

บทที่ 4

ผลการวิจัย

ในบทนี้จะเป็นการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมยานยนต์ กรณีศึกษา: ภาคตะวันออก โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผลการวิเคราะห์ข้อมูลของแบบสอบถามจากตัวอย่างบริษัทผู้ประกอบการรถยนต์จำนวน 4 บริษัท จากแบบสอบถามที่ได้แบ่งเป็น 4 ส่วนจะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ประกอบการรถยนต์
 2. ความเข้าใจเกี่ยวกับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์
 3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์
 4. สาเหตุที่ไม่ตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์
 5. การทดสอบสมมติฐานการวิจัย
1. ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ประกอบการรถยนต์

จากการศึกษาถึงสภาพทั่วไปเกี่ยวกับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยศึกษาจากการจำแนกขนาดขององค์กร จำนวนทุนจดทะเบียน สัดส่วนผู้ถือหุ้น ประเภทของผลิตภัณฑ์และบริการ ระดับความสามารถในการค้า กลุ่มประเทศที่จำหน่ายสินค้า และการผลิตสินค้ามีข้อหรือไม่ ซึ่งจากการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างได้มีผลการศึกษาดังตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงจำนวนผู้ประกอบการ อัตราส่วนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจากภาคีสภาพทั่วไป
ของอุตสาหกรรมผู้ประกอบการยนต์

ข้อมูลทั่วไป	จำนวนบริษัท	ร้อยละ
1. ขนาดขององค์กร		
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	1	25.0
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3	75.0
2. จำนวนทุนจดทะเบียน		
1- 1000 ล้านบาท	1	25.0
1001 ล้านบาทขึ้นไป	3	75.0
3. สัดส่วนผู้ถือหุ้น		
สัญชาติไทย 100%	0	0.0
ต่างชาติ 100%	2	50.0
ร่วมทุนระหว่างไทยและต่างชาติ	2	50.0
4. ระดับความสามารถในการค้า		
จำหน่ายสินค้าในประเทศมากกว่า 50%	2	50.0
จำหน่ายสินค้าในประเทศน้อยกว่า 50%	2	50.0
5. กลุ่มประเทศที่ส่งสินค้าจำหน่าย		
สหรัฐอเมริกา	1	25.0
สหภาพยุโรป	3	75.0
เอเชีย	4	100.0
กลุ่มประเทศอื่นๆ	3	75.0
6. ยี่ห้อสินค้าที่ผลิต		
ผลิตสินค้ามียี่ห้อของบริษัทเอง	4	100.0
ผลิตสินค้ามียี่ห้อของลูกค้า	0	0.0

หมายเหตุ: บางบริษัทมีการส่งออกสินค้ามากกว่าหนึ่งกลุ่มประเทศ

จากตารางที่ 5 แสดงให้เห็นถึงสภาพทั่วไปของอุตสาหกรรมผู้ประกอบการยนต์ จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 4 บริษัท โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ขนาดขององค์กร จากกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่อุตสาหกรรมผู้ประกอบการรายวันออกเป็นองค์กรที่มีขนาดใหญ่ที่มีจำนวนพนักงาน มากกว่า 1001 คนขึ้นไปคิดเป็นร้อยละ 75 และกลุ่มบริษัทขนาดกลางที่มีจำนวนพนักงาน 1 – 1000 คน คิดเป็นร้อยละ 25

2. จำนวนทุนจดทะเบียน จากกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่อุตสาหกรรมผู้ประกอบการรายวันออกเป็นองค์กรที่มีจำนวนทุนจดทะเบียนสูง โดยมีจำนวนทุนจดทะเบียนตั้งแต่ 1001 ล้านบาทขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 75 กลุ่มบริษัทที่มีจำนวนทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25

3. สัดส่วนผู้ถือหุ้น ในอุตสาหกรรมผู้ประกอบการกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่เป็นกิจการของการร่วมทุนระหว่างสัญชาติไทยกับต่างชาติ และสัดส่วนของการถือหุ้นของชาวต่างชาติที่มีสัดส่วนการถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์ พบอัตราส่วนที่เท่ากันคิดเป็นร้อยละ 50 และจากผลการศึกษาไม่พบว่ามีผู้ประกอบการอุตสาหกรรมผู้ประกอบการรายวันที่มีสัดส่วนผู้ถือหุ้นสัญชาติไทย 100 เปอร์เซ็นต์

4. ระดับความสามารถในการค้า ได้จำแนกเป็น 2 ประเภทและมีจำนวนผู้ประกอบการในแต่ละประเภทดังนี้ ผู้ประกอบการที่ผลิตและจำหน่ายสินค้าให้ตลาดในประเทศมากกว่า 50 เปอร์เซ็นต์คิดเป็นร้อยละ 50 ผู้ประกอบการที่ผลิตและจำหน่ายในประเทศน้อยกว่า 50 เปอร์เซ็นต์คิดเป็นร้อยละ 50 และจะเห็นว่าผู้ประกอบการแต่ละองค์กรในอุตสาหกรรมผู้ประกอบการรายวันส่วนใหญ่มีระดับความสามารถทางการค้าทั้งผลิตเพื่อจำหน่ายทั้งในประเทศและเพื่อการส่งออก

5. กลุ่มประเทศที่ส่งสินค้าจำหน่าย ได้แบ่งเป็น 4 กลุ่มหลักๆ พบว่าจากตัวอย่าง 4 บริษัทเป็นผู้ประกอบการที่ผลิตและส่งออกทั้งหมด บางรายอาจส่งออกสินค้าไปได้มากกว่า 1 กลุ่มประเทศ ดังนั้นเมื่อคิดเป็นร้อยละจึงเทียบกับจำนวนผู้ส่งออกทั้งหมด 4 บริษัท และได้ผลการวิเคราะห์ดังนี้ การส่งออกกลุ่มประเทศในสหรัฐอเมริกาคิดเป็นร้อยละ 25 กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรปคิดเป็นร้อยละ 75 กลุ่มประเทศในภูมิภาคเอเชียคิดเป็นร้อยละ 100 ซึ่งเป็นจำนวนอัตราส่วนของตลาดที่มากที่สุดในการส่งออก ส่วนการจำหน่ายในกลุ่มประเทศอื่นๆ นอกจากสามกลุ่มนั้น คิดเป็นร้อยละ 75 เช่นกลุ่มประเทศในแอฟริกาใต้ และออสเตรเลีย เป็นต้น

6. ยี่ห้อสินค้าที่ผลิต จากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการทั้ง 4 บริษัทผลิตสินค้าที่เป็นยี่ห้อของตนเองนั้นคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 100

2. ความเข้าใจเกี่ยวกับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ตารางที่ 6 แสดงจำนวนผู้ประกอบการ อัตราส่วนร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่างว่ามีประสบการณ์ในการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ความเข้าใจเกี่ยวกับการจ้างทำโลจิสติกส์	จำนวนบริษัท	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์		
เคย	4	100.0
ไม่เคย	0	0.0

จากตารางที่ 6 แสดงให้เห็นว่าผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมผู้ประกอบการยนต์ทั้งหมดมีประสบการณ์ในการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์มีสัดส่วนเป็นร้อยละ 100 ซึ่งมากกว่าผู้ประกอบการ ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าบริษัทส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์เป็นอย่างดี เพราะบริษัทผู้ประกอบการยนต์นั้นนับได้ว่าเป็นศูนย์รวม และเป็นผู้นำของเทคโนโลยีการผลิต และการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ ของผู้ประกอบการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์อย่างชัดเจน โดยจากการศึกษาพบว่าผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ส่วนใหญ่ได้กำหนดให้ผู้ผลิตและขายชิ้นส่วนยานยนต์ให้กับตนเองใช้ระบบการบริหารงานทางด้านโลจิสติกส์เดียวกับบริษัท เพื่อให้การบริหารจัดการนั้นมีประสิทธิภาพตั้งแต่ต้นกระบวนการแรกจนกระทั่งสินค้าได้จัดส่งถึงมือลูกค้านั่นเอง

ตารางที่ 7 แสดงจำนวน อัตราส่วนร้อยละของกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรม
ประกอบรถยนต์มีประสบการณ์ในการจ้างทำกิจกรรมโลจิสติกส์แทน

(n=4)

กิจกรรมโลจิสติกส์	จำนวนบริษัท	ร้อยละ	ลำดับที่
1. การบริการลูกค้า (Customer Service)	0	0.0	-
2. การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing)	1	25.0	3
3. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting)	0	0.0	-
4. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)	1	25.0	3
5. กิจกรรมการขนส่ง (Transportation)	4	100.0	1
6. การบริหารคลังสินค้า (Warehouse and Storage)	2	50.0	2
7. โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics)	0	0.0	-
8. การจัดซื้อ (Purchasing)	0	0.0	-
9. การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Part and Service Support)	1	25.0	3
10. การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection)	0	0.0	-
11. การจัดการวัตถุดิบ (Material Handling)	0	0.0	-
12. บรรจุภัณฑ์ (Packaging)	4	100.0	1
13. การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communication)	4	100.0	1

หมายเหตุ: บางบริษัทมีการจ้างทำกิจกรรมโลจิสติกส์มากกว่าหนึ่งกิจกรรม

จากตารางที่ 7 แสดงให้เห็นว่ากิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการให้ความสำคัญและเลือกใช้มากที่สุดคือ การขนส่ง บรรจุภัณฑ์ และการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ สาเหตุหลักเนื่องมาจากการส่งออกสินค้าไปต่างประเทศ และการขนส่งภายในประเทศผู้ประกอบการได้ให้ความสำคัญเป็นอย่างมากเช่นกัน เพราะในรถยนต์ 1 คันมีชิ้นส่วนประกอบมากมายหากการบริหารจัดการได้ไม่ดีอาจทำให้ต้องหยุดการผลิตชั่วคราวและสร้างความเสียหายให้กับบริษัทเป็นอย่างมาก ที่สำคัญช่วยลดต้นทุนของชิ้นส่วนยานยนต์ที่มีมากมายได้อีกด้วย

กิจกรรมโลจิสติกส์ที่มีการเลือกใช้รองลงมา คือ การบริหารคลังสินค้า การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ ยังมีกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการไม่เลือกใช้ เนื่องจากลักษณะสินค้านั้นมีขนาดใหญ่และใช้เทคโนโลยีการ

ผลิตที่สูง จึงเป็นการป้องกันความลับในเรื่องของการผลิต การออกแบบ และกลยุทธ์การบริหารจัดการที่ไม่ต้องการให้เกิดการรั่วไหลไปยังคู่แข่งทางการตลาดนั่นเอง

ตารางที่ 8 แสดงจำนวน อัตราส่วนร้อยละของกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต้องการให้มีการรับจ้างบริการมากที่สุดนอกจากกิจกรรมที่เคยจ้างปัจจุบัน

(n=4)			
กิจกรรมโลจิสติกส์	จำนวนบริษัท	ร้อยละ	ลำดับที่
1. การบริการลูกค้า (CustomerService)	1	25.0	3
2. การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า (Order Processing)	2	50.0	2
3. การคาดการณ์ความต้องการของลูกค้า (Demand Forecasting)	-	-	-
4. การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management)	2	50.0	2
5. กิจกรรมการขนส่ง (Transportation)	-	-	-
6. การบริหารคลังสินค้า (Warehouse and Storage)	1	25.0	3
7. โลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics)	1	25.0	3
8. การจัดซื้อ (Purchasing)	-	-	-
9. การจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ (Part and Service Support)	3	75.0	1
10. การเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า (Plant and Warehouse Site Selection)	-	-	-
11. การจัดการวัตถุดิบ (Material Handling)	2	50.0	2
12. บรรจุภัณฑ์ (Packaging)	-	-	-
13. การติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ (Logistics Communication)	-	-	-

หมายเหตุ: หนึ่งบริษัทเลือกกิจกรรมโลจิสติกส์ได้มากกว่าหนึ่งกิจกรรม

จากตารางที่ 8 สามารถเรียงลำดับกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ต้องการให้มีการบริการรับจ้างมากที่สุดคือการจัดเตรียมอะไหล่และชิ้นส่วนต่างๆ สังเกตได้ว่ากิจกรรมที่ผู้ประกอบการรถยนต์เลือกนั้นจะเป็นบริการหลังการขายคือการเตรียมพร้อมในเรื่องของอะไหล่เพื่อใช้สำหรับการให้บริการซ่อมบำรุงได้อย่างรวดเร็ว เพียงพอกับความต้องการของลูกค้า รองลงมาคือ การดำเนินการตามคำสั่งซื้อของลูกค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การจัดการวัตถุดิบ จัดเป็นส่วนด้านการผลิตสินค้าเพื่อให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นและทันต่อการส่งมอบลูกค้า

3. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการสำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการในการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์นั้นมีผลการทดสอบดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 9 แสดงค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน
1. การลดต้นทุน	4.5000	0.5774
2. การเปลี่ยนต้นทุนคงที่เป็นต้นทุนผันแปร	4.2500	0.5000
3. การลดความเสี่ยงและโอนความเสี่ยง	4.0000	0.8165
4. การจัดการหน้าที่ให้อยู่ในมือผู้เชี่ยวชาญ	4.2500	0.9574
5. การควบคุมจัดการที่ดีขึ้น	4.5000	0.5774
6. รอบการพัฒนาองค์กรมีระบบสั้นลง	4.2500	0.9574
7. การกำจัดปัญหาส่วนตัวของพนักงานในองค์กร	3.2500	0.5000
8. ความยืดหยุ่นในการบริหาร	4.0000	0.8165
9. ความมีประสิทธิภาพงาน	4.5000	0.5774
10. ความรวดเร็วในการดำเนินงาน	4.2500	0.5000
11. ความประหยัดเวลา	4.2500	0.5000
12. ความสะดวก สบาย	4.0000	0.0000
13. การได้พันธมิตรธุรกิจในระยะยาว	3.0000	0.0000
14. การตรงต่อเวลา	4.0000	0.8165
15. การขนส่งอย่างเป็นระบบตรงตามเป้าหมาย	4.5000	0.5774
16. การจัดการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ	4.5000	0.5774
17. การปรับปรุงสินค้าและบริการ	4.0000	0.8165
18. การให้บริการลูกค้าที่มีประสิทธิภาพ	4.0000	0.8165
19. การเข้าสู่ความสามารถระดับโลก	4.2500	0.9574

จากตารางที่ 9 ผลการศึกษาสามารถจัดระดับความสำคัญของกิจกรรมโลจิสติกส์ที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้ความสำคัญได้ 3 ระดับดังนี้

สำคัญมาก	ค่าเฉลี่ย	มากกว่า 4.2500 ถึง 5.0000
สำคัญปานกลาง	ค่าเฉลี่ย	มากกว่า 3.2500 ถึง 4.2500
สำคัญน้อย	ค่าเฉลี่ย	ตั้งแต่ 2.2500 ถึง 3.2500

ปัจจัยที่ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ให้ความสำคัญระดับ สำคัญมาก คือ การลดต้นทุน การควบคุมจัดการที่ดีขึ้น ความมีประสิทธิภาพงาน การขนส่งอย่างเป็นระบบตรงตามเป้าหมาย การจัดการกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ จะเห็นว่าปัจจัยเหล่านี้สอดคล้องกับการดำเนินการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ในปัจจุบัน คือ การขนส่ง บรรจุภัณฑ์ และ การติดต่อสื่อสารทางด้าน โลจิสติกส์อย่างชัดเจน

4. สาเหตุที่ไม่ตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

จากการศึกษาตัวอย่างผู้ประกอบการอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ 4 บริษัท ไม่พบผู้ประกอบการที่ไม่ตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

5. การทดสอบสมมติฐานการวิจัย

จากสมมติฐานที่ตั้งเพื่อการศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้ประกอบการอุตสาหกรรมยานยนต์สำหรับการจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันนั้นน่าจะมาจากปัจจัยที่สำคัญคือ ขนาดขององค์กรที่ต่างกัน จำนวนทุนจดทะเบียนบริษัทที่ต่างกัน ผู้ประกอบการผลิตผลิตภัณฑ์ที่ต่างกัน หรือการที่ผู้ประกอบการมีระดับความสามารถทางการค้าที่ต่างกัน ซึ่งผลการศึกษาดังรายละเอียดตามตารางที่ 10

ตารางที่ 10 แสดงผลการวิเคราะห์ทาง T-Test เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของขนาดองค์กรต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
1. การลดต้นทุน				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	-1.000	0.423
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.6667	0.5774		
2. การเปลี่ยนต้นทุนคงที่เป็นต้นทุนผันแปร				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	-0.500	0.667
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.3333	0.5774		
3. การลดความเสี่ยงและโอนความเสี่ยง				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	0.000	1.000
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	1.0000		
4. การจัดหน้าที่ให้อยู่ในมือผู้เชี่ยวชาญ				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	0.866	0.478
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	1.0000		
5. การควบคุมจัดการที่ดีขึ้น				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	1.000	0.423
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.3333	0.5774		
6. รอบการพัฒนาองค์กรมีระบบสั่งลง				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	0.866	0.478
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	1.0000		
7. การกำจัดปัญหาส่วนตัวของพนักงานในองค์กร				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	.	.
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3.0000	0.0000		
8. ความยืดหยุ่นในการบริหาร				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	0.000	1.000
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	1.0000		

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
9. ความมีประสิทธิภาพงาน				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	1.000	0.423
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.3333	0.5774		
10. ความรวดเร็วในการดำเนินงาน				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	.	.
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	0.0000		
11. ความประหยัดเวลา				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	.	.
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	0.0000		
12. ความสะดวก สบาย				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	4.0000	.	.	.
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	0.0000		
13. การได้พันธมิตรทางธุรกิจระยะยาว				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	3.0000	.	.	.
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3.0000	0.0000		
14. การตรงต่อเวลา				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	2.000	0.184
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3.6667	0.5774		
15. การขนส่งอย่างเป็นระบบตรงตามเป้าหมาย				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	1.000	0.423
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.3333	0.5774		
16. การจัดการกระจายสินค้าที่มีคุณภาพ				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	1.000	0.423
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.3333	0.5774		
17. การปรับปรุงสินค้าและบริการ				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	2.000	0.184
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3.6667	0.5774		

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
18. การให้บริการลูกค้าที่มีประสิทธิภาพ				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	2.000	0.184
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	3.6667	0.5774		
19. การเข้าสู่ความสามารถระดับโลก				
จำนวนพนักงาน 1-1000 คน	5.0000	.	0.866	0.478
จำนวนพนักงาน 1001 คนขึ้นไป	4.0000	1.0000		

จากตารางที่ 10 แสดงผลการวิจัยว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับจำนวนพนักงาน หรือระดับองค์กรทั้ง 2 ระดับ พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับจำนวนพนักงานที่ต่างกันไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 11 แสดงผลการวิเคราะห์ทาง T-Test เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของจำนวนทุนจดทะเบียน
บริษัทต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
1. การลดต้นทุน				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	-1.000	0.423
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.6667	0.5774		
2. การเปลี่ยนต้นทุนคงที่เป็นต้นทุนผันแปร				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	-0.500	0.667
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
3. การลดความเสี่ยงและโอนความเสี่ยง				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	0.000	1.000
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	1.0000		

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
4. การจัดหน้าที่ให้อยู่ในมือผู้เชี่ยวชาญ				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	0.866	0.478
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	1.0000		
5. การควบคุมจัดการที่ดีขึ้น				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	1.000	0.423
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
6. รอบการพัฒนาองค์กรมีระบบสั้นลง				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	0.866	0.478
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	1.0000		
7. การกำจัดปัญหาส่วนตัวของพนักงานในองค์กร				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	.	.
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	3.0000	0.0000		
8. ความยืดหยุ่นในการบริหาร				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	0.000	1.000
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	1.0000		
9. ความมีประสิทธิภาพงาน				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	1.000	0.423
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
10. ความรวดเร็วในการดำเนินงาน				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	.	.
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	0.0000		
11. ความประหยัดเวลา				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	.	.
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	0.0000		
12. ความสะดวก สบาย				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	4.0000	.	.	.
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	0.0000		

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
13. การได้พันธมิตรทางธุรกิจระยะยาว				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	3.0000	.	.	.
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	3.0000	0.0000		
14. การตรงต่อเวลา				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	2.000	0.184
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	3.6667	0.5774		
15. การขนส่งอย่างเป็นระบบตรงตามเป้าหมาย				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	1.000	0.423
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
16. การจัดการกระจายสินค้าที่มีคุณภาพ				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	1.000	0.423
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
17. การปรับปรุงสินค้าและบริการ				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	2.000	0.184
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.3333	0.5774		
18. การให้บริการลูกค้าที่มีประสิทธิภาพ				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	2.000	0.184
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	3.6667	0.5774		
19. การเข้าสู่ความสามารถระดับโลก				
ทุนจดทะเบียน 1-1000 ล้านบาท	5.0000	.	0.866	0.478
ทุนจดทะเบียน 1001 ล้านบาทขึ้นไป	4.0000	1.0000		

จากตารางที่ 11 แสดงผลการวิจัยว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับจำนวนทุนจดทะเบียนบริษัททั้ง 2 ระดับ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับจำนวนทุนจดทะเบียนบริษัทที่ต่างกันไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 12 แสดงผลการวิเคราะห์ทาง T-Test เพื่อทดสอบความสัมพันธ์ของระดับความสามารถ
ทางการค้าต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
1. การลดต้นทุน				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
2. การเปลี่ยนต้นทุนคงที่เป็นต้นทุนผันแปร				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.0000	0.0000	-1.000	0.423
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
3. การลดความเสี่ยงและโอนความเสี่ยง				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	1.414	0.293
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	3.5000	0.7071		
4. การจัดหน้าที่ให้อยู่ในมือผู้เชี่ยวชาญ				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.447	0.698
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	1.4142		
5. การควบคุมจัดการที่ดีขึ้น				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
6. รอบการพัฒนาองค์กรมีระบบสั้นลง				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.447	0.698
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	1.4142		
7. การกำจัดปัญหาส่วนตัวของพนักงานในองค์กร				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	3.5000	0.7071	1.000	0.423
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	3.0000	0.0000		
8. ความยืดหยุ่นในการบริหาร				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	3.5000	0.7071	-1.414	0.293
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
9. ความมีประสิทธิภาพงาน				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
10. ความรวดเร็วในการดำเนินงาน				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	1.000	0.423
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	0.0000		
11. ความประหยัดเวลา				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	1.000	0.423
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	0.0000		
12. ความสะดวก สบาย				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.0000	0.0000	.	.
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	0.0000		
13. การได้พันธมิตรทางธุรกิจระยะยาว				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.0000	0.0000	.	.
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	0.0000		
14. การตรงต่อเวลา				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.0000	1.4142	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.0000	0.0000		
15. การขนส่งอย่างเป็นระบบตรงตามเป้าหมาย				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
16. การจัดการกระจายสินค้าที่มีคุณภาพ				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	0.000	1.000
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		
17. การปรับปรุงสินค้าและบริการ				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	1.414	0.293
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	3.5000	0.7071		

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่น ทำกิจกรรมโลจิสติกส์	ค่าเฉลี่ย	ค่าเบี่ยงเบน มาตรฐาน	t	Sig.
18. การให้บริการลูกค้าที่มีประสิทธิภาพ				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	4.5000	0.7071	1.414	0.293
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	3.5000	0.7071		
19. การเข้าสู่ความสามารถระดับโลก				
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศมากกว่า 50%	5.0000	0.0000	3.000	0.095
จำหน่ายสินค้าภายในประเทศน้อยกว่า 50%	4.5000	0.7071		

หมายเหตุ: กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ประกอบการทุกรายการดำเนินการธุรกิจทั้งขายในประเทศและส่งออก

จากตารางที่ 12 แสดงผลการวิจัยว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับระดับความสามารถทางการค้าทั้ง 2 ระดับ พบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจจ้างผู้อื่นทำกิจกรรมโลจิสติกส์กับระดับความสามารถทางการค้าที่ต่างกันไม่แตกต่างอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05