

บทที่ 4

ผลการศึกษาและอภิปรายผล

จากการศึกษาเรื่อง ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ผู้ศึกษาได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษา โดยมีประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาคือผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. จำนวน 135 คน ผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 7 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม

ตอนที่ 3 ลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

ตอนที่ 4 ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมของผู้ประกอบการ

ตอนที่ 5 ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ตอนที่ 6 การเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

ตอนที่ 7 อภิปรายผลการศึกษา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

การศึกษาข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ จำนวนยานพาหนะในบริษัท รายได้ของบริษัทต่อปี ผลการศึกษาปรากฏดังนี้

1.1 เพศ อายุ ระดับการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ส่วนใหญ่ร้อยละ 80.0 เป็นเพศชาย ร้อยละ 20.0 เป็นเพศหญิง

ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา มีอายุน้อยที่สุด คืออายุ 22 ปี และอายุมากที่สุด คืออายุ 76 ปี และได้นำมาจัดเป็นช่วงอายุ พบว่า ร้อยละ 32.6 อยู่ในช่วงอายุ 41 – 50 ปี และช่วงอายุ 51– 60 ปี ร้อยละ 14.1 มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 12.6 อยู่ในช่วงอายุ 31 – 40 ปี และร้อยละ 8.1 อยู่ในช่วงอายุ 21 – 30 ปี

สำหรับระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษานั้น พบว่า ร้อยละ 40.7 มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.2 มีการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 14.8 มีการศึกษาอยู่ในระดับ ปวช. ร้อยละ 10.5 มีการศึกษาอยู่ในระดับประถมศึกษา (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.1
จำนวนและร้อยละของประชากรจำแนกตามเพศ
อายุ และระดับการศึกษา

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=135)	ร้อยละ
<u>เพศ</u>		
ชาย	108	80.0
หญิง	27	20.0
รวม	135	100.0
<u>อายุ</u>		
21 – 30 ปี	11	8.1
31 – 40 ปี	17	12.6
41 – 50 ปี	44	32.6
51 – 60 ปี	44	32.6
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	19	14.1
(Mean) $\bar{X}$ = 49.04 S.D.. = 11.27 Min = 22 Max = 76		
รวม	135	100.0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=135)	ร้อยละ
<u>ระดับการศึกษา</u>		
ประถมศึกษา	14	10.5
มัธยมศึกษา	30	22.2
ปวช.	20	14.8
ปวส.	11	8.1
ปริญญาตรี	55	40.7
ปริญญาโท	2	1.5
อื่นๆ	3	2.2
รวม	135	100.0

1.2 ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ จำนวนยานพาหนะในบริษัท รายได้ของบริษัทต่อปี

กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ส่วนมาก ร้อยละ 28.1 มีระยะเวลาดำเนินธุรกิจ 11 – 15 ปี รองลงมา ร้อยละ 23.0 มีระยะเวลาดำเนินธุรกิจ 6 – 10 ปี และร้อยละ 21.5 มีระยะเวลาดำเนินธุรกิจ 16 – 20 ปี

ส่วนจำนวนยานพาหนะในบริษัทของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษานั้น พบว่า ส่วนมากร้อยละ 31.1 มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทน้อยกว่า 4 คัน รองลงมา ร้อยละ 22.2 มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทมากกว่า 35 คันขึ้นไป และร้อยละ 20.8 มีจำนวนยานพาหนะในบริษัท 4 – 14 คัน

สำหรับรายได้ของบริษัทต่อปีของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษานั้น พบว่า ส่วนมาก ร้อยละ 35.6 มีรายได้ของบริษัทต่อปี 100,000 – 600,000 บาท รองลงมา ร้อยละ 22.2 มีรายได้ของบริษัทต่อปีมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป และร้อยละ 16.3 มีรายได้ของบริษัทต่อปีต่ำกว่า 100,000 บาท (ตารางที่ 4.2)

ตารางที่ 4.2

จำนวนและร้อยละของประชากรจำแนกตามระยะเวลาดำเนินธุรกิจ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท และรายได้ของบริษัทต่อปี

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (N=135)	ร้อยละ
<u>ระยะเวลาดำเนินธุรกิจ</u>		
1 - 5 ปี	10	7.4
6 - 10 ปี	31	23.0
11 - 15 ปี	38	28.1
16 - 20 ปี	29	21.5
มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	27	20.0
(Mean) $\bar{X}$ = 15.57 S.D.. = 8.92 Min = 3 Max = 40		
รวม	135	100.0
<u>จำนวนยานพาหนะในบริษัท</u>		
น้อยกว่า 4 คัน	42	31.1
4 - 14 คัน	28	20.8
15 - 24 คัน	13	9.6
25 - 34 คัน	22	16.3
35 คันขึ้นไป	30	22.2
(Mean) $\bar{X}$ = 28.33 S.D.. = 71.86 Min = 1 Max = 800		
รวม	135	100.0
<u>รายได้ของบริษัท</u>		
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	16.3
100,000 – 600,000 บาท	48	35.5
600,001 – 1,200,000 บาท	8	5.9
1,200,001 – 1,800,000 บาท	6	4.5
1,800,001 – 2,400,000 บาท	5	3.7
2,400,001 – 3,000,000 บาท	16	11.9
3,000,001 บาทขึ้นไป	30	22.2
รวม	135	100.0

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ชสมก.
ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม

ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ชสมก.ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความเชื่อ ความคิดที่ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ชสมก. ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม อันประกอบด้วย การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และการอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง มีผลการศึกษาดังนี้

การมีมาตรการกำกับดูแลการปล่อยมลพิษทางอากาศของผู้ประกอบการจะช่วยให้ชุมชนดีขึ้น กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 50.4 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 34.1 เห็นด้วยในระดับปานกลาง และร้อยละ 15.6 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการมีมาตรการกำกับดูแลการปล่อยมลพิษทางอากาศของผู้ประกอบการจะช่วยให้ชุมชนดีขึ้น อยู่ในระดับมาก

การไม่ก่อให้เกิดสารพิษของธุรกิจรถร่วมจะลดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนลงได้ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 48.9 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 32.6 เห็นด้วยในระดับปานกลาง และร้อยละ 16.3 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการไม่ก่อให้เกิดสารพิษของธุรกิจรถร่วมจะลดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนลงได้ อยู่ในระดับมาก

การทำให้เกิดก๊าซต่าง ๆ ฝุ่นละออง เขม่า คาร์บอน สารกัมมันตรังสี จากการประกอบธุรกิจรถร่วม ไม่ว่าในปริมาณมากหรือน้อย จะเป็นอันตรายต่อมนุษย์ สัตว์ พืชและทรัพย์สิน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 47.4 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 31.1 เห็นด้วยในระดับปานกลาง และร้อยละ 16.3 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.75 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการทำให้เกิดก๊าซต่าง ๆ ฝุ่นละออง เขม่า คาร์บอน สารกัมมันตรังสี จากการประกอบธุรกิจรถร่วมไม่ว่าในปริมาณมากหรือน้อยจะเป็นอันตรายต่อมนุษย์ สัตว์ พืชและทรัพย์สิน อยู่ในระดับมาก

มลพิษทางอากาศ ส่วนหนึ่งเกิดจากการดำเนินธุรกิจรวม กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 42.2 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.4 เห็นด้วยในระดับน้อย และร้อยละ 20.0 เห็นด้วยในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.82 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า มลพิษทางอากาศ ส่วนหนึ่งเกิดจากการดำเนินธุรกิจรวม อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54 (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.3

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็น
ของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อ
แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมใน
ด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงาน
ที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- การมีมาตรการกำกับดูแลการปล่อยมลพิษทางอากาศของผู้ประกอบการจะช่วยให้ชุมชนดีขึ้น	15.6 (21)	50.4 (68)	34.1 (46)	-	-	3.81	0.68	มาก
- การไม่ก่อให้เกิดสารพิษของธุรกิจรวมจะลดปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนลงได้	16.3 (22)	48.9 (66)	32.6 (44)	1.5 (2)	1 (0.7)	3.79	0.76	มาก

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การทำให้เกิดก๊าซต่าง ๆ ฝุ่น ละออง เขม่าควัน สารกัมมัน ตรังสีจากการประกอบ ธุรกิจรวม ไม่ว่าในปริมาณ มากหรือน้อย จะเป็นอันตรายต่อ มนุษย์ สัตว์ พืช และทรัพยากรอื่น	16.3 (22)	47.4 (64)	31.1 (42)	5.2 (7)	-	3.75	0.79	มาก
- มลพิษทางอากาศ ส่วนหนึ่งเกิด จากการดำเนินธุรกิจรวม	0.7 (1)	20.0 (27)	42.2 (57)	34.8 (47)	2.2 (3)	2.82	0.80	ปาน กลาง
รวม						3.54	0.57	มาก

การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ มีผลการศึกษาดังนี้

การให้ความร่วมมือกับภาครัฐ โดยการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่รัฐกำหนด เป็นการแก้ปัญหามลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 42.2 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 25.9 เห็นด้วยในระดับปานกลาง และร้อยละ 23.0 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.79 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการให้ความร่วมมือกับภาครัฐ โดยการปฏิบัติตามกฎ ระเบียบที่รัฐกำหนดเป็นการแก้ปัญหามลพิษ อยู่ในระดับมาก

การเปลี่ยนมาใช้อุปกรณ์หรือผลิตภัณฑ์ที่ช่วยลดมลพิษเป็นการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 51.1 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.0 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 5.9 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.48 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการเปลี่ยนมาใช้อุปกรณ์หรือผลิตภัณฑ์ที่ช่วยลดมลพิษเป็นการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับมาก

ผู้ประกอบการ มีหน้าที่เผยแพร่ความรู้ในการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 58.5 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 18.5 เห็นด้วย

ในระดับมาก และร้อยละ 17.8 เห็นด้วยในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.93 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการมีหน้าที่เผยแพร่ความรู้ในการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับปานกลาง

การชักชวนบุคคลอื่นให้เห็นความสำคัญของปัญหามลพิษเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 53.3 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.0 เห็นด้วยในระดับน้อย และร้อยละ 19.3 เห็นด้วยในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.93 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการชักชวนบุคคลอื่นให้เห็นความสำคัญของปัญหามลพิษเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ อยู่ในระดับปานกลาง

การติดตั้งระบบบำบัดหรือปรับปรุงอุปกรณ์เพื่อการกำจัดมลพิษ เป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 44.4 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 41.5 เห็นด้วยในระดับปานกลาง และร้อยละ 8.9 เห็นด้วยในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการติดตั้งระบบบำบัดหรือปรับปรุงอุปกรณ์เพื่อการกำจัดมลพิษ เป็นความรับผิดชอบของผู้ประกอบการ อยู่ในระดับปานกลาง

ผู้ประกอบการทุกประเภท มีหน้าที่ในการร่วมกันแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 37.0 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 28.9 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด และร้อยละ 23.7 เห็นด้วยในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการทุกประเภทมีหน้าที่ในการร่วมกันแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับมาก

การแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นความรับผิดชอบทางสังคมของผู้ประกอบการรวม กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 45.2 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.3 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 14.1 เห็นด้วยในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.22 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการแก้ไขปัญหาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นความรับผิดชอบทางสังคมของผู้ประกอบการรวม อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.4

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็น
 ของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิด
 ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมในด้าน
 การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การให้ความร่วมมือกับภาครัฐ โดยการปฏิบัติตามกฎระเบียบที่ รัฐกำหนด เป็นการแก้ปัญหา มลพิษ	23.0 (31)	42.2 (57)	25.9 (35)	8.9 (12)	-	3.79	0.90	มาก
- การเปลี่ยนมาใช้อุปกรณ์หรือ ผลิตภัณฑ์ที่ช่วยลดมลพิษเป็น การแก้ปัญหาด้าน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	5.9 (8)	40.0 (54)	51.1 (69)	2.2 (3)	0.7 (1)	3.48	0.68	มาก
- ผู้ประกอบการ มีหน้าที่เผยแพร่ ความรู้ในการแก้ปัญหาด้าน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	0.7 (1)	18.5 (25)	58.5 (79)	17.8 (24)	4.4 (6)	2.93	0.76	ปาน กลาง
- การชักชวนบุคคลอื่นให้เห็น ความสำคัญของปัญหามลพิษ เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ	1.5 (2)	19.3 (26)	53.3 (72)	23.0 (31)	3.0 (4)	2.93	0.77	ปาน กลาง
- การติดตั้งระบบบำบัดหรือ ปรับปรุงอุปกรณ์เพื่อการกำจัด มลพิษ เป็นความรับผิดชอบต่อ ผู้ประกอบการ	3.0 (4)	44.4 (60)	41.5 (56)	8.9 (12)	2.2 (3)	3.37	0.78	ปาน กลาง

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

แนวคิดความรับผิดชอบต่อ สังคมด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ผู้ประกอบการทุกประเภท มี หน้าที่ในการร่วมกันแก้ปัญหา ด้านสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ	28.9 (39)	37.0 (50)	23.7 (32)	8.1 (11)	2.2 (3)	3.82	1.01	มาก
- การแก้ไขปัญหา สภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ เป็นความรับผิดชอบต่อ ทางสังคมของผู้ประกอบการรวม	2.2 (3)	36.3 (49)	45.2 (61)	14.1 (19)	2.2 (3)	3.22	0.80	ปาน กลาง
รวม						3.37	0.58	ปาน กลาง

การอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ มีผลการศึกษาดังนี้

การดำเนินธุรกิจ ที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรวม เป็นการร่วมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 43.0 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 37.0 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 10.4 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการดำเนินธุรกิจ ที่ไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรวม เป็นการร่วมอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับมาก

ผู้ประกอบการรวม มีหน้าที่ในการพัฒนาความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 48.1 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 24.4 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 21.5 เห็นด้วยในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ

3.03 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการรกร่วม มีหน้าที่ในการพัฒนาความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับปานกลาง

ผู้ประกอบการรกร่วมมีหน้าที่ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติอย่างถูกต้อง กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 48.1 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 29.6 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 17.0 เห็นด้วยในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.20 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า ผู้ประกอบการรกร่วมมีหน้าที่ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติอย่างถูกต้อง อยู่ในระดับปานกลาง

การส่งเสริมให้ประชาชนเห็นคุณค่าของสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นหน้าที่หนึ่งของผู้ประกอบการรกร่วม กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 50.4 เห็นด้วยในระดับปานกลาง ร้อยละ 22.2 เห็นด้วยในระดับน้อย และร้อยละ 21.5 เห็นด้วยในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.90 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการส่งเสริมให้ประชาชนเห็นคุณค่าของสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นหน้าที่หนึ่งของผู้ประกอบการรกร่วม อยู่ในระดับปานกลาง

การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 46.7 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด ร้อยละ 31.1 เห็นด้วยในระดับมาก และร้อยละ 17.8 เห็นด้วยในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.19 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเป็นหน้าที่ของประชาชนทุกคน อยู่ในระดับมาก

การตระหนักถึงการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจทุกประเภท กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมากร้อยละ 45.9 เห็นด้วยในระดับมาก ร้อยละ 28.9 เห็นด้วยในระดับมากที่สุด และร้อยละ 18.5 เห็นด้วยในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.97 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการตระหนักถึงการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจทุกประเภท อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรกร่วมบริการชุมชน ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 (ตารางที่ 4.5)

ตารางที่ 4.5

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็น
ของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ที่มีต่อ
แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
ในด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกใน
การรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การดำเนินธุรกิจ ที่ไม่เป็น อันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ของ ผู้ประกอบการรถร่วมเป็นการร่วม อนุรักษ์สภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ	10.4 (14)	37.0 (50)	43.0 (58)	7.4 (10)	2.2 (3)	3.46	0.86	มาก
- ผู้ประกอบการรถร่วม มีหน้าที่ ในการพัฒนาความรู้ความเข้าใจ ที่ถูกต้องในการอนุรักษ์ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	3.0 (4)	24.4 (33)	48.1 (65)	21.5 (29)	3.0 (4)	3.03	0.84	ปาน กลาง
- ผู้ประกอบการรถร่วมมีหน้าที่ ส่งเสริมให้พนักงานมีส่วนร่วมใน การรักษาสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติอย่างถูกวิธี	4.4 (6)	29.6 (40)	48.1 (65)	17.0 (23)	0.7 (1)	3.20	0.80	ปาน กลาง
- การส่งเสริมให้ประชาชนเห็น คุณค่าของสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ เป็นหน้าที่หนึ่งของ ผู้ประกอบการรถร่วม	0.7 (1)	21.5 (29)	50.4 (68)	22.2 (30)	5.2 (7)	2.90	0.82	ปาน กลาง
- การอนุรักษ์สภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติเป็นหน้าที่ของ ประชาชนทุกคน	46.7 (63)	31.1 (42)	17.8 (24)	3.7 (5)	0.7 (1)	4.19	0.91	มาก

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม	ระดับความคิดเห็น					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- การตระหนักถึงการอนุรักษ์ สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบธุรกิจทุก ประเภท	28.9 (39)	45.9 (62)	18.5 (25)	6.7 (9)	-	3.97	0.86	มาก
รวม						3.46	0.57	มาก

ภาพรวมความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยภาพรวมความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านต่าง ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.54 ด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.46 และด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.37 เมื่อพิจารณาภาพรวมพบว่าความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.44 (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6

ภาพรวมความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ที่มีต่อความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านต่าง ๆ

ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง	3.54	0.57	มาก
การอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	3.46	0.57	มาก
การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ	3.37	0.58	ปานกลาง
รวม	3.44	0.49	มาก

ตอนที่ 3 ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมและปัญหาที่เกิดขึ้น

การดำเนินธุรกิจร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม หมายถึง การดำเนินธุรกิจของผู้ประกอบการร่วม ซึ่งมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม โดยมีการดำเนินการอย่างสม่ำเสมอ และมีการปฏิบัติในลักษณะดังต่อไปนี้ คือ มีการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้มีความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ มีผลการศึกษาดังนี้

ได้ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้ได้มาตรฐานตามกฎหมายอย่างสม่ำเสมอ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.4 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 22.2 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 6.7 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ย

เท่ากับ 2.64 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้ได้มาตรฐานตามกฎหมายอย่างสม่ำเสมอ อยู่ในระดับมาก

ได้หมั่นตรวจสอบเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อมลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 65.9 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 30.4 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 3.0 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.63 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้หมั่นตรวจสอบเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อมลพิษ อยู่ในระดับมาก

ได้นำรถร่วมไปตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์เป็นประจำทุกปี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 74.8 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 19.3 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง และร้อยละ 5.9 มีการปฏิบัติในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.69 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้นำรถร่วมไปตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์เป็นประจำทุกปี อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.65 (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.7

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะ

การดำเนินธุรกิจรถร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

ในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไป

ตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	ไม่ปฏิบัติ	ระดับการปฏิบัติ			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		มาก	ปานกลาง	น้อย			
- ได้ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้ได้มาตรฐานตามกฎหมายอย่างสม่ำเสมอ	0.7 (1)	70.4 (95)	22.2 (30)	6.7 (9)	2.64	0.61	มาก
- ได้หมั่นตรวจสอบเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ไม่ก่อมลพิษ	0.7 (1)	65.9 (89)	30.4 (41)	3.0 (4)	2.63	0.54	มาก
- ได้นำรถร่วมไปตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์เป็นประจำทุกปี	-	74.8 (101)	19.3 (26)	5.9 (8)	2.69	0.58	มาก
รวม					2.65	0.52	มาก

การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

ได้ติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 48.9 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 23.7 มีการปฏิบัติในระดับน้อย ร้อยละ 17.8 มีการปฏิบัติในระดับมาก และร้อยละ 9.6 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.93 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างได้ติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำ อยู่ในระดับปานกลาง

ได้เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามกำหนดเวลา กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 75.6 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 21.5 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 2.2 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.74 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามกำหนดเวลา อยู่ในระดับมาก

ได้หมั่นทำความสะอาดหม้อกรองอากาศไม่ให้อุดตัน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 68.9 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 28.1 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 2.2 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.67 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างได้หมั่นทำความสะอาดหม้อกรองอากาศไม่ให้อุดตัน อยู่ในระดับมาก

ได้ตรวจสอบอุปกรณ์การฉีดน้ำมันตามกำหนดเวลา กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 46.7 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 45.9 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 6.7 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.40 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างได้ตรวจสอบอุปกรณ์การฉีดน้ำมันตามกำหนดเวลา อยู่ในระดับมาก

ได้ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิงตามกำหนดเวลา กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 48.9 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.9 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 4.4 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.42 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิงตามกำหนดเวลา อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44 (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.8

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะ

การดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ

สิ่งแวดล้อม ในเรื่องการแก้ไขปรับปรุง

ระบบวันดำของยานพาหนะ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	ไม่ปฏิบัติ	ระดับการปฏิบัติ			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		มาก	ปานกลาง	น้อย			
- ได้ติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำ	9.6 (13)	17.8 (24)	48.9 (66)	23.7 (32)	1.93	0.68	ปานกลาง
- ได้เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องตามกำหนดเวลา	0.7 (1)	75.6 (102)	21.5 (29)	2.2 (3)	2.74	0.49	มาก
- ได้หมั่นทำความสะอาดหม้อกรองอากาศไม่ให้อุดตัน	0.7 (1)	68.9 (93)	28.1 (38)	2.2 (3)	2.67	0.52	มาก
- ได้ตรวจสอบอุปกรณ์การฉีดน้ำมันตามกำหนดเวลา	0.7 (1)	46.7 (63)	45.9 (62)	6.7 (9)	2.40	0.61	มาก
- ได้ตรวจสอบและทำความสะอาดระบบน้ำมันเชื้อเพลิงตามกำหนดเวลา	0.7 (1)	45.9 (62)	48.9 (66)	4.4 (6)	2.42	0.58	มาก
รวม					2.44	0.44	มาก

การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

ได้พยายามศึกษาหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 49.6 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.3 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 10.4 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.29 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้พยายามศึกษาหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

ได้สอบถามจากผู้ที่มีความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 56.3 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 31.9 มีการปฏิบัติในระดับมาก ร้อยละ 11.1 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 0.7 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.21 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้สอบถามจากผู้ที่มีความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนั้น ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.25 (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะ

การดำเนินธุรกิจร่วมนั้นที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ

สิ่งแวดล้อม ในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการ

แก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	ไม่ปฏิบัติ	ระดับการปฏิบัติ			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		มาก	ปานกลาง	น้อย			
- ได้พยายามศึกษาหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ	0.7 (1)	39.3 (53)	49.6 (67)	10.4 (14)	2.29	0.65	ปานกลาง
- ได้สอบถามจากผู้ที่มีความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ	0.7 (1)	31.9 (43)	56.3 (76)	11.1 (15)	2.21	0.63	ปานกลาง
รวม					2.25	0.58	ปานกลาง

การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

การสนับสนุนให้พนักงานมีความรู้ โดยส่งเข้ารับการอบรมฝึกสอนเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 49.6 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 31.1 มีการปฏิบัติในระดับน้อย ร้อยละ 14.1 มีการปฏิบัติในระดับมาก และร้อยละ 5.2 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.82 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้สนับสนุนให้พนักงานมีความรู้ โดยส่งเข้ารับการอบรมฝึกสอนเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

การจัดเจ้าหน้าที่มาติดตามกำกับพนักงานในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 46.7 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 28.1 มีการปฏิบัติในระดับน้อย ร้อยละ 12.6 มีการปฏิบัติในระดับมาก และร้อยละ 12.6 ไม่มีการปฏิบัติ โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.82 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดเจ้าหน้าที่มาติดตามกำกับพนักงานในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

การจัดทำคู่มือในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 36.3 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 26.7 มีการปฏิบัติในระดับน้อยและไม่มีการปฏิบัติ และร้อยละ 10.4 มีการปฏิบัติในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.78 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดทำคู่มือในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมน ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.75 (ตารางที่ 4.10)

ตารางที่ 4.10

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะ

การดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ

สิ่งแวดล้อม ในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มี

ความรู้ความสามารถในการตรวจสอบ

สภาพเครื่องยนต์และการควบคุม

มลพิษจากยานพาหนะ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็น การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	ไม่ ปฏิบัติ	ระดับการปฏิบัติ			$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
		มาก	ปาน กลาง	น้อย			
- การสนับสนุนให้พนักงานมีความรู้ โดยส่งเข้ารับการอบรมฝึกสอนเรื่องการ ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการ ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ	5.2 (7)	14.1 (19)	49.6 (67)	31.1 (42)	1.82	0.67	ปาน กลาง
- การจัดเจ้าหน้าที่มาติดตามกำกับ พนักงานในการตรวจสอบสภาพ เครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะ	12.6 (17)	12.6 (17)	46.7 (63)	28.1 (38)	1.82	0.66	ปาน กลาง
- การจัดทำคู่มือในการตรวจสอบสภาพ เครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะ	26.7 (36)	10.4 (14)	36.3 (49)	26.7 (36)	1.78	0.68	ปาน กลาง
รวม					1.75	0.57	ปาน กลาง

การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน มีผลการศึกษาดังนี้

ได้จัดให้มีการอบรม สัมมนา แก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 40.7 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 30.4 มีการปฏิบัติในระดับน้อย ร้อยละ 18.5 ไม่มีการปฏิบัติ และร้อยละ 10.4 มีการปฏิบัติในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.75 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดให้มีการอบรม สัมมนา แก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

ได้จัดบอร์ดหรือนิทรรศการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 37.0 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 27.4 มีการปฏิบัติในระดับน้อยและไม่มีการปฏิบัติ และร้อยละ 8.1 มีการปฏิบัติในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.73 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดบอร์ดหรือนิทรรศการให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน อยู่ในระดับปานกลาง

ได้จัดทำคู่มือความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ เพื่อแจกจ่ายแก่พนักงาน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 39.3 มีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ร้อยละ 28.1 ไม่มีการปฏิบัติ ร้อยละ 25.9 มีการปฏิบัติในระดับน้อย และร้อยละ 6.7 มีการปฏิบัติในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.73 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างได้จัดทำคู่มือความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ เพื่อแจกจ่ายแก่พนักงาน อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมน ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.68 (ตารางที่ 4.11)

ตารางที่ 4.11

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของลักษณะ

การดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ

สิ่งแวดล้อมในเรื่องการอบรม สัมมนาและ

ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมาย

ที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจาก

ยานพาหนะแก่พนักงาน

ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็น การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	ไม่ ปฏิบัติ	ระดับการปฏิบัติ			$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
		มาก	ปาน กลาง	น้อย			
- ได้จัดให้มีการอบรม สัมมนา แก่ พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้กฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะ	18.5 (25)	10.4 (14)	40.7 (55)	30.4 (41)	1.75	0.67	ปาน กลาง
- ได้จัดบอร์ดหรือนิทรรศการให้ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่ เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะแก่พนักงาน	27.4 (37)	8.1 (11)	37.0 (50)	27.4 (37)	1.73	0.65	ปาน กลาง
- ได้จัดทำคู่มือความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะ เพื่อแจกจ่ายแก่พนักงาน	28.1 (38)	6.7 (9)	39.3 (53)	25.9 (35)	1.73	0.62	ปาน กลาง
รวม					1.68	0.59	ปาน กลาง

ภาพรวมลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เรื่องต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยภาพรวมการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ
สิ่งแวดล้อมเรื่องต่าง ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไข

ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.65 เรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.44 เรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.25 เรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.75 และเรื่องการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.68 เมื่อพิจารณาภาพรวมพบว่า ลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เรื่องต่าง ๆ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.24 (ตารางที่ 4.12)

ตารางที่ 4.12

ภาพรวมลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม ที่เป็นการ
แก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เรื่องต่าง ๆ

ลักษณะการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไข ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมเรื่องต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ	2.65	0.52	มาก
การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ	2.44	0.44	มาก
การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ	2.25	0.58	ปานกลาง
การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ	1.75	0.57	ปานกลาง
การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน	1.68	0.59	ปานกลาง
รวม	2.24	0.39	ปานกลาง

ตอนที่ 4 ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม หมายถึง ปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ และเพื่อจัดอบรมสัมมนา แก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ ซึ่งผลการศึกษาปรากฏดังนี้

การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง มีผลการศึกษาดังนี้

การขาดความรู้ความเข้าใจในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 74.8 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 12.6 มีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 11.1 มีปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 1.5 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.02 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดความรู้ความเข้าใจในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

การขาดความรู้ในการแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้อง กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ ร้อยละ 66.7 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 17.0 มีปัญหาในระดับมาก และร้อยละ 16.3 มีปัญหาในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.01 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดความรู้ในการแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างถูกต้อง อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.00 (ตารางที่ 4.13)

ตารางที่ 4.13

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัญหาที่เกิดขึ้น
ในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมาย
ในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตราย
และการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกรื้อ

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม	ไม่มีปัญหา	ระดับปัญหา			$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
		มาก	ปานกลาง	น้อย			
- การขาดความรู้ความเข้าใจในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ	1.5 (2)	12.6 (17)	74.8 (101)	11.1 (15)	2.02	0.49	ปานกลาง
- การขาดความรู้ในการแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมอย่างถูกรื้อ	-	17.0 (23)	66.7 (90)	16.3 (22)	2.01	0.58	ปานกลาง
รวม					2.00	0.47	ปานกลาง

การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ และเพื่อจัดอบรมสัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

การขาดเงินทุนที่จะใช้เพื่อการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์ให้มีสภาพที่ไม่ก่อมลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 58.5 มีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 28.9 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 11.1 มีปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 1.5 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.48 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดเงินทุนที่จะใช้เพื่อการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์ให้มีสภาพที่ไม่ก่อมลพิษ อยู่ในระดับมาก

การขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรมเรื่องมลพิษแก่พนักงาน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 44.4 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 31.1 มีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 16.3 มี

ปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 8.1 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.16 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรมเรื่องมลพิษแก่พนักงาน อยู่ในระดับปานกลาง

การขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงาน เพื่อเพิ่มพูนความรู้ในการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 49.6 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.9 มีปัญหาในระดับมาก ร้อยละ 14.1 มีปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 10.4 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.13 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงาน เพื่อเพิ่มพูนความรู้ในการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง

การดำเนินธุรกิจร่วมน มีกำไรน้อย /ไม่มีกำไร กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 43.7 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 30.4 มีปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 23.0 มีปัญหาในระดับมาก และร้อยละ 3.0 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.92 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการดำเนินธุรกิจร่วมน มีกำไรน้อย /ไม่มีกำไร อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วมน ในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ และเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.14 (ตารางที่ 4.14)

ตารางที่ 4.14

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัญหา
ที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดเงินทุน
เพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อ
มลพิษ และเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงาน
เพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและ
การตรวจสอบควบคุมมลพิษ
จากยานพาหนะ

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนิน ธุรกิจรวม	ไม่มี ปัญหา	ระดับปัญหา			$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
		มาก	ปาน กลาง	น้อย			
- การขาดเงินทุนที่จะใช้เพื่อการแก้ไข ปรับปรุงเครื่องยนต์ให้มีสภาพที่ไม่ก่อ มลพิษ	1.5 (2)	58.5 (79)	28.9 (39)	11.1 (15)	2.48	0.69	มาก
- การขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรม เรื่องมลพิษแก่พนักงาน	8.1 (11)	31.1 (42)	44.4 (60)	16.3 (22)	2.16	0.70	ปาน กลาง
- การขาดเงินทุนสนับสนุนการจัดอบรม สัมมนา แก่พนักงาน เพื่อเพิ่มพูน ความรู้ในการตรวจสอบควบคุมมลพิษ จากยานพาหนะ	10.4 (14)	25.9 (35)	49.6 (67)	14.1 (19)	2.13	0.66	ปาน กลาง
- การดำเนินธุรกิจรวมของท่าน มี กำไรน้อย/ไม่มีกำไร	3.0 (4)	23.0 (31)	43.7 (59)	30.4 (41)	1.92	0.74	ปาน กลาง
รวม					2.14	0.54	ปาน กลาง

การขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

การขาดศูนย์ตรวจสอบสภาพยานพาหนะที่สะดวกแก่การนำยานพาหนะมาตรวจสอบ
กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 50.4 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 24.4 มีปัญหาในระดับ
มาก ร้อยละ 18.5 มีปัญหาในระดับน้อย และร้อยละ 6.7 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.06

แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดศูนย์ตรวจสอบสภาพยานพาหนะที่สะดวกแก่การนำยานพาหนะมาตรวจสอบ อยู่ในระดับปานกลาง

การขาดศูนย์แก้ไขบำรุงรักษาสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพดี กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 48.9 มีปัญหาในระดับปานกลาง ร้อยละ 25.2 มีปัญหาในระดับน้อย ร้อยละ 19.3 มีปัญหาในระดับมาก และร้อยละ 6.7 ไม่มีปัญหา โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.94 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีปัญหาการขาดศูนย์แก้ไขบำรุงรักษาสภาพยานพาหนะให้อยู่ในสภาพดี อยู่ในระดับปานกลาง

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.99 (ตารางที่ 4.15)

ตารางที่ 4.15

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนิน ธุรกิจรวม	ไม่มี ปัญหา	ระดับปัญหา			$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
		มาก	ปาน กลาง	น้อย			
- การขาดศูนย์ตรวจสอบสภาพ ยานพาหนะที่สะดวกแก่การนำ ยานพาหนะมาตรวจสอบ	6.7 (9)	24.4 (33)	50.4 (68)	18.5 (25)	2.06	0.68	ปาน กลาง
- การขาดศูนย์แก้ไขบำรุงรักษาสภาพ ยานพาหนะให้อยู่ในสภาพดี	6.7 (9)	19.3 (26)	48.9 (66)	25.2 (34)	1.94	0.69	ปาน กลาง
รวม					1.99	0.64	ปาน กลาง

ภาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม เรื่องต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยภาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม เรื่องต่าง ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมใน เรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ และเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.14 เรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.00 และเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.99 เมื่อพิจารณาภาพรวมพบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมเรื่องต่าง ๆ อยู่ในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.06 (ตารางที่ 4.16)

ตารางที่ 4.16

ภาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม เรื่องต่าง ๆ

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมเรื่องต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ และเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ	2.14	0.54	ปานกลาง
การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง	2.00	0.47	ปานกลาง
การขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	1.99	0.64	ปานกลาง
รวม	2.06	0.45	ปานกลาง

ตอนที่ 5 ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง

ความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหา

มลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ

รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.

ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหา มลพิษสิ่งแวดล้อม หมายถึง ความต้องการของผู้ประกอบการร่วม ที่จะได้รับการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหา มลพิษ สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ ส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบ และบำรุงรักษายานพาหนะ ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ และการสร้างเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหา มลพิษ ซึ่งผลการศึกษาลักษณะดังนี้

การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการ
แก้ไขปัญหา มลพิษ มีผลการศึกษาดังนี้

ให้รัฐจัดอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ แก่ผู้ประกอบการธุรกิจทุกประเภทและพนักงาน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 51.9 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 27.4 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 15.6 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.78 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐจัดอบรมให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษแก่ผู้ประกอบการธุรกิจทุกประเภทและพนักงานอยู่ในระดับมาก

ให้รัฐจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปอบรมความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่ผู้ประกอบการและพนักงานในสถานประกอบการ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 46.7 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 26.7 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 17.0 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไปอบรมความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่ผู้ประกอบการและพนักงานในสถานประกอบการ อยู่ในระดับมาก

ให้มีการจัดทำเอกสารเผยแพร่ถึงอันตราย โทษ และพิษภัยของมลพิษและการแก้ไขปัญหา มลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 43.0 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 31.1 มีความต้องการในระดับมากที่สุด และร้อยละ 17.8 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมี

ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.97 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้มีการจัดทำเอกสารเผยแพร่ถึง อันตราย โทษ และพิษภัยของมลพิษและการแก้ไขปัญหามลพิษ อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้าน กฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ อยู่ ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 (ตารางที่ 4.17)

ตารางที่ 4.17

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณี
การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเรื่องการพัฒนาความรู้
ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก
ยานพาหนะรวมถึงอันตรายและ
การแก้ไขปัญหามลพิษ

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้รัฐจัดอบรมให้ความรู้ด้าน กฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มลพิษ แก่ผู้ประกอบการธุรกิจทุก ประเภทและพนักงาน	15.6 (21)	51.9 (70)	27.4 (37)	5.2 (7)	-	3.78	0.77	มาก
- ให้รัฐจัดให้มีเจ้าหน้าที่เข้าไป อบรมความรู้ด้านกฎหมาย เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะแก่ผู้ประกอบการ และพนักงานในสถาน ประกอบการของท่าน	17.0 (23)	46.7 (63)	26.7 (36)	8.9 (12)	0.7 (1)	3.70	0.88	มาก

ตารางที่ 4.17 (ต่อ)

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้มีการจัดทำเอกสารเผยแพร่ ถึงอันตราย โทษ และพิษภัยของ มลพิษและการแก้ไขปัญหา มลพิษ	31.1 (42)	43.0 (58)	17.8 (24)	8.1 (11)	-	3.97	0.91	มาก
รวม						3.82	0.76	มาก

การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ มีผลการศึกษาดังนี้

ให้รัฐสนับสนุนเงินทุนเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยในการปรับปรุงแก้ไขเครื่องยนต์ไม่ให้ก่อมลพิษ โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 62.2 มีความต้องการในระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.3 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 11.9 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐสนับสนุนเงินทุนเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยในการปรับปรุงแก้ไขเครื่องยนต์ไม่ให้ก่อมลพิษ โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ อยู่ในระดับมากที่สุด

ให้มีการสนับสนุนเงินทุน โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำเพื่อจัดซื้อเครื่องยนต์ใหม่หรือที่มีสภาพไม่ก่อให้เกิดมลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 60.0 มีความต้องการในระดับมากที่สุด ร้อยละ 19.3 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 12.6 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.31 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้มีการสนับสนุนเงินทุน โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำเพื่อจัดซื้อเครื่องยนต์ใหม่หรือที่มีสภาพไม่ก่อให้เกิดมลพิษ อยู่ในระดับมากที่สุด

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ อยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 (ตารางที่ 4.18)

ตารางที่ 4.18

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณี
การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเรื่องการ
สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุง
สภาพเครื่องยนต์

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบ ต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้อำนาจสนับสนุนเงินทุนเพื่อจัดซื้อ อุปกรณ์ที่ทันสมัยในการปรับปรุง แก้ไขเครื่องยนต์ไม่ให้เกิดมลพิษ โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ	62.2 (84)	19.3 (26)	11.9 (16)	5.9 (8)	0.7 (1)	4.36	0.96	มาก ที่สุด
- ให้มีการสนับสนุนเงินทุน โดย ให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ เพื่อ จัดซื้อรถยนต์ใหม่หรือที่มีสภาพ ไม่ก่อให้เกิดมลพิษ	60.0 (81)	19.3 (26)	12.6 (17)	8.1 (11)	-	4.31	0.98	มาก ที่สุด
รวม						4.34	0.93	มาก ที่สุด

การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ มีผลการศึกษาดังนี้

ให้จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบยานพาหนะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำยานพาหนะมา
ตรวจสอบ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 43.0 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 32.6 มีความ
ต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 18.5 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ย
เท่ากับ 3.73 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบยานพาหนะ เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำยานพาหนะมาตรวจสอบ อยู่ในระดับมาก

ให้รัฐจัดให้มีศูนย์ตรวจสอบยานพาหนะเคลื่อนที่ (รถโมบาย) เข้าไปตรวจในสถาน
ประกอบการ โดยยินดีจ่ายค่าบริการ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 37.8 มีความต้องการในระดับ

ปานกลาง ร้อยละ 34.8 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 14.1 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.50 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐจัดให้มีศูนย์ตรวจสอบยานพาหนะเคลื่อนที่ (รถโมบาย) เข้าไปตรวจในสถานประกอบการ โดยยินดีจ่ายค่าบริการ อยู่ในระดับมาก

ให้จัดตั้งศูนย์บำรุงรักษายานพาหนะ เพื่อแก้ไขบำรุงรักษายานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ดี กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 45.9 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 32.6 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 15.6 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.70 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้จัดตั้งศูนย์บำรุงรักษายานพาหนะ เพื่อแก้ไขบำรุงรักษายานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ดี อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 (ตารางที่ 4.19)

ตารางที่ 4.19

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณี
การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเรื่องการส่งเสริม
จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุง
รักษายานพาหนะ

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบ ยานพาหนะ เพื่ออำนวยความสะดวก สะดวกในการนำยานพาหนะมา ตรวจสอบ	18.5 (25)	43.0 (58)	32.6 (44)	5.2 (7)	0.7 (1)	3.73	0.85	มาก

ตารางที่ 4.19

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้รัฐจัดให้มีศูนย์ตรวจสอบ ยานพาหนะเคลื่อนที่ (รถโมบาย) เข้าไปตรวจในสถานประกอบการ โดยยินดีจ่ายค่าบริการ	14.1 (19)	34.8 (47)	37.8 (51)	13.3 (18)	-	3.50	0.90	มาก
- ให้จัดตั้งศูนย์บำรุงรักษา ยานพาหนะเพื่อแก้ไขบำรุงรักษา ยานพาหนะให้อยู่ในสภาพที่ดี	15.6 (21)	45.9 (62)	32.6 (44)	5.2 (7)	0.7 (1)	3.70	0.82	มาก
รวม						3.64	0.72	มาก

การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ มีผลการศึกษาดังนี้

ให้รัฐกำหนดมาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 45.9 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 39.3 มีความต้องการในระดับมากที่สุด และ ร้อยละ 13.3 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.23 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่าง มีความต้องการให้รัฐกำหนดมาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ อยู่ในระดับมากที่สุด

ให้รัฐเข้มงวดกับมาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 45.2 มีความต้องการในระดับมากที่สุด ร้อยละ 40.0 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 13.3 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.29 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐเข้มงวดกับมาตรการปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน อยู่ในระดับมากที่สุด

ให้รัฐกำหนดให้รถประจำทาง ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเพื่อช่วยลดมลพิษ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 42.2 มีความต้องการในระดับมากที่สุด ร้อยละ 36.3 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 17.0 มีความต้องการในระดับปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.15 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐกำหนดให้รถประจำทาง ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเพื่อช่วยลดมลพิษ อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ อยู่ในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 (ตารางที่ 4.20)

ตารางที่ 4.20

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณี
การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเรื่องปรับปรุง
คุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ

ความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด			
- ให้รัฐกำหนดมาตรการ ปรับปรุง คุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ	39.3 (53)	45.9 (62)	13.3 (18)	1.5 (2)	-	4.23	0.73	มากที่สุด
- ให้รัฐเข้มงวดกับมาตรการ ปรับปรุงคุณภาพน้ำมัน	45.2 (61)	40.0 (54)	13.3 (18)	1.5 (2)	-	4.29	0.75	มากที่สุด
- ให้รัฐกำหนดให้รถประจำทาง ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงเพื่อ ช่วยลดมลพิษ	42.2 (57)	36.3 (49)	17.0 (23)	3.0 (4)	1.5 (2)	4.15	0.91	มาก
รวม						4.22	0.70	มากที่สุด

การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ มีผลการศึกษาดังนี้

ให้รัฐลดหย่อนภาษีอากร การนำเข้าอุปกรณ์ที่ช่วยลดปัญหามลพิษ เพื่อช่วยทำให้
ราคาอุปกรณ์ดังกล่าวไม่สูงมาก กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 63.7 มีความต้องการในระดับมากที่สุด ร้อยละ 23.7 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 9.6 มีความต้องการในระดับ

ปานกลาง โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.47 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐลดหย่อนภาษีอากร การนำเข้าอุปกรณ์ที่ช่วยลดปัญหามลพิษ เพื่อช่วยทำให้ราคาอุปกรณ์ดังกล่าวไม่สูงมาก อยู่ในระดับมากที่สุด

ให้รัฐประชาสัมพันธ์ให้สังคมรับรู้เกี่ยวกับสถานประกอบการรกร่วม ที่ปฏิบัติตามกฎหมายในการควบคุมมลพิษอย่างถูกต้อง กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 46.7 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 29.6 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 20.0 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.82 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐประชาสัมพันธ์ให้สังคมรับรู้เกี่ยวกับสถานประกอบการรกร่วม ที่ปฏิบัติตามกฎหมายในการควบคุมมลพิษอย่างถูกต้อง อยู่ในระดับมาก

ให้มีการเผยแพร่แนวคิดของสถานประกอบการรกร่วมที่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่างส่วนมาก ร้อยละ 45.2 มีความต้องการในระดับปานกลาง ร้อยละ 34.1 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 14.1 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.56 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้มีการเผยแพร่แนวคิดของสถานประกอบการรกร่วมที่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก

ให้รัฐสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายของสถานประกอบการรกร่วม ที่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 43.7 มีความต้องการในระดับปานกลาง ร้อยละ 35.6 มีความต้องการในระดับมาก และร้อยละ 17.0 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.65 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐสนับสนุนให้เกิดเครือข่ายของสถานประกอบการรกร่วม ที่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก

ให้มีการมอบรางวัล และประกาศเกียรติคุณแก่สถานประกอบการรกร่วม ที่ผ่านมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนมาก ร้อยละ 42.2 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 31.1 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 16.3 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.62 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้มีการมอบรางวัล และประกาศเกียรติคุณแก่สถานประกอบการรกร่วม ที่ผ่านมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก

ให้รัฐประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับรองมาตรฐานสถานประกอบการรกร่วม ที่ให้ความร่วมมือและปฏิบัติตามมาตรการควบคุมมลพิษอย่างต่อเนื่อง กลุ่มตัวอย่าง

ส่วนมาก ร้อยละ 41.5 มีความต้องการในระดับมาก ร้อยละ 35.6 มีความต้องการในระดับปานกลาง และร้อยละ 19.3 มีความต้องการในระดับมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีความต้องการให้รัฐประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับรองมาตรฐานสถานประกอบการรถร่วม ที่ให้ความร่วมมือและปฏิบัติตามมาตรการควบคุมมลพิษอย่างต่อเนื่อง อยู่ในระดับมาก

เมื่อพิจารณาภาพรวม พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21

จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณี
การแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ในเรื่องการเสริม
สร้างความรับผิดชอบต่อสังคม
ในการแก้ไขปัญหามลพิษ

ความต้องการการสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้รัฐลดหย่อนภาษีอากร การ นำเข้าอุปกรณ์ที่ช่วยลดปัญหา มลพิษ เพื่อช่วยทำให้ราคา อุปกรณ์ดังกล่าวไม่สูงมาก	63.7 (86)	23.7 (32)	9.6 (13)	2.2 (3)	0.7 (1)	4.47	0.82	มาก ที่สุด
- ให้รัฐประชาสัมพันธ์ให้สังคม รับรู้เกี่ยวกับสถานประกอบการ รถร่วม ที่ปฏิบัติตามกฎหมายใน การควบคุมมลพิษอย่างถูกต้อง	20.0 (27)	46.7 (63)	29.6 (40)	3.0 (4)	0.7 (1)	3.82	0.81	มาก

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ความต้องการการสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความ รับผิดชอบต่อสังคม	ระดับความต้องการ					$\bar{X}$	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด			
- ให้มีการเผยแพร่แนวคิดของ สถานประกอบการร่วมนำให้ ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหา มลพิษจากยานพาหนะ	14.1 (19)	34.1 (46)	45.2 (61)	6.7 (9)	-	3.56	0.82	มาก
- ให้รัฐสนับสนุนให้เกิดเครือข่าย ของสถานประกอบการร่วมนำให้ ความร่วมมือในการแก้ไข ปัญหามลพิษจากยานพาหนะ	17.0 (23)	35.6 (48)	43.7 (59)	3.0 (4)	0.7 (1)	3.65	0.82	มาก
- ให้มีการมอบรางวัล และ ประกาศเกียรติคุณแก่สถาน ประกอบการร่วมนำผ่าน มาตรฐานการควบคุมมลพิษ ยานพาหนะ	16.3 (22)	42.2 (57)	31.1 (42)	8.1 (11)	2.2 (3)	3.62	0.93	มาก
- ให้รัฐประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อ ต่าง ๆ เกี่ยวกับการรับรอง มาตรฐานสถานประกอบการร ่วม นำให้ความร่วมมือและปฏิบัติ ตามมาตรการควบคุมมลพิษ อย่างต่อเนื่อง	19.3 (26)	41.5 (56)	35.6 (48)	3.7 (5)	-	3.76	0.80	มาก
รวม						3.81	0.68	มาก

ภาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหา
มลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. เรื่องต่าง ๆ

เมื่อพิจารณาค่าเฉลี่ยภาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความ
รับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมเรื่องต่าง ๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความ
ต้องการการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษ
สิ่งแวดล้อมในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ อยู่ในระดับมากที่สุด
โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 เรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ อยู่ในระดับมากที่สุด
โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.22 เรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก
ยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ
3.82 เรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ อยู่ในระดับมาก โดย
มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 และเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ อยู่ใน
ระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.64 เมื่อพิจารณาภาพรวมพบว่าความต้องการ การสนับสนุน
เพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. เรื่องต่าง ๆ อยู่ในระดับมาก โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.92 (ตารางที่
4.22)

ตารางที่ 4.22

ภาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง
ความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหา
มลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.
เรื่องต่าง ๆ

ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง ความรับผิดชอบต่อสังคมเรื่องต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
การสนับสนุนเงินทุนเพื่อปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์	4.34	0.93	มากที่สุด
การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ	4.22	0.70	มากที่สุด
การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ	3.82	0.76	มาก

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง ความรับผิดชอบต่อสังคมเรื่องต่าง ๆ	$\bar{X}$	S.D.	แปลผล
การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหา มลพิษ	3.81	0.68	มาก
การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ	3.64	0.72	มาก
รวม	3.92	0.59	มาก

ตอนที่ 6 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปร

การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง กับความคิดเห็นที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม และความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม โดยผู้ศึกษาได้ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว และการทดสอบความมีนัยสำคัญที่ 0.05 โดยการหาค่า F-test และผู้ศึกษาได้นำตัวแปรต่าง ๆ มาเปรียบเทียบหาความสัมพันธ์ มีรายละเอียดดังนี้

5.1 อายุ

การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ผลการศึกษาการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการตามกลุ่มอายุ พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีอายุ 51 – 60 ปี มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติสูงสุด ($\bar{X}=3.56$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.12$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.026$) แสดงว่ากลุ่มอายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติแตกต่างกัน เมื่อทำการ

เปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีอายุ 51 – 60 ปี มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีอายุไม่เกิน 40 ปี และมากกว่า 60 ปีขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการตามกลุ่มอายุ พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีอายุ 51 – 60 ปี มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมสูงสุด ($\bar{X}=3.57$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป มีความคิดเห็นในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.27$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.112$) แสดงว่า กลุ่มอายุที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 4.23 – 4.25)

ตารางที่ 4.23

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของผู้ประกอบการ
รถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อ
สังคมด้านสิ่งแวดล้อม จำแนกตามอายุ

อายุ	N	$\bar{X}$	S.D.
การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ			
ไม่เกิน 40 ปี	28	3.27	0.69
41 – 50 ปี	44	3.34	0.60
51 – 60 ปี	44	3.56	0.48
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	19	3.12	0.47
รวม	135	3.37	0.58
ภาพรวม			
ไม่เกิน 40 ปี	28	3.36	0.51
41 – 50 ปี	44	3.44	0.52
51 – 60 ปี	44	3.57	0.44
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	19	3.27	0.48
รวม	135	3.44	0.49

ตารางที่ 4.24

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนความคิดเห็นของ
ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิด
ความรับผิดชอบต่อสังคม จำแนกตามอายุ

อายุ	SS	df	MS	F	Sig
การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ					
ระหว่างกลุ่ม	3.088	3	1.029	3.201	0.026*
ภายในกลุ่ม	42.123	131	0.322		
รวม	45.211	134			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	1.439	3	0.480	2.038	0.112
ภายในกลุ่ม	30.823	131	0.235		
รวม	32.262	134			

ตารางที่ 4.25

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของอายุกับการแก้ปัญหา
ด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

อายุ	ไม่เกิน 40 ปี ($\bar{X}=3.27$)	41 – 50 ปี ($\bar{X}=3.34$)	51 – 60 ปี ($\bar{X}=3.56$)	มากกว่า 60 ปี ($\bar{X}=3.12$)
ไม่เกิน 40 ปี	-			
41 – 50 ปี	0.0756	-		
51 – 60 ปี	0.2931*	0.2175	-	
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	-0.1450	-0.2206	-0.4381*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.2 ระดับการศึกษา

การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างระดับการศึกษากับความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกซเรย์บริการ ชสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง ด้านการแก้ปัญหา ด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษา สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ผลการศึกษาคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้างของผู้ประกอบการตามกลุ่มระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้างสูงสุด ($\bar{X}=3.70$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีความคิดเห็นต่อเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.28$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.011$) แสดงว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้างแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้างของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากำหนดปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการตามกลุ่มระดับการศึกษาพบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติสูงสุด ($\bar{X}=3.63$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีความคิดเห็นต่อเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.99$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และ ปวช./ปวส. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการตามกลุ่มระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติสูงสุด ($\bar{X}=3.65$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับ ปวช./ปวส.มีความคิดเห็นต่อเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.22$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.004$) แสดงว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม ด้านการอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา และ ปวช./ปวส. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการตามกลุ่มระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมสูงสุด ($\bar{X}=3.66$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มีความคิดเห็นต่อเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.24$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มระดับการศึกษาที่แตกต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า ความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ปริญญาโท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีการศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และ ปวช./ปวส. อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.26 – 4.30)

ตารางที่ 4.26
จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ความคิดเห็นของ
ผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ต่อแนวคิด
ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม
จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	N	$\bar{X}$	S.D.
การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง			
ประถมศึกษา	14	3.59	0.61
มัธยมศึกษา	30	3.28	0.61
ปวช./ปวส.	31	3.50	0.53
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	57	3.70	0.51
รวม	132	3.55	0.57
การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ			
ประถมศึกษา	14	2.99	0.57
มัธยมศึกษา	30	3.23	0.51
ปวช./ปวส.	31	3.21	0.57
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	57	3.63	0.52
รวม	132	3.38	0.58
การอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ			
ประถมศึกษา	14	3.30	0.62
มัธยมศึกษา	30	3.43	0.58
ปวช./ปวส.	31	3.22	0.61
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	57	3.65	0.50
รวม	132	3.46	0.58

ตารางที่ 4.26 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	N	$\bar{X}$	S.D.
ภาพรวม			
ประถมศึกษา	14	3.24	0.52
มัธยมศึกษา	30	3.31	0.47
ปวช./ปวส.	31	3.28	0.48
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	57	3.66	0.44
รวม	132	3.45	0.49

ตารางที่ 4.27

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนความคิดเห็น

ของผู้ประกอบการรถเอกซเร้นร่วมบริการ ชสมก.

ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม

จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	SS	df	MS	F	P
การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะ ส่งไปยังชุมชนรอบข้าง					
ระหว่างกลุ่ม	3.544	3	1.181	3.893	0.011*
ภายในกลุ่ม	38.847	128	0.303		
รวม	42.392	131			
การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ					
ระหว่างกลุ่ม	7.329	3	2.443	8.421	0.000*
ภายในกลุ่ม	37.136	128	0.290		
รวม	44.466	131			

ตารางที่ 4.27 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	SS	df	MS	F	P
การอนุรักษ์และการสร้างจิตสำนึกในการรักษา สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ					
ระหว่างกลุ่ม	4.345	3	1.448	4.666	0.004*
ภายในกลุ่ม	39.728	128	0.310		
รวม	44.073	131			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	4.495	3	1.498	6.982	0.000*
ภายในกลุ่ม	27.469	128	0.215		
รวม	31.964	131			

ตารางที่ 4.28

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของระดับการศึกษา กับการคำนึงถึงผล
กระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง

ระดับการศึกษา	ประถม ($\bar{X}=3.59$)	มัธยม ($\bar{X}=3.28$)	ปวช./ปวส. ($\bar{X}=3.50$)	ป.ตรี/ป.โท ($\bar{X}=3.70$)
ประถมศึกษา	-			
มัธยมศึกษา	-0.3060	-		
ปวช./ปวส.	-0.0893	0.2167	-	
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	0.1125	0.4184*	0.2018	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.29

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของระดับการศึกษากับการ
แก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ระดับการศึกษา	ประถม ($\bar{X}=2.99$)	มัธยม ($\bar{X}=3.23$)	ปวช./ปวส. ($\bar{X}=3.21$)	ป.ตรี/ป.โท ($\bar{X}=3.63$)
ประถมศึกษา	-			
มัธยมศึกษา	0.2435	-		
ปวช./ปวส.	0.2222	-0.0214	-	
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	0.6443*	0.4008*	0.4221*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.30

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของระดับการศึกษากับการอนุรักษ์และ
การสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

ระดับการศึกษา	ประถม ($\bar{X}=3.30$)	มัธยม ($\bar{X}=3.43$)	ปวช./ปวส. ($\bar{X}=3.22$)	ป.ตรี/ป.โท ($\bar{X}=3.65$)
ประถมศึกษา	-			
มัธยมศึกษา	0.1302	-		
ปวช./ปวส.	-0.0772	-0.2073	-	
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	0.3574*	0.2272	0.4345*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.31

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของระดับการศึกษากับภาพรวม
ความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคม
ด้านสิ่งแวดล้อม

ระดับการศึกษา	ประถม ($\bar{X}=3.24$)	มัธยม ($\bar{X}=3.31$)	ปวช./ปวส. ($\bar{X}=3.28$)	ป.ตรี/ป.โท ($\bar{X}=3.66$)
ประถมศึกษา	-			
มัธยมศึกษา	0.0742	-		
ปวช./ปวส.	0.0432	-0.0310	-	
ปริญญาตรี/ปริญญาโท	0.4179*	0.3437*	0.3746*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.3 จำนวนยานพาหนะในบริษัท

5.3.1 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ การพัฒนางานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการอบรมสัมมนา และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

ผลการศึกษาค้นคว้าตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 15 - 24 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอสูงสุด ($\bar{X}=2.87$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.31$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน

อย่างสม่ำเสมอแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเซฟเฟ พบว่า การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอของผู้ประกอบการกลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 – 14 คัน 15 – 24 คัน 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากการแก้ไขปรับปรุงระบบคว้นดำของยานพาหนะของผู้ประกอบการตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบคว้นดำของยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.71$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.21$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบคว้นดำของยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเซฟเฟ พบว่า การแก้ไขปรับปรุงระบบคว้นดำของยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.58$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.00$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเซฟเฟ พบว่า การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน และ 4 – 14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะ 15 - 24 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวน

ยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 35 คันขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.17$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 15-24 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.47$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน 4 - 14 คัน และ 15 - 24 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 - 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานสูงสุด ($\bar{X}=1.92$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.38$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.032$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมลักษณะการดำเนินธุรกิจรถร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป มีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจรถร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมสูงสุด ($\bar{X}=2.47$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.06$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตาม

ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการกลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 15-25 คัน 25-34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่มียานพาหนะ 4-14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.32 – 4.39)

ตารางที่ 4.32

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ลักษณะการดำเนินธุรกิจ
รวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม
จำแนกตามจำนวนยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	2.31	0.66
4 – 15 คัน	28	2.76	0.41
15 – 24 คัน	13	2.87	0.26
25 – 34 คัน	22	2.76	0.37
35 คันขึ้นไป	30	2.83	0.30
รวม	135	2.65	0.52
การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	2.21	0.55
4 – 15 คัน	28	2.40	0.40
15 – 24 คัน	13	2.46	0.31
25 - 34 คัน	22	2.53	0.29
35 คันขึ้นไป	30	2.71	0.26
รวม	135	2.44	0.44

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหาผลพิษจากยานพาหนะ			
น้อยกว่า 4 คัน	41	2.00	0.64
4 – 15 คัน	28	2.05	0.52
15 – 24 คัน	13	2.38	0.42
25 – 34 คัน	22	2.43	0.52
35 คันขึ้นไป	30	2.58	0.42
รวม	134	2.25	0.58
การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ			
น้อยกว่า 4 คัน	38	1.59	0.55
4 – 15 คัน	26	1.50	0.51
15 – 24 คัน	13	1.47	0.40
25 – 34 คัน	22	1.89	0.46
35 คันขึ้นไป	30	2.17	0.55
รวม	129	1.75	0.57
การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน			
น้อยกว่า 4 คัน	33	1.66	0.54
4 – 15 คัน	20	1.38	0.55
15 – 24 คัน	7	1.62	0.45
25 – 34 คัน	22	1.67	0.54
35 คันขึ้นไป	30	1.92	0.65
รวม	112	1.68	0.59

ตารางที่ 4.32 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
ภาพรวม			
น้อยกว่า 4 คัน	42	2.06	0.47
4 – 15 คัน	28	2.18	0.31
15 – 24 คัน	13	2.29	0.22
25 - 34 คัน	22	2.31	0.30
35 คันขึ้นไป	30	2.47	0.30
รวม	135	2.24	0.39

ตารางที่ 4.33

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนลักษณะ

การดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหา

มลพิษสิ่งแวดล้อมจำแนกตามจำนวน

ยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	SS	df	MS	F	P
การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตาม มาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ					
ระหว่างกลุ่ม	7.121	4	1.780	8.028	0.000*
ภายในกลุ่ม	28.827	130	0.222		
รวม	35.947	134			
การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของ ยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	4.616	4	1.154	6.908	0.000*
ภายในกลุ่ม	21.719	130	0.167		
รวม	26.335	134			

ตารางที่ 4.33 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	SS	df	MS	F	P
การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษ จากยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	7.939	4	1.985	7.027	0.000*
ภายในกลุ่ม	36.436	129	0.282		
รวม	44.375	133			
การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถ ในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการ ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	9.275	4	2.319	8.711	0.000*
ภายในกลุ่ม	33.007	124	0.266		
รวม	42.282	128			
การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ให้ ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุม มลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน					
ระหว่างกลุ่ม	3.565	4	0.891	2.742	0.032*
ภายในกลุ่ม	34.776	107	0.325		
รวม	38.341	111			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	3.257	4	0.814	6.287	0.000*
ภายในกลุ่ม	16.837	130	0.130		
รวม	20.094	134			

ตารางที่ 4.34

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะ
ในบริษัทกับการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์
ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=2.31$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.76$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.87$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.76$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.83$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.4524*	-			
15 – 24 คัน	0.5623*	0.1099	-		
25 – 34 คัน	0.4481*	-0.0043	-0.1142	-	
35 คันขึ้นไป	0.5238*	0.0714	-0.0385	0.0758	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.35

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัท
กับการแก้ไขปรับปรุงระบบควินด้าของยานพาหนะ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=2.21$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.40$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.46$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.53$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.71$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.1964	-			
15 – 24 คัน	0.2505	0.0541	-		
25 – 34 คัน	0.3201*	0.1237	0.0696	-	
35 คันขึ้นไป	0.4995*	0.3031*	0.2490	0.1794	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.36

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะใน
บริษัทกับการแสวงหาความรู้ในการแก้ไข
ปัญหามลพิษจากยานพาหนะ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=2.00$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.05$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.38$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.43$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.58$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.0536	-			
15 – 24 คัน	0.3846*	0.3310	-		
25 – 34 คัน	0.4318*	0.3782*	0.0472	-	
35 คันขึ้นไป	0.5833*	0.5298*	0.1987	0.1515	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.37

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับการ
พัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบ
สภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=1.59$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=1.50$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=1.47$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=1.89$)	35 คัน ขึ้น ไป ($\bar{X}=2.17$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	-0.0877	-			
15 – 24 คัน	-0.1134	-0.0256	-		
25 - 34 คัน	0.3062*	0.3939*	0.4196*	-	
35 คันขึ้นไป	0.5789*	0.6667*	0.6923*	0.2727	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.38

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับการ
อบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่
เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=1.66$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=1.38$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=1.62$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=1.67$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=1.92$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	-0.2732	-			
15 – 24 คัน	-0.0375	0.2357	-		
25 – 34 คัน	0.0177	0.2909	0.0552	-	
35 คันขึ้นไป	0.2657	0.5389*	0.3032	0.2480	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.39

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัท
กับภาพรวมลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม
ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=2.06$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.18$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.29$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.31$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.47$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.1168	-			
15 – 24 คัน	0.2277*	0.1109	-		
25 – 34 คัน	0.2482*	0.1314	0.0205	-	
35 คันขึ้นไป	0.4147*	0.2979*	0.1870	0.1665	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.3.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรมสัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะและการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

ผลการศึกษาการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25 - 34 คัน มีปัญหาในการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องที่สุด ($\bar{X}=2.16$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.82$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.033$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีปัญหาในการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 15 - 24 คัน 25 - 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25 - 34 คัน มีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมสูงสุด ($\bar{X}=2.22$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.88$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.027$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 - 14 คัน 15 - 24 คัน 25 - 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.40 - 4.43)

ตารางที่ 4.40

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนิน

ธุรกิจร่วม จำแนกตามจำนวนยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้องวิธี			
น้อยกว่า 4 คัน	42	1.82	0.55
4 – 15 คัน	28	2.02	0.44
15 – 24 คัน	13	2.12	0.30
25 – 34 คัน	22	2.16	0.47
35 คันขึ้นไป	30	2.08	0.37
รวม	135	2.00	0.47
ภาพรวม			
น้อยกว่า 4 คัน	42	1.88	0.53
4 – 15 คัน	28	2.11	0.44
15 – 24 คัน	13	2.17	0.24
25 – 34 คัน	22	2.22	0.43
35 คันขึ้นไป	30	2.11	0.39
รวม	135	2.06	0.45

ตารางที่ 4.41

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนปัญหา
ที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม จำแนกตาม
จำนวนยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	SS	df	MS	F	P
การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุม มลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและ การแก้ไขปัญหาพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกวิธี					
ระหว่างกลุ่ม	2.285	4	0.571	2.704	0.033*
ภายในกลุ่ม	27.464	130	0.211		
รวม	29.748	134			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	2.220	4	0.555	2.833	0.027*
ภายในกลุ่ม	25.467	130	0.196		
รวม	27.687	134			

ตารางที่ 4.42

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัท
กับการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษ
จากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไข
ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกวิธี

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=1.82$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.02$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.12$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.16$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.08$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.1964	-			
15 – 24 คัน	0.2940*	0.0975	-		
25 – 34 คัน	0.3377*	0.1412	0.0437	-	
35 คันขึ้นไป	0.2619*	0.0655	-0.321	-0.0758	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.43

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับ
ภาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=1.88$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=2.11$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=2.17$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=2.22$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=2.11$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.2227*	-			
15 – 24 คัน	0.2901*	0.0674	-		
25 – 34 คัน	0.3419*	0.1192	0.0518	-	
35 คันขึ้นไป	0.2296*	0.0068	-0.0606	-0.1123	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.3.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ การสนับสนุนเงินทุนเพื่อปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ และการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ

ผลการศึกษาการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25 - 34 คัน มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.24$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.28$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่ากลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษแตกต่าง

กัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหาพิษของผู้ประกอบการ กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 – 14 คัน 15 – 24 คัน 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 15 - 24 คัน มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์สูงสุด ($\bar{X}=4.85$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.74$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์แตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ของผู้ประกอบการ กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4-14 คัน 15-24 คัน 25-34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25-34 คัน มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=4.02$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.32$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.001$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการ กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25-34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะ 4-14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25-34 คัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะมากกว่า 35 คันขึ้นไป มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.53$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.78$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 – 14 คัน 15 – 24 คัน 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25 - 34 คัน มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.17$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.47$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 – 14 คัน 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน และ 15 – 24 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 – 34 คัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะ 25 - 34 คัน มีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมสูงสุด ($\bar{X}=4.27$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีจำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.50$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มจำนวนยานพาหนะในบริษัทที่แตกต่างกันมีความ

ต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะน้อยกว่า 4 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 4 – 14 คัน 15 - 24 คัน 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป กลุ่มที่จำนวนยานพาหนะ 4 - 14 คัน มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มียานพาหนะ 25 – 34 คัน และมากกว่า 35 คันขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.44 – 4.51)

ตารางที่ 4.44

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความต้องการ การสนับสนุนเพื่อ
เสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษ
สิ่งแวดล้อม จำแนกตามจำนวนยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
พัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.28	0.63
4 – 15 คัน	28	3.83	0.79
15 – 24 คัน	13	3.92	0.56
25 – 34 คัน	22	4.24	0.48
35 คันขึ้นไป	30	4.20	0.74
รวม	135	3.82	0.76
สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.74	0.97
4 – 15 คัน	28	4.54	0.90
15 – 24 คัน	13	4.85	0.38
25 - 34 คัน	22	4.73	0.48
35 คันขึ้นไป	30	4.48	0.93
รวม	135	4.34	0.93

ตารางที่ 4.44 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
ส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.32	0.63
4 – 15 คัน	28	3.58	0.86
15 – 24 คัน	13	3.62	0.43
25 – 34 คัน	22	4.02	0.63
35 คันขึ้นไป	30	3.90	0.69
รวม	135	3.64	0.72
ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.78	0.72
4 – 15 คัน	28	4.27	0.63
15 – 24 คัน	13	4.44	0.46
25 - 34 คัน	22	4.45	0.49
35 คันขึ้นไป	30	4.53	0.68
รวม	135	4.22	0.70
การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.47	0.66
4 – 15 คัน	28	3.79	0.70
15 – 24 คัน	13	3.73	0.43
25 – 34 คัน	22	4.17	0.61
35 คันขึ้นไป	30	4.10	0.59
รวม	135	3.81	0.68

ตารางที่ 4.44 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
ภาพรวม			
น้อยกว่า 4 คัน	42	3.50	0.50
4 – 15 คัน	28	3.93	0.55
15 – 24 คัน	13	4.00	0.36
25 – 34 คัน	22	4.27	0.44
35 คันขึ้นไป	30	4.20	0.60
รวม	135	3.92	0.59

ตารางที่ 4.45

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม
กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมจำแนกตาม
จำนวนยานพาหนะในบริษัท

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	SS	df	MS	F	P
พัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุม มลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและ การแก้ไขปัญหามลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	20.748	4	5.187	11.700	0.000*
ภายในกลุ่ม	57.634	130	0.443		
รวม	78.382	134			
สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพ เครื่องยนต์					
ระหว่างกลุ่ม	23.534	4	5.883	8.279	0.000*
ภายในกลุ่ม	92.381	130	0.711		
รวม	115.915	134			

ตารางที่ 4.45 (ต่อ)

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	SS	df	MS	F	P
ส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษา ยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	9.589	4	2.397	5.136	0.001*
ภายในกลุ่ม	60.678	130	0.467		
รวม	70.267	134			
ปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	13.055	4	3.264	8.014	0.000*
ภายในกลุ่ม	52.945	130	0.407		
รวม	66.000	134			
การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมใน การแก้ไขปัญหามลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	10.209	4	2.552	6.499	0.000*
ภายในกลุ่ม	51.051	130	0.393		
รวม	61.259	134			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	12.759	4	3.190	12.044	0.000*
ภายในกลุ่ม	34.431	130	0.265		
รวม	47.190	134			

ตารางที่ 4.46

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัท
กับการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุม
มลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและ
การแก้ไขปัญหามลพิษ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.28$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=3.83$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=3.92$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.24$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=4.20$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.5556*	-			
15 – 24 คัน	0.6453*	0.0897	-		
25 – 34 คัน	0.9646*	0.4091*	0.3193	-	
35 คันขึ้นไป	0.9222*	0.3667*	0.2769	-0.0424	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.47

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับ
การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.74$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=4.54$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=4.85$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.73$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=4.48$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.7976*	-			
15 – 24 คัน	1.1081*	0.3104	-		
25 – 34 คัน	0.9892*	0.1916	-0.1189	-	
35 คันขึ้นไป	0.7452*	-0.0524	-0.3628	-0.2439	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.48

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับ
การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.32$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=3.58$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=3.62$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.02$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=3.90$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.2659	-			
15 – 24 คัน	0.2979	0.0321	-		
25 – 34 คัน	0.6977*	0.4318*	0.3998	-	
35 คันขึ้นไป	0.5925*	0.3167	0.2846	-0.1152	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.49

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับ
การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.78$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=4.27$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=4.44$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.45$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=4.53$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.4960*	-			
15 – 24 คัน	0.6581*	0.1621	-		
25 – 34 คัน	0.6768*	0.1807	0.0186	-	
35 คันขึ้นไป	0.7556*	0.2595	0.0974	0.0788	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.50

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับการ
เสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.47$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=3.79$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=3.73$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.17$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=4.10$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.3135*	-			
15 – 24 คัน	0.2585	-0.0549	-		
25 – 34 คัน	0.6944*	0.3810*	0.4359*	-	
35 คันขึ้นไป	0.6278*	0.3143	0.3692	-0.0667	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.51

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของจำนวนยานพาหนะในบริษัทกับ
ภาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง
ความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไข
ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

จำนวนยานพาหนะในบริษัท	น้อยกว่า 4 คัน ($\bar{X}=3.50$)	4 – 14 คัน ($\bar{X}=3.93$)	15 – 24 คัน ($\bar{X}=4.00$)	25 – 34 คัน ($\bar{X}=4.27$)	35 คัน ขึ้นไป ($\bar{X}=4.20$)
น้อยกว่า 4 คัน	-				
4 – 14 คัน	0.4370*	-			
15 – 24 คัน	0.5042*	0.0672	-		
25 – 34 คัน	0.7743*	0.3373*	0.2701	-	
35 คันขึ้นไป	0.7081*	0.2711*	0.2039	-0.0661	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.4 รายได้ของบริษัท

5.4.1 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ของบริษัทกับลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการอบรมสัมมนา และประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

ผลการศึกษาการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอของผู้ประกอบการตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอสูงสุด ($\bar{X}=2.88$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.26$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ 300,001 – 3,000,000 บาท และมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป กลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 100,000 – 300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะของผู้ประกอบการตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.66$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.26$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่ากลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่าง

จากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการตามกลุ่มระดับการศึกษา พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.58$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.05$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.10$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 100,000 – 300,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.59$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 100,000 – 300,000 บาท และ 300,001 – 3,000,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการอบรมสัมมนา และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของ

บริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานสูงสุด ($\bar{X}=1.94$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.48$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.011$) แสดงว่ากลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเซฟเฟ พบว่า การอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงานของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความแตกต่างจากกลุ่มรายได้ 300,001 – 3,000,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาภาพรวมลักษณะการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมสูงสุด ($\bar{X}=2.46$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=2.04$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่ากลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเซฟเฟ พบว่า การดำเนินธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความแตกต่างจากกลุ่มรายได้ต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.52 – 4.59)

ตารางที่ 4.52
จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานลักษณะการดำเนิน
ธุรกิจร่วมนที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม
จำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่าง สม่ำเสมอ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	2.56	0.64
100,000 – 300,000 บาท	37	2.50	0.62
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.80	0.34
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.88	0.22
รวม	135	2.65	0.52
การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	2.12	0.52
100,000 – 300,000 บาท	37	2.41	0.53
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.46	0.34
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.66	0.24
รวม	135	2.44	0.44
การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	2.05	0.51
100,000 – 300,000 บาท	36	2.06	0.70
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.28	0.48
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.58	0.44
รวม	134	2.25	0.58
การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบ สภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	21	1.80	0.58
100,000 – 300,000 บาท	35	1.59	0.62
300,001 – 3,000,000 บาท	43	1.60	0.45
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.10	0.53
รวม	129	1.75	0.57

ตารางที่ 4.52 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	20	1.77	0.60
100,000 – 300,000 บาท	29	1.60	0.64
300,001 – 3,000,000 บาท	34	1.48	0.46
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	29	1.94	0.57
รวม	112	1.68	0.59
ภาพรวม			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	2.04	0.43
100,000 – 300,000 บาท	37	2.16	0.48
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.24	0.26
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.46	0.27
รวม	135	2.24	0.39

ตารางที่ 4.53

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนลักษณะ

การดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษ

สิ่งแวดล้อมจำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ					
ระหว่างกลุ่ม	6.722	3	2.241	10.043	0.000*
ภายในกลุ่ม	29.226	131	0.223		
รวม	35.947	134			

ตารางที่ 4.53 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การแก้ไขปรับปรุงระบบวันดำของยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	3.763	3	1.254	7.280	0.000*
ภายในกลุ่ม	22.572	131	0.172		
รวม	26.335	134			
การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	5.664	3	1.888	6.340	0.000*
ภายในกลุ่ม	38.711	130	0.298		
รวม	44.375	133			
การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	5.630	3	1.877	6.401	0.000*
ภายในกลุ่ม	36.652	125	0.293		
รวม	42.282	128			
การอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน					
ระหว่างกลุ่ม	3.767	3	1.256	3.923	0.011*
ภายในกลุ่ม	34.574	108	0.320		
รวม	38.341	111			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	2.594	3	0.865	6.472	0.000*
ภายในกลุ่ม	17.500	131	0.134		
รวม	20.094	134			

ตารางที่ 4.54

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการตรวจสอบ
สภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=2.26$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.50$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.80$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.88$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.2469	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.5395*	0.2926	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.6202*	0.3733*	0.0807	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.55

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการ
การแก้ไขปรับปรุงระบบควันทำของยานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=2.12$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.41$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.46$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.66$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.2967	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.3383*	0.0417	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.5418*	0.2451	0.2035	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.56

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการแสวงหา
ความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=2.05$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.06$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.28$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.58$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.0101	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.2372	0.2271	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.5379*	0.5278*	0.3007	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.57

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการพัฒนา
พนักงานให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบสภาพ
เครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=1.80$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=1.59$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=1.60$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.10$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	-0.2159	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	-0.2008	0.0151	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.2984	0.5143*	0.4992*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.58

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับการอบรมสัมมนา
และประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
การควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=1.77$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=1.60$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=1.48$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=1.94$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	-0.1690	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	-0.2912	-0.1222	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.1759	0.3448	0.4670*	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.59

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับภาพรวมการดำเนิน
ธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=2.04$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.16$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.24$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.46$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.1188	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.2014	0.0826	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.4216*	0.3028*	0.2202	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.4.2 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ของบริษัทกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม ในเรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

ผลการศึกษาการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 - 3,000,000 บาท มีปัญหาในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.31$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.83$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.007$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีปัญหาในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มรายได้ 300,001 - 3,000,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 - 3,000,000 บาท มีปัญหาในเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=2.22$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.73$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.015$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีปัญหาในเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ

พบว่า การขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มรายได้ 300,001 – 3,000,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากาพรวมปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 - 3,000,000 บาท มีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมสูงสุด ($\bar{X}=2.22$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีปัญหาในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=1.82$) เมื่อทำการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.005$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มรายได้ 300,001 – 3,000,000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.60 – 4.64)

ตารางที่ 4.60

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ปัญหาที่เกิดขึ้นใน
การดำเนินธุรกิจรวม จำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	1.83	0.51
100,000 – 300,000 บาท	37	2.09	0.68
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.31	0.39
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.16	0.49
รวม	135	2.14	0.54

ตารางที่ 4.60 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	1.73	0.46
100,000 – 300,000 บาท	32	1.97	0.67
300,001 – 3,000,000 บาท	43	2.22	0.57
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	1.88	0.72
รวม	127	1.99	0.64
ภาพรวม			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	1.82	0.39
100,000 – 300,000 บาท	37	2.00	0.56
300,001 – 3,000,000 บาท	46	2.22	0.35
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	2.09	0.41
รวม	135	2.06	0.45

ตารางที่ 4.61

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนปัญหาที่เกิดขึ้น
ในการดำเนินธุรกิจรวม จำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพ เครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้าน กฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษ จากยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	3.484	3	1.161	4.265	0.007*
ภายในกลุ่ม	35.662	131	0.272		
รวม	39.145	134			

ตารางที่ 4.61 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษา ยานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	4.167	3	1.389	3.649	0.015*
ภายในกลุ่ม	46.825	123	0.381		
รวม	50.992	126			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	2.614	3	0.871	4.552	0.005*
ภายในกลุ่ม	25.073	131	0.191		
รวม	27.687	134			

ตารางที่ 4.62

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับการขาดเงินทุน
เพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ
และเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูน
ความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบ
ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=1.83$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.09$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.31$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.16$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.2628	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.4766*	0.2138	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.3288	0.0660	-0.1478	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.63

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการ
ขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=1.73$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=1.97$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.22$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=1.88$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.2415	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.4937*	0.2522	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.1561	-0.0854	-0.3376	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.64

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับภาพรวม
ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=1.82$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=2.00$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=2.22$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=2.09$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.1826	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.4015*	0.2189	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.2730	0.0904	-0.1285	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

5.4.3 การเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างรายได้ของบริษัทกับความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ในเรื่อง การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการ แก้ไขปัญหามลพิษ การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ และการ เสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ

ผลการศึกษาการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของ บริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความ ต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.27$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มี รายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.30$) เมื่อทำ การวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่ากลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการพัฒนาความรู้ด้านกฎหมาย ในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษแตกต่างกัน เมื่อ ทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุม มลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการกลุ่มที่มี รายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มี รายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และ มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ของ ผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 - 3,000,000 บาท มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุง สภาพเครื่องยนต์สูงสุด ($\bar{X}=4.73$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.61$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวน ทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่ แตกต่างกันอย่างมีความต้องการในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์แตกต่าง กัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพ เครื่องยนต์ของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 –

300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะสูงสุด ($\bar{X}=3.91$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.33$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.005$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะของผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.56$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 100,000 – 300,000 บาท มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.82$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และ มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษาการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษสูงสุด ($\bar{X}=4.08$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 100,000 – 300,000 บาท มีความต้องการในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.51$) เมื่อทำการ

วิเคราะห์ตามความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการในเรื่องการเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธีเชฟเฟ พบว่า การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มี รายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มี รายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และ มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ผลการศึกษากาพรวมความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ ตามกลุ่มรายได้ของบริษัท พบว่า ผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป มีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม สูงสุด ($\bar{X}=4.24$) และผู้ประกอบการกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท มี ความต้องการ การสนับสนุนในเรื่องดังกล่าวต่ำสุด ($\bar{X}=3.54$) เมื่อทำการวิเคราะห์ตาม ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P=0.000$) แสดงว่า กลุ่มรายได้ของบริษัทที่แตกต่างกันมีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เมื่อทำการเปรียบเทียบรายคู่ด้วย วิธีเชฟเฟ พบว่า ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการ แก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมของผู้ประกอบการ กลุ่มที่มีรายได้ของบริษัทต่ำกว่า 100,000 บาท และ 100,000 – 300,000 บาท มีความแตกต่างจากกลุ่มที่มีรายได้ของบริษัท 300,001 – 3,000,000 บาท และมากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ตารางที่ 4.65 – 4.72)

ตารางที่ 4.65

จำนวน ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานความต้องการ การสนับสนุน
เพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหา
มลพิษสิ่งแวดล้อม จำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจาก ยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.30	0.76
100,000 – 300,000 บาท	37	3.44	0.68
300,001 – 3,000,000 บาท	46	4.07	0.64
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	4.27	0.62
รวม	135	3.82	0.76
การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.61	0.98
100,000 – 300,000 บาท	37	3.99	1.05
300,001 – 3,000,000 บาท	46	4.73	0.57
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	4.70	0.70
รวม	135	4.34	0.93
การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.33	0.47
100,000 – 300,000	37	3.45	0.76
300,001 – 3,000,000 บาท	46	3.78	0.74
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	3.91	0.68
รวม	135	3.64	0.72

ตารางที่ 4.65 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	N	$\bar{X}$	S.D.
การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.94	0.72
100,000 – 300,000 บาท	37	3.82	0.76
300,001 – 3,000,000 บาท	46	4.46	0.48
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	4.56	0.60
รวม	135	4.22	0.70
การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.55	0.44
100,000 – 300,000 บาท	37	3.51	0.72
300,001 – 3,000,000 บาท	46	4.01	0.65
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	4.08	0.61
รวม	135	3.81	0.68
ภาพรวม			
ต่ำกว่า 100,000 บาท	22	3.54	0.46
100,000 – 300,000 บาท	37	3.60	0.57
300,001 – 3,000,000 บาท	46	4.14	0.48
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	30	4.24	0.54
รวม	135	3.92	0.59

ตารางที่ 4.66

การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม
กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม
จำแนกตามรายได้ของบริษัท

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการ ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึง อันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	20.095	3	6.699	15.058	0.000*
ภายในกลุ่ม	58.284	131	0.445		
รวม	78.382	134			
การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพ เครื่องยนต์					
ระหว่างกลุ่ม	27.052	3	9.017	13.293	0.000*
ภายในกลุ่ม	88.862	131	0.678		
รวม	115.915	134			
การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและ บำรุงรักษายานพาหนะ					
ระหว่างกลุ่ม	6.444	3	2.148	4.409	0.005*
ภายในกลุ่ม	63.823	131	0.487		
รวม	70.267	134			
การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	13.768	3	4.589	11.511	0.000*
ภายในกลุ่ม	52.232	131	0.399		
รวม	60.000	134			

ตารางที่ 4.66 (ต่อ)

รายได้ของบริษัท	SS	df	MS	F	P
การเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมใน การแก้ไขปัญหามลพิษ					
ระหว่างกลุ่ม	8.886	3	2.962	7.409	0.000*
ภายในกลุ่ม	52.373	131	0.400		
รวม	61.259	134			
ภาพรวม					
ระหว่างกลุ่ม	12.347	3	4.116	15.474	0.000*
ภายในกลุ่ม	34.843	131	0.266		
รวม	47.190	134			

ตารางที่ 4.67

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับการพัฒนาความรู้
ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ
รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.30$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.44$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=4.07$)	มากกว่า 3,000,000 ($=4.27$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.1384	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.7694*	0.6310*	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.9636*	0.852*	0.1942	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.68

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับการ
สนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.61$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.99$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=4.73$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=4.70$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.3729	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	1.1146*	0.7418*	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	1.0884*	0.7135*	-0.283	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.69

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการส่งเสริม
จัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.33$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.45$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=3.78$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=3.91$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	0.1171	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.4420	0.3249	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.5778*	0.4607	0.1357	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.70

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับ
การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.94$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.82$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=4.46$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=4.56$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	-0.1196	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.5244*	0.6439*	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.6162*	0.7357*	0.0918	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.71

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัท กับการเสริมสร้าง
ความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.55$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.51$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=4.01$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=4.08$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-			
100,000 – 300,000 บาท	-0.319	-		
300,001 – 3,000,000 บาท	0.4654*	0.4974*	-	
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.5379*	0.5698*	0.0725	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.72

การเปรียบเทียบเป็นรายคู่ของรายได้ของบริษัทกับภาพรวม

ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้าง

ความรับผิดชอบต่อสังคมในการ

แก้ไขปัญหามลพิษ

รายได้ของบริษัท	ต่ำกว่า 100,000 ($\bar{X}=3.54$)	100,000 - 300,000 ($\bar{X}=3.60$)	300,001 - 3,000,000 ($\bar{X}=4.14$)	มากกว่า 3,000,000 ($\bar{X}=4.24$)
ต่ำกว่า 100,000 บาท	-	-	-	-
100,000 – 300,000 บาท	0.0566	-	-	-
300,001 – 3,000,000 บาท	0.6017*	0.5451*	-	-
มากกว่า 3,000,000 บาทขึ้นไป	0.6984*	0.6418*	0.0967	-

มีระดับนัยสำคัญที่ 0.05

ตารางที่ 4.73

สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลทั่วไปกับความคิดเห็นที่มีต่อ

แนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทั่วไป กับความคิดเห็นที่มีต่อแนวคิด ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>ด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการ ดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง</u>			
อายุ		✓	0.633
ระดับการศึกษา	✓		0.011*
<u>ด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ</u>			
อายุ	✓		0.026*
ระดับการศึกษา	✓		0.000*

ตารางที่ 4.73 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป กับความคิดเห็นที่มีต่อแนวคิด ความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>ด้านการอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกในการ รักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ</u>			
อายุ		✓	0.227
ระดับการศึกษา	✓		0.004*

ตารางที่ 4.74

สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลทั่วไปกับลักษณะการดำเนิน
ธุรกิจรวมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทั่วไป กับลักษณะการดำเนินธุรกิจรวม ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>เรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไป ตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>เรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของ ยานพาหนะ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>เรื่องการแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหา มลพิษจากยานพาหนะ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*

ตารางที่ 4.74 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป กับลักษณะการดำเนินธุรกิจ ร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้</u> <u>ความสามารถในการตรวจสอบสภาพ</u> <u>เครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจาก</u> <u>ยานพาหนะ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>เรื่องการอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์</u> <u>ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่</u> <u>เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจาก</u> <u>ยานพาหนะแก่พนักงาน</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.032*
รายได้ของบริษัท	✓		0.011*

ตารางที่ 4.75
สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลทั่วไปกับปัญหา
ที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม

ข้อมูลทั่วไป กับปัญหาที่เกิดขึ้น ในการดำเนินธุรกิจรวม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>เรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการ</u> <u>ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึง</u> <u>อันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ</u> <u>สิ่งแวดล้อมที่ถูกรื้อ</u> จำนวนยานพาหนะในบริษัท รายได้ของบริษัท	✓	✓	0.033* 0.094
<u>เรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุง</u> <u>สภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัด</u> <u>อบรม สัมมนา แก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูน</u> <u>ความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบ</u> <u>ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ</u> จำนวนยานพาหนะในบริษัท รายได้ของบริษัท	✓	✓	0.063 0.007*
<u>เรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษา</u> <u>ยานพาหนะ</u> จำนวนยานพาหนะในบริษัท รายได้ของบริษัท	✓	✓	0.516 0.015*

ตารางที่ 4.76

สรุปความสัมพันธ์ระหว่าง ข้อมูลทั่วไปกับความต้องการ
การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม
กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

ข้อมูลทั่วไปกับความต้องการ การสนับสนุน เพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม	มีความสัมพันธ์ ($P < 0.05$)	ไม่มี ความสัมพันธ์ ($P > 0.05$)	Significant
<u>การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการ ควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึง อันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพ เครื่องยนต์</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>เรื่องการส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและ บำรุงรักษายานพาหนะ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.001*
รายได้ของบริษัท	✓		0.005*
<u>เรื่องการปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลด มลพิษ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*
<u>เรื่องการสร้างเสริมความรับผิดชอบต่อสังคม ในการแก้ไขปัญหามลพิษ</u>			
จำนวนยานพาหนะในบริษัท	✓		0.000*
รายได้ของบริษัท	✓		0.000*

ตอนที่ 7 อภิปรายผลการศึกษา

จากการศึกษา ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วม และความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลที่ได้จากการศึกษาสามารถนำไปเชื่อมโยงกับแนวคิด ทฤษฎีต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

1. ความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม และความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการรถเอกชนร่วมบริการ ขสมก.ที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษา ความคิดเห็นของผู้ประกอบการที่มีต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ การคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง การแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ และการอนุรักษ์และสร้างจิตสำนึกในการรักษาสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ ในภาพรวมผู้ประกอบการเห็นด้วยในระดับมาก ($\bar{X} = 3.44$) โดยผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในด้านการคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้างมากกว่าด้านอื่น ๆ โดยพบว่า ผู้ประกอบการให้ความสำคัญกับการมีมาตรการกำกับดูแลการปล่อยมลพิษทางอากาศ มากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของรัตน อัทธภูมิสุวรรณ (2542, น. 4-6) ได้กล่าวว่า นักธุรกิจไม่ควรมุ่งหวังกำไรสูงสุดเพียงอย่างเดียว ควรจะให้ความสำคัญและรับผิดชอบต่อสังคมด้วย มิฉะนั้นธุรกิจก็ไม่สามารถดำเนินการอยู่ได้ จึงควรมีความรับผิดชอบต่อสังคมภายนอก โดยเฉพาะความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม ธุรกิจเมื่อมีการผลิตสินค้าหรือบริการแล้ว ไม่ใช่เพียงเพื่อให้ได้กำไรหรือผลตอบแทนเท่านั้น ควรจะคำนึงถึงผลกระทบจากการดำเนินงานที่จะส่งไปยังชุมชนรอบข้าง เช่น ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาอากาศเป็นพิษ ปัญหาขยะมูลฝอย เป็นต้น และสอดคล้องกับผลการศึกษาของ มนตรี เลิศสกุลเจริญ (2547, น. 64, 80-82) ซึ่งพบว่า ทักษะของผู้บริหารองค์กรธุรกิจอุตสาหกรรมที่มีต่อการจัดกิจกรรมหรือบริการที่สะท้อนถึงความรับผิดชอบต่อสังคมทางด้านสิ่งแวดล้อม เห็นด้วยต่อการให้ความสำคัญและรับผิดชอบต่อผลกระทบที่เกิดจากกระบวนการผลิตสินค้าและบริการมากที่สุด

ข้อสังเกตจากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้ประกอบการมีความคิดเห็นในด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติน้อยกว่าด้านอื่น ๆ เมื่อพิจารณาในแต่ละเรื่อง จะเห็นได้ว่า ผู้ประกอบการไม่ให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติเท่าที่ควร โดยเห็นว่าการเผยแพร่ความรู้และชักชวนผู้อื่นให้เห็นความสำคัญของการแก้ไขปัญหามลพิษไม่ใช่หน้าที่ของตน แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการยังไม่ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมในด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ จึงจำเป็นต้องส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสังคม โดยให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับ สุธีลา ตูลยเสถียร และคณะ (2544, น. 124 - 128) ได้กล่าวไว้ว่า มาตรการในการแก้ไขและควบคุมคุณภาพอากาศ ในส่วนของภาคเอกชนควรเผยแพร่ความรู้ และชักชวนบุคคลอื่นให้เห็นความสำคัญของปัญหามลพิษทางอากาศ ให้ความรู้ชี้แจงให้ประชาชน เจ้าของโรงงานอุตสาหกรรม เจ้าของยานพาหนะ ตระหนักถึงอากาศเป็นพิษ และให้ความร่วมมือป้องกันเพื่อลดปริมาณอากาศเป็นพิษ

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับความคิดเห็นของผู้ประกอบการภาคเอกชนร่วมบริการ ขสมก. ต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 3 ด้าน พบว่า ผู้ประกอบการที่มีอายุแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อม ในด้านการแก้ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติแตกต่างกัน ส่วนระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมทั้ง 3 ด้าน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีจุดที่น่าสนใจ คือ ผู้ประกอบการที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นต่อแนวคิดความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน แสดงว่า ระดับการศึกษาของผู้ประกอบการ ส่งผลให้ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจ มีมุมมองและแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมด้านสิ่งแวดล้อมที่กว้างไกลมากขึ้น ดำเนินกิจการธุรกิจโดยคำนึงถึงผลกระทบต่อประโยชน์ของส่วนรวม รวมถึงเห็นคุณค่าและประโยชน์ในการมีความรับผิดชอบต่อสังคม และสามารถใช้ดุลยพินิจตัดสินใจในเรื่องที่เป็นประโยชน์ต่อบริษัท เพื่อให้บริษัทได้รับความเชื่อถือจากภายในองค์กรและภายนอกองค์กร

2. ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม และความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษา ลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนี่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ทั้ง 5 เรื่อง ได้แก่ การตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอ การแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ การแสวงหาความรู้ในการแก้ไขปัญหามลพิษจากยานพาหนะ การพัฒนาพนักงานให้มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน ในภาพรวมผู้ประกอบการมีการปฏิบัติในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.24$) โดยมีการปฏิบัติในเรื่องการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างสม่ำเสมอมากกว่าเรื่องอื่น ๆ โดยพบว่าผู้ประกอบการให้ความสำคัญมีการปฏิบัติในการนำรถไปตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์เป็นประจำทุกปีมากที่สุด แสดงว่าผู้ประกอบการเอาใจใส่และให้ความสำคัญกับการดูแลรักษาสภาพเครื่องยนต์ให้อยู่ในสภาพที่ดี ซึ่งถือว่าเป็นการให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการแก้ไขมลพิษทางอากาศ ซึ่งสอดคล้องกับ ดร.สวัสดิ์ เลอวงศ์รัตน์ (2539, น. 10 – 105) ได้กล่าวว่า การแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียงในกรุงเทพมหานคร ให้รถทุกคันตรวจสอบสภาพทุกปีโดยเจ้าหน้าที่ขนส่งกวาดขันอย่างจริงจัง และในมาตรการระยะยาว ควรให้มีการตรวจสอบสภาพยานพาหนะเป็นประจำทุกปี

ข้อสังเกตจากการศึกษาครั้งนี้ พบว่า ผู้ประกอบการมีการปฏิบัติในเรื่องการแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำของยานพาหนะ อยู่ในระดับมาก แต่เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อย พบว่าผู้ประกอบการมีการปฏิบัติในการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำน้อยที่สุด แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการไม่ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการจัดตั้งติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำเท่าที่ควร อาจเนื่องมาจากการติดตั้งอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่ช่วยลดมลพิษหรือควันดำแต่ละครั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายในราคาสูง ผู้ประกอบการจึงเลือกที่จะแก้ไขปรับปรุงระบบควันดำโดยวิธีอื่น ๆ แทนซึ่งมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่ามาก

นอกจากนี้ ยังพบว่า ผู้ประกอบการมีการปฏิบัติในเรื่องการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน น้อยกว่าด้านอื่น ๆ เมื่อพิจารณาในแต่ละเรื่อง พบว่า การจัดทำคู่มือ การจัดบอร์ดหรือนิทรรศการ รวมทั้งการอบรม สัมมนาให้ความรู้ด้านกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะแก่พนักงาน มีการปฏิบัติปานกลาง แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการให้

ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมยังไม่เพียงพอ ซึ่งมีส่วนทำให้ยังไม่สามารถลดปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมลงได้ จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนการป้องกันและแก้ไขมลพิษสิ่งแวดล้อมที่ดี ซึ่งสอดคล้องกับ สุรนันท์ นิลบุตร (2544, น. 39 – 42) ได้กล่าวไว้ว่า การกำหนดแผนพัฒนาด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับผู้บริหารนำไปแก้ไขปัญหาเพื่อลดความรุนแรงของสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ โดยเฉพาะด้านมลพิษทางอากาศและเสียง ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพเจ้าหน้าที่ให้มีความรู้ ความสามารถในการตรวจสอบและควบคุมมลพิษทางอากาศและเสียง การจัดให้มีการอบรม สัมมนาและประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายแก่พนักงาน และรณรงค์เผยแพร่ข่าวสารด้านสิ่งแวดล้อมแก่ประชาชน เป็นต้น

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนั้น เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมทั้ง 5 เรื่อง พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทและรายได้ของบริษัทต่อปีที่แตกต่างกัน มีการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในทั้ง 5 เรื่อง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีจุดที่น่าสนใจ คือ ผู้ประกอบการที่มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทต่างก็มีลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน แสดงว่า จำนวนยานพาหนะในบริษัทของผู้ประกอบการ มีผลต่อการปฏิบัติของผู้ประกอบการในการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทเป็นจำนวนมากนั้น จะมีการจัดวางระบบและกำหนดขั้นตอนการปฏิบัติในการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นในด้านต่าง ๆ ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้การดำเนินธุรกิจเป็นไปด้วยความเรียบร้อยและบรรลุเป้าหมายของบริษัท จึงทำให้การปฏิบัติต่าง ๆ ที่เป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมนั้น ได้ดำเนินไปตามระบบของบริษัทภายในกำหนดเวลาอย่างเคร่งครัด รวมถึงเมื่อมีจำนวนยานพาหนะมากขึ้น ก็ยังเกิดปัญหามากขึ้นไปด้วย ทำให้ผู้ประกอบการต้องพยายามหาทางแก้ไขด้วยวิธีต่าง ๆ เพื่อให้ปัญหาที่มีขึ้นบรรเทาเบาบางลงหรือหมดไปได้ เพื่อให้เกิดผลเสียต่อบริษัทให้น้อยที่สุด และจุดที่น่าสนใจอีกประเด็นหนึ่งคือ ผู้ประกอบการที่มีรายได้ของบริษัทต่างก็มีลักษณะการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน แสดงว่า รายได้ของบริษัท เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการสามารถมีการปฏิบัติต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมได้เป็นอย่างดี โดยที่ไม่กระทบต่อผลตอบแทนของบริษัท แม้การปฏิบัติทั้งหลายนั้นจะทำให้บริษัทมีผลตอบแทนน้อยลงก็ตาม แต่เนื่องจากการปฏิบัติต่าง ๆ นั้นยังอยู่ในกรอบที่จะไม่ทำให้บริษัทต้องสูญเสียประโยชน์ทางเศรษฐกิจจนเกิดความเสียหายขึ้น บริษัทก็ยังคงสามารถดำเนินธุรกิจร่วมนั้นเป็นการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมได้อยู่ในระดับที่ดี

3. ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม และความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวม

จากการศึกษา ปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจรวมทั้ง 3 เรื่อง ได้แก่ การขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกต้อง การขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ ในภาพรวมผู้ประกอบการมีปัญหาในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.06$) โดยมีปัญหาในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะมากกว่าเรื่องอื่น ๆ โดยพบว่า ผู้ประกอบการมีปัญหาขาดเงินทุนที่จะใช้เพื่อการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์ให้มีสภาพที่ไม่ก่อมลพิษมากที่สุด แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการยังขาดความพร้อมในเรื่องเงินทุนเพื่อใช้ในการแก้ไขปรับปรุงเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษตามนโยบายของภาครัฐ ซึ่งสอดคล้องกับ ระเบียบองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ว่าด้วยมาตรฐานการกำกับดูแลรถเอกชนร่วมบริการ พ.ศ. 2547 กำหนดมาตรฐานการให้บริการที่เกี่ยวกับสภาพเครื่องยนต์ของรถโดยสารที่นำเข้าร่วมเดินรถกับองค์การว่าจะต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง ไม่ชำรุดทรุดโทรม และไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือเสียงดัง อันจะเกิดเป็นปัญหามลพิษได้ (องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2547) ซึ่งหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขดังกล่าวถือเป็นหน้าที่ที่ผู้ประกอบการจะต้องยึดถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด ในการดำเนินการตามระเบียบดังกล่าวอย่างครบถ้วนต้องใช้ค่าใช้จ่ายจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องได้รับสนับสนุนเงินเพื่อการปรับปรุงเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษ

ข้อสังเกตจากการศึกษานี้ พบว่า ผู้ประกอบการมีปัญหาในเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะอยู่ในระดับปานกลาง แต่เมื่อพิจารณาในประเด็นย่อยพบว่า ผู้ประกอบการมีปัญหาการขาดศูนย์ตรวจสอบสภาพยานพาหนะที่สะดวกแก่การนำยานพาหนะมาตรวจสอบมากที่สุด แสดงว่า ศูนย์ตรวจสอบสภาพยานพาหนะที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอและทั่วถึงต่อความต้องการของผู้ประกอบการ จึงจำเป็นต้องจัดศูนย์ตรวจสอบเพื่อรองรับความต้องการของผู้ประกอบการต่อไปในอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับ สุทธิลา ตุลยเสถียร และคณะ (2544, น. 124-128) ได้กล่าวไว้ว่า มาตรการในการแก้ไขและควบคุมคุณภาพอากาศ

ภาครัฐควรสนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในการนำยานพาหนะมาตรวจสอบ และแก้ไขบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพดี

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจ รวบรวมใน 3 เรื่อง พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทแตกต่างกัน มีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วมนในเรื่องการขาดความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ รวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมที่ถูกรื้อถอนที่แตกต่างกัน และรายได้ของบริษัทต่อปีที่แตกต่างกัน มีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วมนในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษและเพื่อจัดอบรม สัมมนาแก่พนักงานเพื่อเพิ่มพูนความรู้ด้านกฎหมายและการตรวจสอบควบคุมมลพิษจากยานพาหนะ และเรื่องการขาดศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีจุดที่น่าสนใจ คือ ผู้ประกอบการที่มีรายได้ของบริษัทต่างกันมีปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินธุรกิจร่วมนในเรื่องการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษแตกต่างกัน แสดงว่า รายได้ของบริษัท เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้ประกอบการร่วมนมีปัญหในการดำเนินธุรกิจ เนื่องจากรายได้ของบริษัทส่วนหนึ่งจำเป็นต้องใช้เป็นเงินทุนในการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ร่วมนให้อยู่ในสภาพที่ดีและไม่ก่อมลพิษ เพื่อให้ได้มาตรฐานตามกฎหมาย อันเป็นการแสดงถึงความร่วมมือในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม ดังนั้นบริษัทที่มีรายได้น้อยหรือมีปัญหาขาดทุนจากการดำเนินธุรกิจร่วมน ก็จะส่งผลให้เกิดปัญหาการขาดเงินทุนเพื่อการแก้ไขปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ให้ไม่ก่อมลพิษตามมาด้วย

4. ความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม และความสัมพันธระหว่างข้อมูลทั่วไปกับความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคม กรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษา ความต้องการของผู้ประกอบการ ในการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมใน 5 เรื่อง ได้แก่ การพัฒนาความรู้ด้านกฎหมายในการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะรวมถึงอันตรายและการแก้ไขปัญหามลพิษ การสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์ การส่งเสริมจัดตั้งศูนย์ตรวจสอบและบำรุงรักษายานพาหนะ การปรับปรุงคุณภาพน้ำมันเพื่อลดมลพิษ และการสร้างเสริมความรับผิดชอบต่อสังคมในการแก้ไขปัญหามลพิษ ในภาพรวมผู้ประกอบการมีความต้องการในระดับ

มาก ($\bar{X} = 3.92$) โดยมีความต้องการในเรื่องการสนับสนุนเงินทุนเพื่อการปรับปรุงสภาพเครื่องยนต์มากกว่าเรื่องอื่น ๆ เมื่อพิจารณาพบว่า ผู้ประกอบการมีความต้องการให้รัฐสนับสนุนเงินทุนเพื่อจัดซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยในการปรับปรุงแก้ไขเครื่องยนต์ไม่ให้เกิดมลพิษ โดยให้กู้ยืมในอัตราดอกเบี้ยที่ต่ำ มากที่สุด แสดงให้เห็นว่า ผู้ประกอบการมีความตั้งใจที่จะให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม โดยต้องการจัดซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อปรับปรุงเครื่องยนต์ไม่ให้เกิดมลพิษ และต้องการให้รัฐมีโครงการสนับสนุนเงินทุนดอกเบี้ยต่ำเพื่อนำมาซื้ออุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อช่วยลดมลพิษ ตามนโยบายในการแก้ไขและควบคุมคุณภาพอากาศของภาครัฐ ซึ่งสอดคล้องกับ สุธีลา ตูลยเสถียร และคณะ (2544, น. 124-128) ได้กล่าวว่า มาตรการในการแก้ไขและควบคุมคุณภาพอากาศ ภาครัฐต้องสนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีที่ใช้พลังงานรูปแบบใหม่ ๆ แล้วไม่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ เช่น พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานลม พลังงานน้ำ สนับสนุนให้มีการติดตั้งอุปกรณ์ที่ช่วยลดมลพิษทางอากาศ ทั้งยานพาหนะและในโรงงานอุตสาหกรรม ให้เลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมแทนวิธีเดิมที่ก่อให้เกิดก๊าซพิษ

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไปกับความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมใน 5 เรื่อง พบว่า ผู้ประกอบการที่มีจำนวนยานพาหนะในบริษัทและรายได้ของบริษัทต่อปีที่แตกต่างกัน มีความต้องการ การสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในทั้ง 5 เรื่อง อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 มีจุดที่น่าสนใจ คือ ผู้ประกอบการที่มีรายได้ของบริษัทต่อปีที่แตกต่างกันมีความต้องการการสนับสนุนเพื่อเสริมสร้างความรับผิดชอบต่อสังคมกรณีการแก้ไขปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมแตกต่างกัน เนื่องจากผู้ประกอบการที่มีรายได้มาก มักจะเกิดจากผลกำไรจากการดำเนินธุรกิจจึงมีโครงการที่ต้องการให้ภาครัฐเข้ามา มีบทบาทสนับสนุนเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อองค์กรโดยจัดกิจกรรมที่เป็นการสะท้อนถึงความรับผิดชอบต่อสังคมในด้านบวกมากตามไปด้วย ในขณะที่ผู้ประกอบการที่มีรายได้น้อยมักจะมีข้อจำกัดในเรื่องของการใช้งบประมาณเพื่อส่งเสริมภาพลักษณ์ขององค์กรจึงมีกิจกรรมไม่มาก ส่งผลทำให้ความต้องการที่จะได้รับการสนับสนุนจากทางภาครัฐในเรื่องความรับผิดชอบต่อสังคมน้อยกว่าผู้ประกอบการที่มีรายได้มาก