.248		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.267	2	.134	.464	.632
	ภายในกลุ่ม	13.526	47	.288		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 62ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีประเภทกิจการต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 63การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตามอายุการดำเนินงานกิจการ

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.805	2	2.402	1.035	.363
	ภายในกลุ่ม	109.096	47	2.321		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.538	2	.269	1.315	.278
	ภายในกลุ่ม	9.619	47	.205		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.990	2	.495	3.575	.036*
	ภายในกลุ่ม	6.510	47	.139		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.450	2	.225	.913	.408
	ภายในกลุ่ม	11.586	47	.247		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.572	2	.286	1.016	.370
	ภายในกลุ่ม	13.221	47	.281		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง63ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีอายุการดำเนินงานต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากรแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง64ต่อไปนี้





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

181

ตาราง 64 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านบุคลากรกับอายุการดำเนินงาน

อายุการดำเนินงาน	1-3 ปี	4-6 ปี	7 ปีขึ้นไป
1-3 ปี			
4-6 ปี	.60938*		
7 ปีขึ้นไป	.71094*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 64 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุการดำเนินงาน 4-6 ปี มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากรมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุการดำเนินงาน 1-3 ปี (.60938) ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุการดำเนินงาน 7 ปีขึ้นไป มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีอายุการดำเนินงาน 1-3 ปี (.71094)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 65การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตามลักษณะการบรรทุกสินค้า

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.811	2	.406	.169	.845
	ภายในกลุ่ม	113.090	47	2.406		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.919	2	.459	2.337	.108
	ภายในกลุ่ม	9.238	47	.197		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.887	2	.443	3.152	.052
	ภายในกลุ่ม	6.613	47	.141		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.079	2	.040	.156	.856
	ภายในกลุ่ม	11.957	47	.254		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.490	2	.245	.865	.428
	ภายในกลุ่ม	13.303	47	.283		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 65ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีลักษณะการบรรทุกสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 6 การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจําแนกตาม การขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า

ระดับความคิดเห็น	การขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า				t	Sig.
	เต็มพื้นที่บรรทุก (100%) (n = 38)		ไม่เต็มพื้นที่อยู่ระหว่าง 75 - 99 % ของพื้นที่บรรทุก (n = 12)			
	μ	σ	μ	σ		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.25	.52	5.15	2.95	-1.807	.009*
ด้านเส้นทางการขนส่ง	4.23	.41	4.06	.55	1.096	.354
ด้านบุคลากร	4.42	.33	4.33	.54	.673	.277
ด้านกฎหมาย	4.37	.44	4.08	.58	1.819	.125
โดยรวม	4.32	.35	4.40	.91	-.491	.004*

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน ส่วนค่า Sig. น้อยกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดง ผู้ประกอบขนส่งสินค้าทางน้ำ ที่มีการขนส่งสินค้าและปริมาณสินค้า ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งและโดยรวม แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 67การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม  
ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง

ระดับความคิดเห็น	ธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่ง				t	Sig.
	มีโดยเป็นผู้ว่าจ้างให้ องค์กรอื่นเป็นผู้ขนส่งใน นามของท่าน (n = 5)		มีโดยเป็นผู้รับจ้างขนส่งให้ ในนามองค์กรอื่น (n =45)			
	μ	σ	μ	σ		
ด้านต้นทุนการขนส่ง	4.44	.77	4.47	1.59	-0.049	1.000
ด้านเส้นทางการขนส่ง	4.56	.53	4.15	.43	1.960	.363
ด้านบุคลากร	4.70	.41	4.36	.37	1.852	.465
ด้านกฎหมาย	4.65	.65	4.26	.46	1.670	.532
โดยรวม	4.58	.55	4.31	.52	1.092	.465

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 67 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Independent sample t-test ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. มากกว่าค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีธุรกิจมีการจ้างเหมาช่วงในการขนส่งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายและโดยรวม ไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 68การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตามลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้า

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.717	2	.359	.149	.862
	ภายในกลุ่ม	113.183	47	2.408		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.175	2	.587	3.073	.056
	ภายในกลุ่ม	8.982	47	.191		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.359	2	.179	1.180	.316
	ภายในกลุ่ม	7.141	47	.152		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	1.148	2	.574	2.478	.095
	ภายในกลุ่ม	10.888	47	.232		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.457	2	.229	.806	.453
	ภายในกลุ่ม	13.335	47	.284		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง68ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีลักษณะการเข้าใช้สถานที่ขนถ่ายสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 69การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำแตกต่างกัน  
จำแนกตามการกำหนดตารางการขนส่งสินค้า

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	3.262	2	1.631	.693	.505
	ภายในกลุ่ม	110.639	47	2.354		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.698	2	.349	1.734	.188
	ภายในกลุ่ม	9.459	47	.201		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.385	2	.192	1.271	.290
	ภายในกลุ่ม	7.115	47	.151		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	2.660	2	1.330	6.668	.003*
	ภายในกลุ่ม	9.376	47	.199		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.032	2	.516	1.900	.161
	ภายในกลุ่ม	12.761	47	.272		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง69ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านบุคลากรไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้าต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านกฎหมายแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedureดังแสดงไว้ในตาราง70ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

187

ตาราง 70 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านกฎหมายกับการกำหนดตารางการ  
ขนส่งสินค้า

การกำหนดตาราง การขนส่งสินค้า	กำหนดโดย เจ้าของสินค้า	กำหนดโดย องค์กรตนเอง	กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วง การขนส่งอื่น
กำหนดโดยเจ้าของสินค้า			
กำหนดโดยองค์กรตนเอง	.59838*		
กำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วง การขนส่งอื่น	.66875*		

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 70 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้ากำหนดโดย  
องค์กรตนเองมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางด้านกฎหมายมากกว่า ผู้  
ขนส่งสินค้า ที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้ากำหนดโดยเจ้าของสินค้า(.59838)ผู้ขนส่งสินค้า  
ที่มีการกำหนดตารางการขนส่งสินค้ากำหนดโดยผู้ขนส่งสินค้าในช่วงการขนส่งอื่นมีปัญหาและ  
อุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีการกำหนดตารางการ  
ขนส่งสินค้ากำหนดโดยเจ้าของสินค้า(.66875)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 71การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	4.277	3	1.426	.598	.619
	ภายในกลุ่ม	109.623	46	2.383		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.413	3	.138	.651	.587
	ภายในกลุ่ม	9.743	46	.212		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.096	3	.032	.200	.896
	ภายในกลุ่ม	7.404	46	.161		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	3.377	3	1.126	5.979	.002*
	ภายในกลุ่ม	8.660	46	.188		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.200	3	.400	1.462	.237
	ภายในกลุ่ม	12.592	46	.274		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 71 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง) ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่ง และด้านบุคลากรไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาล่อง)ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านกฎหมายแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedureดังแสดงไว้ในตาราง72ต่อไปนี้





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

189

ตาราง 72 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านกฎหมายกับประเภทสินค้าที่ขนส่ง  
(สินค้าขาออก)

ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก)	ข้าว/มัน			
	สำปะหลัง/ ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง	ปุยเคมี/ปูนซี เมนต์/ทราย	น้ำมัน/ถ่าน หิน/แร่	ไม่มีการรับขนส่ง สินค้า
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง				
ปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย	.83594*			
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่				
ไม่มีการรับขนส่งสินค้า	.70833*			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 72 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก)เป็นปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทรายมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านกฎหมายมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก) เป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง(.83594)ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก)ไม่มีการรับขนส่งสินค้ามีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก) เป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง(.70833)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 73การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตามประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	25.900	3	8.633	4.513	.007*
	ภายในกลุ่ม	88.000	46	1.913		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.805	3	.602	3.313	.028*
	ภายในกลุ่ม	8.352	46	.182		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	1.137	3	.379	2.741	.054
	ภายในกลุ่ม	6.363	46	.138		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.674	3	.225	.909	.444
	ภายในกลุ่ม	11.363	46	.247		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.110	3	.370	1.342	.272
	ภายในกลุ่ม	12.683	46	.276		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 73 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น) ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากรและด้านกฎหมาย ไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งและด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedureดังแสดงไว้ในตาราง74 - 75ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

191

ตาราง 74การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedureระหว่างด้านต้นทุนการขนส่งกับประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)

ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น)	ข้าว/มัน สำปะหลัง/ ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง	ปุยเคมี/ปูนซี เมนต์/ทราย	น้ำมัน/ถ่าน หิน/แร่	ไม่มีการรับขนส่ง สินค้า
ข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กาก ถั่วเหลือง				
ปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย				
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่				
ไม่มีการรับขนส่งสินค้า	2.65000*	2.36765*	2.73571*	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 74 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ไม่มีการรับขนส่งสินค้ามีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)เป็นข้าว/มันสำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลือง(2.65000)มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น) เป็นปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย(2.36765)และมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น) เป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่(2.73571)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 192

ตาราง 75การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedureระหว่างด้านเส้นทางขนส่งกับประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาออก)

ประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาออก)	ข้าว/มัน			
	ลำปะหลัง/ ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง	ปุยเคมี/ปูนซี เมนต์/ทราย	น้ำมัน/ถ่าน หิน/แร่	ไม่มีการรับขนส่ง สินค้า
ข้าว/มันลำปะหลัง/ข้าวโพด/ กากถั่วเหลือง				.55000*
ปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทราย				.72647*
น้ำมัน/ถ่านหิน/แร่				.49286*
ไม่มีการรับขนส่งสินค้า				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 75 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)เป็นข้าว/มัน ลำปะหลัง/ข้าวโพด/กากถั่วเหลืองมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้าน เส้นทางขนส่งมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ไม่มีการรับขนส่ง สินค้า(.55000)ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น) เป็นปุยเคมี/ปูนซีเมนต์/ทรายมี ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้า ที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ไม่มีการรับขนส่งสินค้า(.72647)และผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง (สินค้าขาขึ้น) เป็นน้ำมัน/ถ่านหิน/แร่มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีประเภทสินค้าที่ขนส่ง(สินค้าขาขึ้น)ไม่มีการรับขนส่งสินค้า(.49286)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 76การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจําแนกตามปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.746	3	.249	.101	.959
	ภายในกลุ่ม	113.155	46	2.460		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2.326	3	.775	4.555	.007*
	ภายในกลุ่ม	7.831	46	.170		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.694	3	.231	1.563	.211
	ภายในกลุ่ม	6.806	46	.148		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	1.851	3	.617	2.786	.051
	ภายในกลุ่ม	10.185	46	.221		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.824	3	.275	.975	.413
	ภายในกลุ่ม	12.969	46	.282		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 76ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน จึงได้จําแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher’s LSD procedureดังแสดงไว้ในตาราง77ต่อไปนี้



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

194

ตาราง 77 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านเส้นทางการขนส่งกับปริมาณของ  
สินค้าที่ขนส่ง

ปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง	น้อยกว่า 2,000 ตัน	2,001 – 4,000 ตัน	4,001 – 12,000 ตัน	20,000 ตัน ขึ้นไป
น้อยกว่า 2,000 ตัน				
2,001 – 4,000 ตัน				
4,001 – 12,000 ตัน		.69333*		.48500*
20,000 ตันขึ้นไป				

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 77 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่ง 4,001 – 12,000 ตันมี  
ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านเส้นทางการขนส่งมากกว่า ผู้ขนส่ง  
สินค้า ที่มีปริมาณของสินค้าที่ขนส่งน้อยกว่า 2,000 ตัน(.69333)มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีปริมาณ  
ของสินค้าที่ขนส่งน้อยกว่า 20,000 ตันขึ้นไป(.48500)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 195

ตาราง 78การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจําแนกตาม  
ขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือน

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	2.654	3	.885	.366	.778
	ภายในกลุ่ม	111.247	46	2.418		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.929	3	.310	1.543	.216
	ภายในกลุ่ม	9.228	46	.201		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.444	3	.148	.965	.417
	ภายในกลุ่ม	7.056	46	.153		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	1.511	3	.504	2.202	.101
	ภายในกลุ่ม	10.525	46	.229		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	1.029	3	.343	1.236	.308
	ภายในกลุ่ม	12.764	46	.277		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 78ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีขนส่งสินค้าเฉลี่ยต่อเดือนต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 79 การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำจำแนกตาม  
ค่าบริการต่อครั้ง

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	17.664	2	8.832	4.313	.019*
	ภายในกลุ่ม	96.236	47	2.048		
	รวม	113.901	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	1.234	2	.617	3.250	.048*
	ภายในกลุ่ม	8.923	47	.190		
	รวม	10.157	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	.686	2	.343	2.365	.105
	ภายในกลุ่ม	6.814	47	.145		
	รวม	7.500	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.990	2	.495	2.107	.133
	ภายในกลุ่ม	11.046	47	.235		
	รวม	12.036	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.659	2	.329	1.178	.317
	ภายในกลุ่ม	13.134	47	.279		
	รวม	13.793	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 79 ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่า ผู้ขนส่งสินค้าที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกันส่วนค่า Sig. น้อยกว่า ค่าระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีค่าบริการต่อครั้งต่างกัน มีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งและด้านเส้นทางการขนส่งแตกต่างกัน จึงได้จำแนกเป็นรายคู่ด้วยวิธีของ Fisher's LSD procedure ดังแสดงไว้ในตาราง 80 - 81 ต่อไปนี้





# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา 1977

ตาราง 80 การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedure ระหว่างด้านต้นทุนการขนส่งกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน	2.15429*	1.92947*	

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 80 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้งตั้งเป็นราคามาตรฐานมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับระยะทาง(2.15429)มากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับข้อตกลง(2.15429)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

198

ตาราง 81การทดสอบความแตกต่างของปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ  
เป็นรายคู่ ด้วยวิธี Fisher's LSD procedureระหว่าง ด้านเส้นทางการขนส่งกับค่าบริการต่อครั้ง

ค่าบริการต่อครั้ง	ขึ้นอยู่กับระยะทาง	ขึ้นอยู่กับข้อตกลง	ตั้งเป็นราคามาตรฐาน
ขึ้นอยู่กับระยะทาง			
ขึ้นอยู่กับข้อตกลง			.50842*
ตั้งเป็นราคามาตรฐาน			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง81 พบว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้งขึ้นอยู่กับข้อตกลงมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งมากกว่า ผู้ขนส่งสินค้า ที่มีค่าบริการต่อครั้งตั้งเป็นราคามาตรฐาน(.50842)



# มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา

ตาราง 82การเปรียบเทียบปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำ จำแนกตามมูลค่าสินค้าในการขนส่ง

ระดับความคิดเห็น		SS	df	MS	F	Sig.
ด้านต้นทุนการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.175	2	.087	.411	.665
	ภายในกลุ่ม	9.982	47	.212		
	รวม	10.157	49			
ด้านเส้นทางการขนส่ง	ระหว่างกลุ่ม	.104	2	.052	.332	.719
	ภายในกลุ่ม	7.396	47	.157		
	รวม	7.500	49			
ด้านบุคลากร	ระหว่างกลุ่ม	1.057	2	.528	2.262	.115
	ภายในกลุ่ม	10.979	47	.234		
	รวม	12.036	49			
ด้านกฎหมาย	ระหว่างกลุ่ม	.705	2	.353	1.266	.291
	ภายในกลุ่ม	13.087	47	.278		
	รวม	13.793	49			
โดยรวม	ระหว่างกลุ่ม	.175	2	.087	.411	.665
	ภายในกลุ่ม	9.982	47	.212		
	รวม	10.157	49			

\* ระดับนัยสำคัญทางสถิติ .05

จากตาราง 82ผลการวิเคราะห์ด้วยสถิติ One way ANOVA ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ซึ่งค่า Sig. โดยรวม มากกว่า แสดงว่าผู้ขนส่งสินค้าที่มีมูลค่าสินค้าในการขนส่งต่างกันมีปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางน้ำด้านต้นทุนการขนส่งด้านเส้นทางการขนส่งด้านบุคลากร และด้านกฎหมายไม่แตกต่างกัน