

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้เสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยเริ่มจากการกำหนดสัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล และลำดับขั้นตอนนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับดังต่อไปนี้

สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

N	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด
n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่างย่อย
\bar{X}	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนดิบชุด X
SD	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
df	แทน	ชั้นของความเป็นอิสระ
SS	แทน	ผลรวมของคะแนนเบี่ยงเบนแต่ละตัวยกกำลังสอง
MS	แทน	ค่าความแปรปรวน
t	แทน	ค่าคำนวณจากการทดสอบที (t test)
F	แทน	ค่าคำนวณจากการวิเคราะห์ความแปรปรวน (Fisher's F ratio)
p	แทน	ค่าความน่าจะเป็น
*	แทน	นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

การเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การเสนอผลการวิเคราะห์ ข้อมูลครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลประชากรศาสตร์ ได้แก่ ข้อมูลกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม, ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง, มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง, ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง, จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง, ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง และวิธีการใช้บริการขนส่ง โดยวิธี ความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปของตาราง และแปลผลโดยการบรรยาย

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ และด้านภาพลักษณ์ โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปของตาราง และแปลผลโดยการบรรยาย

ส่วนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ ด้านราคา ด้านเวลา ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ และด้านภาพลักษณ์ โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) แล้วนำเสนอข้อมูลในรูปของตาราง และแปลผลโดยการบรรยาย

ส่วนที่ 4 ทดสอบสมมติฐานปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า และความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกข้อมูลตามข้อมูลประชากรศาสตร์ โดยใช้ค่าสถิติ (t test) และวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of variance) แล้วนำเสนอในรูปของตาราง และแปลผลโดยการบรรยาย

ส่วนที่ 5 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของข้อมูลประชากรศาสตร์เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี 5 ด้าน ได้แก่ ด้านบริการ, ด้านราคา, ด้านเวลา, ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ และด้านภาพลักษณ์ โดยการบรรยาย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ส่วนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลประชากรศาสตร์

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม

	กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1.	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	25	25.77
2.	เครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	30	30.93
3.	อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	10	10.31
4.	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	32	32.99
	รวม	97	100

จากตารางที่ 1 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม กลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน) จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 25.77 กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 30.93 กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.31 กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) จำนวน 32 คน คิดเป็นร้อยละ 32.99

ตารางที่ 2 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง

ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 500 กิโลกรัม	6	6.19
2. 501–1,000 กิโลกรัม	12	12.37
3. 1,001–1,500 กิโลกรัม	12	12.37
4. 1,501–2,000 กิโลกรัม	6	6.19
5. มากกว่า 2,001 กิโลกรัมขึ้นไป	61	62.89
รวม	97	100

จากตารางที่ 2 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามปริมาณของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้งต่ำกว่า 500 กิโลกรัม 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.19 ปริมาณของสินค้าน้ำหนัก 501–1,000 กิโลกรัม 12 คน คิดเป็นร้อยละ 12.37 คน ปริมาณของสินค้า 1,001–1,500 กิโลกรัม 12 คน คิดเป็นร้อยละ 12.37 ปริมาณของสินค้า 1,501–2,000 กิโลกรัม 6 คน คิดเป็นร้อยละ 6.19 และปริมาณของสินค้ามากกว่า 2,001 กิโลกรัมขึ้นไป จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 62.89

ตารางที่ 3 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง

มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า10,000 บาท	8	8.20
2. 10,001–20,000 บาท	8	8.20
3. 20,001–30,000 บาท	4	4.10
4. 30,001–40,000 บาท	17	17.50
5. มากกว่า40,001 บาทขึ้นไป	60	61.90
รวม	97	100

จากตารางที่ 3 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่งแต่ละครั้งต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.20 มูลค่าของสินค้าตั้งแต่ 10,001–20,000 บาทจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.20 มูลค่าตั้งแต่ 20,001–30,000 บาทจำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 4.10 มูลค่าตั้งแต่ 30,001–40,000 บาทจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 17.50 และมูลค่าของสินค้ามากกว่า 40,001 บาท จำนวน 60 คน คิดเป็นร้อยละ 61.90

ตารางที่ 4 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 5,000 บาท	33	34.02
2. 5,001–10,000 บาท	24	24.74
3. 10,001–15,000 บาท	23	23.71
4. 15,001–20,000 บาท	5	5.15
5. มากกว่า 20,001 บาทขึ้นไป	12	12.37
รวม	97	100

จากตารางที่ 4 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถาม ค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อครั้งต่ำกว่า 5,000 บาท จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 34.02 ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท จำนวน 24 คน คิดเป็นร้อยละ 24.74 ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 10,001–15,000 บาท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 23.71 ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 5.15 และค่าใช้จ่ายมากกว่า 20,001 บาทขึ้นไป 12 คน คิดเป็นร้อยละ 12.37

ตารางที่ 5 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง	จำนวน	ร้อยละ
1. ต่ำกว่า 5 คัน ต่อวัน	30	30.90
2. 6-10 คันต่อวัน	43	44.30
3. 11-15 คันต่อวัน	10	10.30
4. 16-20 คันต่อวัน	7	7.20
5. มากกว่า 20 คันขึ้นไป ต่อวัน	7	7.20
รวม	97	100

จากตารางที่ 5 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ต่ำกว่า 5 คันต่อวัน จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 30.90 จำนวนรถบรรทุกตั้งแต่ 6-10 คันต่อวัน จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 44.30 จำนวนรถบรรทุกตั้งแต่ 11-15 คันต่อวัน จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.30 จำนวนรถบรรทุกตั้งแต่ 16-20 คันต่อวัน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.20 และจำนวนรถบรรทุกมากกว่า 20 คันขึ้นไป ต่อวัน จำนวน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 7.20

ตารางที่ 6 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามชนิดรถบรรทุกที่ขนส่ง

ชนิดรถบรรทุกที่ขนส่ง	จำนวน	ร้อยละ
รถ 4 ล้อ		
เลือก	33	34.02
ไม่เลือก	64	65.98
รวม	97	100
รถบรรทุก 6 ล้อ		
เลือก	45	46.39
ไม่เลือก	52	53.61
รวม	97	100
รถบรรทุก 10 ล้อ		
เลือก	42	43.30
ไม่เลือก	55	56.70
รวม	97	100
รถบรรทุก 18 ล้อ		
เลือก	21	21.65
ไม่เลือก	76	78.35
รวม	97	100

จากตารางที่ 6 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามชนิดรถบรรทุกที่ขนส่ง แต่ละประเภทโดยเลือกใช้รถกระบะ 4 ล้อ ในการขนส่งจำนวน 33 คิดเป็นร้อยละ 34.02 ไม่เลือกจำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 65.98 เลือกใช้รถบรรทุก 6 ล้อ จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 46.39 ไม่เลือก 52 คน คิดเป็นร้อยละ 53.61 เลือกใช้รถบรรทุก 10 ล้อ จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 43.30 ไม่เลือก 55 คน คิดเป็นร้อยละ 56.70 เลือกใช้รถบรรทุก 18 ล้อ จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 21.65 ไม่เลือก 76 คน คิดเป็นร้อยละ 78.35

ตารางที่ 7 แสดงจำนวน และร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง

การใช้บริการขนส่ง	จำนวน	ร้อยละ
1. รับ/ ส่งสินค้าด้วยตนเอง	10	10.31
2. ใช้บริการรับ/ ส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่ง	33	34.02
3. ทั้ง 2 วิธี	54	55.67
รวม	97	100

จากตารางที่ 7 พบว่ามีผู้ตอบแบบสอบถามการใช้บริการขนส่งสินค้ารับ/ ส่งสินค้าด้วยตนเอง จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.31 ใช้บริการรับ/ ส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่งจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 34.02 และใช้บริการทั้ง 2 วิธี จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 55.67

ส่วนที่ 2 วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ด้านบริการ	4.37	.557	มาก	4
2. ด้านราคา	4.30	.602	มาก	5
3. ด้านเวลา	4.40	.638	มาก	2
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.43	.570	มาก	1
5. ด้านภาพลักษณ์	4.38	.555	มาก	3
รวม	4.38	.520	มาก	

จากตารางที่ 8 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.38$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ เป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.43$) ด้านเวลาเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.40$) ด้านภาพลักษณ์เป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.38$) ด้านบริการเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.37$) และด้านราคาเป็นลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.30$)

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าใน นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า ด้านบริการ	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. การบริการของพนักงาน	4.35	.722	มาก	4
2. ทำเลที่ตั้งของจุดรับ/ ส่งสินค้า	4.24	.704	มาก	6
3. ความสะดวกในการรับ/ ส่งสินค้า	4.39	.715	มาก	3
4. ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง	4.44	.750	มาก	2
5. ความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าจากต้น ทางถึงปลายทาง	4.33	.787	มาก	5
6. ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (บริษัท ขนส่งไม่หยุดบริการบ่อย)	4.45	.722	มาก	1
รวม	4.37	.557	มาก	

จากตารางที่ 9 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม บางพลี ด้านบริการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.37$)

เมื่อพิจารณารายชื่อเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (บริษัทขนส่งไม่หยุดบริการบ่อย) เป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.45$) ความตรงต่อเวลาในการขนส่งเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.44$) ความสะดวกในการรับ/ ส่งสินค้าเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.39$) การบริการของพนักงานเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.35$) ความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางเป็นลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.33$) และทำเลที่ตั้งของจุดรับ/ ส่งสินค้าเป็นลำดับที่ 6 ($\bar{X}=4.24$)

ตารางที่ 10 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้าใน นิคม
อุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้า ด้านราคา	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. อัตราค่าบริการขนส่ง	4.33	.718	มาก	3
2. ความเหมาะสมของอัตราค่าขนส่ง	4.38	.770	มาก	2
3. ระบบการชำระเงินค่าขนส่งสอดคล้องกับ ความต้องการผู้ประกอบการ	4.40	.717	มาก	1
4. การให้ส่วนลดเพื่อจูงใจลูกค้าตามขนาด ปริมาณการขนส่ง	4.08	.838	มาก	4
รวม	4.30	.602	มาก	

จากตารางที่ 10 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลี ด้านราคา มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.30$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ระบบการชำระเงินค่าขนส่งสอดคล้อง
กับความต้องการผู้ประกอบการเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.40$) ความเหมาะสมของอัตราค่าขนส่งเป็น
ลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.38$) อัตราค่าบริการขนส่งเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.33$) และการให้ส่วนลดเพื่อจูงใจ
ลูกค้าตามขนาดปริมาณการขนส่งเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.08$)

ตารางที่ 11 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้าใน นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้า ด้านเวลา	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจนับและลง สินค้าของพนักงานขนส่ง	4.33	.746	มาก	4
2. ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดส่งสินค้าถึง ปลายทาง นับตั้งแต่วันที่ส่ง	4.49	.752	มาก	1
3. ระยะเวลาที่นำสินค้ากลับมายังบริษัท นับตั้งแต่วันที่ส่ง	4.43	.735	มาก	2
4. ระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น	4.35	.830	มาก	3
รวม	4.40	.638	มาก	

จากตารางที่ 11 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.40$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดส่งสินค้าถึงปลายทาง นับตั้งแต่วันที่ส่งเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.49$) ระยะเวลาที่นำสินค้ากลับมายังบริษัท นับตั้งแต่วันที่ส่งเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.43$) ระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.35$) และระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจนับและลงสินค้าของพนักงานขนส่งเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.33$)

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้าใน นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้า ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ความสะดวกในการติดต่อระหว่าง ผู้ประกอบการ กับผู้ให้บริการ	4.46	.662	มาก	2
2. การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อนำเสนอ การบริการ/คำแนะนำ	4.35	.693	มาก	4
3. การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อร่วมมือ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น	4.44	.661	มาก	3
4. การเอาใจใส่และรับฟังความคิดเห็นของ ลูกค้า	4.46	.693	มาก	1
รวม	4.43	.570	มาก	

จากตารางที่ 12 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม บางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.43$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า การเอาใจใส่และรับฟังความคิดเห็นของลูกค้านับลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.46$) ความสะดวกในการติดต่อระหว่างผู้ประกอบการ กับผู้ให้บริการเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.46$) การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อร่วมมือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.44$) และการติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อนำเสนอการบริการ/ คำแนะนำเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.35$)

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้าใน นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้รถขนส่งสินค้า ด้านภาพลักษณ์	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่ง	4.28	.703	มาก	5
2. ประสิทธิภาพการทำงานที่ผ่านมาของผู้ ให้บริการขนส่ง	4.37	.682	มาก	3
3. โอกาสในการพัฒนาความสัมพันธ์ระยะ ยาว	4.47	.663	มาก	1
4. ความรู้ความสามารถของบุคลากรใน สำนักงาน	4.43	.676	มาก	2
5. ความรู้ความสามารถของพนักงานขับรถ	4.36	.739	มาก	4
รวม	4.38	.555	มาก	

จากตารางที่ 13 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.38$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า โอกาสในการพัฒนาความสัมพันธ์ระยะยาวเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.47$) ความรู้ความสามารถของบุคลากรในสำนักงานเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.43$) ประสิทธิภาพการทำงานที่ผ่านมาของผู้ให้บริการขนส่งเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.37$) ความรู้ความสามารถของพนักงานขับรถเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.36$) และชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่งเป็นลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.28$)

ส่วนที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ด้านบริการ	4.26	.541	มาก	2
2. ด้านราคา	4.14	.553	มาก	5
3. ด้านเวลา	4.14	.595	มาก	4
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.20	.578	มาก	3
5. ด้านภาพลักษณ์	4.28	.528	มาก	1
รวม	4.20	.492	มาก	

จากตารางที่ 14 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.20$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ความพึงพอใจด้านภาพลักษณ์เป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.28$) ด้านบริการเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.26$) ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.20$) ด้านเวลาเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.14$) และปัจจัยด้านราคาเป็นลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.14$)

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง ด้านบริการ	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. การบริการของพนักงาน	4.25	.646	มาก	5
2. ทำเลที่ตั้งของจุดรับ/ ส่งสินค้า	4.18	.595	มาก	6
3. ความสะดวกในการรับ/ ส่งสินค้า	4.29	.706	มาก	3
4. ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง	4.30	.819	มาก	1
5. ความรวดเร็วในการขนส่งสินค้าจากต้น ทางถึงปลายทาง	4.25	.764	มาก	4
6. ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (บริษัท ขนส่งไม่หยุดบริการบ่อย)	4.29	.763	มาก	2
รวม	4.26	.541	มาก	

จากตารางที่ 15 พบว่าความความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม
อุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.26$)

เมื่อพิจารณารายข้อเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง
เป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.30$) ความสม่ำเสมอในการให้บริการ (บริษัทขนส่งไม่หยุดบริการบ่อย) เป็น
ลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.29$) ความสะดวกในการรับ/ ส่งสินค้าเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.29$) ความรวดเร็วใน
การขนส่งสินค้าจากต้นทางถึงปลายทางเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.25$) การบริการของพนักงานเป็น
ลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.25$) และทำเลที่ตั้งของจุดรับ/ ส่งสินค้าเป็นลำดับที่ 6 ($\bar{X}=4.18$)

ตารางที่ 16 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง ด้านราคา	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. อัตราค่าบริการขนส่ง	4.16	.687	มาก	3
2. ความเหมาะสมของอัตราค่าขนส่ง	4.19	.682	มาก	1
3. ระบบการชำระเงินค่าขนส่งสอดคล้องกับ ความต้องการผู้ประกอบการ	4.16	.717	มาก	2
4. การให้ส่วนลดเพื่อจูงใจลูกค้าตามขนาด ปริมาณการขนส่ง	4.03	.809	มาก	4
รวม	4.14	.553	มาก	

จากตารางที่ 16 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลี ด้านราคา มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.14$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ความเหมาะสมของอัตราค่าขนส่งเป็น
ลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.19$) ระบบการชำระเงินค่าขนส่งสอดคล้องกับความต้องการผู้ประกอบการเป็น
ลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.16$) อัตราค่าบริการขนส่งเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.16$) และการให้ส่วนลดเพื่อจูงใจ
ลูกค้าตามขนาดปริมาณการขนส่งเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.03$)

ตารางที่ 17 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง ด้านเวลา	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจนับและลง สินค้าของพนักงานขนส่ง	4.14	.736	มาก	3
2. ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดส่งสินค้าถึง ปลายทาง นับตั้งแต่วันที่ส่ง	4.16	.759	มาก	1
3. ระยะเวลาที่นำสินค้าส่งกลับมายังบริษัท นับตั้งแต่วันที่ส่ง	4.14	.777	มาก	2
4. ระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น	4.12	.754	มาก	4
รวม	4.14	.595	มาก	

จากตารางที่ 17 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลี ด้านเวลา มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.14$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ระยะเวลาที่ใช้ในการจัดส่งสินค้าถึง
ปลายทาง นับตั้งแต่วันที่ส่งเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.16$) ระยะเวลาที่นำสินค้าส่งกลับมายังบริษัท
นับตั้งแต่วันที่ส่งเป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.14$) ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจนับและลงสินค้าของพนักงาน
ขนส่งเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.14$) และระยะเวลาที่ใช้ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเป็นลำดับที่ 4
($\bar{X}=4.12$)

ตารางที่ 18 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ความสะดวกในการติดต่อระหว่าง ผู้ประกอบการ กับผู้ให้บริการ	4.25	.708	มาก	2
2. การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อนำเสนอ การบริการ/คำแนะนำ	4.10	.714	มาก	4
3. การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อร่วมมือ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น	4.19	.755	มาก	3
4. การเอาใจใส่และรับฟังความคิดเห็นของ ลูกค้า	4.25	.764	มาก	1
รวม	4.20	.578	มาก	

จากตารางที่ 18 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.20$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า การเอาใจใส่และรับฟังความคิดเห็น
ของลูกค้าเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.25$) ความสะดวกในการติดต่อระหว่างผู้ประกอบการ กับผู้ให้บริการ
เป็นลำดับที่ 2 ($\bar{X}=4.25$) การติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อร่วมมือแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นลำดับที่ 3
($\bar{X}=4.19$) และการติดต่อกับผู้ประกอบการเพื่อนำเสนอการบริการ/คำแนะนำเป็นลำดับที่ 4
($\bar{X}=4.10$)

ตารางที่ 19 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง ด้าน ภาพลักษณ์	N = 97		ระดับ	ลำดับที่
	\bar{X}	SD		
1. ชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่ง	4.21	.691	มาก	5
2. ประสิทธิภาพการทำงานที่ผ่านมาของผู้ ให้บริการขนส่ง	4.26	.681	มาก	4
3. โอกาสในการพัฒนาความสัมพันธ์ระยะยาว	4.29	.628	มาก	3
4. ความรู้ความสามารถของบุคลากรใน สำนักงาน	4.35	.722	มาก	1
5. ความรู้ความสามารถของพนักงานขับรถ	4.29	.692	มาก	2
รวม	4.28	.528	มาก	

จากตารางที่ 19 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลี ด้านภาพลักษณ์ มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.28$)

เมื่อพิจารณาเรียงจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อยพบว่า ความรู้ความสามารถของบุคลากรใน
สำนักงานเป็นลำดับที่ 1 ($\bar{X}=4.35$) ความรู้ความสามารถของพนักงานขับรถเป็นลำดับที่ 2
($\bar{X}=4.29$) โอกาสในการพัฒนาความสัมพันธ์ระยะยาวเป็นลำดับที่ 3 ($\bar{X}=4.29$) ประสิทธิภาพการ
ทำงานที่ผ่านมาของผู้ให้บริการขนส่งเป็นลำดับที่ 4 ($\bar{X}=4.26$) และชื่อเสียงของผู้ให้บริการขนส่ง
เป็นลำดับที่ 5 ($\bar{X}=4.21$)

ส่วนที่ 4 ทดสอบสมมติฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้า และความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

สมมติฐานที่ 1

H_0 = กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีไม่แตกต่างกัน

H_1 = กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน

ตารางที่ 20 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปกรณ์		เครื่องจักร		อิเล็กทรอนิกส์		เคมีภัณฑ์	
	อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระจาด, เครื่องเขียน)		อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์		เครื่องใช้ไฟฟ้า		(พลาสติก, สารเคมี)	
	<i>n</i> = 25		<i>n</i> = 30		<i>n</i> = 10		<i>n</i> = 32	
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>
1. ด้านบริการ	4.42	.55	4.23	.65	4.2	.44	4.51	.48
2. ด้านราคา	4.27	.66	4.23	.65	4.30	.48	4.38	.56
3. ด้านเวลา	4.32	.69	4.25	.74	4.38	.50	4.62	.48
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.36	.55	4.39	.62	4.38	.48	4.54	.58
5. ด้านภาพลักษณ์	4.38	.59	4.32	.54	4.28	.44	4.48	.59
รวม	4.35	.55	4.28	.57	4.31	.40	4.50	.48

จากตารางที่ 20 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม กลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระจาด, เครื่องเขียน) กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม กลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 4.35, 4.28, 4.31 และ 4.50 ตามลำดับ

ตารางที่ 21 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	3	1.49	0.50	1.63	.187
	ภายในกลุ่ม	93	28.29	0.30		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	3	0.38	0.13	0.34	.798
	ภายในกลุ่ม	93	34.45	0.37		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	3	2.35	0.78	1.98	.122
	ภายในกลุ่ม	93	36.72	0.39		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับ ผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	3	0.58	0.19	0.58	.627
	ภายในกลุ่ม	93	30.64	0.33		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	3	0.50	0.17	0.53	.664
	ภายในกลุ่ม	93	29.08	0.31		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	3	0.83	0.28	1.03	.384
	ภายในกลุ่ม	93	25.14	0.27		
	รวม	96	25.97			

จากตารางที่ 21 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้านจำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 2

H_0 = ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน

ตารางที่ 22 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการ เลือกใช้บริการ ขนส่งสินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า 500		501-1,000		1,001- 1,500		1,501- 2,000		มากกว่า 2,000	
	กิโลกรัม		กิโลกรัม		กิโลกรัม		กิโลกรัม		กิโลกรัม	
	<i>n</i> = 6		<i>n</i> = 12		<i>n</i> = 12		<i>n</i> = 6		<i>n</i> = 61	
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>
1. ด้านบริการ	4.36	0.56	4.53	0.50	4.13	0.79	4.50	0.45	4.37	0.53
2. ด้านราคา	4	1	4	1	4	1	4	1	4	1
3. ด้านเวลา	4.42	0.63	4.33	0.73	4.21	0.87	4.29	0.75	4.46	0.57
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	4.75	0.27	4.56	0.68	4.29	0.81	4.21	0.62	4.42	0.50
5. ด้านภาพลักษณ์	4.63	0.37	4.48	0.59	4.28	0.71	4.37	0.66	4.36	0.53
รวม	4.51	0.35	4.46	0.60	4.23	0.76	4.33	0.58	4.38	0.46

จากตารางที่ 22 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามปริมาณสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง ต่ำกว่า 500 กิโลกรัม, ตั้งแต่ 501-1,000 กิโลกรัม, ตั้งแต่ 1,001-1,500 กิโลกรัม, ตั้งแต่ 1,501-2,000 กิโลกรัม และมากกว่า 2,000 กิโลกรัมขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51, 4.46, 4.23, 4.33 และ 4.38 ตามลำดับ

ตารางที่ 23 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.12	0.28	0.90	.468
	ภายในกลุ่ม	92	28.65	0.31		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	0.17	0.04	0.11	.979
	ภายในกลุ่ม	92	34.66	0.38		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	0.81	0.20	0.49	.746
	ภายในกลุ่ม	92	38.26	0.42		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.35	0.34	1.04	.390
	ภายในกลุ่ม	92	29.86	0.32		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	0.65	0.16	0.52	.725
	ภายในกลุ่ม	92	28.93	0.31		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	0.46	0.11	0.41	.798
	ภายในกลุ่ม	92	25.51	0.28		
	รวม	96	25.97			

จากตารางที่ 23 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 3

H_0 = มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 24 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า		10,001–		20,001–		30,001–		มากกว่า	
	10,000 บาท		20,000 บาท		30,000 บาท		40,000 บาท		40,001 บาท	
	$n = 8$		$n = 8$		$n = 4$		$n = 17$		$n = 60$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.21	0.44	4.29	0.62	4.75	0.22	4.68	0.51	4.29	0.56
2. ด้านราคา	4.03	0.47	4.16	0.80	4.81	0.24	4.50	0.51	4.26	0.61
3. ด้านเวลา	4.34	0.35	4.31	0.70	4.88	0.25	4.56	0.65	4.35	0.67
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.22	0.45	4.28	0.71	4.88	0.25	4.62	0.47	4.40	0.59
5. ด้านภาพลักษณ์	4.10	0.37	4.30	0.58	4.90	0.12	4.56	0.58	4.35	0.56
รวม	4.18	0.34	4.27	0.65	4.84	0.14	4.58	0.51	4.33	0.52

จากตารางที่ 24 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง ต่ำกว่า 10,000 บาท, ตั้งแต่ 10,001–20,000 บาท, ตั้งแต่ 20,001–30,000 บาท, ตั้งแต่ 30,001–40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18, 4.27, 4.84, 4.58 และ 4.33 ตามลำดับ

ตารางที่ 25 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.85	0.71	2.44	.052
	ภายในกลุ่ม	92	26.92	0.29		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	2.56	0.64	1.82	.131
	ภายในกลุ่ม	92	32.27	0.35		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	1.59	0.40	0.98	.424
	ภายในกลุ่ม	92	37.48	0.41		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.99	0.50	1.57	.189
	ภายในกลุ่ม	92	29.22	0.32		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	2.41	0.60	2.04	.096
	ภายในกลุ่ม	92	27.17	0.30		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	2.14	0.54	2.07	.091
	ภายในกลุ่ม	92	23.83	0.26		
	รวม	96	25.97			

จากตารางที่ 25 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 4

H_0 = ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 26 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า		5,001–		10,001–		15,001–		มากกว่า	
	5,000 บาท		10,000 บาท		15,000 บาท		20,000 บาท		20,001 บาท	
	$n = 33$		$n = 24$		$n = 23$		$n = 5$		$n = 12$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.23	0.63	4.43	0.44	4.23	0.55	4.80	0.45	4.71	0.39
2. ด้านราคา	4.10	0.64	4.29	0.54	4.29	0.55	4.55	0.76	4.77	0.39
3. ด้านเวลา	4.23	0.72	4.46	0.54	4.35	0.63	4.60	0.76	4.77	0.39
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.25	0.70	4.46	0.43	4.50	0.51	4.75	0.56	4.60	0.43
5. ด้านภาพลักษณ์	4.26	0.62	4.37	0.50	4.37	0.51	4.60	0.51	4.68	0.51
รวม	4.21	0.58	4.40	0.43	4.35	0.49	4.66	0.59	4.71	0.38

จากตารางที่ 26 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ต่อครั้ง/ ต่อเที่ยว ต่ำกว่า 5,000 บาท, ตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, ตั้งแต่ 10,001–15,000 บาท, ตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาทขึ้นไปให้มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.21, 4.40, 4.35, 4.66 และ 4.71 ตามลำดับ

ตารางที่ 27 การวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	3.50	0.87	3.06*	.020
	ภายในกลุ่ม	92	26.28	0.29		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	4.32	1.08	3.25*	.015
	ภายในกลุ่ม	92	30.51	0.33		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	2.89	0.72	1.84	.128
	ภายในกลุ่ม	92	36.18	0.39		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.08	0.52	1.64	.171
	ภายในกลุ่ม	92	29.14	0.32		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	1.82	0.46	1.51	.206
	ภายในกลุ่ม	92	27.75	0.30		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	2.62	0.65	2.58*	.043
	ภายในกลุ่ม	92	23.36	0.25		
	รวม	96	25.97			

* $p < .05$

ตารางที่ 27 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ต่อครั้ง/ ต่อเที่ยวโดยรวมและรายด้านแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้น ด้านเวลา ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ และด้านภาพลักษณ์ ที่มีความแตกต่างอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 28 เปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านการบริการ จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่งด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	4.23	4.43	4.23	4.80	4.71
ต่ำกว่า 5,000 บาท	4.23	-	-0.20*	-	-0.57*	-0.48*
5,001–10,000 บาท	4.43	-	-	0.20	-0.37*	-0.27*
10,001–15,000 บาท	4.23	-	-	-	-0.57*	-0.48*
15,001–20,000 บาท	4.80	-	-	-	-	0.09
มากกว่า 20,001 บาท	4.71	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 28 พบว่า ค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และ มากกว่า 20,001 บาทให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านบริการ มากกว่าค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 5,000 บาท

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาทให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านบริการ มากกว่า 5,001–10,000 บาท

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาทให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านบริการ มากกว่า 10,001–15,000 บาท

ตารางที่ 29 เปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	4.10	4.29	4.29	4.55	4.77
ต่ำกว่า 5,000 บาท	4.10	-	-0.19*	-0.19*	-0.45*	-0.67*
5,001–10,000 บาท	4.29	-	-	-	-0.26*	-0.48*
10,001–15,000 บาท	4.29	-	-	-	-0.26*	-0.48*
15,001–20,000 บาท	4.55	-	-	-	-	-0.22*
มากกว่า 20,001 บาท	4.77	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 29 พบว่า ค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาทและมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคา มากกว่าค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 5,000 บาท

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคา มากกว่า 5,001–10,000 บาท และ 10,001–15,000 บาท

ค่าใช้จ่ายมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญต่อปัจจัยด้านราคา มากกว่า 15,001–20,000 บาท

ตารางที่ 30 เปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	4.21	4.40	4.35	4.66	4.71
ต่ำกว่า 5,000 บาท	4.21	-	-0.19*	-0.14*	-0.45*	-0.50*
5,001–10,000 บาท	4.40	-	-	0.05	-0.26*	-0.31*
10,001–15,000 บาท	4.35	-	-	-	-0.31*	-0.36*
15,001–20,000 บาท	4.66	-	-	-	-	-0.05*
มากกว่า 20,001 บาท	4.71	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 30 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญโดยรวม มากกว่าราคาต่ำกว่า 5,000 บาท

ค่าใช้จ่ายตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญโดยรวม มากกว่า 5,001–10,000 บาท และ 10,001–15,000 บาท

ค่าใช้จ่ายมากกว่า 20,001 บาท ให้ความสำคัญโดยรวม มากกว่า 15,001–20,000 บาท

สมมติฐานที่ 5

H_0 = จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 31 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง

ปัจจัยที่มีผลต่อการ เลือกใช้บริการรถ ขนส่งสินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า 5		6-10		11-15		16-20		มากกว่า 20	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.16	0.60	4.46	0.49	4.42	0.59	4.38	0.59	4.62	0.53
2. ด้านราคา	4.10	0.66	4.37	0.54	4.40	0.64	4.32	0.67	4.57	0.55
3. ด้านเวลา	4.18	0.73	4.51	0.54	4.48	0.63	4.32	0.79	4.71	0.44
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	4.24	0.67	4.49	0.49	4.40	0.59	4.57	0.59	4.75	0.35
5. ด้านภาพลักษณ์	4.30	0.59	4.37	0.56	4.44	0.54	4.49	0.47	4.66	0.44
รวม	4.20	0.58	4.44	0.45	4.43	0.57	4.42	0.57	4.66	0.45

จากตารางที่ 31 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตาม จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ต่อวัน ต่ำกว่า 5 คัน, 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และ มากกว่า 20 คันขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.20, 4.44, 4.43, 4.42 และ 4.66 ตามลำดับ

ตารางที่ 32 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.09	0.52	1.74	.148
	ภายในกลุ่ม	92	27.68	0.30		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	2.01	0.50	1.41	.238
	ภายในกลุ่ม	92	32.82	0.36		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	2.79	0.70	1.77	.142
	ภายในกลุ่ม	92	36.28	0.39		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.11	0.53	1.66	.165
	ภายในกลุ่ม	92	29.11	0.32		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	0.85	0.21	0.68	.607
	ภายในกลุ่ม	92	28.72	0.31		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	1.75	0.44	1.67	.165
	ภายในกลุ่ม	92	24.22	0.26		
	รวม	96	25.97			

จากตารางที่ 32 พบว่า ปัจจัยมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 6

H_0 = ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 33 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง

ปัจจัยที่มีต่อการเลือกใช้ บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	รถ 4 ล้อ		รถ 6 ล้อ		รถ 10 ล้อ		รถ 18 ล้อ									
	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก								
	<i>n</i> = 33	<i>n</i> = 64	<i>n</i> = 45	<i>n</i> = 52	<i>n</i> = 42	<i>n</i> = 55	<i>n</i> = 21	<i>n</i> = 76								
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>								
1. ด้านบริการ	4.31	0.66	4.40	0.50	4.33	0.53	4.40	0.58	4.42	0.57	4.33	0.55	4.44	0.61	4.35	0.54
2. ด้านราคา	4.14	0.68	4.38	0.55	4.22	0.59	4.37	0.61	4.30	0.63	4.30	0.59	4.26	0.70	4.31	0.58
3. ด้านเวลา	4.32	0.69	4.45	0.61	4.38	0.61	4.42	0.67	4.44	0.65	4.37	0.63	4.55	0.69	4.36	0.62
4. ด้านความสัมพันธ์กับ ผู้ประกอบการ	4.31	0.68	4.49	0.50	4.32	0.57	4.52	0.56	4.42	0.59	4.44	0.56	4.45	0.71	4.42	0.53
5. ด้านภาพลักษณ์	4.29	0.62	4.43	0.52	4.29	0.55	4.46	0.55	4.34	0.62	4.42	0.50	4.35	0.73	4.39	0.50
รวม	4.28	0.58	4.43	0.49	4.31	0.48	4.43	0.55	4.38	0.55	4.37	0.51	4.41	0.63	4.37	0.49

จากตารางที่ 34 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง รถ 4 ล้อ เลือกมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 4.28 ไม่เลือก อยู่ที่ระดับ 4.43 รถ 6 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.31 ไม่เลือกอยู่ที่ระดับ 4.43 รถ 10 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.38 ไม่เลือกอยู่ที่ระดับ 4.37 และรถ 18 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.41 ไม่เลือก อยู่ที่ระดับ 4.37 ตามลำดับ

ตารางที่ 34 การวิเคราะห์ ค่าสถิติ *t test* เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง
 สิ้นค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง

รถบรรทุก 4 ล้อ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สิ้นค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 33		<i>n</i> = 64			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.31	0.66	4.40	0.50	-0.69	.491
2. ด้านราคา	4.14	0.68	4.38	0.55	-1.84	.068
3. ด้านเวลา	4.32	0.69	4.45	0.61	-0.93	.355
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.31	0.68	4.49	0.50	-1.50	.138
5. ด้านภาพลักษณ์	4.29	0.62	4.43	0.52	-1.18	.240
รวม	4.28	0.58	4.43	0.49	-1.38	.187

รถบรรทุก 6 ล้อ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สิ้นค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 45		<i>n</i> = 52			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.33	0.53	4.33	0.53	-0.57	.572
2. ด้านราคา	4.22	0.59	4.37	0.61	-1.17	.244
3. ด้านเวลา	4.38	0.61	4.42	0.67	-0.35	.728
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.32	0.57	4.52	0.56	-1.76	.082
5. ด้านภาพลักษณ์	4.29	0.55	4.46	0.55	-1.50	.138
รวม	4.31	0.48	4.43	0.55	-1.19	.247

ตารางที่ 34 (ต่อ)

รถบรรทุก 10 ล้อ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 42		<i>n</i> = 55			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.42	0.57	4.33	0.55	0.76	.452
2. ด้านราคา	4.30	0.63	4.30	0.59	0.07	.948
3. ด้านเวลา	4.44	0.65	4.37	0.63	0.52	.607
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.42	0.59	4.44	0.56	-0.21	.837
5. ด้านภาพลักษณ์	4.34	0.62	4.42	0.50	-0.70	.484
รวม	4.38	0.55	4.37	0.51	0.11	.895

รถบรรทุก 18 ล้อ

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 21		<i>n</i> = 76			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.44	0.61	4.35	0.54	0.71	.478
2. ด้านราคา	4.26	0.70	4.31	0.58	-0.32	.752
3. ด้านเวลา	4.55	0.69	4.36	0.62	1.18	.239
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.45	0.71	4.42	0.53	0.20	.843
5. ด้านภาพลักษณ์	4.35	0.73	4.39	0.50	-0.29	.773
รวม	4.41	0.63	4.37	0.49	0.35	.721

ตารางที่ 34 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 7

H_0 = วิธีการใช้บริการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = วิธีการใช้บริการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 35 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่งสินค้า

ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	รับ/ส่งสินค้าด้วยตนเอง		ใช้บริการรับ/ส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่ง		ทั้ง 2 วิธี	
	$n = 10$		$n = 33$		$n = 54$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.52	0.43	4.23	0.54	4.43	0.58
2. ด้านราคา	4.33	0.43	4.14	0.64	4.39	0.59
3. ด้านเวลา	4.53	0.46	4.30	0.68	4.44	0.64
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.63	0.32	4.25	0.63	4.50	0.55
5. ด้านภาพลักษณ์	4.56	0.42	4.18	0.63	4.47	0.50
รวม	4.51	0.36	4.22	0.55	4.45	0.51

จากตารางที่ 35 ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แบ่งตามวิธีการใช้บริการขนส่งสินค้า รับ/ส่งสินค้าด้วยตนเอง, บริการรับ/ส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่ง และทั้ง 2 วิธี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51, 4.22 และ 4.45 ตามลำดับ

ตารางที่ 36 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	2	1.06	0.53	1.73	.183
	ภายในกลุ่ม	94	28.72	0.31		
	รวม	96	29.77			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	2	1.36	0.68	1.91	.153
	ภายในกลุ่ม	94	33.47	0.36		
	รวม	96	34.83			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	2	0.55	0.28	0.67	.512
	ภายในกลุ่ม	94	38.52	0.41		
	รวม	96	39.07			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	2	1.75	0.88	2.79	.066
	ภายในกลุ่ม	94	29.47	0.31		
	รวม	96	31.22			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	2	2.10	1.05	3.59*	.032
	ภายในกลุ่ม	94	27.48	0.29		
	รวม	96	29.57			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	2	1.26	0.63	2.40	.096
	ภายในกลุ่ม	94	24.71	0.26		
	รวม	96	25.97			

* $p < .05$

จากตารางที่ 36 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่งโดยรวมและรายด้าน มีความแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้น ด้านภาพลักษณ์ ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 37 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

วิธีการใช้บริการขนส่ง	รับ/ส่งสินค้า		ใช้บริการรับ/ส่งสินค้า จากผู้ให้บริการขนส่ง	ทั้ง 2 วิธี
	ด้วยตนเอง			
	\bar{X}	4.56	4.18	4.47
รับ/ ส่งสินค้าด้วยตนเอง	4.56	-	0.38	0.09
ใช้บริการรับ/ ส่งสินค้าจากผู้ ให้บริการขนส่ง	4.18	-	-	-0.29*
ทั้ง 2 วิธี	4.47	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 37 พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามวิธีการใช้บริการ ผู้ใช้บริการเลือกทั้ง 2 วิธีมากกว่าใช้บริการรับ/ส่ง สินค้าจากผู้ให้บริการขนส่ง

สมมติฐานที่ 8

H_0 = กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีไม่แตกต่างกัน

H_1 = กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน

ตารางที่ 38 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม

ความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถขนส่งใน นิคมอุตสาหกรรม บางพลี	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)		เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ , โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม		อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า		เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	
	<i>n</i> = 5		<i>n</i> = 30		<i>n</i> = 10		<i>n</i> = 32	
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>
1. ด้านบริการ	4.05	0.55	4.18	0.62	4.37	0.39	4.46	0.43
2. ด้านราคา	3.93	0.48	4.03	0.67	4.30	0.33	4.34	0.47
3. ด้านเวลา	3.88	0.55	4.10	0.66	4.13	0.43	4.40	0.52
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	3.96	0.53	4.18	0.65	4.23	0.36	4.39	0.55
5. ด้านภาพลักษณ์	4.12	0.50	4.26	0.61	4.22	0.35	4.44	0.49
รวม	3.99	0.43	4.15	0.57	4.25	0.28	4.41	0.44

จากตารางที่ 38 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลีจำแนกตาม กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม กลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย,
เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน, กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส,
อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มี
ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99, 4.15, 4.25 และ 4.41 ตามลำดับ

ตารางที่ 39 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	3	2.78	0.93	3.41*	.021
	ภายในกลุ่ม	93	25.28	0.27		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	3	3.03	1.01	3.56*	.017
	ภายในกลุ่ม	93	26.35	0.28		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	3	3.88	1.29	3.99*	.010
	ภายในกลุ่ม	93	30.10	0.32		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	3	2.63	0.88	2.77*	.046
	ภายในกลุ่ม	93	29.40	0.32		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	3	1.48	0.49	1.82	.150
	ภายในกลุ่ม	93	25.28	0.27		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	3	2.60	0.87	3.90*	.011
	ภายในกลุ่ม	93	20.67	0.22		
	รวม	96	23.27			

* $p < .05$

จากตารางที่ 39 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม มีความแตกต่างกันอย่างนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้น ด้านภาพลักษณ์ ที่มีความแตกต่างอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 40 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมด้วยวิธี LSD.

กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)	เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม	อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	
	\bar{X} 4.05	4.18	4.37	4.46	
อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่อง แต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	4.05	-	-0.13*	-0.32*	-0.41*
เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	4.18	-	-	-0.19*	-0.28*
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.37	-	-	-	-0.09*
เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	4.46	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 40 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ดังนี้

กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)

กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม

กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
เครื่องใช้ไฟฟ้า

ตารางที่ 41 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถ
ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม
ด้วยวิธี LSD.

กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)	เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม	อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	
	\bar{X} 3.93	4.03	4.30	4.34	
อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่อง แต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	3.93	-	-0.10*	-0.37*	-0.41*
เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	4.03	-	-	-0.27*	-0.31*
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.30	-	-	-	-0.04*
เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	4.34	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 41 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม
อุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ดังนี้

กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระจาดย เครื่องเขียน)

กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม

กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

ตารางที่ 42 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ด้วยวิธีLSD.

กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)	เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม	อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)
	\bar{X} 3.88	4.10	4.13	4.40
อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่อง แต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	3.88	-0.22*	-0.25*	-0.52*
เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	4.10	-	-0.03*	-0.30*
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.13	-	-	-0.27*
เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	4.40	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 42 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ดังนี้

กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)

กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม

กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
เครื่องใช้ไฟฟ้า

ตารางที่ 43 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถ
ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ จำแนก
ตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ด้วยวิธี LSD.

กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)	เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม	อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)
	\bar{X} 3.96	4.18	4.23	4.39
อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่อง แต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	3.96	-	-0.22*	-0.27*
เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	4.18	-	-	-0.05*
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.23	-	-	-
เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	4.39	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 43 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม
อุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ดังนี้

กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระจาดย เครื่องเขียน)

กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม

กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า

ตารางที่ 44 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ด้วยวิธี LSD.

กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม	อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่อง เขียน)	เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์ โลหะ, สแตน เลส, อลูมิเนียม	อุปกรณ์ อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)
	\bar{X} 3.99	4.15	4.25	4.41
อาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่อง แต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)	3.99	-	-0.16*	-0.26*
เครื่องจักร อะไหล่ และ ชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม	4.15	-	-	-0.10*
อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	4.25	-	-	-0.16*
เคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี)	4.41	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 44 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามกลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม ดังนี้

กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม, กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอาหาร, เครื่องดื่ม, อุปโภคบริโภค (เครื่องแต่งกาย, เครื่องสำอาง, กระดาษ เครื่องเขียน)

กลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ เครื่องใช้ไฟฟ้า และกลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่า กลุ่มเครื่องจักร อะไหล่ และชิ้นส่วนรถยนต์, โลหะ, สแตนเลส, อลูมิเนียม

กลุ่มเคมีภัณฑ์ (พลาสติก, สารเคมี) มีความพึงพอใจมากกว่ากลุ่มอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
เครื่องใช้ไฟฟ้า

สมมติฐานที่ 9

H_0 = ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม
อุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม
อุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน

ตารางที่ 45 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าใน
นิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง

ความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถขนส่งใน นิคมอุตสาหกรรม บางพลี	ต่ำกว่า 500 กิโลกรัม		501-1,000 กิโลกรัม		1,001-1,500 กิโลกรัม		1,501-2,000 กิโลกรัม		มากกว่า 2,000 กิโลกรัมขึ้นไป	
	<i>n</i> = 6		<i>n</i> = 12		<i>n</i> = 12		<i>n</i> = 6		<i>n</i> = 61	
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>
1. ด้านบริการ	4.08	0.48	4.17	0.46	4.03	0.68	4.42	0.17	4.32	0.55
2. ด้านราคา	3.83	0.26	4.27	0.46	3.92	0.82	4.13	0.21	4.18	0.54
3. ด้านเวลา	3.83	0.61	4.04	0.51	3.92	0.79	4.08	0.52	4.25	0.57
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	4.17	0.54	4.29	0.63	3.96	0.86	4.38	0.26	4.21	0.53
5. ด้านภาพลักษณ์	4.47	0.39	4.32	0.53	4.02	0.80	4.33	0.35	4.30	0.49
รวม	4.08	0.29	4.22	0.45	3.97	0.75	4.27	0.17	4.25	0.47

จากตารางที่ 45 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรม
บางพลีจำแนกตามปริมาณสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง ต่ำกว่า 500 กิโลกรัม, 501-1,000 กิโลกรัม,
1,001-1,500 กิโลกรัม, 1,501-2,000 กิโลกรัม และมากกว่า 2,000 กิโลกรัมขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
4.08, 4.22, 3.97, 4.27 และ 4.25 ตามลำดับ

ตารางที่ 46 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.32	0.33	1.14	.343
	ภายในกลุ่ม	92	26.73	0.29		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	1.49	0.37	1.23	.305
	ภายในกลุ่ม	92	27.89	0.30		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	1.98	0.50	1.42	.232
	ภายในกลุ่ม	92	32.00	0.35		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.00	0.25	0.74	.569
	ภายในกลุ่ม	92	31.03	0.34		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	1.09	0.27	0.98	.422
	ภายในกลุ่ม	92	25.67	0.28		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	0.94	0.23	0.96	.431
	ภายในกลุ่ม	92	22.34	0.24		
	รวม	96	23.27			

จากตารางที่ 46 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

สมมติฐานที่ 10

H_0 = มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 47 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง

ความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า		10,001–		20,001–		30,001–		มากกว่า	
	10,000 บาท	20,000 บาท	20,000 บาท	30,000 บาท	30,000 บาท	40,000 บาท	40,000 บาท	40,001 บาท		
	$n = 8$		$n = 8$		$n = 4$		$n = 17$		$n = 60$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.08	0.60	4.31	0.56	4.50	0.36	4.35	0.53	4.23	0.55
2. ด้านราคา	3.72	0.53	4.38	0.42	4.25	0.54	4.24	0.56	4.13	0.56
3. ด้านเวลา	3.97	0.43	4.09	0.61	4.31	0.69	4.26	0.63	4.13	0.60
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	4.13	0.33	4.31	0.66	4.00	0.84	4.41	0.52	4.14	0.59
5. ด้านภาพลักษณ์	3.93	0.45	4.58	0.36	4.55	0.44	4.49	0.52	4.21	0.53
รวม	3.96	0.39	4.33	0.48	4.32	0.50	4.35	0.51	4.17	0.50

จากตารางที่ 47 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีจำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่งในแต่ละครั้ง ต่ำกว่า 10,000 บาท, 10,001–20,000 บาท, 20,001–30,000 บาท, 30,001–40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.96, 4.32, 4.32, 4.35 และ 4.17 ตามลำดับ

ตารางที่ 48 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	0.70	0.18	0.59	.671
	ภายในกลุ่ม	92	27.36	0.30		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	2.08	0.52	1.75	.146
	ภายในกลุ่ม	92	27.30	0.30		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	0.64	0.16	0.44	.778
	ภายในกลุ่ม	92	33.34	0.36		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	1.27	0.32	0.95	.439
	ภายในกลุ่ม	92	30.76	0.33		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	3.10	0.77	3.01*	.022
	ภายในกลุ่ม	92	23.67	0.26		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	1.11	0.28	1.15	.339
	ภายในกลุ่ม	92	22.17	0.24		
	รวม	96	23.27			

* $p < .05$

จากตารางที่ 48 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีความแตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้น ด้านภาพลักษณ์ ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทาง ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 49 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่งแต่ละครั้ง ด้วยวิธี LSD.

มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	10,001–	20,001–	30,001–	มากกว่า
		10,000	20,000	30,000	40,000	40,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	3.93	4.58	4.55	4.49	4.21
ต่ำกว่า 10,000 บาท	3.93	-	-0.65*	-0.62*	-0.56*	-0.28*
10,001–20,000 บาท	4.58	-	-	0.03	0.09	0.37
20,001–30,000 บาท	4.55	-	-	-	0.06	0.34
30,001–40,000 บาท	4.49	-	-	-	-	0.28
มากกว่า 40,001 บาท	4.21	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 49 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามมูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มูลค่าตั้งแต่ 10,000–20,000 บาท, 20,001–30,000 บาท, 30,001–40,000 บาท และมากกว่า 40,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่ามูลค่าต่ำกว่า 10,000 บาท

สมมติฐานที่ 11

H_0 = ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 50 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า		5,001–		10,001–		15,001–		มากกว่า	
	5,000 บาท		10,000 บาท		15,000 บาท		20,000 บาท		20,001 บาท	
	$n = 33$		$n = 24$		$n = 23$		$n = 5$		$n = 12$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.06	0.54	4.40	0.31	4.34	0.50	4.43	0.80	4.29	0.77
2. ด้านราคา	3.88	0.51	4.24	0.48	4.18	0.52	4.55	0.62	4.38	0.61
3. ด้านเวลา	3.86	0.57	4.36	0.40	4.18	0.59	4.45	0.76	4.29	0.69
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	3.98	0.60	4.31	0.37	4.20	0.59	4.40	0.89	4.48	0.55
5. ด้านภาพลักษณ์	4.15	0.54	4.31	0.42	4.34	0.55	4.44	0.55	4.40	0.64
รวม	3.98	0.45	4.33	0.31	4.25	0.50	4.45	0.70	4.37	0.63

จากตารางที่ 50 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าต่อครั้ง/ ต่อเที่ยว ต่ำกว่า 5,000 บาท, 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาทขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.98, 4.33, 4.25, 4.45 และ 4.37 ตามลำดับ

ตารางที่ 51 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	2.18	0.54	1.94	.111
	ภายในกลุ่ม	92	25.88	0.28		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	4.04	1.01	3.67*	.008
	ภายในกลุ่ม	92	25.34	0.28		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	4.67	1.17	3.67*	.008
	ภายในกลุ่ม	92	29.31	0.32		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	3.07	0.77	2.44	.052
	ภายในกลุ่ม	92	28.95	0.31		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	1.00	0.25	0.89	.473
	ภายในกลุ่ม	92	25.77	0.28		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	2.65	0.66	2.96*	.024
	ภายในกลุ่ม	92	20.62	0.22		
	รวม	96	23.27			

* $p < .05$

จากตารางที่ 51 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้น ด้านบริการ ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ และด้านภาพลักษณ์ ที่มีความแตกต่างอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 52 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	3.88	4.24	4.18	4.55	4.38
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3.88	-	-0.36*	-0.30*	-0.67*	-0.50*
5,001–10,000 บาท	4.24	-	-	0.06	-0.31*	-0.14*
10,001–15,000 บาท	4.18	-	-	-	-0.37*	-0.20*
15,001–20,000 บาท	4.55	-	-	-	-	0.17
มากกว่า 20,001 บาท	4.38	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 52 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า ค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 5,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า 5,001–10,000 บาท และ 10,001–15,000 บาท

ตารางที่ 53 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	3.86	4.36	4.18	4.45	4.29
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3.86	-	-0.50*	-0.32*	-0.59*	-0.43*
5,001–10,000 บาท	4.36	-	-	0.18	-0.09*	0.07
10,001–15,000 บาท	4.18	-	-	-	-0.27*	-0.11*
15,001–20,000 บาท	4.45	-	-	-	-	0.16
มากกว่า 20,001 บาท	4.29	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 53 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า ค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 5,000 บาท ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า 5,001–10,000 บาท และ 10,001–15,000 บาท

ตารางที่ 54 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า	5,001–	10,001–	15,001–	มากกว่า
		5,000	10,000	15,000	20,000	20,001
		บาท	บาท	บาท	บาท	บาท
	\bar{X}	3.98	4.33	4.25	4.45	4.37
ต่ำกว่า 5,000 บาท	3.98	-	-0.36*	-0.27*	-0.47*	-0.39*
5,001–10,000 บาท	4.33	-	-	0.08	-0.12*	-0.04*
10,001–15,000 บาท	4.25	-	-	-	-0.20*	-0.12*
15,001–20,000 บาท	4.45	-	-	-	-	0.08
มากกว่า 20,001 บาท	4.37	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 54 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมทุกด้าน จำแนกตามค่าใช้จ่ายในการขนส่ง ดังนี้

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 5,001–10,000 บาท, 10,001–15,000 บาท, 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า ค่าใช้จ่ายต่ำกว่า 5,000 บาท

ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่มีราคาตั้งแต่ 15,001–20,000 บาท และมากกว่า 20,001 บาท มีความพึงพอใจมากกว่า 5,001–10,000 บาท และ 10,001–15,000 บาท

สมมติฐานที่ 12

H_0 = จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 55 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐานความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง

ความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	ต่ำกว่า 5 คัน		6–10 คัน		11–15 คัน		16–20 คัน		มากกว่า 20 คัน	
	<i>n</i> = 30		<i>n</i> = 43		<i>n</i> = 10		<i>n</i> = 7		<i>n</i> = 7	
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>
1. ด้านบริการ	3.98	0.53	4.30	0.49	4.52	0.49	4.48	0.66	4.60	0.38
2. ด้านราคา	3.77	0.52	4.17	0.46	4.50	0.46	4.43	0.47	4.71	0.42
3. ด้านเวลา	3.71	0.54	4.26	0.51	4.48	0.45	4.39	0.64	4.57	0.47
4. ด้านความสัมพันธ์ กับผู้ประกอบการ	3.87	0.57	4.24	0.48	4.40	0.53	4.46	0.74	4.75	0.29
5. ด้านภาพลักษณ์	4.04	0.57	4.30	0.48	4.50	0.41	4.40	0.54	4.71	0.32
รวม	3.87	0.45	4.26	0.41	4.48	0.44	4.43	0.57	4.67	0.32

จากตารางที่ 55 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งต่อวัน ต่ำกว่า 5 คัน, 6–10 คัน, 11–15 คัน, 16–20 คัน และมากกว่า 20 คันขึ้นไป มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.87, 4.26, 4.48, 4.43 และ 4.67 ตามลำดับ

ตารางที่ 56 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	4	4.13	1.03	3.97*	.005
	ภายในกลุ่ม	92	23.92	0.26		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	4	8.40	2.10	9.21*	.000
	ภายในกลุ่ม	92	20.97	0.23		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	4	9.10	2.27	8.41*	.000
	ภายในกลุ่ม	92	24.88	0.27		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	4	6.42	1.61	5.77*	.000
	ภายในกลุ่ม	92	25.61	0.28		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	4	3.65	0.91	3.64*	.009
	ภายในกลุ่ม	92	23.11	0.25		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	6.03	1.51	8.04*	.000
	ภายในกลุ่ม	92	17.24	0.19		
	รวม	96	23.27			

* $p < .05$

จากตารางที่ 56 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้า มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้ทำการทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่

ตารางที่ 57 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
ต่ำกว่า 5 คัน	3.98	-	-0.32*	-0.54*	-0.50*	-0.62*
6-10 คัน	4.30	-	-	-0.22*	-0.18*	-0.30*
11-15 คัน	4.52	-	-	-	0.04	-0.08*
16-20 คัน	4.48	-	-	-	-	-0.12*
มากกว่า 20 คัน	4.60	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 57 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านบริการ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน และ 16-20 คัน

ตารางที่ 58 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
		3.77	4.17	4.50	4.43	4.71
ต่ำกว่า 5 คัน	3.77	-	-0.40*	-0.73*	-0.66*	-0.94*
6-10 คัน	4.17	-	-	-0.33*	-0.26*	-0.54*
11-15 คัน	4.50	-	-	-	0.07	-0.21*
16-20 คัน	4.43	-	-	-	-	-0.28*
มากกว่า 20 คัน	4.71	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 58 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านราคา จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน และ 16-20 คัน

ตารางที่ 59 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
ต่ำกว่า 5 คัน	3.71	-	-0.55*	-0.77*	-0.69*	-0.86*
6-10 คัน	4.26	-	-	-0.22*	-0.13*	-0.31*
11-15 คัน	4.48	-	-	-	0.09	-0.09*
16-20 คัน	4.39	-	-	-	-	-0.18*
มากกว่า 20 คัน	4.57	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 59 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านเวลา จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน และ 16-20 คัน

ตารางที่ 60 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้า ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
ต่ำกว่า 5 คัน	3.87	-	-0.37*	-0.53*	-0.59*	-0.88*
6-10 คัน	4.24	-	-	-0.16*	-0.22*	-0.51*
11-15 คัน	4.40	-	-	-	-0.06*	-0.35*
16-20 คัน	4.46	-	-	-	-	-0.29*
มากกว่า 20 คัน	4.75	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 60 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 16-20 คัน

ตารางที่ 61 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
		4.04	4.30	4.50	4.40	4.71
ต่ำกว่า 5 คัน	4.04	-	-0.26*	-0.46*	-0.36*	-0.67*
6-10 คัน	4.30	-	-	-0.20*	-0.10*	-0.41*
11-15 คัน	4.50	-	-	-	0.10	-0.21*
16-20 คัน	4.40	-	-	-	-	-0.31*
มากกว่า 20 คัน	4.71	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 61 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ด้านภาพลักษณ์ จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน และ 16-20 คัน

ตารางที่ 62 การเปรียบเทียบค่าความแตกต่างรายคู่ของค่าเฉลี่ย ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ด้วยวิธี LSD.

จำนวนรถบรรทุกที่ ขนส่ง	\bar{X}	ต่ำกว่า 5	6-10 คัน	11-15 คัน	16-20 คัน	มากกว่า 20
		คัน	คัน	คัน	คัน	คัน
ต่ำกว่า 5 คัน	3.87	-	-0.39*	-0.61*	-0.56*	-0.80*
6-10 คัน	4.26	-	-	-0.22*	-0.17*	-0.41*
11-15 คัน	4.48	-	-	-	0.05	-0.19*
16-20 คัน	4.43	-	-	-	-	-0.24*
มากกว่า 20 คัน	4.67	-	-	-	-	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 62 พบว่าความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวม จำแนกตามจำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง ดังนี้

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 6-10 คัน, 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวนต่ำกว่า 5 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งตั้งแต่ 11-15 คัน, 16-20 คัน และมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 6-10 คัน

จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่งมากกว่า 20 คัน มีความพึงพอใจมากกว่า จำนวน 11-15 คัน และ 16-20 คัน

สมมติฐานที่ 13

H_0 = ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 63 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง

ความพึงพอใจในการใช้ บริการรถขนส่งสินค้าในนิคม อุตสาหกรรมบางพลี	รถ 4 ล้อ		รถ 6 ล้อ		รถ 10 ล้อ		รถ 18 ล้อ									
	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก	เลือก	ไม่เลือก								
	<i>n</i> = 33	<i>n</i> = 64	<i>n</i> = 45	<i>n</i> = 52	<i>n</i> = 42	<i>n</i> = 55	<i>n</i> = 21	<i>n</i> = 76								
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>								
1. ด้านบริการ	4.10	0.58	4.34	0.50	4.21	0.50	4.29	0.58	4.30	0.58	4.23	0.51	4.39	0.64	4.22	0.51
2. ด้านราคา	3.88	0.55	4.27	0.51	4.07	0.51	4.20	0.59	4.20	0.52	4.09	0.58	4.21	0.67	4.12	0.52
3. ด้านเวลา	3.92	0.61	4.26	0.55	4.12	0.57	4.16	0.62	4.23	0.59	4.08	0.60	4.33	0.72	4.09	0.55
4. ด้านความสัมพันธ์กับ ผู้ประกอบการ	4.02	0.63	4.29	0.53	4.13	0.49	4.25	0.64	4.26	0.57	4.15	0.59	4.21	0.69	4.19	0.55
5. ด้านภาพลักษณ์	4.12	0.55	4.36	0.50	4.14	0.46	4.40	0.56	4.22	0.52	4.32	0.54	4.27	0.69	4.28	0.48
รวม	4.01	0.48	4.30	0.47	4.14	0.43	4.26	0.54	4.24	0.49	4.17	0.50	4.28	0.64	4.18	0.44

จากตารางที่ 63 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง รถ 4 ล้อ เลือก มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ระดับ 4.01 ไม่เลือก อยู่ที่ระดับ 4.30 รถ 6 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.14 ไม่เลือกอยู่ที่ระดับ 4.26 รถ 10 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.24 ไม่เลือกอยู่ที่ระดับ 4.17 และรถ 18 ล้อ เลือกอยู่ที่ระดับ 4.28 ไม่เลือก อยู่ที่ระดับ 4.18 ตามลำดับ

ตารางที่ 64 การวิเคราะห์ ค่าสถิติ t test เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง
สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง

รถบรรทุก 4 ล้อ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		t	p
	$n = 33$		$n = 64$			
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD		
1. ด้านบริการ	4.10	0.58	4.34	0.50	-2.09*	.040
2. ด้านราคา	3.88	0.55	4.27	0.51	-3.48*	.001
3. ด้านเวลา	3.92	0.61	4.26	0.55	-2.80*	.006
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.02	0.63	4.29	0.53	-2.26*	.026
5. ด้านภาพลักษณ์	4.12	0.55	4.36	0.50	-2.23*	.028
รวม	4.01	0.48	4.30	0.47	-2.94*	.004

* $p < .05$

รถบรรทุก 6 ล้อ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		t	p
	$n = 45$		$n = 52$			
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD		
1. ด้านบริการ	4.21	0.50	4.29	0.58	-0.73	.465
2. ด้านราคา	4.07	0.51	4.20	0.59	-1.17	.244
3. ด้านเวลา	4.12	0.57	4.16	0.62	-0.34	.734
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.13	0.49	4.25	0.64	-1.01	.314
5. ด้านภาพลักษณ์	4.14	0.46	4.40	0.56	-2.45*	.016
รวม	4.14	0.43	4.26	0.54	-1.27	.208

ตารางที่ 64 (ต่อ)

รถบรรทุก 10 ล้อ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 42		<i>n</i> = 55			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.30	0.58	4.23	0.51	0.63	.528
2. ด้านราคา	4.20	0.52	4.09	0.58	1.04	.301
3. ด้านเวลา	4.23	0.59	4.08	0.60	1.28	.204
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.26	0.57	4.15	0.59	0.90	.371
5. ด้านภาพลักษณ์	4.22	0.52	4.32	0.54	-0.89	.374
รวม	4.24	0.49	4.17	0.50	0.70	.488

รถบรรทุก 18 ล้อ

ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	เลือก		ไม่เลือก		<i>t</i>	<i>p</i>
	<i>n</i> = 21		<i>n</i> = 76			
	\bar{X}	<i>SD</i>	\bar{X}	<i>SD</i>		
1. ด้านบริการ	4.39	0.64	4.22	0.51	1.26	.211
2. ด้านราคา	4.21	0.67	4.12	0.52	0.73	.470
3. ด้านเวลา	4.33	0.72	4.09	0.55	1.66	.100
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.21	0.69	4.19	0.55	0.16	.870
5. ด้านภาพลักษณ์	4.27	0.69	4.28	0.48	-0.11	.910
รวม	4.28	0.64	4.18	0.44	0.85	.398

ตารางที่ 64 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ยกเว้นรถ 4 ล้อ ที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ พบว่าผู้ประกอบการที่ไม่เลือกใช้รถ 4 ล้อ มีความพึงพอใจมากกว่าผู้ประกอบการที่เลือกใช้รถ 4 ล้อ

สมมติฐานที่ 14

H_0 = วิธีการใช้บริการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี ไม่แตกต่างกัน

H_1 = วิธีการใช้บริการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน

ตารางที่ 65 ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง

ความพึงพอใจการให้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี	รับ/ ส่งสินค้า ด้วยตนเองเอง		ใช้บริการรับ/ ส่งสินค้า จากผู้ให้บริการขนส่ง		ทั้ง 2 วิธี	
	$n = 10$		$n = 33$		$n = 54$	
	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD	\bar{X}	SD
1. ด้านบริการ	4.13	0.31	4.40	0.51	4.19	0.58
2. ด้านราคา	4.08	0.26	4.21	0.48	4.10	0.63
3. ด้านเวลา	4.00	0.29	4.23	0.63	4.12	0.62
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	4.10	0.34	4.17	0.62	4.23	0.59
5. ด้านภาพลักษณ์	4.46	0.34	4.17	0.50	4.31	0.57
รวม	4.15	0.21	4.24	0.48	4.19	0.54

จากตารางที่ 65 ความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง รับ/ ส่งสินค้าด้วยตนเองเอง, ใช้บริการรับ/ ส่งสินค้าจากผู้ให้บริการขนส่ง และทั้ง 2 วิธี มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.51, 4.24 และ 4.19 ตามลำดับ

ตารางที่ 66 การวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง

ด้าน	แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i>
1. ด้านบริการ	ระหว่างกลุ่ม	2	1.10	0.55	1.92	.153
	ภายในกลุ่ม	94	26.96	0.29		
	รวม	96	28.06			
2. ด้านราคา	ระหว่างกลุ่ม	2	0.29	0.15	0.47	.626
	ภายในกลุ่ม	94	29.09	0.31		
	รวม	96	29.38			
3. ด้านเวลา	ระหว่างกลุ่ม	2	0.47	0.23	0.65	.522
	ภายในกลุ่ม	94	33.51	0.36		
	รวม	96	33.98			
4. ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ	ระหว่างกลุ่ม	2	0.16	0.08	0.23	.791
	ภายในกลุ่ม	94	31.87	0.34		
	รวม	96	32.03			
5. ด้านภาพลักษณ์	ระหว่างกลุ่ม	2	0.78	0.39	1.41	.250
	ภายในกลุ่ม	94	25.99	0.28		
	รวม	96	26.76			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	2	0.07	0.04	0.15	.864
	ภายในกลุ่ม	94	23.20	0.25		
	รวม	96	23.27			

จากตารางที่ 66 พบว่า ความพึงพอใจในการใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี โดยรวมและรายด้าน จำแนกตามวิธีการใช้บริการขนส่ง แตกต่างกันอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($p > .05$)

ตารางที่ 67 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่	สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
1	กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรมมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้า ในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ปฏิเสธ
2	ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ปฏิเสธ
3	มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้า ในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ปฏิเสธ
4	ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้า ในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ยอมรับ
5	จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ปฏิเสธ
6	ชนิดของรถบรรทุกที่ขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ปฏิเสธ
7	วิธีการใช้บริการขนส่ง มีผลต่อการเลือกใช้บริการรถขนส่งสินค้า ในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี แตกต่างกัน	ปฏิเสธ
8	กลุ่มธุรกิจอุตสาหกรรม มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ยอมรับ
9	ปริมาณของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถ ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ปฏิเสธ
10	มูลค่าของสินค้าที่จัดส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ปฏิเสธ
11	ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ยอมรับ
12	จำนวนรถบรรทุกที่ขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถ ขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ยอมรับ
13	ชนิดของรถบรรทุก มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่ง สินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ปฏิเสธ

ตารางที่ 67 (ต่อ)

สมมติฐานที่	สมมติฐานการวิจัย	ผลการทดสอบสมมติฐาน
14	วิธีการใช้บริการขนส่ง มีความพึงพอใจในการใช้บริการรถขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลีแตกต่างกัน	ปฏิเสธ

ส่วนที่ 5 การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของข้อมูลประชากรศาสตร์เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อการเลือกใช้บริการขนส่งสินค้าในนิคมอุตสาหกรรมบางพลี

1. การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านบริการ สามารถแสดงเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

- 1.1 เน้นต้องบริการเรื่องการจัดส่งของตามความเหมาะสม
- 1.2 เน้นจัดส่งสินค้าน่ารวดเร็ว พุดจาสุภาพ
- 1.3 เน้นซื่อสัตย์ซื่อตรงในการจัดส่งสินค้า
- 1.4 เน้นรูปแบบใหม่เสมอ และควรออกแบบการจัดเรียงสินค้าให้ได้ปริมาณมากที่สุด และเสียหายน้อยที่สุด พนักงานต้องรักษาคุณภาพของสินค้าให้คงที่ตลอดระยะเวลาขนส่งสินค้า
- 1.5 มีความพร้อมที่จะทำหน้าที่การให้บริการลูกค้าอย่างเต็มที่ และจริงใจ และมีความพร้อมที่จะแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างดี ซึ่งทำให้เกิดความพึงพอใจทั้งผู้ให้บริการ และผู้รับบริการในแต่ละครั้ง ถึงจะเกิดข้อผิดพลาดบ้างแต่ก็อยู่ในระดับที่สามารถยอมรับได้
- 1.6 ควรเป็นผู้ที่อัธยาศัยที่ดี มีความยิ้มแย้มแจ่มใส พุดคำให้ลูกค้าเกิดความพึงพอใจ
- 1.7 สามารถติดต่อกับผู้ให้บริการได้ตลอดเวลา มีความตรงต่อเวลาในการขนส่ง พนักงานสุภาพเรียบร้อย และยอมรับข้อคิดเห็นข้อแนะนำต่าง ๆ
- 1.8 ก่อนข้างสำคัญ โดยเฉพาะพนักงานรถขนส่งที่มาให้บริการ ต้องสุภาพเรียบร้อย อดทน ช่วยส่งเสริมภาพลักษณ์ให้กับบริษัทผู้จ้างได้
- 1.9 พนักงานทุกคนต้องได้รับการฝึกอบรมเรื่องระเบียบ และทำตามกฎระเบียบของลูกค้า ส่งของให้ลูกค้าต้องอยู่ในสภาพที่เรียบร้อย และภายในเวลาที่กำหนดให้
- 1.10 สามารถดูแลสินค้าของลูกค้าได้อย่างดีไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย

- 1.11 คุณแลสินค้าให้มีความสมบูรณ์เต็ม 100% เมื่อถือลูกค้า
- 1.12 เน้นเรื่องความปลอดภัยของสินค้า และความเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอันตรายระหว่างการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าควรมีมาตรการที่สามารถอยู่ในระดับที่ควบคุมได้
- 1.13 ต้องมีอุปกรณ์ที่ทันสมัยที่สามารถดูแลขนส่งสินค้าของเราให้ถึงถือลูกค้าโดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย
- 1.14 รถขนส่งสินค้าที่มีคุณภาพสูง ความเสี่ยงต่ำ แต่ถ้ามีรถคุณภาพต่ำและขนถ่ายสินค้าคุณภาพสูงก็เท่ากับลดคุณภาพของสินค้าให้ลดลงไปด้วย และยังลดความเชื่อมั่นของผู้ประกอบการและลูกค้าด้วย
- 1.15 สามารถแก้ไขปัญหารวมทั้งติดต่อสื่อสารได้ฉับไวสามารถแก้ไขปัญหารวมทั้งติดต่อสื่อสารได้ฉับไว
- 1.16 สินค้าต้องไม่บอบหรือแตกเสียหายระหว่างจัดส่งสินค้าต้องอยู่ในสภาพที่เรียบร้อยเมื่อส่งถึงมือลูกค้า

2. การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านราคา สามารถแสดงเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

- 2.1 ต้องบริการเรื่องการจัดส่งของตามความเหมาะสม
- 2.2 ราคาสมควรกับสถานะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เพราะปัญหาหลักใหญ่คือเรื่องราคาน้ำมันทำให้กระทบต่อระบบขนส่ง น้ำมันลดลงการบริการด้านราคาสมควรลดลงตามอัตราส่วนของราคาเชื้อเพลิงที่ใช้ไป
- 2.3 ควรอยู่ในราคาที่เหมาะสมไม่สูงจนเกินไปเพื่อลดภาวะต้นทุนที่จะเกิดกับบริษัท
- 2.4 ราคาต้องเหมาะสมกับชิ้นงานและระยะทาง
- 2.5 ราคาสามารถปรับเปลี่ยนขึ้นลงได้ตามความเหมาะสม เช่น ราคาน้ำมันลด
- 2.6 ปรับเปลี่ยนเส้นทางเดินรถ และปริมาณสินค้าที่ขนส่ง
- 2.7 ราคาควรจะเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ ให้ความสำคัญในเรื่องการตรงต่อเวลาบริการ ภาพลักษณ์มากกว่า
- 2.8 ราคาต้องไม่แพงเกินไป รวมทั้งมีส่วนลดให้กับลูกค้าเมื่อมีการใช้บริการเป็นระยะเวลาเวลานานและต่อเนื่อง
- 2.9 ราคาต้องอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ทั้งผู้รับบริการ และผู้ให้บริการ

3. การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านเวลา สามารถแสดงเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

3.1 ควรจัดการบริหารเรื่องเวลาในการขนส่งสินค้าว่าจะถึงหน้างานอีกกี่นาทีเพื่อให้ทันกับระบบการทำงานของบริษัทจะได้ประหยัดต้นทุนในการสต็อกสินค้า และพื้นที่เพื่อจัดสรรให้เกิดประโยชน์กับบริษัทสูงสุด ทำให้เกิดการพัฒนาความร่วมมือกัน

3.2 ควรจะจัดส่งสินค้าตามกำหนดเวลาที่ตั้งไว้

3.3 รับสินค้าตามเวลานัดหมายตรงเวลาและใช้เวลาในการตรวจนับสินค้าอย่างเหมาะสมให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง

3.4 ใช้เวลาในการรับ และส่งของไม่นานเกินไป

4. การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการ สามารถแสดงเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

4.1 ความสัมพันธ์กับผู้ประกอบการกับผู้ขนส่งไปในทางที่ดีมีการเสนอแนะรับฟังความคิดเห็นในการปรับปรุงกระบวนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ

4.2 ต่างฝ่ายต่างช่วยกันรักษาผลประโยชน์ของแต่ละฝ่าย

4.3 ขอมรับคำแนะนำข้อเสนอแนะต่าง ๆ เพื่อปรับปรุงการบริการอย่างเต็มที่

4.4 มีความสะดวกในการติดต่อสื่อสารเพื่อประสานงานเรื่องต่าง ๆ

4.5 ผู้ให้บริการสามารถยอมรับความคิดเห็นของลูกค้าและปรับปรุงการให้บริการได้ตรงตามความต้องการของลูกค้า

4.6 ควรมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน อย่างจริงจัง ผู้ให้บริการ และลูกค้ามีความเข้าใจในการทำงานเป็นอย่างดี

5. การแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้านภาพลักษณ์
สามารถแสดงเป็นข้อ ๆ ได้ดังนี้

5.1 เป็นผู้วิวิสัยทัศน์ในการขนส่ง การมีชื่อเสียงของบริษัท ประสิทธิภาพในการทำงาน
และมีความรู้ความสามารถในการขนส่งเฉพาะ

5.2 ประสิทธิภาพการทำงานที่ดี

5.3 ค่อนข้างมีชื่อเสียงในธุรกิจ บริการการขนส่งสินค้าให้บริการมาเป็นระยะเวลา
ยาวนานพอสมควรไม่มีประวัติเสียหาย

5.4 มีความน่าเชื่อถือ ประสิทธิภาพให้บริการที่ดีจะช่วยสร้างความมั่นใจให้กับลูกค้า

5.5 เป็นมืออาชีพสามารถตอบรับความต้องการของลูกค้าได้